



**MINISTERE DES  
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN  
VERKEERSWEZEN**

VERSLAG OVER HET ONGEVAL  
MET HET VLIEGTUIG MET  
INSCHRIJVINGSKENMERKEN OO-AVE  
TE ST.-DENIJS-WESTREM OP 25 JULI 1965

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

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

VERSLAG OVER ONDERZOEK VAN ONGEVAL

Vliegtuig 00-AVE

St. Denijs-Westrem op 25 juli 1965

-----

I. Inlichtingen over het ongeval.

a) Plaats.	St. Denijs-Westrem.
b) Datum en uur.	25 juli 1965 om 19 u. 35 <sup>4</sup> lokaal.
c) Eigenaar	Mr. L. . . . .
d) Vliegtuigtype	Auster V - inschrijving in het register <b>00.AVE</b>
Schade	Vernietigd.
e) Personen aan boord	Eèn vliegtuigbestuurder en drie passagiers (1 volwassene + 2 kinderen) De piloot is dood. De volwassen passagier is gekwetst (meerdere breuken) De twee kinderen zijn ongedeerd.
f) Vluchttype	Privaat gebruik (tourisme)
g) Stadium van de vlucht	Op kruissnelheid brengen na de start.
h) Aard van het ongeval	Brutale noodlanding.

II. Samenvatting van het ongeval.

Na de start van het vliegveld te St. Denijs Westrem met maximum lading, stijgt het vliegtuig 00-AVE met veel moeite tot een hoogte van 500-600 voet. Kort nadien ondervindt de bestuurder moeilijkheden met de motor, waarschijnlijk eerst een vermindering van het toerental gevolgd door het volledige verlies van het vermogen. Het vliegtuig verliest snel hoogte. In een villawijk merkt de bestuurder een klein graanveld op om er een noodlanding uit te voeren. Door een bocht naar links bereidt hij zich voor tot een landing wind in de rug. Op enkele meters van de grond scheurt het toestel af in draagkrachtverlies en slaat tegen de grond in tolvlucht naar links.

Er is geen brand geweest.

De bestuurder is overleden tijdens het overbrengen naar het ziekenhuis.

De volwassen passagier die zich op de zitplaats vooraan bevond is gekwetst (veelvuldige breuken aan benen en arm).

De twee kinderen op de achterste zitplaats zijn ongedeerd, buiten een lichte hersenschudding.

III. Inlichtingen over het vliegtuig.

a) Inschrijvingskenmerken	00-AVE
b) Aard van het toestel en serienummer.	Auster V Serie J1 nr.1996
c) Aard van de motor	CIRRUS Minor II nr. 4255
d) Inschrijvingsbewijs	nr. 873 afgeleverd op 13 november 1963.
e) Luchtwaardigheidsbewijs	nr. 873 afgeleverd te Brussel op 17-6-1946 met wedergeldigmaking te Wevelgem op 4.9.1964 en geldig tot 3.9.1965.
f) Bouwjaar van de cel.	Leicester 1946.
g) Naam en woonplaats van de eigenaars.	a) Mr.C. . . . . . . . . . te Menen b) Mr. L. . . . . . . . . . te Kortrijk.
h) Maximum toegelaten gewicht.	840 Kg. Geschat gewicht op het ogenblik van het ongeval: 819 Kg.

Berekening gewicht:

Vliegtuig	487,0 kg
Piloot	93,0 kg
Passagier	80,0 kg
Iste kind	23,0 kg
2de kind	17,5 kg
Hulptank	15,8 kg
Brandstof 130,51 (68 + 62,5)	94,0 kg
Olie	8,0 kg
<b>totaal</b>	<b>818,3 kg</b>

i) Verleden cel	<p>Totaal aantal uren vlucht op 18.5.1965: 709u.22'</p> <p>De cel is nagezien op 18.5.1965 door de technische dienst van de luchtvaart ter gelegenheid van het aanbrengen van een sleephaak.</p>
j) Verleden motor	<p>Totaal aantal werkuren op 18.5.1965: 656u.56'</p> <p>Proefdraaien op de grond is gedaan op 18.5.1965 door de technische dienst van de luchtvaart. Alles is normaal bevonden geweest. De laatste algemene revisie is gedaan geweest van 1956 tot 1959 en de motor had een totaal van 126u.56' sinds deze revisie.</p>

#### IV. Inlichtingen over de bemanning.

Bestuurder: Dhr. L.

Geboren op 16 maart 1924 te Harelbeke. Wonende te Kortrijk

Houder van de beperkte vergunning van beroepsvliegtuigbestuurder nr. 2505/3925 afgeleverd op 8 juni 1965.

aantal vlieguren op datum van 8.6.1965.

- Dubbele besturing: 32 u.09'
- Bestuurder: 215 u.57'
- Heeft ongeveer 22 uren gevlogen als bestuurder op Auster V.

#### V. Meteorologische omstandigheden

De meteorologische omstandigheden waren goed en hebben geen invloed gehad op het ongeval.

#### IV. Onderzoek van het wrak.

6.1. Volgens de sporen nagelaten in het graanveld mag men besluiten met zekerheid dat het vliegtuig te pletter stortte tegen de grond in tolvlucht naar links. Het is 3 meter terug opgesprongen tot op de plaats waar men het eindelijk terugvond.

6.2. Het vliegtuig is volledig vernield zoals men kan oordelen aan de hand van de foto's gevoegd bij onderhavig rapport.

Ziehier de enkele vaststellingen gedaan op het wrak.

- De landingskleppen zijn volledig neergelaten (3 kerven) en de hefboom is vergrendeld.
- De brandstofkraan is gesloten.
- De kontakten van de magneten zijn in de stand "0N".
- De toerenteller van de motor staat vast op 1300 toeren/min.
- De snelheidsmeter staat vast op 82 MPH.
- De aanduider van de brandstofhoeveelheid staat vast op 70 l.
- De stand van de hefboom van het trimvlak is op "full nose down".
- De kabels zijn in goede staat met uitzondering van de kabels die het trimvlak bedienen en welke beiden gebroken zijn ten gevolge van de schok.
- De hoofdtank van de brandstof is lek en leeg.
- De hulptank bevat nog brandstof.
- De gashendel is volledig open.

6.3. Onderzoek van de motor:

6.3.1. Algemene toestand

Tengevolge van het te pletter storten constateert men verschillende beschadigingen aan de motorgroep, onder meer:

- De twee schroefbladen zijn gebroken.
- De twee voorste bevestigingspunten op het motorcarter zijn gebroken.

- De uitlaatpijpen zijn geplooid.
- Het tuimelaarshuis van de voorste cilinder is doorboord.
- De verschillende olie- en brandstofleidingen zijn afgerukt. Er is geen spoor van brand.

### 6.3.2. Bevindingen bij het demonteren.

1. De vier cilinders vertonen sporen van het vastlopen der zuigers.

Deze fout is vooral waar te nemen aan de cilinders nrs.1 en 4 respectievelijk de achterste en de voorste cilinder. De zuigermantels van deze zuigers zijn vastgelopen en er heeft een overdracht of een lassen van het zuigermaterieel op de cilinderwand plaats gehad.

2. Enkele lagers van de krukas vertonen een begin van smelten of uitlopen. Deze beschadiging is waarschijnlijk gebeurd gedurende de laatste ogenblikken. Gezien de afwezigheid van een verkleuring van het lagermaterieel en het voldoende aanwezig zijn van olie in de motor kan men deze beschadiging verklaren door één of de samenloop van de volgende punten:

- a) een oververhitting van de olie.
- b) een overbelasting veroorzaakt door het vastlopen der zuigers.
- c) een vervorming van het carter en de krukas door abnormale bedrijfsvoorwaarden.

3. Bij de keuring van het ontstekingsstelsel heeft men een buitensporige vóórontsteking van ongeveer 22° vóór de maximum toelaatbare vóórontsteking waargenomen.

Een maximum vóórontsteking van 35° voor de ontstekingskaarsen langs de uitlaatzijde en 33° voor die van de inlaatzijde is door de constructeur voorgeschreven.

Men heeft ook op de motor geconstateerd dat er een omwisseling

in de volgorde van ontsteking bestond t.t.z. de ontsteking van de kaarsen aan de inlaatzijde gebeurde vóór die van de uitlaatzijde.

Door de gedane vaststellingen krijgt men de indruk dat de vóórontsteking afgesteld werd met de verstelbare onderbrekernok in "minimum vóórontsteking" positie in de plaats van "maximum voorontsteking"

## VII. Bespreking van de aanwijzingen.

### 7.1. Weersomstandigheden.

De weersomstandigheden hebben geen enkele invloed gehad op het ongeval.

### 7.2. Motor.

Het blijkt dat het ongeval veroorzaakt werd door motordefect.

### 7.3. Onderzoek van de motor.

Met een vóórontsteking geregeld op een hoek van 22° groter dan de hoek voorgeschreven door de bouwer, moet de motor onderhevig geweest zijn aan detonatie. Gezien de ontsteking van de twee magneten praktisch gesynchroniseerd is, was de onregelmatigheid niet waar te nemen tijdens de magnetentest. Enkel het toerental op de grond en de temperatuur van cilinders konden hieromtrent een inlichting geven. Gezien de aanduidingen van deze instrumenten afhankelijk zijn van verschillende factoren, is het niet zeker dat een geringe daling van vermogen waarneembaar was op de toerenteller (weersomstandigheden, aanduidingfouten instrument).

### 7.4. Waarschijnlijk verloop van het motordefect.

Gezien de oliefilter slechts enkele kleine en afzonderlijke metaaldeeltjes vertoont, is het zeker dat de beschadiging zich heeft voorgedaan juist vóór het ongeval van het vliegtuig. Bij het vertrek uit St. Denijs Westrem was de motor waarschijnlijk nog warm

gezien de korte tijd van het verblijf op dit vliegveld.

Daar de lading van het toestel zijn maximum benaderde en het daarbij op een grasbaan rolde, heeft de bestuurder zonder twijfel de volledige opening van de gashendel moeten aanhouden gedurende een tamelijk lange tijd alvorens de grond te kunnen verlaten. Aldus is de temperatuur van de motor aanzienlijk gestegen terwijl hij nog altijd werkte met maximum inlaatdruk.

Zoals de inlaatdruk, evenals de temperatuur van gasmengsel en cilinderkoppen, factoren zijn die de detonatie bevorderen, heeft dit verschijnsel zich waarschijnlijk eerst voorgedaan op cilinders 1 en 4.

Het aanhouden van de detonatie veroorzaakt, door het verhogen van de temperatuur, de zelfontsteking die op haar beurt de temperatuur van cilinders en zuigers verder doet verhogen.

Op dit ogenblik moest de motor een belangrijk vermogenverlies vertonen vergezeld van terugslag in de carburator. Gezien het toestel echter in een kritisch vluchtstadium was kon de bestuurder de opening van het gas niet minderen.

Aldus heeft de detonatie, gevolgd door zelfontsteking, zich verder ontwikkeld en eindelijk de vier cilinders aangetast. De temperatuur van zuigers en cilinders 1 en 4 is zodanig gestegen dat de zuigers zich door uitzetting in de cilinders gespannen hebben en vastgelopen zijn.

Verder resultaat is een nieuwe verhoging van temperatuur en een nieuwe daling van vermogen. In dergelijke omstandigheden moest de motor uiteindelijk stilvallen.

7.5. Op het ogenblik van het motordefect bevindt het toestel zich boven een villawijk op geringe hoogte ( $\pm 200$  voet). De bestuurder kiest een klein veld welke zich links van hem bevindt en waarschijnlijk het enige is in de omgeving om een noodlanding uit te voeren. Het gekozen terrein waar bomen de nadering bemoeilijken, is zeker niet groot genoeg om een



geslaagde landing uit te voeren. Met de landingskleppen volledig neergelaten, zet de bestuurder een bocht in naar links gedurende dewelke het toestel afscheurt in draagkrachtverlies en te pletter stort.

VIII. Vermoedelijke oorzaak van het ongeval.

De oorspronkelijke oorzaak van het ongeval is het stilvallen van de motor ten gevolge van het vastlopen van de zuigers in de cilinders. Na het stilvallen van de motor, gedurende het uitvoeren van een korte bocht op geringe hoogte is het toestel afgescheurd in draagkrachtverlies.

De eerste Technische Controleur,

De officiële vliegtuigbestuurder,

J. DEVOS

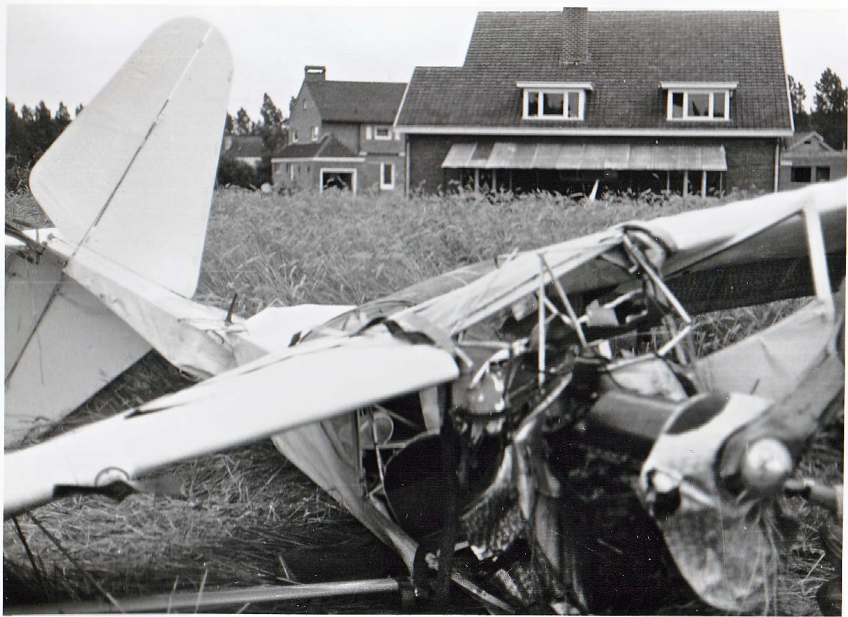
J. VAN HOLLEBEKE

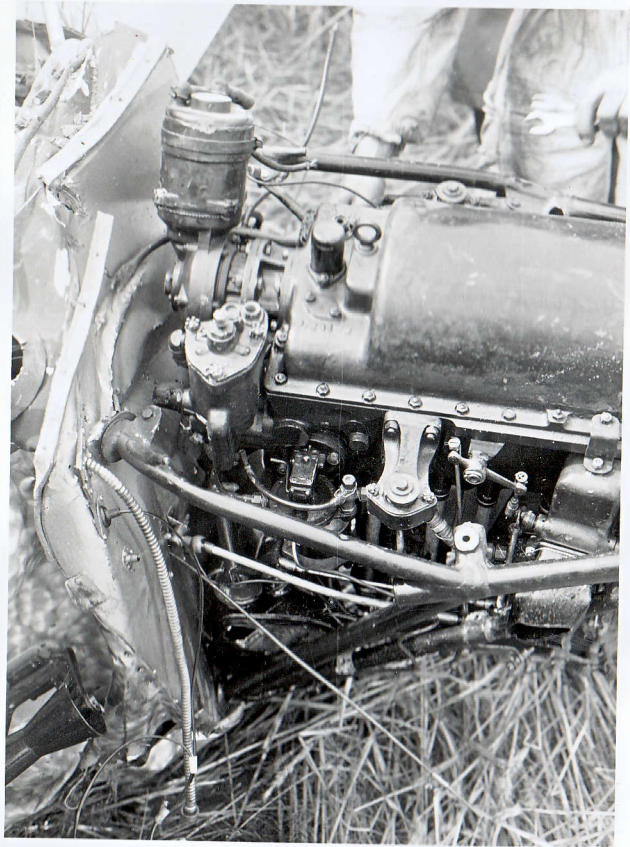


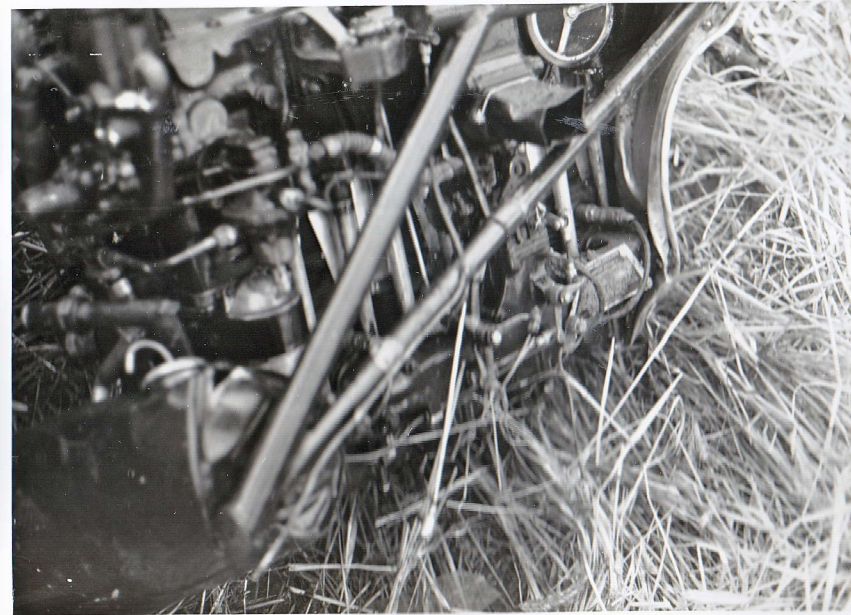
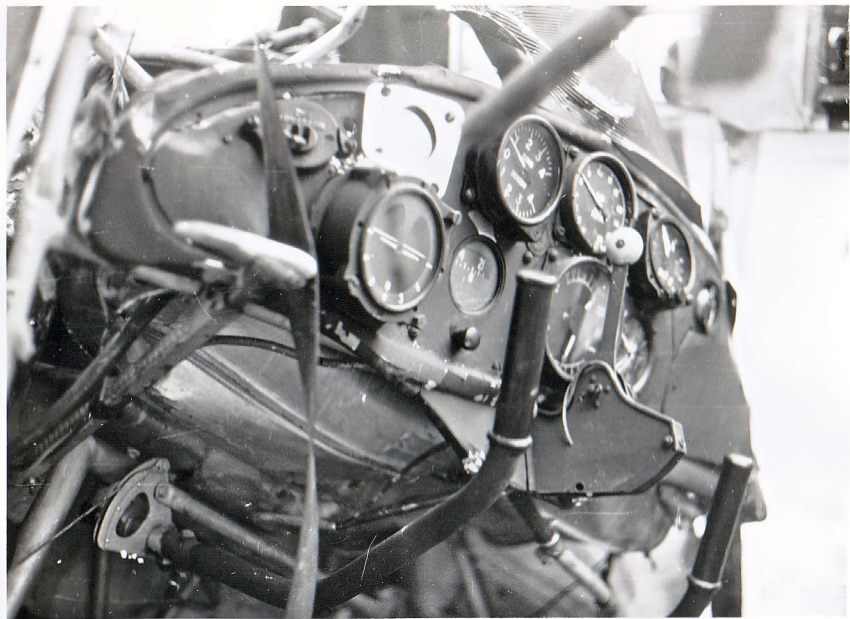




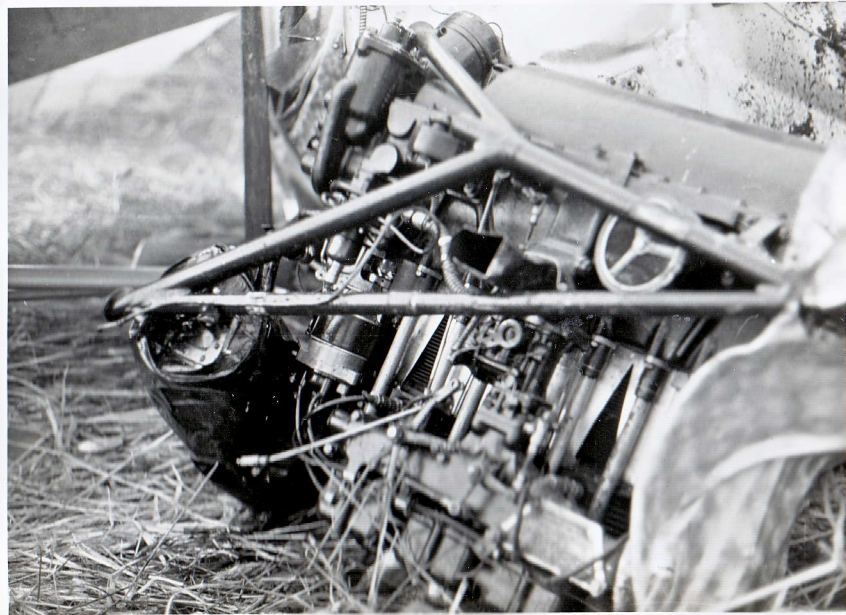
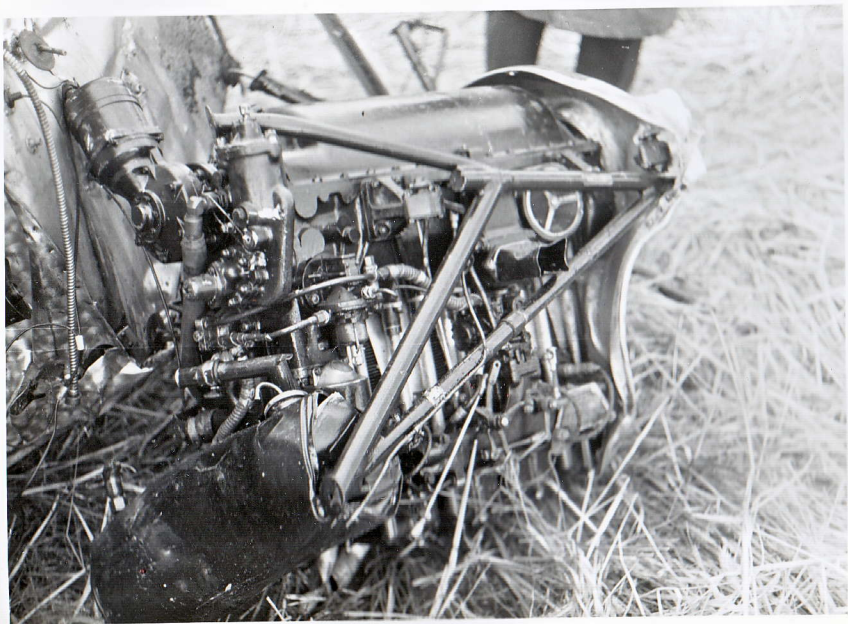
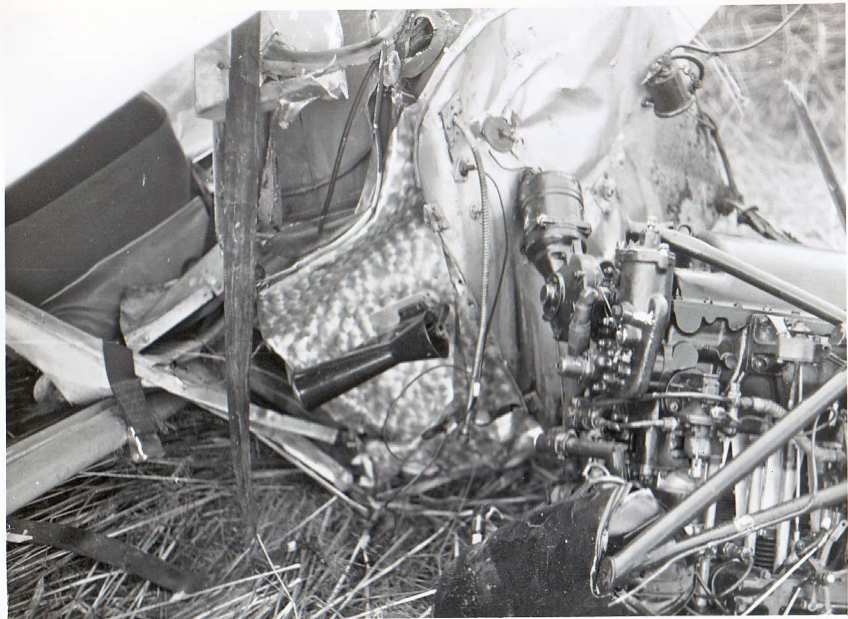


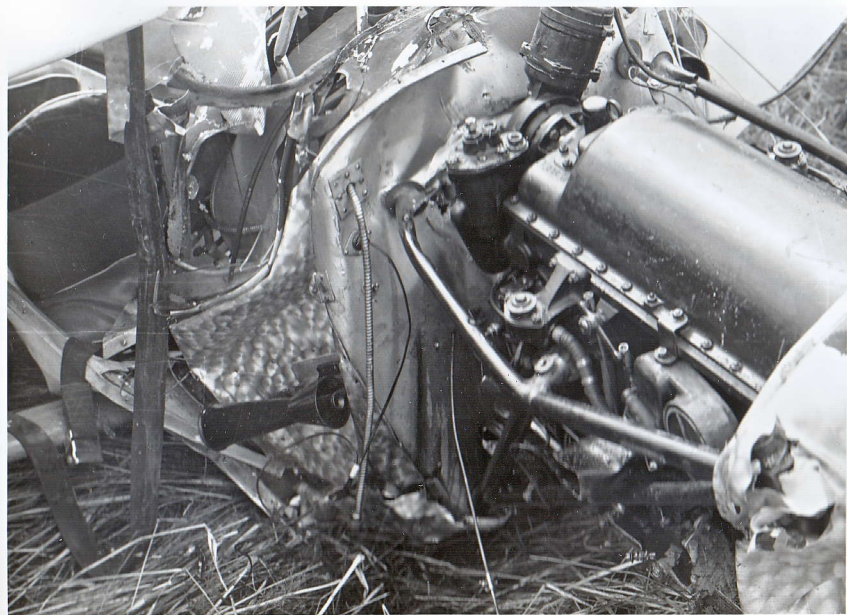
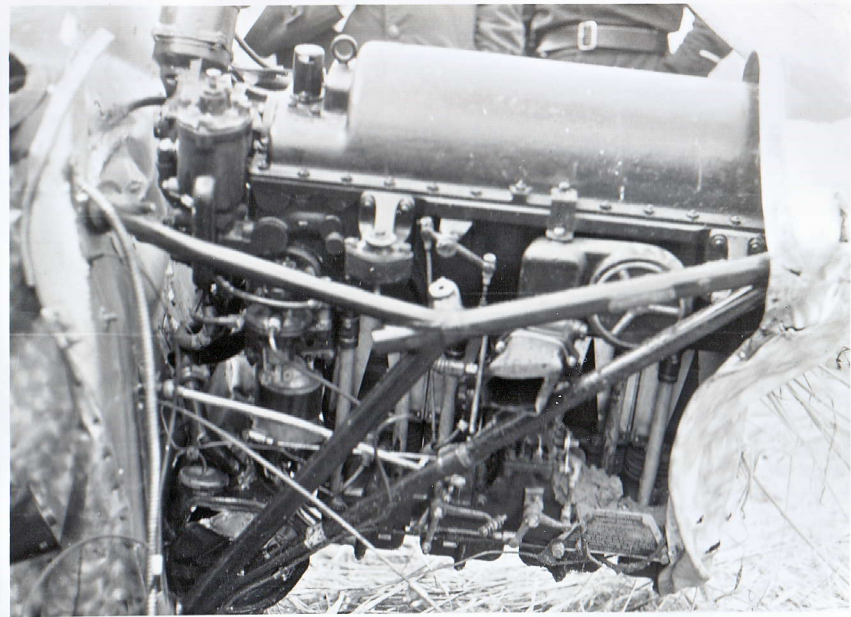
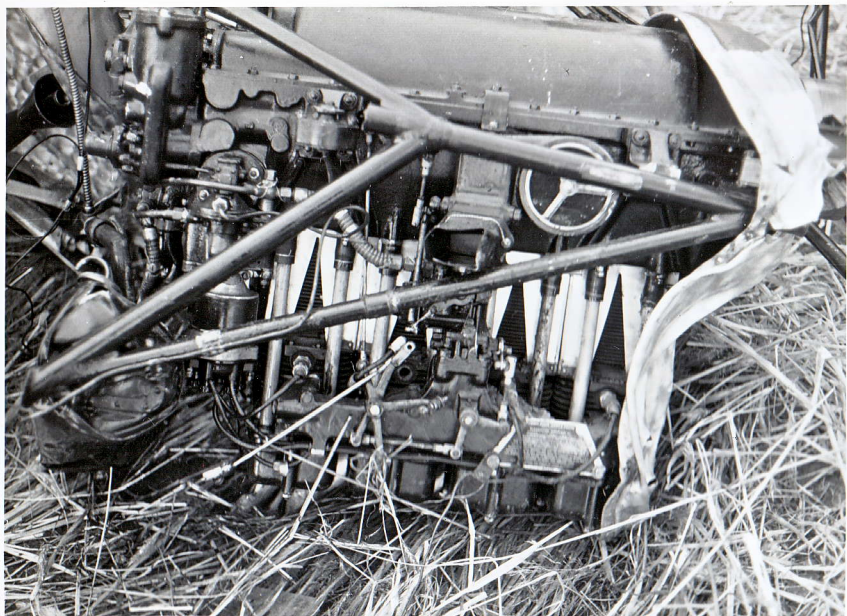












Bruxelles 13, le 8 septembre 1965.

Aérodrome de Haren - Hangar 7.

Tél. : 15.88.63.



Administration de l'Aéronautique

SERVICE TECHNIQUE  
Matériel Volant

*M. Pannuel  
Pour suite et à  
notre connaissance*

N O T E

pour

Monsieur J. BRITTE  
Ingénieur Principal  
Chef de Service.

*WJ*

Votre lettre du

Vos références

Nos références

Annexes

JDV/LCL./65103

Objet : Accident de l'avion AUSTER V immatriculé 00-AVE.

Constatations faites lors de l'examen du moteur Cirrus Minor II n° 4255.

---

ETAT GENERAL.

Suite à l'impact, on constate des dommages divers au groupe moto-propulseur notamment:

- Les deux pales de l'hélice sont brisées.
- Les deux attaches avants sur le carter sont cassées.
- Les pipes d'échappement sont pliées.
- Le boîtier des culbuteurs du cylindre avant est percé.
- Les diverses tuyauteries d'huile et d'essence sont arrachées.

Il n'y a pas de trace d'incendie.

RESULTATS DE L'EXAMEN.

*Constatations au démontage.*

1. Les quatre cylindres présentent des traces de serrage des pistons.  
Ce défaut est surtout prononcé aux cylindres n°s 1 et 4, respectivement cylindre arrière et avant. Les jupes de ces pistons sont grippées et il a eu transfert ou soudage de métal léger sur les fûts des cylindres.
2. Quelques coussinets de la ligne d'arbre présentent un début d'écoulement.  
Ce défaut est vraisemblablement arrivé aux derniers instants. Vu l'absence de décoloration des coussinets et la présence suffisante d'huile à l'intérieur du moteur, on peut l'attribuer :
  - 1) A une surchauffe d'huile
  - 2) A une surcharge provoquée par le grippage des pistons
  - 3) A une déformation du carter et du vilebrequin, par des conditions anormales de travail.

../..

3. En vérifiant le système d'allumage, on a constaté un excès d'environ 22° à l'avance maximum du point d'allumage.  
Le constructeur spécifie une avance maximum de 35° pour les bougies du côté échappement et de 33° pour les bougies du côté admission.  
On a constaté sur le moteur une inversion c.à.d. l'allumage des bougies admission avant celles d'échappement.  
Des constatations faites, il se dégage l'impression que l'avance a été réglée avec les couvercles des rupteurs des magnétos en position "retard" au lieu de la position "avance maximum".

Le Contrôleur Technique  
Principal,



J. DEVOS.

RIJKSWACHT

Brigade:GENT  
Ridderstraat,4  
GENT

-----  
Tf: 255229

AERONAUTIQUE  
27-7-1965  
LUCHTVAART

25 Juli 1965  
N° 4849.

Aan de Heer Directeur Generaal van Het Bestuur der  
Luchtvaart, Regentlaan, 53 te BRUSSEL.

VOORWERP: Noodlanding van burgerluchtvaartuig, bestuurd door  
Belgische burger, buiten vliegveld.-----

Heden 25/7/1965 omstreeks 19,35 uur is het Belgisch  
burgerluchtvaartuig-sportvliegtuig-drie plaatsen-éénmotorig-Type  
AUSTER V-J1-bouwjaar 1946-schroefaandrijving-benzinemotor-vleugel-  
wijdte 11 meter-lengte 7,10 meter-identifikatienummer OO-AVE-  
nummer van inschrijving bij het Ministerie van Verkeerswezen 873,  
bestuurd door Belgische burger: L I P P E N S Cyrille, handelsverte-  
genwoordiger, geboren te HARELBEKE  
op 16/3/1924 en gedomicilieerd te  
KORTRIJK, André Devaerelaan, 85-----

gevallen te St. DENYS-WESTREM in de landerijen gelegen tegenover  
het huis nP38 van de Europalaan.-----

In het vliegtuig hadden plaats genomen:-----  
1° De piloot hoger vernoemd.  
2° Passagiers: -de GRAVE Etienne, gedomicilieerd te KUURNE, Bavikhove-  
straat, 30.-----  
-DEWISPELAERE Karel en DEWISPELAERE Philippe, beiden  
minderjarigen (6 en 7 jaar), gehuisvest te DEERLIJK,  
Kapel ter rustestraat, 50.-----

Het toestel was vertrokken op het vliegveld te St. DENYS-WESTREM met  
bestemming WEVELGEM. Kort na de start is het toestel ten gronde ge-  
stort op de plaats voornoemd, met het gevolg dat de piloot gedood  
werd, de passagiers de GRAVE zwaar gewond werd en de twee minderjarige  
licht gekwetst zijn.-----

Het vliegtuig is terecht gekomen in de landerijen, waardoor geringe  
schade aan de wassende vruchten werd veroorzaakt. Het toestel werd  
zwaar beschadigd.-----

Volgens ooggetuigen zou het toestel zijn hoogte niet gekregen hebben,  
spruitende, vermoedelijk, uit motordefekt.-----

Uw diensten werden telefonisch door ons op de hoogte gesteld op  
25/7/1965 te 20,30 uur.-----

Proces-verbaal van vaststelling werd door ons opgesteld onder nummer  
2793 dd. 25/7/1965 en overgemaakt op 26/7/1965 aan het ambt van de  
Heer Procureur des Konings te GENT.-----

  
DE VRIEZE

Vr de Brigadecommandant PO

DK 1198

*Van M<sup>r</sup> Deland  
felast met het  
administr. onderzoek  
27.7.65  
Koning  
Van Harelbeke*

Accident arrivé à St. Denis Westrem le 25.7.1965

Arrivée sur les lieux : le 26.7.1965 vers 11 h.

Appareil : AUSTER 5 - OO-AVE.

Crash dans un champ de blé.

Examen de l'épave : le 26.7.1965

- Flaps sortis à fond (levier locké).
- Robinet d'essence fermé.
- Les magnétos étaient restées "ON" ("OFF" au moment où nous sommes arrivés sur les lieux).
- R.P.M. bloqué à 1300 tours.
- Indicateur de vitesse bloqué à 82 M PH.
- Pression d'huile à " 0 ".
- Vario à " + 200 pieds ".
- Altimètre à " 0 ".
- Trim : full nose down.
- Câbles : tous en bon état et reliés aux commandes, sauf les câbles du trim qui sont, tous deux, coupés à l'endroit les attachant au plan amovible.
- Réservoir d'essence principal crevé par les attaches des commandes et par conséquent vide.
- Indicateur d'essence bloqué sur 70 litres.
- Manette des gaz poussée à fond.
- Des traces dans le blé et une lumière rouge (bout d'aile) arrachée semblent indiquer que l'appareil a piqué dans le sol en virage sur l'aile gauche (vrille ?).

## INTERROGATION DES TEMOINS.

1) Mr - le 26.7.1965

J'ai quitté la maison à 19.35 h. pour aller chercher mes enfants chez un voisin. Chemin faisant, j'ai remarqué un avion qui volait anormalement bas tout près de moi. Je n'ai pas vu d'où venait l'avion, mais seulement vu sa trajectoire finale. Voyant la trajectoire descendante de l'appareil je me suis fait la réflexion que le pilote volait quand même fort bas; quand soudain, il s'est mis en piqué presque vertical vers le sol. Je n'ai pas attendu que l'avion percute le sol et suis immédiatement retournée à la maison prévenir mon mari.

En regardant l'avion je n'ai pas remarqué si l'hélice tournait, mais j'ai entendu le bruit que fait un moteur de voiture tournant au ralenti.

2) - le 26.7.1965

Je me trouvais devant la fenêtre et regardais mon jardin quand j'ai vu arriver un avion très près et assez bas (d'après repères indiqués : 200 ft).

Je n'ai pas entendu de bruit de moteur.

Après une petite trajectoire horizontale, l'appareil s'est mis en vol ondulatoire et battait des ailes.

J'ai couru à une autre fenêtre pour pouvoir suivre l'avion et je l'ai aperçu faire un virage de 180 ° vers la gauche. Directement après l'appareil s'est mis en piqué tout en continuant à tourner et je le voyais en forme de croix. La percussion au sol a suivi immédiatement.

Je ne pourrais pas dire si l'hélice tournait.

Je me suis rendu immédiatement sur les lieux où j'ai aidé à sortir les occupants. Le passager assis à côté du pilote était grièvement blessé. Les deux enfants se trouvaient couchés derrière les sièges avant.

3) - le 26.7.1965

Ik bevond mij zondag avond in mijn tuin, mijn kind aan de hand. Ik heb geen enkel geluid gehoord maar mijn aandacht is getrokken geweest door het kakelen van mijn kippen die steeds onrustig zijn wanneer een vliegtuig overkomt. Ik heb het toestel gezien boven mij en kan formeel bevestigen dat de motor stil lag. Ik kan echter niet antwoorden op de vraag indien de schroef van het toestel draaide of stil stond.

Ik heb het toestel zien vallen maar kan niet méér inlichtingen geven. Alles is te snel verlopen.

4) Luchthavenmeester van Vliegveld St. Denijs-Westrem :  
26.7.1965

Ik heb een volledig rapport opgemaakt over het ongeval en heb dit overgemaakt aan de Regie der Luchtweegen te Brussel.

De Heer I piloot van het toestel OO-AVE, is met het toestel van de benzinepomp gekomen tot voor de controletoren waar hij de

motor stil legde en de passagiers inscheepte. Ik heb op dit ogenblik geen aandacht geslagen op de lading en kan niet zeggen waar de twee kinderen plaats namen noch indien zij vastgebonden waren.

Wanneer gepoogd werd de motor met de hand te starten, heb ik wel opgemerkt dat deze geweldig terug sloeg.

Eenmaal gestart heb ik geen dode punten waargenomen. Het toestel heeft zich daarna begeven naar het begin van de in gebruik zijnde startbaan (025) en is vertrokken zonder bijzondere tekens te geven van moeilijkheden. Wel heb ik opgemerkt dat het toestel slechts langzaam steeg maar wat mijn inziens echter normaal is voor een Auster. Ik heb niettegenstaande het toestel met het oog gevolgd. Eenmaal voorbij de autosnelweg steeg het normaal verder tot ik het zag naar links zwenken in daalvlucht en verdwijnen achter de bomen. Ik heb mij niet aanstonds ter plaats kunnen begeven daar ik het vliegveld niet kon verlaten waar nog steeds vliegtuigen in de lucht waren.

De wind bij het opstijgen had een sterkte in stoten (QNT) van 18 tot 20 kts.

Voor het vertrek heeft de piloot geen enkele toelating gevraagd voor wat betreft zijn lading of het inschepen van zijn passagiers.

5) Verantwoordelijke van de brandstof : \_\_\_\_\_ ( 26.7.1965 )

Personnellement, je n'ai rien vu de l'accident, ni du départ de l'appareil.

a lui même inscrit la quantité d'essence prise, soit 309 litres, pour les deux appareils en provenance de Wevelgem. Il m'est impossible de préciser la quantité d'essence débitée pour l'appareil OO-AVE.

6) \_\_\_\_\_ (piloot) ontmoet op de plaats van het ongeval (26.7.1965)

Ik heb verscheidene uren vlucht uitgevoerd op het vliegtuig OO-AVE en ik heb vastgesteld dat de motorschroef, bij het stilleggen van de motor gedurende de vlucht, bleef doordraaien. Het toestel was voorzien van een hulptank met een inhoud van ongeveer 70 liters.

7) Telefonisch onderhoud met Dhr \_\_\_\_\_, piloot van het toestel OO-RLR (26.7.1965)

Ik heb persoonlijk de benzinetank van het toestel OO-RLR bijgevuld met 217 liters benzine. Dhr \_\_\_\_\_ heeft zijn toestel OO-AVE ook zelf bijgetankt.

Aangezien voor beide toestellen samen 309 liters genoteerd werden, zijn er in het vliegtuig Auster, 92 liters getankt geweest.

Betreffende de staat van het gevallen vliegtuig weet ik enkel dat één of twee weken voordien dhr \_\_\_\_\_ ~~haastig er mede heeft moeten landen~~ op het vliegveld van Wevelgem ~~waar~~ de oliedruk op " 0 " gevallen was. Ik denk echter dat de nodige herstellingen uitgevoerd geweest zijn ~~volgens de verklaringen van de Heer Liffens zelf.~~ Voor wij, op zondag, van Wevelgem vertrokken zijn, heb ik nog met de heer \_\_\_\_\_ een kwinkslag gemaakt over zijn gewicht waarop hij antwoorde 98 kg. te wegen.

*x tydens het starten van de motor*



## 8) Telefonisch onderhoud met \_\_\_\_\_ (26.7.1965)

Ik bevond mij vóór de cohtroletoren op het ogenblik dat het vliegtuig OO-AVE zijn passagiers inscheepte en vertrok. Buiten de piloot, waren drie personen aan boord, één volwassen vooraan en twee kinderen achteraan. Ik kan niet zeggen indien de kinderen vastgebonden werden.

De Heer \_\_\_\_\_ heeft zelf de motor aangeslagen waarbij deze hevig terugsloeg.

Voor het opstijgen liep het toestel buitengewoon lang op de grond waarna het moeite scheen te hebben om hoogte te nemen tot zover dat in mijn omgeving de opmerking gemaakt werd dat het toestel op de autosnelweg zou landen. De indruk dat de piloot moeilijkheden had om hoogte te winnen bleef mij bij tot ik de Auster, na een links dalende bocht, achter de bomen zag verdwijnen.

Ik heb aanstonds per auto naar de plaats van het ongeval vertrokken.

Bij onze aankomst hebben wij opgemerkt dat de magnetos op stonden en de benzinekraan open was. Het is \_\_\_\_\_ (piloot) die zelf, veiligheidshalve, de benzinekraan heeft togedraaid.

- 9) Dhr \_\_\_\_\_ - Academisch Ziekenhuis te Gent - passagier van het toestel OO-AVE. (29.7.1965)

De twee toestellen toebehorende aan de heer \_\_\_\_\_ (OO-RIR en OO-AVE) moesten benzine opdoen. Gezien op het vliegveld van Wevelgem benzine geweigerd werd aan Dhr \_\_\_\_\_, was deze verplicht voorraad te gaan opdoen naar het vliegveld van Gent.

Er werd mij gevraagd indien ik wilde vergezellen, waarop ik natuurlijk positief antwoordde. Eveneens twee kinderen maakten de reis mede en zaten achteraan in het toestel vastgebonden.

De heenreis verliep normaal.

Na het landen te Gent bracht de piloot zijn toestel OO-AVE aanstond naar de benzinepomp. Daar heb ik hem verlaten en heb mij naar de controletoren begeven alwaar ik de terugtocht afwachtte.

Iemand van de R.V.A. die mij hoorde zeggen dat ik passagier was van het vliegtuig OO-AVE, bleek verwonderd en vroeg mij de piloot van het toestel te verwittigen dat hij de controletoren dreende in te lichten over zijn passagiers, boodschap die ik overbracht.

Dhr \_\_\_\_\_ heeft zijn toestel tot aan de controletoren gereden waar hij de motor stil legde, zijn passagiers aankondigde en toelating kreeg tot vertrekken.

De piloot heeft zelf zijn motor gestart. De twee kontakten stonden op. De motor weigerde te starten maar gaf sterke terugslagen.

Na een tiental pogingen heeft Dhr \_\_\_\_\_ één kontakt afgelegd wat beter resultaat scheen te geven daar de motor draaide na de tweede slag.

Na plaats genomen te hebben in het toestel legde hij terug het tweede kontakt aan en reed naar het begin van de startbaan. Ik herinner mij niet dat hij de motor teste voor zich naar de startbaan te begeven, maar ben daar niet zeker van. Toeschouwers moeten daar inlichtingen kunnen over geven.

Het toestel heeft mijn inziens normaal gestart. Toen wij boven de autosnelweg kwamen maakte de piloot echter de opmerking dat de motor veel moeite moest doen om te klimmen.

Wij zijn verder traag voortgestegen, maar alles scheen normaal. Een weinig verder en nog op ~~de~~ geringe hoogte vliegende, begon de motor mank te lopen en trok niet meer. Anstond heeft de piloot met de rechterhand aan de benzinekraan gedraaid maar ik weet niet wat hij juist gedaan heeft. Eveneens heeft hij verschillende malen met het gashandel gepompt zonder resultaat. Intussen stond de schroef bijna stil en hoorde ik omzeggens geen geluid van motor meer.

Onverwijd hebben wij dan kort naar links gezwenkt waar een klein veld lag. Tijdens deze bocht keek ik links naar buiten en merkte op dat de stuurknuppel tamelijk ver naar achteren getrokken was. Wij verloren hoogte en gingen opeens over in duikvlucht. Tijdens deze duikvlucht draaide het toestel langzaam verder op zichzelf en dit tot we tegen de grond sloegen.

Na de val moet ik korte tijd bewusteloos geweest zijn. Bij het toebewustzijn komen heb ik een blauwe rook zien ontsnappen van onder het instrumentenbord. Ikzelf was volledig nat van de benzine.

10) Dhr - Voskenslaan 289, Gent (Piloot) (30.7.1965)

Ik stond aan de controletoren in gezelschap van dhr op het ogenblik dat het toestel OO-AVE startte. Op deze plaats heeft de piloot geen "point-fixe" gedaan. Hij is van de toren vertrokken naar de startbaan waar hij een tot anderhalve minuut heeft blijven staan alvorens te vertrekken. Het is mogelijk dat de motortest daar gedaan geweest is.

Aan de toren en zelfs gedurende het opstijgen draaide de motor rond.

Het viel mij op dat het staartwiel niet gemakkelijk grond loste. Om in horizontale stand te komen had het toestel zeker 50 meter baan nodig en bleef zo nog ongeveer 300 meter verder lopen alvorens los te komen wat abnormaal lang is. Aan de lage stand van de staart heb ik opgemerkt dat de piloot het vliegtuig van de grond heeft moeten "trekken".

Na de start maakte het toestel een ~~kleine~~ palier en is beginnen stijgen. Het vloog de autosnelweg over op een hoogte, vanaf de toren gezien, van een zevental meter en scheerde een vijftal meter boven de bomen.

Het vliegtuig is in rechte lijn verder gevlogen waarbij hij zeker rechts van de baan Gent-Kortrijk moet geweest zijn maar zonder verder te stijgen.

Misschien 2 min. na de start is het een tamelijk stijle bocht naar links begonnen zonder blijkbaar hoogte te verliezen. Eenmaal terug horizontaal daalde het normaal, precies als om te landen. Tot op het ogenblik dat het toestel achter de bomen verdween had het nog geen tolvlucht ingezet.

Ik heb mij onmiddellijk ter plaats begeven en terwijl andere mensen de passagier uithaalden heb ikzelf de piloot uitgehaald. Ik heb opgemerkt dat de kontakten "ON" stonden en heb ze zelf "OFF" gezet. Na de piloot uit het toestel te hebben gehaald heb ik aan de benzineraan gedraaid en heb mij zo rekenschap gegeven dat de kraan toe stond. Ik ben er zeker van dat niemand vóór mij aan deze kraan had gedraaid daar bij mijn aankomst de beide voor-zetels nog bezet waren.

~~De~~ gashandel stond "Full".

Flaps eveneens "Full".

Ik kan niet zeggen indien de flaps beneden stonden bij de start.

11) Gewicht kinderen - inlichtingen ingewonnen bij ouders. 30-7-65

Karel = 22 kg

" Philippe = 18 kg

Gewicht vastgesteld op geneeskundige onderzoek één maand vóór het ongeval.

Gekraan en goed-  
gehard  
H. H. H.