



12 July 2006

ÉPILOGUE

Aircraft Accident Summary Résumé d'accident d'aéronef



le 12 juillet 2006



TYPE: Schweizer 2-33 C-GFME

DATE: 31 July 2003

LOCATION: Picton, ON

TYPE : Schweizer 2-33 C-GFME

DATE : 31 juillet 2003

LIEU : Picton (Ontario)

The standards instructor pilot (IP) and the Air Cadet student were participating in the Central Region Air Cadet Gliding School Program. The flight was the student's pre-solo check ride and required the student to fly the entire flight with minimal verbal input from the IP. Shortly after take off, a significant amount of slack developed in the tow-cable. The IP took control of the glider and after a quick re-assessment of the situation, the pilot believed the potential existed to snap the cable, upset the tow-plane, or have the cable back-release from the glider. The IP elected to release the tow-cable at approximately

Le pilote instructeur des normes et l'élève-pilote des Cadets de l'Air participaient au Programme de l'École de vol à voile des Cadets de l'Air de la Région du Centre. Le vol en question était le vol de vérification préalable au vol en solo de l'élève-pilote, et il fallait que ce dernier exécute tout le vol avec un minimum d'indications verbales de la part du pilote instructeur. Peu après le décollage, le câble de remorquage a pris beaucoup de mou. Le pilote instructeur a pris les commandes du planeur et, après une rapide ré-évaluation de la situation, le pilote a cru qu'il y avait un risque de bris du câble, de déstabilisation de l'avion remorqueur ou que le câble ne se détache du planeur. Le pilote instructeur a

50 feet above the treetops. The glider climbed to 100 feet at which point the IP set up for an approach to the only useable field amongst the departure-end trees. Just prior to touchdown, the glider's left wing struck a large tree 12 feet above the ground. The glider came to rest in an upright position on the ground, oriented 160 degrees to the left of its final flight path. The student and IP exited the aircraft uninjured and contacted an overhead tow-plane via radio. The aircraft received "A" Category damage.

This accident was the result of a premature tow-rope release due to a significant slack cable situation and subsequent landing in an unprepared alternate field. The slack situation developed because the student pilot was allowed to place the glider in a precarious position. Finally, not all possible slack reduction techniques were utilized prior to releasing from the tow plane.

This accident was one of seven gliding accidents that occurred during the summer of 2003. This was an unusually high number of accidents for the Air Cadet Gliding Program. While it was recognized that the safety record of this organization was excellent, this rash of accidents was still cause for significant concern. Accordingly, a Glider Program Standards and Evaluation Team (SET) was established in 2004 by Comd 1 Cdn Air Div. This SET has rectified a number of the problems identified in the accident investigations and has helped to improve the already impressive record of the Air Cadet Gliding Program.

décidé de larguer le câble de remorquage à environ 50 pieds au-dessus de la cime des arbres. Le planeur a monté à 100 pieds, hauteur à laquelle le pilote instructeur s'est préparé pour une approche sur le seul terrain utilisable, entre les arbres de l'extrémité de départ. Tout juste avant la prise de terrain, l'aile gauche du planeur a heurté un gros arbre à 12 pieds au-dessus du sol. Le planeur s'est immobilisé à l'endroit au sol, orienté à 160 degrés à la gauche de sa trajectoire de vol finale. L'élève-pilote et le pilote instructeur sont sortis indemnes de l'appareil et ont contacté par radio un avion remorqueur qui les survolait. Le planeur a subi des dommages de catégorie « A ».

L'accident a été causé par le largage prématuré du câble de remorquage à cause d'un mou important dans le câble et par l'atterrissage subséquent sur un terrain non aménagé. Le mou s'est produit parce que l'élève-pilote a placé le planeur dans une situation précaire. Finalement, on n'a pas utilisé toutes les techniques de réduction du mou possibles avant de larguer le câble de remorquage.

Cet accident est un des sept accidents de vol à voile à s'être produits au cours de l'été 2003. C'est un nombre inhabituellement élevé d'accidents pour le Programme de vol à voile des Cadets de l'Air. Si le dossier de sécurité de cette organisation est par ailleurs excellent, il n'en reste pas moins que cette série d'accidents a suscité d'importantes préoccupations. De ce fait, une équipe d'évaluation et des normes (EEN) du Programme de vol à voile a été créée en 2004 par le commandant de la 1 DAC. Cette EEN a corrigé un certain nombre de problèmes révélés dans les enquêtes sur les accidents et a aidé à améliorer le dossier déjà impressionnant du Programme de vol à voile des Cadets de l'Air.