

ÉPILOGUE

Aircraft Accident Summary
Résumé d'accident d'aéronef



17 January 2001

17 janvier 2001



TYPE: CT114019

DATE: 27 Feb 1999

LOCATION: 15 Wing Moose Jaw,
Runway 29R

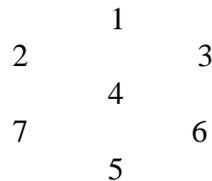
TYPE: CT114019

DATE: 27 février 1999

ENDROIT: 15^e Escadre de Moose Jaw,
piste 29D

The aircraft was number six of a 7-plane formation landing after an on-field air show practice at 15 Wing Moose Jaw on 27 February 1999. During touchdown on runway 29R, the aircraft experienced a firm landing. The aircraft then bounced and became airborne again. The nose of the aircraft then rotated quickly towards the ground and the nose landing gear contacted the runway surface heavily. The aircraft veered to the right, the nose landing gear collapsed and the pilot maintained directional control using differential braking. The aircraft then skidded to a stop. There was no interference with the rest of the formation. The pilot shut down the engine, turned off electrical equipment and egressed from the aircraft. Fire fighting vehicles and an ambulance arrived on scene within minutes, but were not utilised. There were no injuries.

The positions in the formation are depicted as follows:



The team was under training for the 1999 air show season. Three members of this 7-plane formation were first-year team members (numbers 1, 5 and 6). Numbers 2 and 3 were ex-team members who had joined the team partway through the training syllabus. They had replaced one team member, who had departed because of an imposed weight restriction on Tutor aircrew, and Snowbird 2, who had suffered fatal injuries in the December 1998 Snowbird accident. The team had dealt with these set-backs effectively and responsibly.

L'appareil était le numéro six d'une formation de 7 avions atterrissant, le 27 février 1999, sur la base de la 15^e Escadre de Moose après un vol d'entraînement au spectacle aérien sur le terrain. Au moment de se poser sur la piste 29D, l'appareil a touché le sol avec violence et, rebondissant, a repris les airs. Le nez de l'appareil a rapidement basculé vers le sol et le train d'atterrissage avant a violemment heurté le sol. L'appareil a viré sur la droite, le train avant s'est affaissé et le pilote a maintenu sa direction au moyen d'un freinage différentiel. L'appareil a dérapé ainsi, sans interférer avec le reste de la formation, jusqu'à son immobilisation. Le pilote a coupé le réacteur ainsi que les équipements électriques puis a évacué l'appareil. Les véhicules de lutte contre les incendies et une ambulance sont arrivés sur les lieux en quelques minutes mais il n'a pas été nécessaire de recourir à leurs services. Aucune personne n'a été blessée. Les positions respectives des appareils dans la formation étaient les suivantes :

L'équipe s'entraînait pour la saison de spectacles aériens de 1999. C'était, pour trois des pilotes (les numéros 1, 5 et 6), leur première année au sein de cette formation de 7 avions. Le numéro 2 et le numéro 3 étaient d'anciens membres de l'équipe qui avaient rejoint cette dernière au cours du programme d'entraînement. Ils remplaçaient un membre de l'équipe qui avait dû quitter en raison des restrictions de poids applicables aux équipages des Tutor et le pilote du Snowbird 2 qui avait succombé à ses blessures à la suite de l'accident qu'avaient connu les Snowbirds en décembre 1998. L'équipe avait réagi à ses impondérables de façon efficace et responsable.

The collapse of the nose gear was due to excessive bending overload caused by poor landing technique. Contributory causes were training practices at 431 Squadron and the lack of clear direction for 7-plane landing irregularities and emergencies in Squadron Standard Operating Procedures (SOP's).

L'affaissement du train avant a été dû à une charge en torsion excessive résultant d'une mauvaise technique d'atterrissage. Ont contribué à l'accident les pratiques d'instruction du 431^e Escadron et l'absence de directives claires, dans les instructions permanentes d'opération (IPO) de l'escadron, en cas d'anomalies ou d'urgence à l'atterrissage d'une formation de 7 avions.

A number of effective measures have been taken to date which were also fall-outs from the December 1998 Snowbird accident;

Un certain nombre de mesures efficaces ont été prises à ce jour à la suite de cet accident et de celui qu'avaient connu les Snowbirds en décembre 1998;

The Squadron SOP's have been amended and are clear on escape lanes during seven-plane landings;

les instructions permanentes d'opération (IPO) de l'escadron ont été modifiées pour préciser les couloirs d'évasion à l'atterrissage d'une formation de 7 avions;

Semi-annual evaluations are now conducted by CFS vice an annual evaluation;

les évaluations, entreprises par l'ECV, sont maintenant bisannuelles au lieu d'être annuelles;

The Snowbirds now utilise a Computer-based training (CBT) package which allows each pilot to effectively learn his/her respective sequences;

les Snowbirds utilisent désormais un programme de formation assistée par ordinateur (FAO) qui permet à chaque pilote d'apprendre efficacement ses séquences de vol;

A Squadron Training Plan and Squadron-specific CRM package have been developed; and

un plan d'instruction de l'Escadron et un programme de GRE spécifique ont été élaborés; et

Three-year tours for the Snowbird aircrew have now been implemented to allow for more expertise to remain on Squadron to perform some training, standards and evaluation functions.

les membres des Snowbirds bénéficient désormais d'affectation de trois ans afin que l'Escadron profite plus longtemps de leur expertise dans des fonctions d'instruction, d'élaboration de normes et d'évaluation.