



From the Investigator **L'enquêteur vous informe**

Aircraft Occurrence Summary Résumé d'accident ou d'incident d'aéronef

16 June 2004

16 juin 2004



TYPE: Hawk CT155202

TYPE : Hawk CT155202

LOCATION:., 1 Mile N of 15 Wing, Moose
Jaw, SK.

EMPLACEMENT : 1 mile au nord de la
15^e Escadre Moose Jaw, en Saskatchewan

DATE: 14 May2004

DATE : 14 mai 2004

The mission was a navigation trip and part
of a conversion syllabus designed to

La mission était un vol de navigation dans
le cadre d'un programme de conversion

familiarize the Royal Air Force (RAF) student with the NFTC Hawk variant. With the area portion completed, the crew was conducting some proficiency flying at 15 Wing. The IP had just taken control and as the aircraft approached the departure end of Runway 29R, a bird was observed just left of the nose. Both crewmembers heard a “thump”, felt vibrations and noted a change in engine pitch. This was followed immediately by audio and caption engine warnings (T6NL&ECA) and high engine temperature indication (660 C).

The IP traded airspeed for altitude, confirmed that engine temperatures remained high, reduced throttle to idle and told the student to “prepare to abandon the aircraft”. The aircraft reached a maximum altitude of approximately 3700 MSL (1700 AGL). When the aircraft descended through 3000 MSL the IP transmitted his intention to eject to Moose Jaw tower. After confirming the student was ready, the IP ordered and initiated ejection.

Both occupants cleared the aircraft and descended under parachutes but for less than 30 seconds prior to landing. One crewmember was seriously injured in the sequence and the other received minor injuries. The aircraft was completely destroyed when it crashed about seven seconds later in a farmer’s field.

The investigation is on going and focusing on a wide range of issues including the aspects of low and slow speed (below 300 KIAS) engine failure in the CT155 and ejection criteria. Also, the investigation will examine engine performance after bird ingestion and aircrew life support equipment.

visant à faire connaître la classe *Hawk* du NFTC aux stagiaires de la Royal Air Force (RAF). Une fois le volet de navigation de surface terminé, l’équipage a procédé à des vols de vérification des compétences à la 15^e Escadre. Le pilote instructeur (PI) venait de prendre les commandes, et l’aéronef s’approchait du point de départ de la piste 29R quand un oiseau a été aperçu à gauche du nez de l’aéronef. Les deux membres d’équipage ont entendu un bruit, ressenti des vibrations et remarqué que le son des moteurs avait changé. Tout de suite après, les alertes sonores et titrées des moteurs (T6NL et ECA), ainsi que l’indicateur de température élevée des moteurs (660 °C) se sont déclenchés.

Le PI a cessé de tenir compte de la vitesse indiquée et a gagné de l’altitude, il a confirmé que la température des moteurs demeurait élevée, a mis la manette de poussée au neutre et a dit au stagiaire de se « préparer à abandonner l’aéronef ». L’aéronef a atteint une altitude maximale d’environ 3 700 NMM (1 700 AGL). Quand l’aéronef est redescendu à 3 000 NMM, le PI a transmis son intention de s’éjecter à la tour de Moose Jaw. Après avoir confirmé que le stagiaire était prêt, le PI a ordonné et exécuté l’éjection.

Les deux occupants se sont dégagés de l’aéronef; leurs parachutes se sont seulement ouverts moins de 30 secondes avant d’atteindre le sol. Un des membres de l’équipage s’est gravement blessé pour cette raison, et l’autre a subi des blessures mineures. L’aéronef a été entièrement détruit quand il s’est écrasé environ 7 secondes plus tard dans le champ d’un fermier.

L’enquête est en cours et porte sur diverses questions, y compris les aspects des pannes moteur du CT155 à basse et haute vitesse (moins de 300 KIAS) et les

critères d'éjection. En outre, l'enquête examinera le rendement du moteur après l'ingestion de l'oiseau, ainsi que l'équipement de maintien des fonctions vitales des membres de l'équipage.