



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN**

RAPPORT D'ENQUÊTE RELATIVE A
L'ACCIDENT SURVENU A
L'AVION AUSTER ARROW
IMMATRICULE OO-AXH
A GAND LE 17/01/1954

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

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

Administration de
l'Aéronautique

RAPPORT D'ACCIDENT N° P 2/54
(Numérotation OACI des paragraphes)

1.- Renseignements sur l'accident.

- a) **Lieu:** sur une maison portant le n° 20 de la Koersenstraat à Gand, à 800 m du début de la piste 25 de l'aérodrome de Gand.
- b) **Date:** le 17.01.1954 vers 9h15 GMT
- c) **Type** de vol: vol VFR
- d) **But** du vol: tourisme.

2.- Résumé de l'accident.

Accident ayant entraîné la mort du pilote et la destruction complète de l'avion.
L'accident est survenu en vol suite à une panne du moteur et est le résultat de la percussioin sur une maison.

3.- Renseignements sur l'aéronef.

- a) Marque d'immatriculation : OO-AXH
- b) Type de l'aéronef: Auster Arrow
n° de la construction 2369
cellule fabriquée en 1948
- c) Type du moteur: Continental C75-12
- d) Certificat d'immatriculation: n° 771
- e) Certificat de navigabilité: n° 771 valable jusqu'au 19.01.1954
- f) Nom et adresse du propriétaire: GHENT AVIATION CLUB, 84 rue de la Patrie à Gand.

4.- Renseignements sur le pilote

- a) D. né à Evergem le 11 août 1899, titulaire de la licence de pilote privé n° 822/1213 valable jusqu'au 11.05.1955.
- b) Adresse du pilote: Evergem.
- c) Curriculum vitae du pilote : lors de la revalidation de la licence en mai 1953, le carnet du pilote mentionnait au total 174h21' de vol dont 59h31' de vol sur Auster Arrow effectuées au cours des 24 mois précédents.
- d) Depuis, ce pilote a volé assez régulièrement sur Auster Arrow au cours des week-ends.

6. Conditions météorologiques

Visibilité : 15 km
Ciel serein
Vent 250 à 260° - 12 à 15 nœuds.

7. Aides à la navigation.

La radio de bord n'était jamais utilisée par le pilote.

8. Incendie

Il n'y a pas eu d'incendie.

9. Témoins.

Mr.P., pilote se trouvait à l'aérodrome de Gand et suivait des yeux les évolutions du OO-AXH.

Il a vu l'avion, après un overshoot, faire un large circuit. Lorsque l'avion se trouvait en base leg, le témoin a vu l'avion piquer depuis une altitude estimée entre 200 et 400 m.

D'autre part, un témoin qui se trouvait aux environs du lieu de l'accident, a entendu le moteur s'arrêter.

11. Examen de l'épave:

L'avion est tombé sur une maison.

Les traces laissées sur la toiture ainsi qu'une ligne téléphonique intacte qui se trouve environ à 2 m en arrière de l'empennage, prouvent que l'avion avait une trajectoire fortement inclinée.

Après l'impact, le fuselage est retombé sur la corniche.

L'essence qui s'est répandue sur le plancher de la chambre où l'avion est tombé a percé le plafond en quantité telle que la panne par manque d'essence doit être exclue.

L'avion est détruit à un point tel que les positions des différentes commandes (et notamment celle du réchauffeur) ne donnent aucune indication susceptible d'être retenues.

Toutefois, les contacts étaient « on ». C'est Mr. P. qui les a placés sur « off » après l'accident.

12. Installations au sol

La piste 25 était en service à l'aérodrome de Gand au moment de l'accident.

13. Télécommunications

L'avion était équipé de VHF.

Toutefois, Mr. D. ne l'utilisait jamais.

14. Discussion des indices

a) La position des débris montre que l'avion a touché la toiture de la maison et piqué consécutif à une perte de vitesse.

b) Il y avait suffisamment d'essence à bord.

c) L'examen des débris du moteur n'a décelé aucun indice susceptible de déterminer la cause de la panne du moteur.

15. Reconstitution du vol jusqu'au moment de l'accident

Le pilote, seul à bord, effectuait un vol de tourisme dans les environs de l'aérodrome. Après un overshoot, il a fait un large circuit. Lorsqu'il se trouvait en base leg, le moteur s'est arrêté et l'avion a piqué en perte de vitesse sur la maison.

16. Cause de l'accident

La cause de la panne de moteur n'a pu être déterminée.

On pourrait peut-être supposer qu'il y a eu mauvaise utilisation du réchauffeur, ce moteur étant très sensible au givrage. Il est cependant à remarquer que Mr. D. utilisait souvent cet avion. Il n'ignorait donc pas cette particularité.

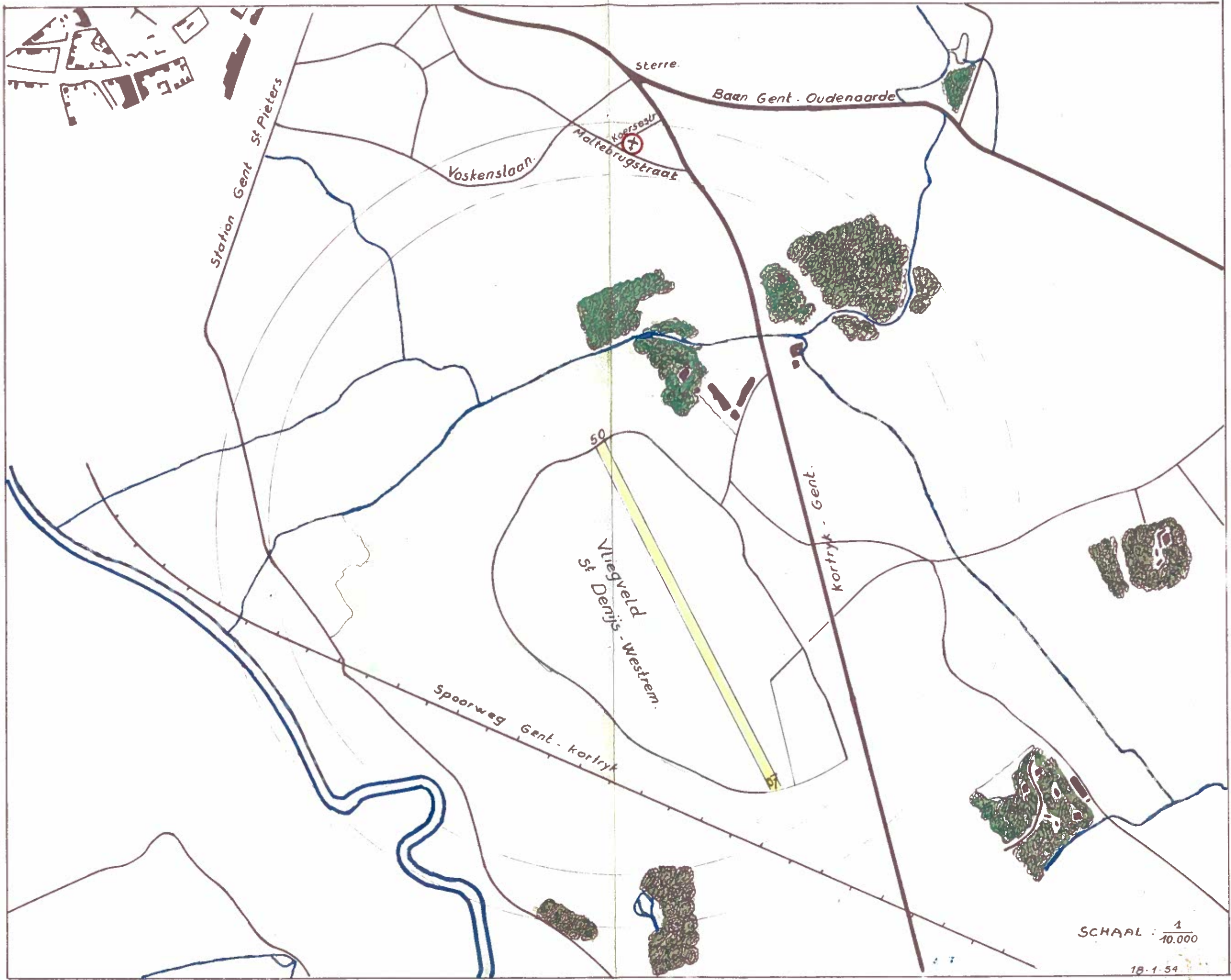
17. Erreurs commises par le pilote

Si on ne peut affirmer qu'il y a eu mauvaise utilisation du réchauffeur, il est toutefois certain que le circuit a été trop allongé et effectué à trop basse altitude.

En effet, dans un circuit normal d'Auster, le base leg se situe à 300 m environ du seuil de piste et non à 800 m comme dans le cas présent.

De plus, en base leg, l'altitude doit être telle que, même en cas de panne de moteur, l'avion puisse se poser normalement sur l'aérodrome





SCHAAL : $\frac{1}{10.000}$

18-1-54

Plan n° 1001

TRAGISCH ZONDAGSVLUCHTJE

Toerismevliegtuig op dak van woning te Gent neergestort

Amateur-piloot uit Evergem verongelukt

HET VOLK
18.7.1954

Zondagvoormiddag omstreeks 10 u. 30 is een toerisme-vliegtuig van de « Ghent Aviation Club » neergestort op het dak van de woning Koersenstraat 20 te Gent. De piloot werd gedood. De inwoonster van het huis, die zich in gezelschap van een kleindochtertje op de gelijkvloerse verdieping bevond, werd door een harterisis getroffen en moest bij hoogdringendheid naar een kliniek overgebracht worden. Het vliegtuig werd volkomen vernield en aanzienlijke schade werd op de bovenverdieping der woning aangericht.

TRAGISCH ZONDAGSUITSTAPJE

Te 9 u. 49 Zondagvoormiddag steeg het toerismevliegtuig OO-AXH op van

de luchthaven te St Denijs-Westrem. Aan de stuurknuppel zat de 54-jarige tuinbouwer De Deene, uit Evergem, een doorwinterd vlieger, die zich sinds jaren hartstochtelijk aan de lucht-sport wijdde en gewoon was om de week korte vluchten te maken boven de Gentse omgeving.

Het was uitstekend vliegweert. In de staalblauwe open lucht was de zichtbaarheid best en de Zuidwesten-wind bereikte amper de 12 knopen (ongeveer 21 km). Te 10 u. 10 zagen wij toevallig de OO-AXH in kalme vlucht boven het Noordwesten van Gent heenglijden in de richting van Wondelgem en Evergem. Niets liet toen vermoeden, dat het amateur-uitstapje van de h. De Deene een twintigtal minuten later zo tragisch zou eindigen met de val van het tuig en de dood van de knappe en ervaren piloot.

(Zie vervolg blz. 5)



Het vliegtuig drong met neus en gedeelte van de romp in het dak, dat geweldig beschadigd werd. Het eens zo sierlijke toerismevliegtuig is nu nog enkel maar een waardeloos wrak.

Toerismevliegtuig neergestort

(Vervolg van eerste blz.)

IN TOLVLUCHT NEERGESTORT

Even vóór half elf overvloed de OO-AXH het plein van St.-Denijs-Westrem. Het vliegtuig hield een hoogte van nagenoeg honderd meter en sloeg opnieuw de richting in van de stad naar «De Sterre» toe.

Een jonge piloot volgde van op het landingsterrein de vlucht van de OO-AXH, die plots in tolvlucht naar beneden stortte. Het toestel was terecht gekomen op de zolder van de woning Koersenstraat 20.

Een bewoner van een nabijgelegen huis verklaarde hoe hij, in gezelschap van zijn vrouw, aan het ontbijten was, toen zij een vliegtuig zeer laag hoorden overvliegen. Even meende hij het razend geronk te horen stilvallen, waarna onmiddellijk een hevige bons en gekraak weerklonk. De vrouw liep inderhaast buiten en zag hoe het vliegtuig in het dak van een naburig huis lag. De staart stak boven de dakgoot uit en een vleugel hing naast de gevel, waarlangs de benzine naar beneden zijpelde, aldus een groot gevaar voor brand opleverend.

Intussen was de ooggetuige-piloot naar de plaats van het ongeluk gesneld om hulp te bieden. Samen met de politie, die eveneens spoedig ter plaats was, stormde hij naar boven, waar hij alle contacten van de motor onmiddellijk afrukte om te vermijden, dat het tuig vuur zou vatten.

Verpletterd tussen de wrakstukken was de piloot deerlijk verminkt, vooral aan het hoofd en het onderlichaam. Hij vertoonde weliswaar nog zwakke tekens van leven, doch kort nadien gaf hij de geest.

Drie wagens van de brandweer waren onderwijl voorgereden. De inwoner van het getroffen huis, weduwe De Beer, die in gezelschap van een kleindochtertje vertoefde, was zo hevig geschrokken van het ontzettend gebeuren, dat zij door een hartcrisis werd geveld en bij hoogdringendheid naar een kliniek moest overgebracht worden. Ook het meisje werd voorzichtigheidshalve verzorgd.

HET ONDERZOEK

De nieuwsgierigen, die weldra in de omgeving samentroepen, werden door politie en rijkswacht op afstand gehouden, terwijl de brandweerlieden waakzaam bleven bij het wrak.

Omstreeks de middag kwam het parket ter plaatse, waarna te half een toelating werd verleend om het lijk van de piloot te bergen. Het

stoffelijk overschot werd naar het dodenhuisje der Bijloke te Gent overgebracht.

Intussen ging ook de h. Taburiaux, van het Bestuur der Luchtvaart, over tot de technische vaststellingen.

Omtrent de oorzaak van het ongeluk tast men voorlopig nog in het duister en berusten alle veronderstellingen, die kunnen geopperd worden, op loutere vermoedens. Het schijnt echter wel aanvaardbaar te zijn, dat het vliegtuig, toen de piloot boven de Koersenstraat de bocht wou nemen om opnieuw in de goede landingsrichting te komen, snelheid en hoogte verloren heeft, waardoor zijn positie onhoudbaar bleef en het in tolvlucht neerstortte.

Het verongelukte vliegtuig was er een van het Auster-type met twee plaatsen, dat 658 kg. woog, uitgerust was met een motor die 75 H.P. ontwikkelde kon en een vliegsnelheid van 140 km. per uur kon bereiken.

Zondagnamiddag werd het wrak, want het vliegtuig werd volkomen vernield en de motor zwaar beschadigd zodat de eigenaar, de «Ghent Aviation Club», het verlies op nagenoeg 175.000 fr. zou kunnen ramen, met een zware hijskraan van het versplinterde dak verwijderd en naar het plein van St.Denijs-Westrem gevoerd.

M. v. H.