



EPILOGUE



Aircraft Accident Summary Résumé d'accident d'aéronef



TYPE: Cessna 172, C-GTHL

LOCATION: Fredericton, New Brunswick

DATE: 14 August 2003

The solo student-pilot was participating in the Air Cadet Atlantic Region Powered Flying Scholarship program through Moncton Flying College (MFC). She had just completed the first leg of a Visual Flight Rule (VFR) cross-country flight when, while on short final to Fredericton Airport, she changed from a normal approach and landing configuration to a short-field approach and landing configuration in order to hold short of a runway intersection. This change was done at the request of the Fredericton Flight Service Station (FSS) specialist to accommodate other traffic. The accident aircraft landed hard, bounced several times, and finally came to rest on the runway past the intended hold-short

TYPE : Cessna 172, C-GTHL

ENDROIT : Fredericton (Nouveau-Brunswick)

DATE : 14 août 2003

L'élève-pilote solo participait au programme de bourse d'études au pilotage motorisé des Cadets de l'Air dans la région de l'Atlantique par l'intermédiaire du Moncton Flying College (MFC). Elle venait tout juste de terminer la première étape d'un vol de navigation selon les règles de vol à vue (VFR) lorsque, en courte finale pour l'aéroport de Fredericton, elle a modifié la configuration normale d'approche et d'atterrissage pour passer à une configuration d'approche et d'atterrissage sur terrain court afin de pouvoir s'arrêter avant une intersection de pistes. Cette modification a été faite en réponse à une requête du spécialiste de la station d'information de vol (FSS) compte tenu du trafic aérien. L'aéronef accidenté s'est posé

intersection. The cadet received minor injuries while the aircraft received "C" category damage.

The investigation determined that the aircraft was serviceable prior to the accident. Also, the FSS specialist was unaware of the pilot's student status.

By accepting the 'hold-short' request, the solo pilot placed herself in a position in which a stabilized approach was never achieved. Following the unstable approach, the student attempted to complete a full-flap, short-field landing at a higher than prescribed airspeed, which resulted in the accident. The option of conducting an overshoot was available at various points during this sequence of events.

This accident highlights the requirement to include Human Performance in Military Aviation (HPMA) training into the Air Cadet Powered Flying Scholarship Program. HPMA includes topics on time-management, and decision-making. As well, students should be reminded during the training program that they have limited experience and should not attempt to perform complex manoeuvres under pressure without supervision.

There is also a requirement that Air Traffic Control (ATC) be advised of a pilot's student status on the flight plan. This will remind them of the pilot's limited experience, and assist ATC in their management of traffic flow.

The final report is available on the DFS website.

dur, a rebondi plusieurs fois et s'est finalement immobilisé sur la piste, au-delà de l'intersection avant laquelle il devait s'arrêter. L'élève-pilote a été légèrement blessée, et l'aéronef a subi des dommages de catégorie C.

L'enquête a permis de déterminer que l'aéronef était en bon état de service avant l'accident. Aussi, le spécialiste de la FSS ne savait pas que la pilote était en fait une élève-pilote.

En acceptant la requête de s'arrêter avant l'intersection, la pilote solo s'est placée dans une position selon laquelle une approche stabilisée n'a jamais pu être atteinte. À la suite de l'approche instable, l'élève-pilote a tenté un atterrissage sur terrain court à pleins volets à une vitesse supérieure à celle prescrite, ce qui s'est soldé par un accident. Il était possible de remettre les gaz à divers moments au cours de la séquence des événements.

Cet accident met en relief la nécessité d'inclure de l'instruction sur la Performance humaine en aviation militaire (PHAM) dans le cadre du programme de bourse d'études en pilotage motorisé des Cadets de l'Air. La PHAM comprend des sujets comme la gestion du temps et la prise de décision. En outre, les élèves-pilotes devraient se faire rappeler pendant le programme d'instruction que leur expérience est limitée et qu'ils ne devraient pas tenter d'exécuter des manoeuvres complexes sous pression sans supervision.

Le rapport final se trouve sur le site Web de la DSV.