

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet accident dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

**COLLISION - VAGUE**

**CONSOLIDATED AERONAUTICS INC.**

**LA-4-200 LAKE BUCCANEER C-GOCU**

**BAIE DE COOKS (ONTARIO)**

**5 JUIN 1994**

**RAPPORT NUMÉRO A9400142**

**Résumé**

Pendant un décollage de la baie de Cooks, l'aéronef montait sur le redan et accélérerait jusqu'à sa vitesse de vol lorsqu'il a heurté le sillage d'un gros bateau et a rebondi. L'aéronef a rebondi deux ou trois fois sur la surface de l'eau, piquant toujours plus du nez.

La force des impacts successifs a lourdement endommagé le nez de l'appareil. En plus du pilote, il y avait deux passagers à bord.

Un passager a été grièvement blessé, l'autre a été légèrement blessé, tandis que le pilote a subi des contusions internes. Des plaisanciers se sont immédiatement rendus sur les lieux et ils ont transporté les deux passagers jusqu'à la rive. Le pilote est demeuré à bord de l'aéronef et a demandé au propriétaire d'un bateau de le remorquer jusqu'à la rive. Pendant le remorquage, de l'eau s'est graduellement infiltrée par l'avant de la coque endommagée et l'aéronef a finalement coulé. Le pilote a quitté l'appareil lorsqu'il a commencé à couler.

### **Autres renseignements factuels**

Le pilote avait effectué deux vols au cours des six mois qui ont précédé le vol en cause. Au cours du premier vol, il avait décollé de l'aéroport de Buttonville, il avait amerri sur la baie de Cooks (lieu de l'accident) d'où il avait redécollé pour atterrir de nouveau à Buttonville. Au cours du deuxième vol, il avait décollé de Buttonville et avait amerri sur la baie de Cooks. C'est pendant le décollage subséquent qu'est survenu l'accident.

L'Ordonnance sur la navigation aérienne (ONA), Série IV, numéro 2 stipule ceci :

9. Il est interdit au titulaire d'une licence de pilote d'exercer les avantages en vue d'effectuer un vol à bord d'un aéronef, à moins :

b) dans les cas où des passagers, sauf l'examineur autorisé par le ministre pour le test en vol, sont à bord de l'aéronef, d'avoir effectué dans les six mois précédant le vol au moins cinq décollages et atterrissages à bord d'aéronefs des mêmes catégorie et classe que ce dernier :

(i) de jour ou de nuit, s'il effectue le vol le jour  
(...)

Il n'y avait pas de harnais de sécurité à bord de l'appareil. Tous les occupants portaient les gilets de sauvetage qui étaient disponibles à bord.

La baie de Cooks est un prolongement peu profond du lac Simcoe. Le temps était ensoleillé et chaud. Les vents étaient légers. Les vagues étaient petites, mais il y avait de nombreux bateaux sur le lac. Il y a souvent des sillages produits par de gros bateaux sur la baie de Cooks.

### **Analyse**

Le pilote n'avait pas d'expérience récente d'amerrissages et de décollages sur plans d'eau et il ne répondait pas aux exigences de l'ONA pour le transport de passagers au cours du vol en cause. Lorsque l'aéronef a heurté le sillage du bateau et a rebondi, le pilote a sans doute été incapable de maintenir l'appareil dans une assiette de décollage normale. Les oscillations en tangage se sont amplifiées à chaque rebond successif, jusqu'à ce que l'aéronef heurte la surface de l'eau dans une assiette de piqué et s'immobilise brusquement.

Si les passagers avaient eu des harnais de sécurité à leur disposition et s'ils les avaient portés, ils n'auraient peut-être pas été blessés, ou moins grièvement.

### **Conclusions**

1. L'aéronef a heurté le sillage d'un bateau pendant la course au décollage et a frappé la surface de l'eau dans une assiette de piqué.
2. La baie de Cooks est un endroit très fréquenté par les plaisanciers et les sillages de gros bateaux y sont fréquents.
3. Depuis l'automne précédent, il s'agissait du deuxième décollage du pilote à partir d'un plan d'eau et du premier avec des passagers.
4. Le pilote ne satisfaisait pas aux exigences de l'ONA pour le transport de passagers.
5. L'appareil n'était pas équipé de harnais de sécurité.

### **Causes et facteurs contributifs**

Le pilote a été incapable de conserver une assiette de décollage normale lorsque son aéronef a heurté le sillage d'un gros bateau et il a subséquemment perdu la maîtrise de son appareil.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet événement. La publication de ce rapport a été autorisée le 9 mars 1995 par le Bureau qui se compose du Président, John W. Stants, et des membres Gerald E. Bennett, Zita Brunet, l'hon. Wilfred R. DuPont et Hugh MacNeil.