



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

**MINISTERIE VAN  
VERKEER EN  
INFRASTRUCTUUR**

**RAPPORT D'ENQUETE ETABLI SUITE A  
L'ACCIDENT SURVENU A  
L'AERONEF AUSTER V N°1808  
IMMATRICULE OO-GAN  
A GAND LE 11 JUILLET 1954**

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

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

LL.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Bruxelles, le ..... 195...  
Boulevard du Régent, 53 (Tél. : 12.00.14)

Administration de l'Aéronautique

Réf. :

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

## RAPPORT D'ACCIDENT

(Numérotation OACI des paragraphes)

### 1. Renseignements sur l'accident

- a) Lieu : St.-Denijs-Westrem
- b) Date et Heure GMT : 11-7-1954 à 17h15.
- c) Type de vol : VFR
- d) But du vol : Tourisme.

### 2. Résumé de l'accident

L'accident s'est produit en bordure de l'aérodrome de Gand, Quelques instants après le décollage. En percutant au sol, L'avion a pris feu. Le pilote et les 3 passagers ont été tués.

### 3. Renseignements sur l'aéronef

- a) Marques d'immatriculation: OO-GAN.
- b) Type de l'aéronef et n° de série du constructeur:  
Auster V n° 1808.
- c) Moteur: Lycoming type 0-290-3.
- d) Certificat d'immatriculation n° 927 du 06.08.1953.

- e) Certificat de navigabilité n° 927 valable jusqu'au 11.08.1954.
- f) Date de construction de la cellule: 1944/1945
- g) Nom et adresse du propriétaire:  
Ghent Aviation Club, 260, Nieuwe Vaart, Gent
- h) Poids maximum autorisé: 862 kg.

#### 4. Renseignements sur l'équipage

Pilote: Né à Afsnee le 15.03.1926, titulaire de la licence restreinte de pilote professionnel d'avions n° 1203/1670 valable jusqu'au 1.6.1955. Totalisait 259h21' de vol au 27.05.1954 (lors de la revalidation de la licence) dont 7h32' sur avion Auster.

#### 5. Passagers

Monsieur X. né à Merelbeke le 04.11.1928  
Monsieur Y. né à Merelbeke le 25.03.1928  
Madame Z. née à Tongres le 03.01.1929

#### 6. Conditions atmosphériques

Temps clair - vent nul.

Les conditions atmosphériques n'ont pas contribué à l'accident.

#### 7. Aides à la navigation

Aucune aide n'a été utilisée.

#### 8. Incendie

L'avion a pris feu au moment du contact avec le sol et a été entièrement détruit. L'incendie a été éteint par les pompiers de la ville de Gand.

## 9. Témoins

X. Chauffeur-mécanicien d'aérodrome, domicilié à Gand.

Y. manœuvre d'aérodrome, domicilié à Nederzwalm.

Ces deux témoins déclarent avoir vu, avant la chute, l'avion s'élever jusqu'à une hauteur qu'ils évaluent à 100m.

Ils ne font pas mention d'un bruit anormal relatif au fonctionnement du moteur.

Avant l'accident l'avion avait effectué un vol pour une distribution de journaux.

## 10. Examen de l'épave - Enquête technique

Les photos ci-jointes montrent l'état de l'épave après l'incendie.

De l'examen des débris, il appert que:

- a) Le réservoir supplémentaire ventral est intact (photos 515 et 516) à part quelques traces d'incendie provenant vraisemblablement de projections d'essence du réservoir principal.
- b) Une pale de hélice est cassé près du moyeu ; ce fait démontre la violence du choc lors de l'impact de l'appareil avec le sol. Le moteur a été arrêté net; aucune trace de rotation d'hélice n'a pu être retrouvée.
- c) Les photos 517 et 518 montrent que l'avion s'est abattu sur l'aile droite à un angle qui peut être évalué à 45°. Les débris du feu de position de l'aile droite sont nettement visible sur la photo n°517.
- d) Le levier de commande des flaps a été retrouvé en position ouverte et arrêté au 1<sup>er</sup> cran.

Aucun autre indice d'intérêt n'a pu être relevé dans les débris de l'appareil.

11. Installations au sol

L'avion a utilisé la piste 07 pour décoller. Cette piste était en bon état et de longueur suffisante pour le décollage du OO-GAN.

12. Télécommunications

Néant

13. Discussion des indices

L'état du réservoir supplémentaire ventral prouve qu'il était vide au moment de l'accident.

L'état de l'hélice et les traces d'impact prouvent que l'avion est arrivé au sol en suivant une trajectoire incliné d'environ 45° sur l'horizontale. Une telle trajectoire correspond à celle d'un avion qui a été mis en perte de vitesse à une certaine hauteur au-dessus du sol.

La position des flaps est normale pour le décollage à pleine charge.

Devis des poids :

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| a) Poids de l'aéronef à vide : | 513,- |
| b) Essence :                   | 27,-  |
| c) Huile :                     | 6,-   |
| d) Pilote :                    | 88,-  |
| e) Equipement supplémentaire : | 46,7  |
| f) Disponible pour passagers : | 181,3 |
|                                | <hr/> |
|                                | 862,- |

Il est à remarquer que le poids de 27 kg. d'essence n'est qu'approximatif, car il a été déduit en supposant que le plein du réservoir principal avait été fait avant le vol précédent l'accident. Le poids des passagers est inconnu. D'après le devis des poids, chaque passager aurait dû, en moyenne, ne pas dépasser le poids de 60,4 kg. ce qui paraît peu pour des adultes.

Il est difficile de déterminer, dans ces conditions, si le poids maximum autorisé de 862 kg. a été effectivement dépassé. On peut dire toutefois que l'avion était chargé au moins au maximum autorisé.

Le virage qui a suivi la montée en ligne droite, a été effectué à vitesse relativement faible puisque les flaps étaient ouverts au 1<sup>er</sup> cran. C'est vers la fin de ce virage de 180° que l'avion est tombé en perte de vitesse. La cause de cette perte de vitesse n'a pu être déterminée.

#### 14. Reconstitution du vol jusqu'au moment de l'accident.


L'avion avec 4 personnes à bord a décollé normalement et s'est élevé jusqu'à une hauteur évaluée à 100m. par les témoins.

L'appareil a ensuite effectué un virage à gauche d'environ 180°, puis est tombé en perte de vitesse. L'impact est situé par le travers de la piste 07-25 à 500m. de l'axe de la piste.

15. Cause

L'accident est dû à une perte de vitesse dont la cause n'a pu être déterminée.

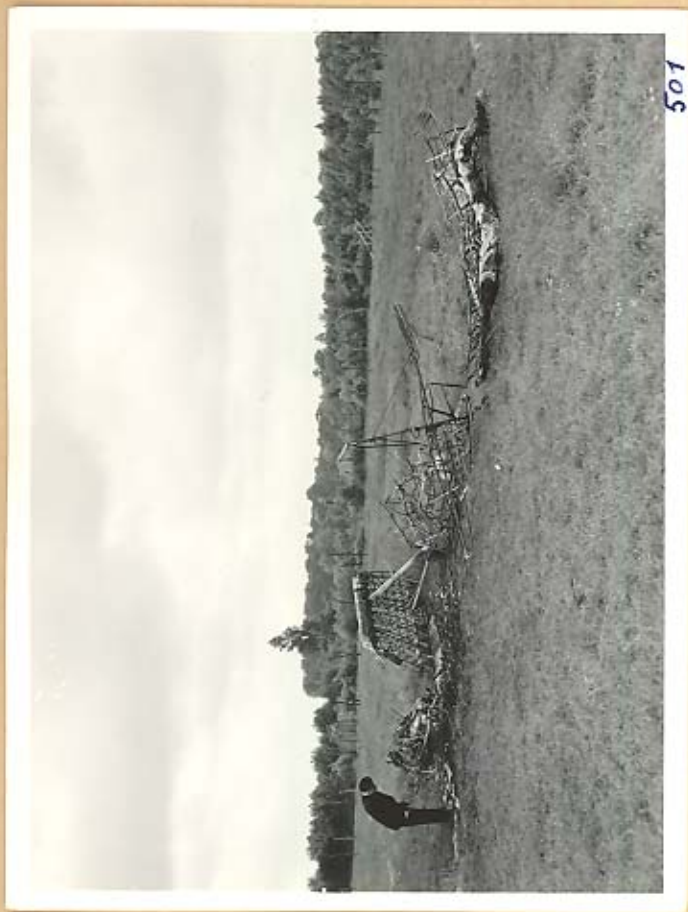
  
H. TABURIAUX.

  
J. BRITTE.

NOMENCLATURE DES PHOTOS

| N°  |   |
|-----|---|
| 500 | Vue d'ensemble, aile gauche à gauche                                      |
| 501 | Vue d'ensemble, aile gauche à gauche, aile droite à droite                |
| 502 | Vue d'ensemble  |
| 503 | Vue d'ensemble, aile gauche et moteur, à droite                           |
| 504 | Impact avec pale d'hélice enterrée  |
| 505 | Moteur avec pale attenante, vu de côté, aile gauche à gauche              |
| 506 | Moteur avec pale attenante, vu de côté, aile gauche à droite              |
| 507 | Moteur vu par derrière, face aux débris                                   |
| 508 | Aile gauche avec mâts, complète, reposant sur le bord de fuite            |
| 509 | Partie arrière du fuselage avec ossature des empennages                   |
| 510 | Débris de l'aile droite   |
| 511 | Débris de l'aile droite   |
| 512 | Débris de la partie centrale du fuselage                                  |
| 513 | Ossature des empennages   |
| 514 | Volet de compensation du gouvernail de profondeur                         |
| 515 | Réservoir à essence inférieur, intact                                     |
| 516 | Réservoir à essence inférieur, intact                                     |
| 517 | Impact du bout de l'aile droite avec débris de la lampe de signalisation. |
| 518 | Trace d'impact du bord d'attaque de l'aile droite.                        |

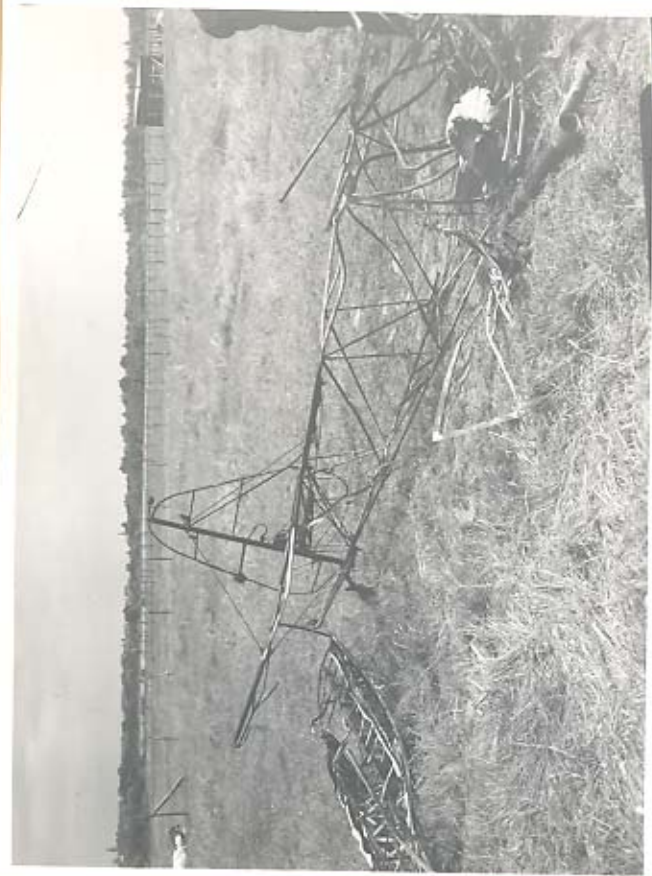




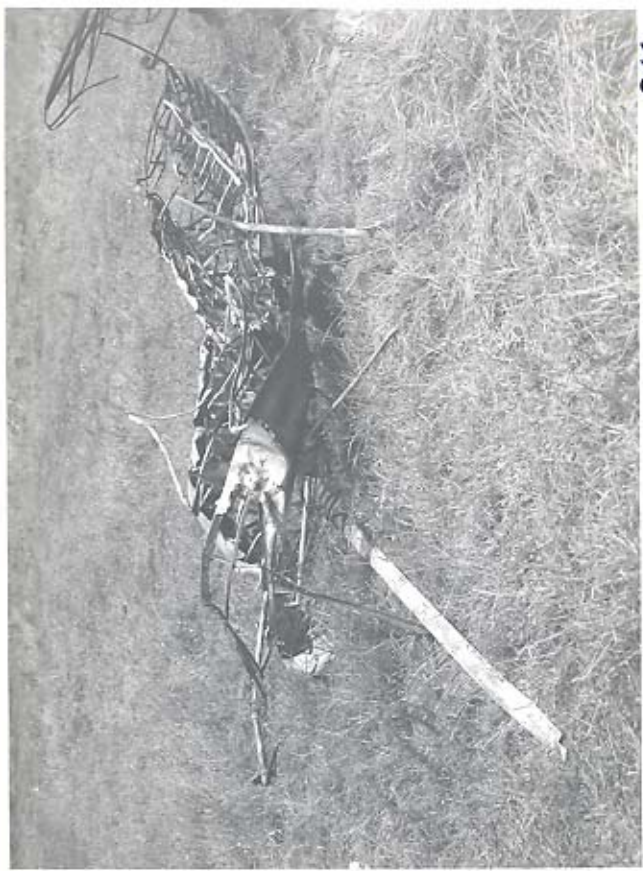








509



511



508



510



