



ÉPILOGUE

Aircraft Accident Summary Résumé d'accident d'aéronef



05 April 2006

le 05 avril 2006



TYPE: Hornet CF188933

TYPE : Hornet CF188933

LOCATION: Tinker AFB, Oklahoma, USA

LIEU : Tinker AFB, Oklahoma (É.-U.)

DATE: 13 January 2005

DATE : 13 janvier 2005

The Pilot in Command (PIC) and second pilot were enroute from Cold Lake, Alberta, to Naval Air Station Key West, Florida as part of an exercise deployment. An enroute fuel stop was planned at Tinker Air Force Base (AFB), Oklahoma. Approximately 100 Nautical Miles (NM) from Tinker and at an altitude of 39,000 feet, the crew experienced

Le pilote commandant de bord et le copilote étaient en route depuis Cold Lake (Alberta) à destination de la station de l'aéronavale Key West (Floride) pour participer à un exercice de déploiement. Une escale de ravitaillement en carburant était prévue à la base aérienne de Tinker, en Oklahoma. À environ 100 milles marins (NM) de Tinker et à une altitude de 39 000 pieds, l'équipage a vu s'afficher des

indications of right engine oil pressure fluctuations. The checklist items were actioned and the right engine was shut down. The crew declared an emergency and began their descent.

The crew planned for an arrested landing via a visual straight in approach to runway 12. Within 2 NM of touchdown and unable to visually identify the Bak 12 arrestor cable on the runway, the PIC decided to land at the runway threshold. Just prior to touchdown, the aircraft's arrestor hook caught the E-5 arrestor gear in the undershoot area of runway 12, 70' before the threshold. The aircraft's main landing gear then touched down prior to the runway threshold. After encountering difficulty with directional control, the PIC used emergency braking to bring the aircraft to a halt on runway 12, 7500' from the threshold. After conducting a normal shutdown, both pilots egressed uninjured. The aircraft sustained "D" category damage; the E-5 arrestor cable and runway also sustained damage.

The Flight Safety Investigation revealed that the CF-18 crew were unaware that the tail-hook touchdown point can be over 500 feet prior to the intended aim-point (depending on variables such as glide path angle, and angle of attack). Recommendations include amending manuals to ensure aircrew are aware of the difference in touchdown points.

The engine oil pressure fluctuations were caused by a faulty connector which had failed due to a cracked oil pressure transmitter bracket. False oil pressure indications have resulted in approximately 15 single-engine landings over the past five years. Recommendations include a re-design of the transmitter bracket, and modifications to the inspection procedures.

indications de fluctuations de la pression d'huile du réacteur droit. Les éléments de la liste de vérifications ont été exécutés, et le réacteur droit a été coupé. L'équipage a déclaré une situation d'urgence et a entamé sa descente.

L'équipage a prévu un atterrissage avec câble d'arrêt précédé d'une approche directe à vue sur la piste 12. À 2 NM du point de toucher des roues et incapable d'apercevoir le câble d'arrêt Bak 12 sur la piste, le commandant de bord a décidé de se poser sur le seuil de la piste. Tout juste avant le toucher des roues, la crosse d'arrêt de l'avion a accroché le câble d'arrêt E-5 dans le prolongement aval de la piste 12, à 70 pi avant le seuil. Le train d'atterrissage principal de l'avion a alors touché le sol avant le seuil de piste. Après avoir éprouvé des difficultés de maîtrise en direction, le commandant de bord a utilisé les freins d'urgence pour stopper l'avion sur la piste 12, à 7 500 pieds au-delà du seuil. Après un arrêt complet normal, les deux pilotes sont sortis indemnes de l'avion. Ce dernier a subi des dommages de catégorie « D »; le câble d'arrêt E-5 et la piste ont aussi été endommagés.

L'enquête de la Sécurité des vols a révélé que l'équipage du CF-18 ne savait pas que le point d'accrochage de la crosse d'arrêt peut se situer à plus de 500 pieds avant le point de visée prévu (selon des variables comme l'angle de descente et l'angle d'attaque). Les recommandations comprennent la modification des manuels pour assurer que les équipages connaissent les différents points de toucher.

Les fluctuations de la pression d'huile avaient été causées par un connecteur défectueux, lequel s'était brisé à la suite de la fissuration d'un support de transmetteur de pression d'huile. De fausses indications de pression d'huile ont causé environ 15 atterrissages monomoteurs depuis les cinq dernières années. Les recommandations comprennent une nouvelle conception du support du transmetteur et des modifications aux procédures d'inspection.