



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN**

**VERSLAG OPGESTELD NAAR
AANLEIDING VAN HET
VLIEGTUIGONGEVAL MET HET
VLIEGTUIG OO-VVC TE
ST. DENIJS-WESTREM
OP 1 JULI 1972**

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

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

Onderwerp : Verslag over het onderzoek naar aanleiding van het vliegtuig-
ongeval met het vliegtuig OO - VVC te St. Denijs - Westrem.

1) Algemeenheden

Plaats : St. Denijs - Westrem, naast omheining van het vliegveld.

Datum : 1 juli 1972 om 14 h 07 GMT.

Luchtvaartuig : Piper PA 18 - 150.

Ingeschreven in het luchtvaartuigregister onder de letters
OO - VVC.

Inzittenden : Piloot en zijn monitor.

Soort vlucht : Lokale vlucht. Training.

Faze van de vlucht : tijdens het opstijgen.

Aard van het ongeval : uitvallen van de motor tijdens het opstijgen.

NOTA : Alle tijden zijn in GMT vermeld.

2) Korte beschrijving van de vlucht

Nadat beide benzinetanks werden volgetankt begaf het vliegtuig zich om
14 h 04 naar de taxiweg om op te stijgen op de startbaan 22. Het vliegtuig
werd bestuurd door de Heer _____ met als medeinzittende Dhr.
M. _____ monitor. De vlucht werd ondernomen om Dhr. _____ te lossen
op dit vliegtuigtype . Op de startbaan heeft de piloot de magneto's getest
en de "cockpit - check" normaal uitgevoerd.

Na het oplijnen is het vliegtuig normaal opgestegen tot op een hoogte van
100 tot 150 ft. De motor draaide op vol regime en op dit ogenblik werd de
gashandel iets vooruit geduwd. Tijdens deze beweging is de motor stilge-
vallen. Dhr. _____ heeft dan onmiddellijk gevraagd aan de piloot om de
stand van de brandstofkraan na te zien en te verplaatsen. De motor heeft
echter niet meer gestart.

Om niet op de autosnelweg Brussel - Oostende te landen heeft de monitor
beslist een bocht naar rechts te maken. Dit is geslaagd en het vliegtuig
kwam neer in een weide naast het vliegveld. Het vliegtuig is in een weide-
afsluiting gekomen en heeft rond zijn verticale as gedraaid.

3) Slachtoffers

De piloot en de monitor waren beiden ongedeerd.

4) Schade aan het vliegtuig

Door het contact met de weideafsluiting is het vliegtuig zwaar beschadigd.

5) Schade aan derden

Er werd schade aangericht aan de weide en de afsluiting.

6) Bemanning

6.1. Piloot

Naam :
Plaats en datum van geboorte : Gent, 4 oktober 1930.
Woonplaats :
Vergunning : van privaat vliegtuigbestuurder.
nr. 4242/9409.
afgeleverd op : 31 januari 1972.
geldig tot : 22 juni 1974.
Ervaring : Totaal : 85 H 33 min.
Op Piper PA 18 : 0 H 26 min. Dubbele besturing.

6.2. Monitor

Naam : Marc
Plaats en datum van geboorte : Evergem, 4 augustus 1914.
Woonplaats :
Vergunning : van beroepsvliegtuigbestuurder met bevoegdverklaring
als instructeur.
nr. 1005/547.
Afgeleverd op 14 december 1949.
Geldig tot 26 januari 1973.

7) Gegevens betreffende het vliegtuig

- 7.1. Inschrijvingskenletters : 00 - VVC.
7.2. Vliegtuigtype : Piper PA 18 - 150.
Serienummer : 18 - 8286.
Bouwjaar : 1965.
Motor : Lycoming O - 320 - A2B.
nr. L - 15460 - 27 A.
Schroef : Sensenich M 74 DM - 0 - 56.
nr. K 5734.
7.3. Inschrijvingsbewijs : nr. 1597 d.d. 9 augustus 1965.
7.4. Bewijs van luchtwaardigheid : nr. 1597 afgeleverd op 19 augustus 1965
en geldig tot 20 april 1973.
7.5. Eigenaar : Centre National de Vol à Voile, A.S.B.C.
Kunstlaan 53
1040 BRUSSEL.
7.6. Max. toegelaten gewicht (Cat. normaal) : 795,- kgs.
(Cat. Utility) : 681,- kgs.
Gewicht op het ogenblik van het ongeval.
Leeggewicht : 476,1 kgs.
Brandstof : 98,1 kgs.
Olie : 6,8 kgs.
Passagiers (2 x 77 kg. 154,- kgs.
geschat)

735,- kgs.

7.7. Staat der vluchten :

7.7.1. Cel : totaal aantal vluchten op 1 juli 1972 2058 h 47
laatste 100 h inspectie op 27 juni 1972 aan 2056 h 51
totaal op RPM - teller op 1 juli 1972 1734,62 h.

7.7.2. Motor

Totaal aantal bedrijfsuren op 1 juli 1972 2121 h 01
Laatste 100 h inspectie op 27 juni 1972 aan 2119 h 05
Totaal op Jaeger- teller op 1 juli 1972 801 h 47

7/7.3. Schroef

Totaal aantal bedrijfsuren op 1 juli 1972 1951 h 42

8) Weersgesteldheid bij het ongeval

8.1. Gegevens op het vliegveld om 14 h 00.

Windrichting : 205 °
Windsnelheid : 10 kts.

8.2. Gegevens op Semmerzake om 14 h 00.

Windrichting : 220 °
Windsnelheid : 7 kts.
Zichtbaarheid : 6 km.
Temperatuur : 14,5 ° C.
Vochtigheidsgraad : 97 %.
QNH : 1013.6 mb.
QNE : 1006.3 mb.
Dauwpunt : 14.0 ° C.

9) Schade aan het vliegtuig

9.1. Cel

- 9.1.1. Het linker hoogteroer en de linkse staïlo zijn vervormd, waarschijnlijk door een paal van de afsluiting.
- 9.1.2. Het staartwiel werd naar boven geduwd en komt bijna tot tegen de sleenhaak.
- 9.1.3. De beplating tussen de motor en de cockpit is fel beschadigd aan de linkse zijde van het vliegtuig.
- 9.1.4. De linkse zijde van de romp is verwrongen ter hoogte van de achterrand van de vleugel.
- 9.1.5. De pitot is afgebroken.
- 9.1.6. Het linker landingswiel is geplooid en de band is leeggelopen.
- 9.1.7. Het linnen van het rechtse landingsgestel is gescheurd.
- 9.1.8. Het omhulsel van de rechtse " sandow " is vervormd.

9.2. Motor

- 9.2.1. De motor schijnt geen schade opgelopen te hebben, nochtans moeten het motorbok en de krukasflens nagemeten worden.
- 9.2.2. De onderste beplating schijnt naar boven geduwd te zijn.

9.3. Schroef

Een schroefblad wed lichtjes geplooid op ongeveer 25 cm. van het uiteinde.

10) Brand

Er is geen brand uitgebroken aan boord van het vliegtuig.

11) Nazicht en testen op het vliegtuig

- 11.1. Ter plaatse werd de motor getest.
Daar een schroefblad lichtjes geplooid was werd slechts tot max. 2000 RPM getest.
Deze test gaf geen enkele abnormaliteit.
- 11.2. De benzinefilter werd afgenomen. Daarin werd praktisch geen sediment gevonden, noch sporen van water.
- 11.3. De oliefilter werd afgenomen en niets abnormaals werd gevonden.
- 11.4. De ontstekingskaarsen waren in goede staat.
- 11.5. De motor kan nog 45 seconden blijven draaien op vol regime na het sluiten van de brandstofkraan.

12) Verklaringen

Voor de verklaringen van de piloot en de monitor wordt verwezen naar bijlage 1 en 2.

13) Besluit

- 13.1. Het vliegtuig was voorzien van een geldig luchtwaardigheidsbewijs.
- 13.2. De personen welke de vlucht deden waren in het bezit van de nodige vergunningen en bevoegdverklaringen.
- 13.3. De standen en de vorm van de brandstofkraan kan tot vergissingen leiden.
- 13.4. Na het ongeval werd de motor gestart, hetgeen erop wijst dat de motor in orde was.

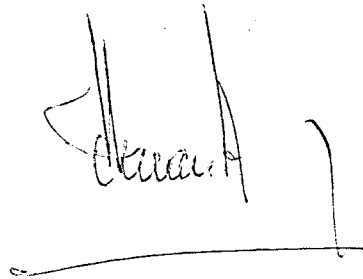
14) Vermoedelijke oorzaak van het ongeval

Tijdens het opstijgen heeft de piloot onvrijwillig de brandstofkraan i.p.v. de trim van positie veranderd en in de stand "OFF" geplaatst. Zodoende is de motor zonder benzine gevallen en het verplaatsen van de brandstofkraan, op het laatste ogenblik heeft de motor niet meer kunnen starten in vlucht, gezien de lage hoogte waarop het toestel zich bevond.

Le 12 juillet 1972 j'ai demandé à mon oncle, M.
 Henry de bien vouloir faire des croquis pour le P.A. 18 V.V.C
 avec un lequel je n'avais pas encore été touché.

Après avoir fait le plan d'ensemble nous avons fait jusqu'à
 Halding point au fait effluents normalement mon cockpit est
 fait après le décollage à environ 150 pieds de hauteur et à cette
 immédiatement M. Henry ~~me~~ m'a demandé de changer, modifier
 la position de cabine d'homme j'ai changé la position mais le
 cockpit n'est pas devenu enroulé. Nous avons alors fait un 180°
 de façon à être à l'autoroute et nous avons atterri dans un
 champ où nous avons bouché une clôture ce qui a provoqué
 les dégâts à l'avion.

Je ne sais pas que la panne soit mécanique mais
 pourrait plutôt d'un pneu de une part. Ça ~~est~~ étant habitué
 à piloter de Moraine il est probable que j'ai du touché au
 cockpit d'homme causant ainsi l'avion.



Après avoir fait le plein ~~complet~~ des réservoirs de l'avion Piper Super Cub OO-VV6 , mon élève , , s'est dirigé vers le taxi-way donnant accès à la piste 22.

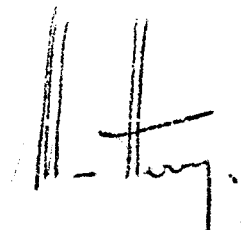
Arrivé en bordure de piste, il a essayé les magnétos puis a effectué normalement son cockpit-check.

La piste étant libre il a aligné notre avion dans la direction du décollage. Celui-ci a été effectué assez correctement. Le moteur donnait son plein régime et alors que j'avancais la main pour réduire un peu les gaz , le moteur s'est subitement arrêté. Notre altitude était je pense d'environ 100 à 150'. J'ai demandé alors à mon élève de vérifier la position du robinet d'essence mais le moteur n'a pas repris.

Je me suis rendu compte au moment où je mettais le stick en avant que nous allions nous poser sur l'autostrade et qu'il me fallait coûte que coûte virer et, j'ai alors entamé cette manoeuvre très risquée. Elle a réussi sans que l'avion ne décroche mais il était évidemment en perte de sustentation en sortant du virage . Devant nous, un champ bordé de gros piquets retenant des fils barbelés. En donnant un grand coup dans le palonnier j'ai pu éviter de rentrer de face dans un de ses piquets et une roue s'étant repliée, l'avion a effectué un cheval de bois après le contact du sol. Mon passager et moi étions indemnes.

Je ne me rappelle pas voir mon élève toucher au robinet d'essence avant le décollage. Pourtant , dans cet avion , je suis tout particulièrement attentif aux gestes de l'élève car le champ visuel de l'instructeur est très limité.

St.Denis-Westrem, le 1 Juillet 1972.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. H. H.' or similar, written over a horizontal line.