



# ÉPILOGUE

## Aircraft Accident Summary Résumé d'accident d'aéronef



**TYPE:** Schweizer 2-33A C-FYLP

**DATE:** 18 August 2003

**LOCATION:** Mountainview, ON

The accident occurred during a routine mission at the Air Cadet Central Region Gliding School (CRGS). The launch, area work, and circuit re-join for Runway 34 were all normal. While on downwind, the solo student temporarily encountered significant sink and, because she was low, angled in towards the airfield. After an early turn to base, the student realized that she was still low and once again in sink; however, this time she continued on a normal base pattern without angling in or closing the spoilers. The student turned onto final low while still in sink. In an attempt to stretch the glide and make the landing area, the student eased back on the control stick and did not notice the resultant decreasing airspeed and the approach of the ensuing aerodynamic stall. From a slightly nose-high attitude and in a stalled condition, witnesses observed the glider to drop from a height of 10'-15' and land firmly on a large rock. The aircraft suffered "C" category damage; the pilot was uninjured.

**TYPE :** Schweizer 2-33A C-FYLP

**DATE :** 18 août 2003

**LIEU :** Mountainview (Ontario)

L'accident s'est produit au cours d'une mission de routine à l'École régionale de vol à voile des Cadets de l'air de la Région du Centre. Le lancement, les manœuvres dans la zone et le retour dans le circuit pour la piste 34 se sont tous déroulés normalement. Toutefois, alors qu'elle était à l'étape vent arrière, l'élève-pilote en vol solo a temporairement rencontré une zone d'enfoncement et, parce qu'elle était trop basse, elle a incliné le planeur vers l'intérieur du terrain. Après un virage précoce vers l'étape de base, l'élève s'est rendu compte qu'elle était encore trop basse et qu'elle s'enfonçait de nouveau; cependant, elle a cette fois choisi de poursuivre un circuit de base normal sans incliner l'appareil vers l'intérieur et sans rentrer les déporteurs. L'élève a viré en finale alors qu'elle était trop basse et qu'elle s'enfonçait encore. Dans une tentative visant à prolonger la descente en plané, l'élève a ramené le manche, mais ce faisant, elle n'a pas remarqué que sa vitesse chutait et qu'elle approchait du point de décrochage aérodynamique. Des témoins ont vu le planeur se placer dans une assiette légèrement

The student had never flown from Runway 34; the three previous flights, flown from Runway 06, resulted in low final approaches. Due to an unfamiliar site picture in the circuit to Runway 34 and the existing conditions, the demands upon the student's attention were very high, such that her task management likely became saturated in the latter stages of the flight.

The student correctly dealt with the sink encountered on downwind by angling in towards the field, turning early onto base leg, increasing airspeed to exit the area of sink, and keeping the spoilers closed; however, she failed to employ these techniques after once again encountering sink on base. Had the student done so, she would have exited the area of sink sooner, positioned herself closer to the airfield, slowed the rate of descent, increased the glide distance, not been required to attempt stretching the glide, and therefore likely have reached the designated landing area.

Finally, during the student's circuit, the monitoring instructor noted that the glider was lower than normal; however, the instructor felt that the student was not low enough to warrant providing verbal assistance via the on-site VHF radio. Had he done so, perhaps this outcome would have been different.

As a result of this accident, CRGS staff received training on the requirements for in-flight student monitoring. It was also recommended that radio availability and its usage by monitoring instructors should be mandated in the 242 ACGP Manual.

cabrée et décrocher pour tomber d'une hauteur comprise entre dix et quinze pieds et atterrir brutalement sur un gros rocher. L'appareil a subi des dommages de catégorie « C », mais la pilote n'a subi aucune blessure.

L'élève-pilote n'avait jamais utilisé la piste 34. Les trois vols précédents, effectués de la piste 06, s'étaient terminés par des approches basses en finale. Comme l'élève ne connaissait pas l'environnement du circuit pour la piste 34, et compte tenu des conditions existantes, la manœuvre exigeait une très grande attention de sa part et il est probable que sa capacité de gestion des tâches ait été dépassée pendant les dernières étapes du vol.

L'élève a correctement réagi à l'enfoncement rencontré à l'étape vent arrière en inclinant le planeur vers l'intérieur du terrain, en virant précocement vers l'étape de base, en augmentant sa vitesse pour sortir de la zone d'enfoncement et en maintenant les déporteurs rentrés; toutefois, elle a omis de réutiliser ces techniques lorsqu'elle s'est de nouveau enfoncée à l'étape de base. Si elle avait répété les mêmes manœuvres, elle serait sortie de la zone d'enfoncement plus tôt, elle aurait pu se positionner plus près du terrain, ralentir sa vitesse de descente, augmenter la distance de plané, sans avoir à ramener le manche, et elle aurait sans doute pu atteindre ainsi la zone d'atterrissage prévue.

Finalement, pendant que l'élève effectuait son circuit, l'instructeur surveillant avait noté que le planeur se présentait plus bas que la normale, mais il avait jugé qu'il n'était pas suffisamment bas pour qu'il doive fournir une aide verbale à l'élève-pilote à l'aide de la radio VHF sur place. S'il était intervenu, l'accident aurait peut-être été évité.

À la suite de cet accident, le personnel de l'École a reçu de la formation sur les besoins de surveillance des élèves en vol. On a également recommandé que le Manuel ACGP 242 exige qu'une radio soit disponible et que les instructeurs surveillants l'utilisent.