



From the Investigator L'enquêteur vous informe

Aircraft Occurrence Summary Résumé d'accident ou incident d'aéronef

14 August 2003

14 Août 2003



TYPE: Schweizer 2-33 C-GFME

TYPE : Schweizer 2-33 C-GFME

DATE: 31 July 2003

DATE : 31 juillet 2003

LOCATION: Picton, ON

LIEU : Picton (Ontario)

The standards instructor pilot (IP) and the Air Cadet student were participating in the Central Region Air Cadet Gliding School. This was the IP's third launch of the day at the end of the fourth week of gliding training. 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, the student failed to adequately maintain proper

Le pilote instructeur des normes et l'élève des Cadets de l'Air volaient dans le cadre d'une activité de l'école de vol à voile des Cadets de l'Air de la région du Centre. Il s'agissait du troisième décollage de la journée pour le pilote instructeur, à la fin de la quatrième semaine de formation en vol à voile qu'il donnait. Il s'agissait du premier vol de vérification pré-solo de l'élève, et ce dernier devait piloter pendant toute la durée du vol avec un minimum

glider position behind the tow-plane. After a significant amount of slack developed in the tow-cable, the IP took control of the glider. After a quick re-assessment of the situation, the pilot believed the potential existed to either snap the cable, upset the tow-plane, or have the cable back-release from the glider; he elected to release the tow-cable at approximately 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. The glider's left wing struck a large tree 12 feet above the ground just prior to touchdown. The glider pivoted around the tree and 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. Extensive damage to the left wing, particularly the leading edge, was noted. The outboard section of the left wing was folded forward in the horizontal. The right wing did not appear to have suffered damage externally, however, it did show evidence of severe skin deformation. Flight control surfaces on both wings were seized. The cockpit remained intact and its habitable space was not compromised. Minor cracking of the overhead cockpit canopy and numerous punctures of the glider's skin were noted. The tail section's skin and longerons were deformed.

d'information verbale de la part du pilote instructeur. Peu après le décollage, l'élève a été incapable de maintenir adéquatement la position du planeur derrière l'avion remorqueur. Constatant l'apparition d'un mou important dans le câble de remorquage, le pilote instructeur a pris les commandes du planeur. Après avoir réévalué rapidement la situation, le pilote a jugé qu'il y avait un risque que le câble s'emmêle, que l'avion remorqueur subisse une excursion ou que le câble se détache du planeur; il a décidé de larguer le câble de remorquage à quelque 50 pieds au-dessus de la cime des arbres. Le planeur est monté à 100 pieds, altitude à laquelle le pilote instructeur s'est préparé à effectuer une approche vers le seul bout de terrain utilisable parmi les arbres à l'extrémité départ. L'aile gauche du planeur a heurté un gros arbre à 12 pieds au-dessus du sol, juste avant le toucher des roues. Le planeur a pivoté autour de l'arbre et s'est immobilisé au sol à l'endroit, dans un cap de 160 degrés à gauche de sa trajectoire de vol finale. L'élève et le pilote instructeur ont évacué l'aéronef sans subir de blessure et ils ont communiqué par radio avec un avion remorqueur qui se trouvait au-dessus d'eux.

L'aéronef a subi des dommages de catégorie A. On a de plus constaté d'importants dommages à l'aile gauche, en particulier au bord d'attaque. La partie externe de l'aile gauche a été pliée vers l'avant, à l'horizontale. L'aile droite ne semblait pas avoir subi de dommages externes, mais elle présentait des signes de déformation importante du revêtement. Les gouvernes des deux ailes étaient grippées. Le poste de pilotage et son habitacle étaient intacts. On a décelé un criquage mineur dans la verrière du plafond du poste de pilotage ainsi que de nombreuses perforations dans le revêtement du planeur. Le revêtement et

The investigation is focusing on several human factors issues, slack tow-cable techniques, and runway departure-end obstacle clearance heights.

les longerons de l'empennage étaient déformés.

L'enquête se concentre sur plusieurs problèmes liés aux facteurs humains, sur les techniques à utiliser pour éliminer le mou d'un câble de remorquage et sur les altitudes de franchissement d'obstacles de l'extrémité départ des pistes.