



From the Investigator L'enquêteur vous informe

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

25 July 2003

Le 25 juillet 2003



TYPE: Hawk CT155216

TYPE : Hawk CT155216

DATE: 4 July 2003

DATE : 4 juillet 2003

LOCATION: Moose Jaw, Sask

LIEU : Moose Jaw (Saskatchewan)

The solo student was on a clear hood 8A mission, his third solo flight on the Hawk. After a touch-and-go landing he requested a closed pattern from tower. Once downwind he was sequenced number three behind another Hawk on short final and a Snowbird Tutor directly ahead. In order to accommodate all aircraft tower requested that the Snowbird extend his downwind as number 3 and land behind the now re-

L'élève-pilote, qui en était à son troisième vol en solo sur le Hawk, effectuait une mission de vol à vue 8A. Après un posé-décollé, il a demandé à la tour l'autorisation d'effectuer un circuit court. Une fois en vent arrière, on lui a donné la troisième place d'une séquence de trois appareils derrière un autre Hawk en courte finale et un Tutor Snowbird directement devant lui. Afin de tenir compte davantage des besoins de tous les appareils, la tour a demandé au

sequenced the solo student number two behind the landing hawk. The accident pilot initiated the final turn and landed on the centreline of runway 29 Right with the landing gear in the up position. The aircraft skidded along the runway for approximately 4000 feet before exiting on the left side and coming to rest in the infield a further 720 feet down the runway and 420 feet left of the edge. The pilot did not deploy the drag chute and did not eject from the aircraft. He exited the cockpit in the normal fashion and waited by the aircraft for the emergency vehicles to arrive. Tower initiated the emergency response by ringing the crash bell and all vehicles were at the accident scene within minutes. The pilot was not injured in this accident.

The aircraft received C category damage and will require most of the bottom fuselage components and some flight control surfaces to be replaced.

The investigation is on going and focusing on the Human Factors aspects of this accident. Additional investigation is continuing into the "Gear warning criteria" for the Hawk. 15 Wing is in discussion with NFTC to evaluate the re-introduction of the "Tasker Shack".

Snowbird de prolonger son parcours vent arrière pour devenir le numéro 3 et atterrir derrière l'élève-pilote en solo qui devenait ainsi le nouveau numéro 2 derrière le Hawk à l'atterrissage. Le pilote en cause a amorcé le virage final et s'est posé sur l'axe de la piste 29 droite avec le train d'atterrissage rentré. L'avion a glissé sur la piste sur une distance de quelque 4 000 pieds avant de sortir du côté gauche et de s'immobiliser sur l'entrepiste après avoir parcouru encore 720 pieds et s'être éloigné à 420 pieds à gauche du bord de piste. Le pilote n'a pas sorti le parachute-frein et il ne s'est pas éjecté. Il est sorti du poste de pilotage de la façon habituelle et il a attendu l'arrivée des véhicules de secours près de l'avion. La tour a déclenché les mesures d'urgence en cas d'accident à l'aide de la sonnerie d'alarme et tous les véhicules d'urgence se sont rendus sur les lieux de l'accident en quelques minutes. Le pilote n'a pas été blessé dans cet accident.

L'avion a subi des dommages de catégorie C et il faudra remplacer la plupart des composants de la partie inférieure du fuselage, ainsi que certaines gouvernes.

L'enquête se poursuit et elle porte principalement sur les facteurs humains en cause dans cet accident. Des recherches supplémentaires se poursuivent sur les « critères d'avertissement train » du Hawk. Dans le cadre du programme NFTC, la 15^e Escadre évalue le possibilité de rétablir le « Tasker Shack » (poste de vérificateur de train).