

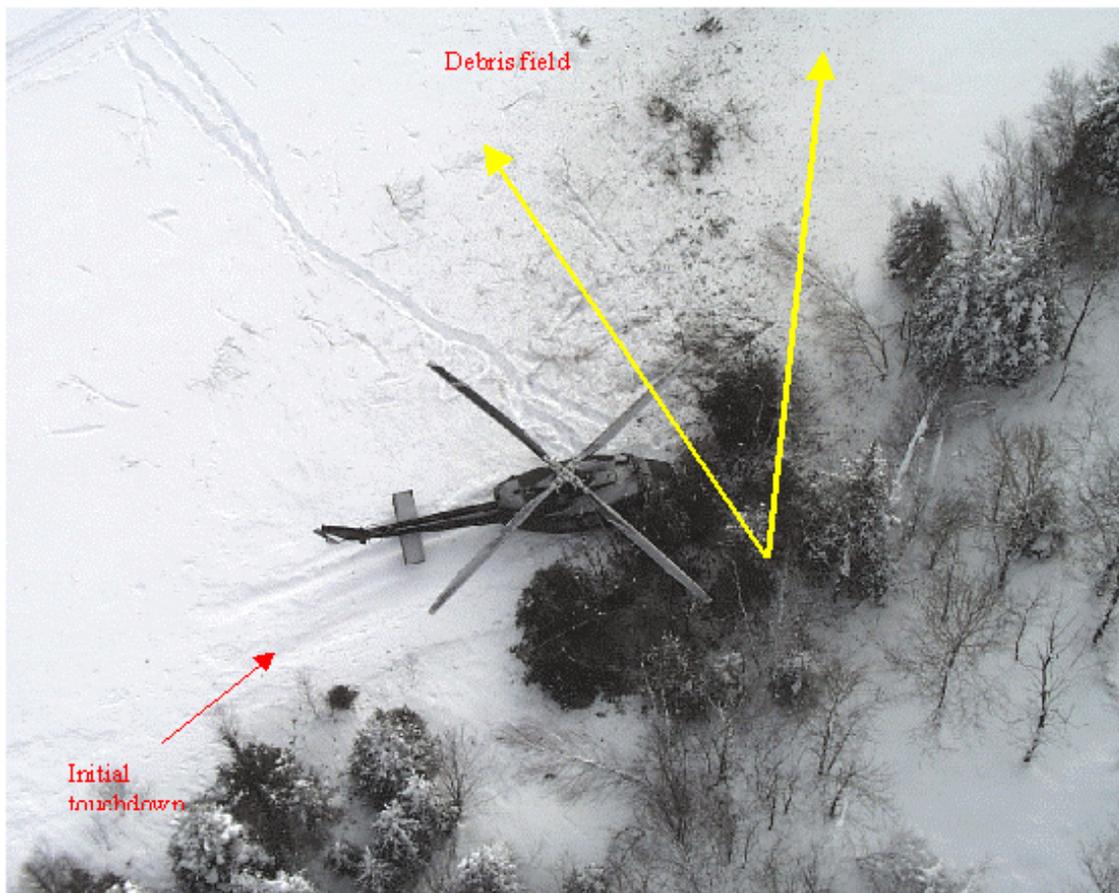
ÉPILOGUE

Aircraft Accident Summary
Résumé d'accident d'aéronef



April 2000

avril 2000



TYPE: CH146495 Griffon

DATE: 12 January 1999

LOCATION: Valcartier QC

TYPE : CH146495 Griffon

DATE : 12 janvier 1999

ENDROIT : Valcartier QC

The crew was conducting a VFR proficiency flight in the Valcartier training area. The aircraft departed the ramp area and was positioned for an approach to the Valcartier tactical strip. As the aircraft approached the ground, the rotorwash caused a white-out (snowball) condition due to the re-circulation of the surface snow. The crew lost visual reference with the ground and drifted into the trees on the edge of the landing strip. Upon hearing the sound of rotors contacting trees, the Aircraft Captain (AC) lowered collective and landed the helicopter. The aircraft sustained D Category damage.

For the First Officer (FO) and the Flight Engineer (FE), it was the first flight after several weeks leave (Christmas break) and neither had experience with landing in snow conditions. The AC elected to let the inexperienced FO fly the first approach without benefit of a pre-flight briefing on or demonstration of the proper technique for landing in obscuring phenomena. This clearly indicated a lack in mission planning on the part of the AC and a break down of effective Crew Resource Management (CRM) amongst the crew.

All three members of the crew had received CRM training in the 18 months previous to the occurrence yet none of these techniques were effectively employed. The investigation revealed that the CRM program is in need of review with regard to course content and recurrency requirements. CAS has directed the Comd 1 CAD to conduct an evaluation and validation of the CRM concept, training standards and training program to ensure the operational requirements of all air force communities are met.

As an immediate result of this occurrence

L'équipage devait effectuer un vol VFR de vérification de compétence dans la zone d'instruction de Valcartier. Après avoir quitté l'aire de stationnement, l'appareil s'est positionné en prévision d'une approche sur la bande d'atterrissage tactique de Valcartier. À proximité du sol, le souffle rotor a provoqué un voile blanc dû à la re-circulation de la neige recouvrant la surface. L'équipage a perdu ses références visuelles au sol et a dérivé au point de se retrouver dans les arbres bordant la piste d'atterrissage. En entendant le bruit fait par les rotors qui heurtaient les arbres, le commandant de bord a abaissé le collectif et s'est posé. L'appareil a subi des dommages de catégorie D.

Pour le copilote et le mécanicien à bord, le vol était le premier depuis quelques semaines de congés (fêtes de Noël) et ils n'avaient pas d'expérience avec les atterrissages dans le neige. Le commandant de bord a laissé le copilote inexpérimenté effectuer la première approche sans le bénéfice d'un exposé prévol ni d'une démonstration de la bonne méthode pour atterrir au milieu de phénomènes obscurcissants. Cela traduit un manque de préparation de la mission de la part du commandant de bord et un manque de gestion du personnel affecté aux aéronefs (CRM).

Les trois membres d'équipage avaient reçu leur formation CRM dans les 18 mois précédant l'événement; cependant il semblerait que les techniques d'interaction interpersonnelles n'aient pas été utilisées efficacement. L'enquête a révélé que le contenu et la fréquence de l'entraînement CRM ont besoin d'être révisés. Le CEMFA a demandé au commandant de 1 DAC de procéder à une évaluation et à une validation du concept CRM, des normes de formation et du programme de formation afin de s'assurer que les exigences opérationnelles de toutes les composantes de la Force aérienne sont bien respectées.

Comme action immédiate suite à cet

the unit conducted a review of the techniques applicable to flight in obscuring phenomena. Squadron aircrew participated in a formal one day CRM lecture given the second week of February 1999 and recurrent training was conducted in February 2000. The Commander 1 Wing is implementing a program to ensure that all 1 Wing aircrew are given additional training in CRM and risk management.

During the course of the investigation it was discovered that some of the crew had self-medicated with common cold remedies. Although difficult to quantify, the drugs that were detected in the crew could have adversely affected their reactions in the cockpit. In addition, a non-flight surgeon qualified civilian physician on contract to the base prescribed one of the crew a drug that was not recommended for aircrew use.

The unit Flight Surgeon and Base Flight Safety Officer conducted a review of the rules regarding self-medication during a flight safety meeting with the whole squadron. CAS has tasked 1 CAD to review the distribution and number of qualified flight surgeons in Valcartier as well as review the procedures which civilian doctors follow when treating aircrew.

événement une revue des méthodes pertinentes à utiliser lors de vol au milieu de phénomènes obscurcissants a été effectuée par l'unité concerné. L'escadron a participé à un exposé officiel d'une journée en CRM qui a eu lieu dans la seconde semaine de février 1999 ainsi qu'à une révision en février 2000. Le commandant de la 1^{re} Escadre met en œuvre un programme visant à s'assurer que tous les équipages reçoivent une formation additionnel en CRM et en gestion des risques.

Au cours de l'enquête, on a découvert que certains membres de l'équipage avaient pris des médicaments sans prescription pour un rhume. Bien que leurs effets soient difficiles à évaluer, les médicaments retrouvés chez les membres d'équipage ont peut-être nui à leur performance dans le poste de pilotage. Aussi, un médecin civil qualifié qui n'était pas un médecin de l'air, a prescrit au copilote un médicament dont l'usage est contre-indiqué pour le personnel navigant.

Au cours d'une réunion de sécurité des vols à laquelle assistait tout l'escadron, le médecin de l'air de l'unité et l'officier de la sécurité des vols de la base ont passé en revue les règles régissant l'automédication. Le CEMFA a demandé à la 1 DAC d'établir si la répartition et le nombre de médecins de l'air qualifiés permettent à Valcartier de subvenir aux besoins médicaux de l'escadron et si les procédures suivies par les médecins civils lorsqu'ils soignent du personnel navigants sont adéquates.

This is not a new occurrence, simply new individuals repeating a previous event. This was an expensive reminder of the need to properly brief and demonstrate the sequences to be executed in a planned training flight.

Ce n'est pas un événement nouveau, mais seulement de nouvelles personnes qui subissent un événement déjà connu. C'est une façon coûteuse de nous rappeler combien il est important d'exposer et de démontrer clairement les séquences à exécuter dans le cadre d'un vol d'entraînement bien planifié.