



# ÉPILOGUE



## Aircraft Accident Summary Résumé d'accident d'aéronef

7 Jan 2002

7 jan 2002



**TYPE:** Cessna 172 C-GVWT

**LOCATION:** Bromont, Québec

**DATE:** 26 July 2000

**TYPE:** Cessna 172 C-GVWT

**ENDROIT:** Bromont, Québec

**DATE:** 26 juillet 2000

On the morning of 26 July 2000, a solo Air Cadet undergoing private pilot training under the Air Cadet flying scholarship program, departed St-Jean PQ for Bromont PQ in a Cessna 172M. The purposes of the flight were to acquire more solo cross country time in order to meet the 5 hours requirement for the private pilot licence and to practice touch and go landings away from the student's base at St-Jean, as that airport was also host to the Air Cadet League's regional

Le matin du 26 juillet 2000, un cadet de l'air, qui effectuait un vol d'entraînement de pilote privé sous le programme de bourse de pilotage des cadets de l'air, a décollé de St-Jean (Québec) à destination de Bromont (Québec) seul à bord d'un Cessna 172M. Le vol avait pour buts d'accumuler plus d'heures de vol-voyage seul à bord, pour répondre à l'exigence de 5 heures pour l'obtention de sa licence de pilote privé, ainsi que d'effectuer un exercice d'atterrissages avec posé-décollé ailleurs qu'à la base d'attache de l'élève-pilote

glider school and the circuit was very busy.

The aircraft was established for a touch and go with a slight crosswind from the left (45 degrees at 5 to 10 Kts). On touchdown, flaps were selected up and full power was applied. The aircraft began to move left, then right of the centre-line. The student pilot elected to continue the take off roll, went around the circuit and attempted another touch and go. Again, after touchdown, the aircraft moved left and right of the centre-line. The take off roll was continued and a decision was made to carry out one more circuit to a touch and go, with the provision that if the aircraft exhibited the same tendency to cross the centre-line the student pilot would stop and phone his home base in St-Jean to report the aircraft's directional problems to the flying school staff.

The investigation revealed that the accident was most likely caused by the student not adequately compensating for the crosswind and the engine torque on take-off. This was most likely caused by a combination of inexperience and fatigue. Also, the student's lack of experience, combined with his overconfidence, led him to attempt to troubleshoot a perceived mechanical problem at a critical moment in the flight. It was therefore recommended that All Regional Cadet Air Operations Officers ensure that the Officers supervising the Cadets on flying scholarship maintain an environment conducive to learning by more closely monitoring their cadet's rest and nutrition. They should also keep a closer watch on the cadets performance and attitude. Any observation should be immediately brought to the attention of the school's Chief Flying Instructor.

The investigation also revealed that the

à St-Jean, car cette base était également l'hôte de l'École régionale de vol à voile de la Ligue des cadets de l'air et le circuit y était très occupé.

L'avion a été préparé en vue d'effectuer un posé-décollé dans un léger vent de travers qui soufflait de la gauche (45 degrés de 5 à 10 kt). Au touché des roues, les volets ont été rentrés et il y a eu une remise des gaz. L'avion a commencé à se déporter à gauche, puis à droite de l'axe de piste. L'élève a choisi de poursuivre la course au décollage, il a refait le circuit et il a tenté un deuxième posé-décollé. De nouveau, après le toucher des roues, l'avion s'est déporté à gauche, puis à droite de l'axe. L'élève a poursuivi la course au décollage et a décidé d'effectuer un autre circuit suivi d'un autre posé-décollé, mais assorti de la condition que si l'avion avait encore tendance à s'éloigner de l'axe, il l'immobiliserait et il contacterait par téléphone sa base d'attache à St-Jean pour signaler ses problèmes de maîtrise en direction de l'avion au personnel de l'école de pilotage.

L'enquête a révélée que l'accident a probablement été causé par une compensation inadéquate des vents de travers et du couple moteur lors du décollage. Ceci a probablement été le résultat du manque d'expérience du stagiaire combiné à la fatigue. Aussi, le manque d'expérience du stagiaire, combiné avec un excès de confiance en soi, ont mené celui-ci à essayer de remédier à ce qu'il croyait être un problème mécanique au lieu d'atterrir et de demander assistance. Il a donc été recommandé que tous les Officiers régionaux des opérations aériennes pour les Cadets de l'air s'assurent que les officiers supervisant les cadets volant dans le cadre du programme de bourse fassent en sorte que ces derniers bénéficient d'un environnement plus propice à l'apprentissage en surveillant de plus près leur alimentation et leur repos. Ils doivent également prêter plus d'attention au rendement et à l'attitude des cadets. Toute observation doit immédiatement être transmise au chef instructeur de vol.

L'enquête a aussi révélée que les propriétaires

flying school owners were unaware of the requirement for DFS to investigate this accident. Since the Cadet Flying Scholarship is subsidized by DND, the aircraft are considered to be Military Conveyances and accidents are subject to DFS investigation under Article 18 (3)(4) of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act. It was therefore recommended that all Regional Cadet Air Operations Officers should ensure that the Supervising Officers of Flying Scholarship Cadets are aware of the requirement to follow the articles of the A-GA-135-001/AA001 in case of an accident. These officers should be made familiar with the publication and should more closely liaise with the school Chief Flying Instructor on matters of Flight Safety.

de l'école de pilotage ne savaient pas que le DSV devait enquêter sur cet accident. En effet, le Programme de bourses d'étude en pilotage pour les Cadets de l'air étant financé par le MDN, les appareils utilisés sont considérés comme des moyens de transports militaires et les accidents doivent faire l'objet d'une enquête du DSV en vertu des paragraphes 18 (3) et (4) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Il a donc été recommandé que tous les Officiers régionaux des opérations aériennes pour les Cadets de l'air devraient s'assurer que les officiers superviseurs des cadets du Programme de bourses d'étude en pilotage sont informés de l'obligation, en cas d'accident, de se conformer, aux articles de la publication A-GA-135-001/AA00. Ces officiers devraient être familiers avec cette publication et travailler en plus étroite collaboration avec le chef instructeur de vol pour tout ce qui touche à la sécurité des vols.