



ÉPILOGUE



Aircraft Occurrence Summary Résumé d'événement d'aéronef

12 June 2007

le 12 juin 2007



TYPE: CT155202 Hawk

TYPE : CT155202 Hawk

DATE: 14 May 2004

DATE : 14 mai 2004

LOCATION: Moose Jaw, SK

LIEU : Moose Jaw (Sask.)

The crew of two had completed a low level navigation syllabus mission, and were utilizing their remaining time conducting proficiency flying in the traffic pattern at 15 Wing Moose Jaw. The Instructor Pilot (IP) had just taken over aircraft control, with the aircraft accelerating and positioned near the departure end of Runway 29 Right. At about 70 feet above ground level (AGL), 239 Knots indicated airspeed (KIAS) with the landing gear up and combat flaps selected, a bird struck the left side of the aircraft. This was immediately followed by several engine warnings and very high engine temperature indications. The IP initiated a climb to

Les deux pilotes venaient de terminer une mission de navigation à basse altitude de leur programme et utilisaient le temps restant pour effectuer un vol de vérification des compétences dans le circuit d'aérodrome de la 15^e Escadre Moose Jaw. Le pilote instructeur (PI) venait de prendre les commandes de l'avion alors que ce dernier accélérail et arrivait près de l'extrémité départ de la piste 29 droite. À environ 70 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL), à une vitesse indiquée en noeuds (KIAS) de 239 kt, alors que le train d'atterrissage était rentré et que les volets étaient en position de combat, un oiseau a percuté le côté gauche de l'appareil. Cet impact a été immédiatement suivi de plusieurs avertissements moteur et d'indications de

trade airspeed for altitude, confirmed that the engine temperature remained high and told the student pilot (SP) to prepare to abandon the aircraft. As the aircraft descended through 3000 feet mean sea level (MSL), (about 1000 AGL) and after confirming the student was ready, the IP initiated ejection. Both pilots survived the ejection, but the IP was seriously injured and the SP received minor injuries in the ejection. The aircraft crashed in a farmer's field about one mile north of 15 Wing and was destroyed. Investigation revealed a gull hit the Angle of Attack probe, then entered the left hand engine intake and was ingested by the engine, causing serious damage.

The investigation report addresses numerous Aircrew Life Support Equipment issues. This occurrence was the first aircraft loss in Canada involving Miniature Detonation Cord (MDC), which was used to shatter the canopy. Preventive measures aimed at reducing injuries from MDC have been implemented. The automatically activated Personal Locator Beacon of the CT155 Hawk did not function adequately. Since this accident, an improved version has been developed and installed on the aircraft with an external antenna that will fall clear of the survival pack after its release, ensuring adequate distress signal propagation.

température très élevée du moteur. Le PI a amorcé une montée afin de troquer de la vitesse contre de l'altitude, a confirmé que la température du moteur demeurait élevée et a dit à l'élève-pilote (EP) de se préparer à abandonner l'appareil. Au moment où l'avion descendait sous les 3 000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (MSL) (environ 1 000 pi AGL) et après avoir confirmé que l'élève était prêt, le PI a lancé la séquence d'éjection. Les deux pilotes ont survécu à l'éjection, mais le PI a été sérieusement blessé tandis que l'EP a subi de légères blessures au cours de l'éjection. L'appareil s'est écrasé dans le champ d'une ferme à environ un mille au nord de la 15^e Escadre et a été détruit. L'enquête a révélé qu'une mouette avait percuté la sonde d'angle d'attaque avant de pénétrer dans l'entrée d'air gauche du réacteur et d'être aspirée par le moteur, causant de sérieux dommages.

Le rapport d'enquête traite de plusieurs questions concernant l'équipement de survie du personnel navigant. Cet événement est le premier cas de perte d'un aéronef au Canada mettant en cause un cordeau détonant miniature (CDM) utilisé pour fragiliser la verrière. Des mesures préventives visant à réduire les blessures causées par le CDM ont été mises en oeuvre. La balise de localisation individuelle du CT155 Hawk, activée automatiquement, n'a pas fonctionné correctement. Depuis cet accident, une version améliorée a été mise au point et installée sur l'appareil. Elle est dotée d'une antenne externe qui tombera loin de la trousse de survie après éjection, assurant ainsi une propagation adéquate du signal.

The report recommends that a new or modified Life Preserver be put into service which has better puncture resistant properties. Changes to the pilot's harness system as well as the introduction of an improved parachute are also recommended.

The preventive measures already taken, and adoption of those further proposed preventive measures, should mitigate the risks to the aircrew in the event that a similar occurrence in the future.

Le rapport recommande que soit mis en service un harnais de sauvetage, nouveau ou modifié, qui aurait une plus grande résistance aux perforations. Des modifications au système de harnais du pilote, tout comme l'amélioration du parachute, sont aussi recommandées.

Les mesures préventives déjà prises et l'adoption de celles également proposées devraient permettre de réduire les risques encourus par les pilotes lorsque se produiront, dans l'avenir, des événements semblables.