



**SERVICE PUBLIC  
FEDERAL  
MOBILITE ET  
TRANSPORTS**

**FEDERALE  
OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN  
VERVOER**

**RAPPORT D'ENQUETE SUITE A  
L'ACCIDENT SURVENU A L'AVION  
TIPSY B IMMATRICULE OO-DAU A  
SPA LE 22 MAI 1966**

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

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

**RAPPORT D'ENQUETE SUITE A L'ACCIDENT SURVENU A  
L'AVION TIPSY B IMMATRICULE OO-DAU  
A SPA LE 22 MAI 1966**

1. RENSEIGNEMENTS GENERAUX

- a. Date et heure : le 22 MAI 1966 à 13h.10.
- b. Lieu: Aérodrome de Spa
- c. Aéronef : Topsy B. Immatriculation: OO-DAU  
Avion totalement détruit
- d. Pilote indemne – passager légèrement blessé
- e. Type d'utilisation : utilisation privée
- f. Phase du vol : survol de l'Aérodrome pour l'atterrissage
- g. Nature de l'accident : décrochage

2. RESUME DE L'ACCIDENT :

Le pilote avait décollé de Grimbergen à destination de Spa. Arrivé au-dessus de l'aérodrome, il avait été pris dans des courants descendants tels que malgré toute la puissance de son moteur, il ne parvenait pas à garder son altitude. En virant « vent arrière » à environ 200 ft. De hauteur, l'avion a décroché et s'est écrasé dans les bois en bordure de l'aérodrome. Un grand sapin a heureusement amorti la chute et sauvé les occupants mais l'avion est complètement détruit.

Il n'y a pas eu d'incendie.

3. RENSEIGNEMENTS SUR L'AVION :

- a. Marque d'immatriculation : OO-DAU
- b. Type de l'avion : Topsy B Numéro de série: 15  
Monoplan à aile basse – acrobatic  
Biplace côte-à-côte.
- c. Moteur : 1 Walter Mikron II, développant 60CV à 2600RPM
- d. Certificat d'immatriculation : n° 582 délivré le 29.11.1962
- e. Certificat de navigabilité : n° 582 délivré la première fois à Haren le 25.10.1946  
Revalidé en dernier lieu à Grimbergen le 8.9.1963, valable jusqu'au 7.9.1966
- f. Date de construction de la cellule : 1939

- g. Propriétaire: Mr. S. – Merchtem
- h. Poids max. autorisé : 500 Kgs
- i. Chargement et centrage : dans les limites au moment de l'accident
- j. Antécédents cellule et moteur : inspection effectuée le 8 septembre 1965 pour la revalidation du C.N.

#### 4. Renseignements sur l'équipage

Pilote Mr. S.

Licence de pilote privé d'avion n° 21636/3838

Délivrée le 5 août 1964 – valable jusqu'au 16 juin 1966

Nombre total d'heures de vol : 106h.

Nombre d'heures de vol sur Topsy B. : 76h.22'

#### 5. Conditions météorologique

Conditions météorologiques relevées à l'aérodrome de Spa au moment de l'accident :

Visibilité 30 km

Nuage : 1/8 à 1500m.

Vent : 180°/15 Kts rafales 25kts.

Remarque : étant donné la configuration du terrain, les vents du Sud provoquent dans la région de l'aérodrome des vents rabattants nettement marqués.

#### 6. Etat de l'épave

L'épave de l'avion est « en pylône » à la verticale entre les arbres à une centaine de mètres de la route de Spa.

Les 2 ailes sont arrachées à l'extérieur du train d'atterrissage.

L'avant du fuselage est complètement détruit jusqu' au cockpit.

Il y avait de l'essence dans le réservoir.

Les « flaps » sont en position « rentrés ».

La manette à gaz est en position « réduit ».

## 7. Reconstitution du vol

Le pilote venant de Grimbergen avait l'intention de survoler Francorchamps avant d'atterrir à Spa

L'aérodrome de Spa étant pratiquement sur la route, il décida de le survoler afin de reconnaître déjà le sens d'atterrissage et avoir une idée du vent.

Zen approchant du terrain, vent debout, il fut pris dans des vents rabattants tels que malgré toute la puissance de son moteur il ne parvint pas à garder son altitude.

Il survola ainsi le terrain à faible vitesse à une hauteur d'environ 250 ft. Et dégagea à 90° vers la droite car il n'aurait pas pu dans ces conditions continuer sur son cap initial et passer la crête du terrain un peu plus d'un kilomètre plus loin.

C'est en effectuant son virage en « vent arrière » que l'avion décrocha brusquement. Il semble d'après le pilote qu'il ait pu reprendre le contrôle de sa machine mais trop bas de telle sorte qu'il accrocha la cime des arbres et s'écrasa dans le bois.

## 8. Discussion

1. Il est indubitable que les rabattants particulièrement puissants existaient à ce moment dans la région de l'aérodrome. Quelques avions volaient alors à Spa – les décollages s'effectuaient sur la piste QFU 23 et les atterrissages sur la piste QFU 13 dans le sens de la montée du terrain – et tous devaient mettre assez bien de puissance au moteur sans utiliser de flaps pour maintenir un axe de descente convenable à l'atterrissage. Etant donné ces conditions, les vols locaux ont d'ailleurs été suspendus après l'accident.
2. Le pilote s'est présenté à une hauteur trop faible en approchant l'aérodrome. Il faut cependant signaler que, venant de la ville de Spa le terrain monte vers l'aérodrome - la dénivellation étant de 160m. sur une distance de 2 km. Cette situation peut donc surprendre un pilote qui approcherait de l'aérodrome à une hauteur inférieure à celle qui serait souhaitée. Dans le cas qui nous occupe la

situation s'est aggravée du fait que en approchant de l'aérodrome le pilote n'a même pas pu maintenir l'altitude qu'il avait.

3. En virant vent arrière, l'avion se trouve en un temps très court avec une composante arrière du vent de 20 à 25 nœuds. Comme sa vitesse n'était pas élevée, on voit donc que la perte de sustentation était presque fatale.

## 9. Conclusion

L'accident est dû à une perte de sustentation à la sortie d'un virage en vent arrière.

Cette perte de sustentation résultant d'autre part une situation rendue difficile par des vents rabattants particulièrement forts.

J. Renaud  
Ingénieur civile

