

« Good Show »

MONSIEUR TIM CLARK

Monsieur Tim Clarke a été affecté au hangar numéro 4 pour réparer une défectuosité sur le CT-156102, un Harvard du NFTC. Pour corriger cette défectuosité liée au circuit carburant, il fallait vider le carburant résiduel de l'aile de l'avion. Pendant qu'il vidait le carburant, monsieur Clarke a entendu un collègue verbaliser un problème qu'il avait concernant la batterie d'une plate-forme élévatrice mobile de personnel qu'il utilisait pour un projet de construction dans le hangar. La plate-forme se trouvait à une dizaine de pieds du Harvard. À cette distance, Monsieur Clarke a pu diagnostiquer correctement l'anomalie. Elle était attribuable à l'emballement thermique de la batterie, à la suite de la recharge récente de cette dernière sur la plate-forme. Il a immédiatement constaté le danger immédiat et grave de la situation pour le personnel, les aéronefs et le hangar, surtout en présence d'importantes vapeurs de carburant dégagées pendant la vidange carburant à proximité.

M. Clark a demandé à son collègue de l'aider à pousser la plate-forme à l'extérieur du hangar. À l'instant où la plate-forme traversait le seuil de la porte du hangar, la batterie surchauffée a explosé. Des fragments ont été projetés un peu partout et l'un d'eux a heurté le visage du collègue. Après s'être assuré que la plate-forme était en lieu sûr et

qu'elle ne présentait plus de danger pour le personnel, les aéronefs et le hangar, monsieur Clarke s'est empressé de reconduire son collègue à une douche oculaire pour qu'il puisse rincer les fragments et l'acide de son visage.

La présence d'esprit de M. Clarke, son analyse compétente et précise du danger imminent et son intervention opportune ont certainement pu éviter des conséquences beaucoup plus graves. Les mesures subséquentes qu'il a prises pour atténuer les brûlures par l'acide de son collègue ont également permis à ce dernier d'éviter des blessures plus graves. Un rapport de santé et sécurité au travail ainsi qu'un rapport initial de fait aéronautique menaçant la sécurité des vols ont été rédigés. L'éthique de travail et l'excellence professionnelle de monsieur Clarke en matière de sécurité des vols, et ce, dans une situation extrêmement dangereuse, sont des plus remarquables. ♦

Monsieur Tim Clarke est compagnon technicien en maintenance chez Bombardier Aéronautique au centre d'entraînement en vol de l'OTAN (NFTC) de la 15^e Escadre, à Moose Jaw.



**MAJOR DAVE BALDWIN
CAPITAINE JIM CAMERON
CAPITAINE DWAIN FELBERG
ADJUDANT AL MAGEE
ADJUDANT MAURICE AUDET
SERGENT GARY WALL**

Le 23 février 2003, un équipage de contrôle de maintenance effectuait un vol de contrôle suite à une inspection progressive des structures à bord du Hercules no 130316. L'équipage se composait du major Baldwin, le commandant de bord, du capitaine Cameron, le premier officier, du capitaine Felberg, le navigateur, de l'adjudant Audet, l'arrimeur, ainsi que de l'adjudant Magee et du sergent Wall, les mécaniciens de bord. Une indisponibilité a forcé l'avion à retourner à l'Edmonton City Centre Airport avant la fin du vol. Lorsque le levier de commande de train a été abaissé, le train principal gauche est resté dans sa position de vol.

L'équipage a commencé à suivre la liste de vérifications en cas d'urgence et à discuter de la situation. Ils en sont venus à la conclusion que la deuxième option de sortie du train s'imposait. Alors que le sergent Wall lisait la marche à suivre, l'adjudant Magee exécutait chacune des étapes. Tout s'est subitement arrêté lorsque l'adjudant Magee s'est rendu compte que le train ne descendait pas lorsque la poignée d'embrayage d'urgence était activée. De plus, lorsqu'il a installé la manivelle sur l'arbre de liaison, celle-ci n'effectuait aucun mouvement de rotation. Le sergent Wall est allé dans la soute de cargo pour prêter main-forte, mais sans succès. Les deux mécaniciens ont relu la liste de vérifications afin de s'assurer qu'elle avait été bien exécutée. Lorsque les systèmes de sortie normal et manuel ont été réactivés, ils ne pouvaient toujours pas faire descendre le train.

Il fallait donc maintenant suivre les procédures de sortie d'urgence. Le sergent Wall est retourné à son poste dans la cabine tandis que l'adjudant Magee, aidé par l'adjudant Audet et le capitaine Felberg, commençait à ouvrir des boîtes à outils, à installer l'échelle et à enlever les panneaux dans la soute de cargo à l'endroit où se trouvait le logement du train. Le sergent Wall, quant à lui, dirigeait les procédures de sortie d'urgence à partir des consignes d'utilisation de l'aéronef. L'équipage exécutait la dernière option de sortie du train d'atterrissage. Lorsque tous les panneaux ont été enlevés et que les vérifications ont été terminées, l'adjudant



Magee a exercé une pression sur le cric à vis à l'aide de la rallonge de clef d'urgence. À la grande surprise de l'équipage ainsi qu'à son plus grand désarroi, il a dit seulement : « Ça ne bouge pas. »

Les quatre hommes ont essayé pendant plus d'une heure, à tour de rôle, de faire tourner la clef, mais sans succès. Ils étaient trois ou quatre à la fois par moments à essayer de la faire pivoter. L'équipage commençait à croire que le train gauche ne sortirait pas, mais ils n'avaient pas dit leur dernier mot. Heureusement, l'avion avait assez de carburant pour leur permettre de trouver différentes options et de les mettre à exécution. Le cric à vis a finalement cédé et la roue à cliquet a effectué quelques rotations. Ce faisant, l'extrémité de la rallonge de clef d'urgence contenant la roue à cliquet s'est malheureusement brisée, ce qui a ralenti et compliqué davantage la fin du processus. Il a fallu deux heures et demie d'efforts pour faire descendre le train d'atterrissage et le verrouiller dans sa position finale. L'aéronef a pu retourner à l'aéroport sans autre incident.

Les efforts fournis par l'équipage sont un très bon exemple de « travail d'équipe ». Grâce à la persévérance et aux connaissances de ces hommes, les dommages matériels ainsi que les blessures corporelles qu'aurait engendrés un atterrissage forcé, ont pu être évités. ♦

Le major Baldwin et le sergent Wall servent toujours au 429^e Escadron de transport alors que l'adjudant Magee fut muté à l'Escadron 426 d'entraînement de la 8^e Escadre à Trenton. Le capitaine Cameron sert maintenant avec l'École centrale de vol de la 17^e Escadre à Winnipeg, le capitaine Felberg avec la 2^e EPFC de la 15^e Escadre à Moose Jaw alors que l'adjudant Audet est à la retraite.

« Good Show »

STINGER 28

Le 23 mai 2003, Stinger 28 était en route vers le NCSM OTTAWA, afin de prendre à son bord des pièces pour le NCSM VANCOUVER, dans des conditions météorologiques IFR marginales, juste avant le coucher du soleil, lorsqu'il a subi une perte d'alimentation électrique momentanée en même temps qu'une panne du système de stabilisation automatique (ASE). L'alimentation électrique à l'intérieur de l'aéronef s'est mise à connaître plusieurs interruptions par seconde, ce qui a provoqué le fonctionnement intermittent de tout l'équipement électrique et le clignotement de tous les instruments, ainsi que de forts bruits parasites dans l'intercom et le papillotement du voyant principal d'avertissement de panne de chacun des deux transformateurs-redresseurs (TRU). La capitaine Lauri Denis, pilote aux commandes, a lutté pour garder la maîtrise de l'aéronef devenu instable. Le capitaine Trevor Lantz a commencé à analyser le problème électrique complexe, tout en aidant la capitaine Denis à s'acquitter de sa lourde charge de travail de pilote aux commandes. Le capitaine Dale Arndt, TACCO (et chef d'équipage), et le caporal-chef Dave Rowe, OP DEA, ont aidé à effectuer les vérifications de la cabine et du poste de pilotage. Le TACCO a immédiatement envoyé un PAN comportant une explication détaillée du problème de l'aéronef. Cette explication a permis au NCSM VANCOUVER et au NCSM OTTAWA d'envoyer rapidement des membres d'équipage aux postes d'intervention d'urgence et de choisir une trajectoire appropriée. Le TACCO a ensuite ordonné à son équipage de revenir vers le NCSM VANCOUVER, car c'est ce navire qui se trouvait le plus proche. L'équipage a dû lutter contre des problèmes d'intercom et il a réussi sans encombre à passer en revue les articles de la liste de vérifications en cas de panne électrique, en délestant toute la charge de l'équipement électrique, sauf celle du TACAN, jusqu'à ce qu'il aperçoive le navire.

Sous un plafond à 150 pieds, par une visibilité et une luminosité ambiante qui diminuaient, l'équipage a réussi adroitement à mettre l'aéronef en stationnaire, derrière le navire, en attendant d'effectuer un appontage assisté. L'officier de signalisation d'appontage (LSO), le capitaine James Hawthorne, s'est empressé de prendre les mesures nécessaires pour que l'équipe du pont d'envol se positionne aux postes d'intervention d'urgence, puis il a calmement autorisé Stinger 28 à se positionner au-dessus du pont. Malgré le vent qui soufflait en rafales derrière le hangar, la luminosité ambiante qui diminuait et le papillotement de l'éclairage des instruments, la capitaine Denis a effectué en douceur un excellent vol en stationnaire sans ASE pendant qu'on soulevait le câble d'appontage du navire pour l'accrocher à l'aéronef. Malheureusement, le câble d'appontage

s'est détaché de l'aéronef en pénétrant dans la fiche principale et il est tombé sur le pont, ce qui a forcé Stinger 28 à s'éloigner du navire et à attendre. À partir de ce moment, le voyant principal d'avertissement de panne de chacun des deux TRU est demeuré allumé en permanence. En réévaluant rapidement la situation, l'équipage s'est aperçu que l'aéronef ne fonctionnait que grâce à une alimentation limitée provenant de la batterie et que ce n'était qu'une question de temps avant que l'appareil ne soit privé de l'usage de tous ses circuits électriques, de la possibilité de voler aux instruments et de ses moyens de communication. Cette situation a été communiquée au capitaine Hawthorne, lequel s'est consacré à garder son équipe concentrée sur un appontage d'urgence. Lorsqu'il a reçu l'autorisation de la part du LSO, la capitaine Denis est revenue au-dessus du pont, et le câble d'appontage a été attaché en vue d'une autre tentative de soulèvement du câble d'appontage. Le câble avait été soulevé de la moitié de la distance entre le navire et l'aéronef lorsque le treuil électrique du système d'appontage est tombé en panne, la batterie étant devenue trop faible pour alimenter le treuil. Les communications avec le LSO ont alors commencé à devenir de plus en plus faibles.

Le caporal-chef Rowe a jugé que les techniques de recharge normales de soulèvement du câble d'appontage auraient pris beaucoup de temps et auraient été dangereuses pour l'équipage de pont. Il a avec brio créé un précédent en recommandant la récupération rapide du câble d'appontage à la main. Le capitaine Denis a approuvé cette recommandation, et le capitaine Arndt ainsi que le caporal-chef Rowe ont réussi sur-le-champ à verrouiller le câble en place. Une tension maximale du câble d'appontage étant nécessaire, puisque le navire tanguait de 2 degrés et roulait de 7 degrés dans des vagues de 2 à 3 mètres de hauteur, le commandant de bord de l'aéronef a manoeuvré avec adresse l'aéronef en stationnaire à basse altitude en attendant que le pont se stabilise. Pour assurer que l'aéronef demeure centré au-dessus du système d'appontage, le LSO a exercé sur ce dernier une tension maximale de 4 000 livres. L'aéronef s'est ensuite posé en toute sécurité au centre du système d'appontage, il a été arrimé au pont et il a effectué un arrêt complet sans autre incident.

L'équipage de STINGER 28 et le LSO méritent des félicitations pour avoir fait preuve de techniques de pilotage, de professionnalisme et d'un esprit d'équipe exceptionnels. Leurs compétences et leurs réactions professionnelles face aux nombreuses pannes des circuits de l'aéronef pendant une situation d'urgence complexe survenue en mer et dans des conditions météorologiques loin d'être idéales, ont presque assurément permis d'éviter la perte d'un précieux aéronef et de son équipage. ♦

