



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS
ET DE
L'INFRASTRUCTURE**

**MINISTERIE VAN
VERKEER EN
INFRASTRUCTUUR**

**RAPPORT D'ENQUETE ETABLI SUITE A
L'ACCIDENT SURVENU
A L'AVION CESSNA 140
IMMATRICULE OO-GAX
A L'AERODROME DE GAND
LE 22 MAI 1952**

**CELLULE D'ENQUETES
D'ACCIDENTS
ET D'INCIDENT D'AVIATION**

**CEL VOOR ONDERZOEK VAN
LUCHTVAART
ONGEVALLLEN-EN INCIDENTEN**

31 MAI 1952

Réf. :

Rappeler en marge dans la réponse
les références et la date de la présente

ANNEXE

Rapport d'accident N° P 11/52.

(Numérotation OACI des paragraphes).

1) Renseignements sur l'accident:

- a) lieu : en bordure sud de l'aérodrome de Gand - à proximité de la tour de contrôle
- b) le 22-5-52 à 18h.52 GMT
- c) type de vol : vol local par VFR
- d) but de vol : tourisme
pilote + 1 passagère à bord
- e) date et heure où les enquêteurs ont été avisés de l'accident : 22-5-52 à 20 h.GMT
- f) date et heure de l'arrivée des enquêteurs sur place :
23-5-52 à 10 h.GMT.

2) Résumé de l'accident :

Accident ayant entraîné la mort de la passagère, des blessures graves au pilote et la destruction totale de l'avion.

L'accident est survenu en vol, au cours de l'approche finale, et est le résultat d'une collision avec une maison, puis de la percusion au sol.

3) Renseignements sur l'aéronef:

- a) marque d'immatriculation : OO-GAX
- b) type de l'aéronef : CESSNA 140
N° de la construction : 9213
cellule fabriquée en 1946
- c) type du moteur :
Continental C.85 - 12
85 C.V. à 2575 t/m
- d) certificat d'immatriculation : N° 833
- e) certificat de navigabilité : N° 833
valable jusqu'au 17-2-53
- f) nom et adresse du propriétaire :
Ghent aviation club
240, Boulevard d'Afrique,
GAND.

./...

4) Renseignements sur le pilote :

a)

né le 12-7-1901

titulaire de la licence de pilote privé N° 994/1285
valable jusqu'au 12-8-1952

b) adresse du pilote :

c) curriculum vitae du pilote :

Lors de la revalidation de la licence le 13-5-1951,
le carnet de vol portait : 118 h. de vol au total
32 h.42' de vol au cours
de la dernière période de
12 mois, dont 26h 35' sur
Cessna 140d) le pilote atteint de blessures graves est décédé deux
jours plus tard6) Conditions atmosphériques :

au moment de l'accident

A Gand à 18 h.GMT

Visibilité : 20 Km

nuages : 4/8 d'alto-stratus à 2500 m.

vent : 20° - 15 noeuds

7) Aides à la navigation :

Pas de radio

Balisage normal de l'aérodrome

8) Incendie :

Il n'y a pas eu d'incendie

9) Témoins :VAN GYSEGEM, Aimé, Maréchal des Logis de Gendarmerie a vu
l'avion en position vent arrière pour l'atterrissage,
puis l'appareil a décrit, à 200 m. de l'aérodrome, un
virage pour se présenter en finale. L'hélice tournait et
le vol lui paraissait normal.11) Examen de l'épave :

a) emplacement de l'épave : (voir croquis ci-annexé)

b) position des débris : (voir photos ci-jointes)

c) examen des débris :

- contacts magnéto " ON "
- la manette des gaz est en position " RALENTI "
- La tige a été pliée au moment de l'accident.
- la tirette du réchauffeur est en position
" HORS SERVICE ". La portion du tableau

de bord qui la porte a été fortement déplacée de sa position normale, par suite de l'accident. Il n'est pas impossible que cette tirette ait été repoussée en position " Hors service " par suite du choc au sol. Toutefois, vu les conditions atmosphériques du moment, il n'était pas indispensable d'utiliser le réchauffeur à l'atterrissage.

-Trim de profondeur en position normale pour l'atterrissage

- flaps au neutre

Les flaps sont inefficaces à l'atterrissage et ne sont pas employés sur ce type d'avion

-Les instruments de bord sont détruits, leur lecture n'a aucune valeur

- une pale de l'hélice (photo N° 7) porte un coup au bord d'attaque, des griffes circulaires ayant pour centre l'axe de rotation de l'hélice, des traces de tuile correspondant à celles se trouvant sur la maison portant le N° 74 (photo N° 1), ce qui indique que l'hélice tournait à ce moment

- le pneu de la roue droite porte des traces de tuile (photo N° 16)

- le ventre du capotage moteur porte des griffes dirigées suivant l'axe de l'avion et des traces de tuile (photo N° 6)

- l'avant de l'avion (jusqu'au cockpit) complètement enfoncé, ainsi que les traces au sol, montrent que l'avion a percuté sous un angle assez grand

- l'aile droite plissée en accordéon sur toute son envergure (photos numéros 9 et 10) montre que l'appareil était incliné à droite au moment de la percussion

-l'extrémité de l'aile gauche a été cisailée par le mur du garage (photos N° 3 et 13)

- la jambe de force de la roue gauche a touché l'extrémité du mur du garage (photos N° 3 et 18)

-la moitié arrière de l'avion ne porte aucune trace de contact avec des corps étrangers (photo N° 9)

12) Installations au sol :

Atterrissage sur aérodrome herbeux
Vent 20° - 15 noeuds.

13) Télécommunications :

néant

15) Reconstitution du vol jusqu'au moment de l'accident:

L'avion a décollé de Gand avec un chargement normal, à 18h13 GMT, pour un vol local.

A la fin du vol, l'avion s'est présenté en position normale

./...

vent arrière, a effectué un virage à gauche et a entamé l'approche finale.

A 18h.52, l'appareil a heurté la toiture de la maison portant le N° 74 de la chaussée de Courtrai.

Les tuiles cassées (trou rectangulaire - photos N° 1 et 2) montrent le point d'impact de la roue droite. Le ventre du capotage a frotté sur la pointe du toit (photos N° 1 et 2), l'hélice s'est bloquée.

L'avion, freiné par le choc de la roue droite a viré vers la droite, en piquant.

La portance de l'aile gauche étant de ce fait supérieure à celle de l'aile droite, a incliné l'avion vers la droite, ce qui explique la position de l'avion au moment de son impact avec le sol (aile droite en accordéon (photos N° 9 , 10 , et 11)).

Avant de toucher le sol, l'avion a heurté de la jambe gauche du train, l'extrémité du mur du garage, enlevant quelques tuiles faitières.

Ce choc relativement léger ne l'a pas dévié sensiblement de sa trajectoire, vu la vitesse acquise.

L'avion a percité sous un angle d'environ 45 °, puis est retombé sur le dos.

16) Causes :

L'accident peut être dû à deux causes :

A. Panne de moteur

B. Erreur de jugement du pilote

La première hypothèse peut raisonnablement ne pas être retenue étant donné :

1°) que l'avion s'est présenté normalement vent arrière, a décrit un large virage à 200 m . de l'aérodrome avant de se présenter en finale.

En cas de panne de moteur, le pilote ne se serait pas écarté aussi loin de l'aérodrome à basse altitude.

2°) que le Service du Matériel Volant n'a rien constaté d'anormal au moteur. D'ailleurs cet avion avait volé dans l'après-midi sans que le pilote qui l'a utilisé ait eu une remarque à formuler.

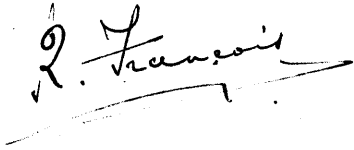
Il faut donc admettre que l'accident est dû à une erreur de jugement du pilote qui a mésestimé sa hauteur au-dessus de la maison portant le N° 74.

Dans la direction suivie, le pilote disposait, pour atterrir, d'une longueur de plaine de 500 m.

D'autre part, il eut été plus prudent de décaler légèrement vers la gauche la trajectoire d'approche finale, afin de profiter

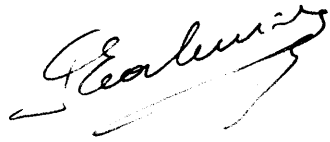
d'une trouée sans obstacle important.

LE PILOTE,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'R. Francois', with a horizontal line underneath.

R. FRANCOIS

LE CHEF DE SECTION,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'F. Taburiaux', with a horizontal line underneath.

F. TABURIAUX.

Accident avion " CESSNA " 00.GAX.

St-Denis-Westrem , le 22 mai 1952.

1. Toiture de la villa, 74, Chaussée de Courtrai.
2. id. id.
3. Angle de la toiture du garage, Villa 74, Chsée. de Courtrai.
4. Vue d'ensemble de l'épave.
5. Trou de chute et vue de l'avant de l'avion.
6. Traces de frottement sur le ventre du fuselage.
(contact avec le toit de la villa .)
7. Traces de frottement sur une pale d'hélice.
8. Pale d'hélice intacte.
9. Vue d'ensemble de l'appareil, côté droit.
10. Débris de l'aile droite, vus de face.
11. id. , vus de côté.
12. Côté gauche de l'épave.
13. Vue de face de l'aile gauche.
14. Vue latérale du poste de pilotage.
15. Jambe d'atterrisseur et roue droite repliés vers l'arrière.
16. Les taches claires, sur la roue droite, sont des poussières de tuiles pilées, provenant de la toiture de la villa.
17. Demi train d'atterrissage gauche.
18. Face avant de la jambe gauche montrant des traces de frottement contre les briques et les tuiles de l'angle de la toiture du garage. (photo 3).

OO-GAX – 22/05/1952 (2 fatalities)

Bij aanstalten om recht in de wind te landen op het vliegveld van SDW raakte de Cessna 140 OO-GAX op 22 mei het dak van een woning aan de Kortrijkse Steenweg ("Het Journaal nu (2006) de Barabar). Het staartwiel bleef zelfs in het dak steken - en crashte in de tuin van de aanpalende Villa Deplanke. De piloot, X, werd ernstig gewond naar het ziekenhuis vervoerd, waar hij later overleed. Voor zijn passagierster en vriendin, S, kon geen hulp meer baten.



Foto courtesy Arnold Van Schoorisse

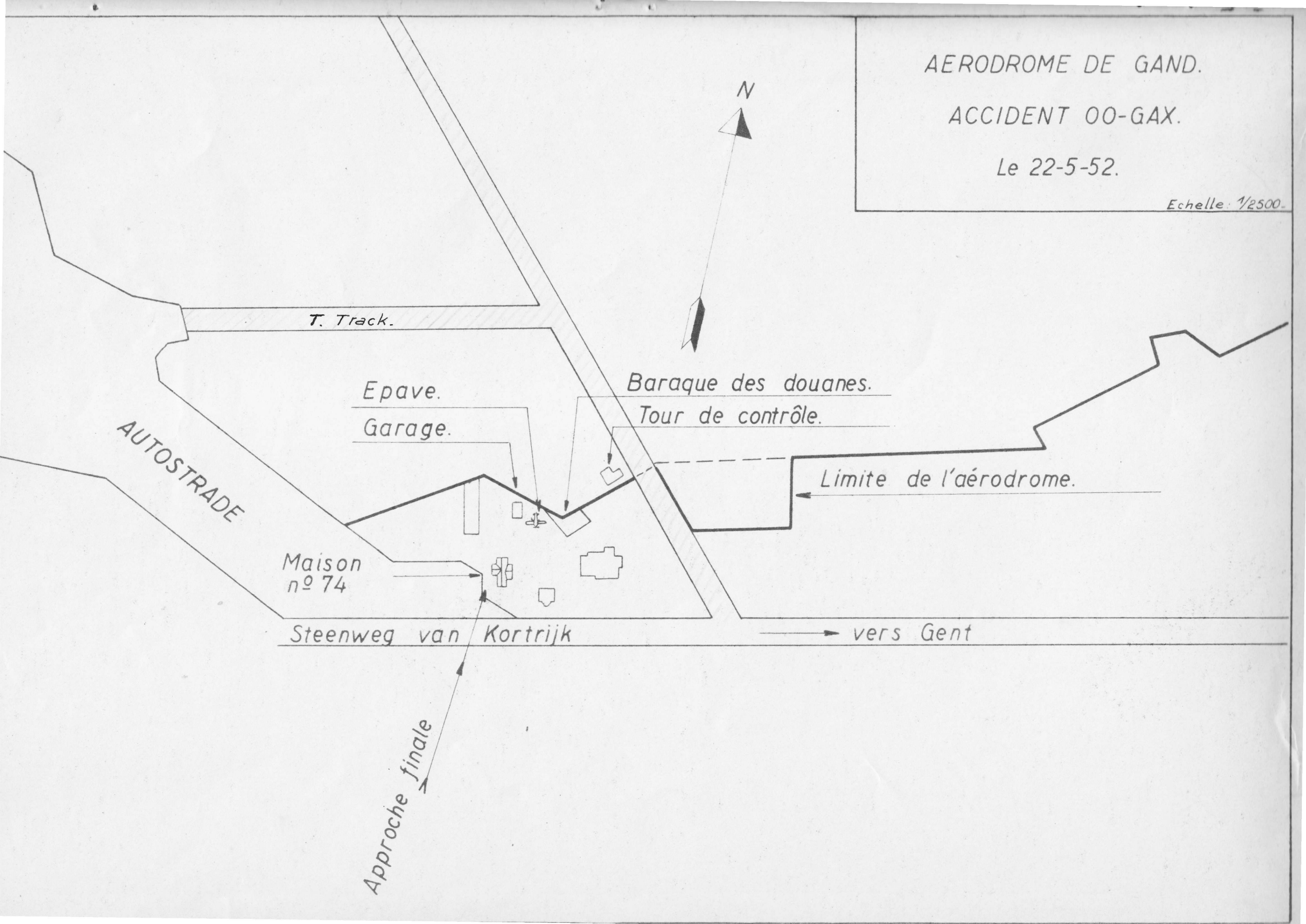


AERODROME DE GAND.

ACCIDENT 00-GAX.

Le 22-5-52.

Echelle: 1/2500.



T. Track.

Epave.

Garage.

Baraque des douanes.

Tour de contrôle.

Limite de l'aérodrome.

AUTOSTRAD

Maison
n° 74

Steenweg van Kortrijk

vers Gent

Approche finale

N



N° 1



N° 2



N° 3



Nº. 4



Nº. 5



Nº. 6



Nº. 7



Nº. 8



Nº. 9



Nº. 10



Nº. 11



Nº. 12



Nº. 13



Nº. 14



Nº. 15



Nº. 16



Nº. 17



Nº. 18