



ÉPILOGUE



Aircraft Accident Summary Résumé d'accident d'aéronef

28 January 2005

le 28 janvier 2005



TYPE: CF188798

LOCATION: Aalborg, Denmark

DATE: 25 June 2003

The accident aircraft, CF188798, was part of a 10-aircraft detachment, which was deployed to Aalborg, Denmark in support of Exercise CLEAN HUNTER.

On 25 June 2003 after completing a morning sortie, the accident aircraft required a recharge of the arrestor hook accumulator. The two Canadian technicians involved in the accident

TYPE : CF188798

LIEU : Aalborg, Danemark

DATE : 25 juin 2003

L'aéronef accidenté, le CF188798, faisait partie d'un détachement de 10 appareils déployés à Aalborg (Danemark) dans le cadre de l'exercice CLEAN HUNTER.

Le 25 juin 2003, après avoir terminé une sortie le matin, l'accumulateur de la crosse d'arrêt de l'aéronef accidenté devait être rechargé. Deux techniciens canadiens mêlés à l'accident ont récupéré un groupe

retrieved a nitrogen-servicing cart and with the assistance of a Danish technician proceeded to the aircraft. The senior of the two Canadian technicians connected a nitrogen hose to the aircraft and requested 3400 PSI from the Danish technician who was operating the nitrogen cart. When the requested pressure was reached, the senior technician opened the air charge valve and almost immediately thereafter the pressure accumulator of the hook actuator exploded due to a massive over-pressurization. The aircraft suffered "B" category damage. All technicians escaped without injury.

The investigation revealed that an unqualified technician attempted to conduct routine servicing on the accident aircraft. A contributing factor was the operations tempo at this Squadron that tacitly encouraged technicians to reduce the time required for maintenance actions and bypass approved maintenance procedures. This finding was confirmed by a concurrent airworthiness audit which stated that the Squadron was working at a level of risk that is normally unacceptable for a Canadian Forces maintenance organisation.

On 12 December 2003, this Squadron developed a risk mitigation plan, which addressed many of the issues raised in this report and identified in the airworthiness accreditation audit of November 2003. The risk mitigation plan incorporates 49 separate and positive procedures to strive for a safe maintenance practice.

de piste à l'azote et, avec l'aide d'un technicien danois, se sont rendus à l'appareil. Le plus expérimenté des deux techniciens canadiens a branché un tuyau d'azote à l'avion et a demandé une pression de 3 400 lb/po² au technicien danois qui s'occupait du groupe de piste à l'azote. Une fois la pression demandée atteinte, le plus expérimenté des techniciens a ouvert la valve de chargement d'air, et presque immédiatement par la suite l'accumulateur de pression du vérin de la crosse a explosé à cause d'une surpression massive. L'aéronef a subi des dommages de catégorie « B ». Aucun technicien n'a été blessé.

L'enquête a révélé qu'un technicien non qualifié avait tenté d'effectuer de l'entretien courant de routine sur l'aéronef accidenté. Comme facteur contributif, la cadence des opérations à cet escadron a implicitement encouragé les techniciens à réduire le temps nécessaires aux mesures de maintenance et à passer outre aux procédures de maintenance approuvées. Cette conclusion a été confirmée par une vérification de navigabilité effectuée en même temps, qui a indiqué que l'escadron travaillait selon un niveau de risque normalement inacceptable pour un organisme de maintenance des Forces canadiennes.

Le 12 décembre 2003, cet escadron a mis au point un plan de réduction des risques qui portait sur de nombreux points soulevés par le présent rapport et cernés dans la vérification d'accréditation de navigabilité de novembre 2003. Le plan de réduction des risques comprend 49 procédures définies et distinctes visant à assurer la sécurité de la maintenance.