

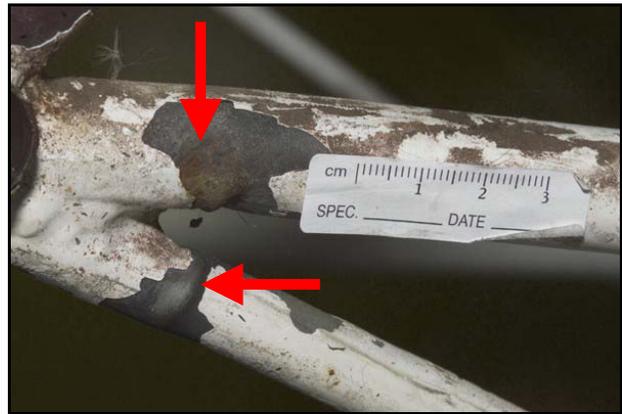
From the Investigator L'enquêteur vous informe

Aircraft Occurrence Summary

Résumé d'accident ou incident d'aéronef

30 October 2003

30 octobre 2003



TYPE: Schweizer 2-33A Glider C-GBZG	TYPE: planeur Schweitzer 2-33A, C-GBZG
LOCATION: Summerside, PEI	ENDROIT: Summerside (Î. P.-E.)
DATE: 27 September 2003	DATE: 27 septembre 2003

<p>The instructor pilot (IP) and passenger were conducting a familiarization flight in support of the Air Cadet Fall Glider Familiarization Program at Summerside Airport, PEI, when the glider landed hard after aborting the launch procedure. The aircrew were uninjured. The glider sustained "B" category damage.</p> <p>The auto-tow launch on runway 24 began normally. After the "all out" signal was given, the glider was observed to accelerate slowly by the signal cadet who was monitoring the launch and providing signals to the tow vehicle. Believing that something was wrong with this unusually long take off run, the cadet gave the stop signal to the tow vehicle. Simultaneously,</p>	<p>Le pilote instructeur et son passager effectuaient un vol de familiarisation dans le cadre du Programme de familiarisation au vol à voile en automne des Cadets de l'air à l'aéroport de Summerside (Î. P.-E.) lorsque le planeur s'est posé dur après avoir interrompu la procédure de lancement. Les personnes à bord n'ont pas été blessées. Le planeur a subi des dommages de catégorie B.</p> <p>Le remorquage par véhicule sur la piste 24 a commencé normalement. Après que le signal « all out » eut été donné, on a observé le planeur accélérer lentement alors qu'il dépassait le cadet signaleur qui surveillait le lancement et donnait des signaux au véhicule remorqueur. Croyant</p>
--	---

the glider became airborne and climbed to approximately 50 ft AGL. The signal person, doubting his decision, attempted to cancel his stop signal but by then the tow vehicle had already responded to the original signal and began to decelerate.

The IP noted the poor acceleration on takeoff. Once airborne, the IP then observed the airspeed decaying from 50 MPH to 45 MPH and released the towrope. With insufficient altitude to regain the 50 MPH approach speed, the glider descended rapidly and rounded out at approximately 3-5' with insufficient airspeed to flare and arrest the descent. The glider struck the runway in a level attitude approximately 2000' from the threshold. After the glider came to rest, the occupants egressed and assisted in moving the glider off the runway. It was then that damage to the glider was noticed.

Damage was initially assessed in situ as "D" category. However after detailed examination at 14 Wing Greenwood, further damage was noted: the wheel axle was bent; the fuselage tubing surrounding the axle frame was deformed, broken, and compressed; and the tire sidewall was compressed against the rim, causing a visible scrape and scoring. The damage was subsequently upgraded to "B" cat.

The investigation is focussing on the signal cadet's decision to stop the launch and the tow-vehicle's serviceability/ability to accelerate.

que quelque chose clochait pendant cette course au décollage inhabituellement longue, le cadet a fait signe au véhicule remorqueur de s'arrêter. Au même moment, le planeur a pris l'air et a monté jusqu'à environ 50 pieds AGL. Le signaleur, doutant de sa décision, a tenté d'annuler son signal d'arrêt, mais le véhicule avait déjà répondu au signal et commencé à décélérer.

Le pilote instructeur a remarqué la faible accélération au décollage. Une fois en l'air, il a alors remarqué que la vitesse diminuait, passant de 50 à 45 mi/h et il a largué la câble de remorquage. Ne disposant pas de suffisamment d'altitude pour reprendre la vitesse d'approche de 50 mi/h, le planeur est descendu rapidement et a effectué un arrondi à environ 35 pieds mais sans avoir suffisamment de vitesse pour l'exécuter et stopper la descente. Le planeur a percuté la piste à l'horizontale à environ 2 000 pieds du seuil. Une fois le planeur immobilisé, les occupants en sont sortis et ont aidé à déplacer ce dernier hors de la piste. C'est à ce moment qu'on a remarqué que le planeur avait été endommagé.

L'évaluation initiale sur place a conclu à des dommages de catégorie D. Par contre, après un examen détaillé à la 14^e Escadre Greenwood, on a relevé d'autres dommages : déformation de l'essieu de roue; déformation, bris et compression des tubes de fuselage voisins du cadre de l'essieu et compression du flanc de roue contre la jante, ce qui avait causé des marques de raclage et des rayures visibles. Les dommages ont par la suite été reclassés de catégorie B.

L'enquête se concentre sur la décision du cadet signaleur d'interrompre le lancement ainsi que sur le bon état du véhicule remorqueur et sur sa capacité à accélérer.

