



ÉPILOGUE



Aircraft Accident Summary Résumé d'accident d'aéronef

12 October 2004

le 12 octobre 2004



TYPE: Katana DA-20 C1 C-GEQF

TYPE: Katana DA-20 C1 C-GEQF

DATE: 25 June 2002

DATE: le 25 juin 2002

LOCATION: St-Lambert de Lévis, Quebec

LIEU: St-Lambert de Lévis (Québec)

The Katana aircraft and crew were conducting the second flight of the private pilot course in the Air Cadet Flying Scholarship program. The student and Instructor Pilot (IP) were practicing circuit procedures in the local training area when,

L'avion Katana et son équipage effectuaient le deuxième vol du cours de pilote privé dans le cadre du Programme de bourses de pilotage des Cadets de l'Air. Le stagiaire et le pilote instructeur s'exerçaient à des procédures en circuit dans la zone

during a simulated final approach at approximately 400' AGL, the IP took control of the aircraft and executed a missed approach. The IP felt a restriction to the flight controls and subsequently noticed that the student's hands remained on the control column. The IP repeatedly ordered the student to release his grip, however, the student did not respond. The aircraft contacted the ground, right wing first, and came to rest in a newly seeded cornfield. The student and IP exited the aircraft unassisted and uninjured. The aircraft suffered "A" category damage.

The Flight Safety Investigation (FSI) determined that meteorological conditions and aircraft serviceability were not factors in this accident.

The FSI concluded that it was most probable that the student unknowingly gripped the control column and interfered with the IP's control inputs during a critical phase of flight. Contributing to this was most likely the student's elevated stress level which caused him to tense-up and pull back on the control column against the IP's inputs. Additionally, the IP was surprised by his inability to control the aircraft and, in the ensuing high stress situation, he did not consider physically removing the student's hands from the control column.

The student's ability to resume training was assessed by a Canadian Forces Flight Surgeon; he subsequently resumed training, successfully completing the course. It was recommended that this accident be used during IP training within the Air Cadet Gliding

d'entraînement locale lorsque, durant une simulation d'approche finale à 400 pi AGL, le pilote instructeur a pris les commandes et a exécuté une remise des gaz. Le pilote instructeur a senti une résistance des commandes de vol et a remarqué que les mains du stagiaire étaient demeurées sur le manche pilote. Le pilote instructeur a répété à plusieurs reprises au stagiaire de lâcher les commandes, mais ce dernier n'a pas répondu. L'avion a touché le sol, aile droite en premier, et s'est immobilisé dans un champ de maïs nouvellement ensemencé. Le stagiaire et le pilote instructeur ont quitté l'avion indemnes et sans aide. L'avion a subi des dommages de catégorie A.

L'enquête sur la sécurité des vols a déterminé que les conditions météorologiques et l'état de service de l'avion n'étaient pas en cause dans cet accident.

L'enquête a conclu qu'il était fort probable que le stagiaire s'était agrippé au manche pilote sans le savoir et qu'il avait gêné les sollicitations du pilote instructeur aux commandes pendant une phase critique du vol. Avait aussi contribué à l'accident le niveau fort probablement élevé de stress subi par le stagiaire, ce qui l'avait tendu et l'avait fait tirer sur le manche pilote à l'encontre des sollicitations du pilote instructeur. De plus, le pilote instructeur a été surpris de son incapacité à contrôler l'avion et, dans la situation hautement stressante qui s'en est suivi, il n'a pas pensé à enlever les mains du stagiaire agrippées au manche pilote.

La capacité du stagiaire à reprendre l'entraînement a été évaluée par un médecin de l'air des Forces canadiennes. Il a par la suite repris l'entraînement et a réussi le cours. Il a été recommandé que cet accident soit utilisé pour l'instruction des pilotes

and Flying programs to illustrate the rare situation when a student freezes on the controls and impedes the IP's ability to control the aircraft, thus requiring an IP to use more than verbal means to regain aircraft control.

instructeurs au sein des programmes de pilotage et de vol à voile des Cadets de l'Air pour illustrer le rare cas où un stagiaire fige aux commandes et empêche le pilote instructeur de contrôler l'avion, ce qui exigerait du pilote instructeur plus que des mots pour reprendre la maîtrise de l'avion.