



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

**MINISTERIE VAN
VERKEER EN
INFRASTRUCTUUR**

RAPPORT OPGESTELD NAAR AANLEIDING
VAN HET ONGEVAL MET HET VLIEGTUIG
MET INSCHRIJVINGSKENMERKEN OO-VHF
TE MALDEGEM OP 30 SEPTEMBER 1978

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

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

RAPPORT OPGESTELD NAAR AANLEIDING
VAN HET ONGEVAL
MET HET VLIEGTUIG 00-VHF
TE MALDEGEM OP 30 SEPTEMBER 1978.

RAPPORT OPGESTELD NAAR AANLEIDING
VAN HET ONGEVAL
MET HET VLIEGTUIG 00-VHF
TE MALDEGEM OP 30 SEPTEMBER 1978.

1. Algemeenheden

<u>Plaats</u>	: Maldegem, Zwepe, 4.
<u>Datum en uur</u>	: 30 september 1978 om 18.55.
<u>Luchtvaartuig</u>	: Morane Saulnier 880 B
<u>Eigenaar</u>	: Kenmerken 00-VHF.
<u>Inzittenden</u>	: 1 , bestuurder
<u>Aard van de vlucht</u>	: oefenvlucht.
<u>Aard van het ongeval</u>	: noodlanding.

Nota : alle tijden zijn vermeld in lokale tijd.

Korte beschrijving van de vlucht

Tijdens een lokale oefenvlucht viel de motor van het vliegtuig uit tijdens de nadering. Na vergeefse pogingen om de motor terug te starten kwam de bestuurder ertoe het vliegtuig neer te zetten in een tuin achter de huizenrij langs de baan Eeklo-Aalter. Het vliegtuig werd zwaar beschadigd, de bestuurder was ongedeerd.

2. Onderzoek

2.1. Verloof van de vlucht

Op 30 september 1978 omstreeks 13.20 vertrekt de leerling piloot Dhr..... voor een oefenvlucht vanaf het vliegveld te Ursel.

Na drie circuits rond het vliegveld met landingen uitgevoerd te hebben begon de motor in de rugwindbaan van het vierde circuit te haperen.

Volgens de verklaring van de piloot had hij juist voordien de verwarming van de vergasser getrokken als controlemaatregel en verminderde het toerental van 2400 tot 2300 t/min.

In zijwindbaan op een hoogte van ongeveer 1500 ft valt de motor volledig uit. De bestuurder plaatst de brandstofschakelaar van de linkse op de rechtse tank en poogt de motor opnieuw te starten echter zonder succes.

Het vliegtuig verliest snel hoogte en het enige veld dat de piloot als geschikt acht om een noodlanding uit te voeren kan hij hierdoor niet bereiken. De lage snelheid van het vliegtuig laat volgens de bestuurder niet toe naar links of rechts uit te wijken waardoor hij uiteindelijk tussen de huizen terecht komt waar hij zijn vliegtuig draagkracht doet verliezen zodat het in de tuin achter het huis gelegen aan de Zwepe 4 te Maldegem neerstortte na eerst met de linkervleugel enkele bomen geraakt te hebben.

2.2. Inzittenden

De bestuurder, enig inzittende aan boord, werd niet gekwetst.

2.3. Schade aan het vliegtuig

Het vliegtuig werd ernstig beschadigd.

2.4. Schade aan derden

In de tuin waar het vliegtuig neerkwam werden enkele bomen vernield.

2.5. Gegevens over de bestuurder

Naam

Adres

Geboren te: Brugge op 4 juli 1951.

Vergunnin: Oefenvergunning

nr 14831

afgeleverd op 17 november 1977

geldig tot 17 oktober 1978.

Ervaring : Totale ervaring • 25 uur 22 min.

Dubbele besturing : 13 uur 9 min.

Solo • 12 uur 13 min.

2.6. Gegevens over het vliegtuig

2.6.1. Cel : Merk Morane Saulnier

Model : 880 B

Serienummer : 2458

Bouwjaar : 1974

2.6.2. Motor : Merk Rolls Royce
 Model 0-200-A
 Serienummer 24 R 296

2.6.3. Schroef : Merk : Mac Cauley
 Model : 1 A 101 DCM 6948
 Serienummer : G 14353

2.6.4. Boorddocumenten :

Het vliegtuig was ingeschreven in het Belgisch luchtvaartuigregister onder de kenmerken 00-VHF. Het bewijs van luchtwaardigheid nr 2743 werd afgeleverd op 29 april 1977 en wedergeldig gemaakt tot 25 april 1979.

2.6.5. Onderhoud :

Het totaal aantal vluchten van het vliegtuig bedroeg op het ogenblik van het ongeval 972.21 uur. Het laatste onderhoud 100 uren cel en motor werd op 15 mei 1978 uitgevoerd aan 932.21 uur.

2.7. Weersomstandigheden

Volgende weersgegevens werden opgenomen om 19.00 :

	Oostende.	Semmerzake
Wind	380°/21 Kts	240°/16 Kts
Zichtbaarheid	15 km	8 km
Bewolking	4/8 op 650 m 5/8 op 1500 m	5/8 op 600 m 7/8 op 1500 m
QNH	1004.8 mb	1004.6 mb
Temperatuur	12.7°C	9.7°C
Dauwpunt	9.4°C	8.9°C
Rel. Vochtigheid	80 %	95 %

2.8. Wrak

Het vliegtuig is neergestort in een tuin van 25 m op 10 m. Tijdens de inslag heeft de linkervleugel eerst een bomenrij geraakt.

Volgende schade werd aan het vliegtuig vastgesteld (zie foto's in bijlage) :

- rechterklep volledig beschadigd;
- linker- en rechtervleugeltip beschadigd;
- rechter hoofdwiel en neuswiel geplooid;
- beplating op verschillende plaatsen beschadigd;
- romp verwrongen.

In de stuurhut werden volgende vaststellingen verricht :

- Jaegher-teller : 574.52;
- RPM-teller : 874 18/100;
- gas : vol;
- mengelaar : OFF;
- verwarming vergasser : 1 cm getrokken;
- kleppen tussen UP en 1ste inkeping;
- aile stuurorganen werden in orde bevonden;
- benzinekraan : op rechtse brandstoftank.

De brandstofhoeveelheid aan boord na het ongeval bedroeg :

- rechtse brandstoftank : ongeveer vol;
- linkse brandstoftank : 2,2 l.

De schroef werd niet beschadigd en stond in horizontale stand stil op het ogenblik van de inslag.

3. Analyse en besluiten

3.1. Analyse

De brandstofhoeveelheid die uit de linkse brandstoftank afgetapt werd was 2,2 l.

De "consigne de navigabilité nr 72-123" vermeldt als onbruikbare hoeveelheid brandstof $52,5 \text{ l} - 48 \text{ l} = 4,5 \text{ l}$ per tank.

De bestuurder heeft dus te laat opgemerkt dat hij op de linkse brandstoftank vloog die leeg was en zelfs na het ongeval geen scheuren vertoonde.

Na het stilvallen van de motor in zijwindbaan heeft hij gepoogd de motor terug te starten, na de benzinekraan van linker op rechter tank geplaatst te hebben. De motor heeft echter niet onmiddellijk opnieuw willen starten en de bestuurder, zonder veel ervaring, heeft onmiddellijk gedacht een noodlanding te moeten uitvoeren. Steeds volgens de bestuurder heeft hij het nodig geacht zijn vliegtuig in overtrokken toestand in een tuin neer te plaatsen wegens gebrek aan hoogte, snelheid en een geschikt landingsterrein.

Tijdens het onderzoek werden noch aan de benzinetoevoerleiding noch aan de ontsteking gebreken vastgesteld. De motor werd op de proefband van de technische directie der Luchtvaart getest en in orde bevonden.

3.2. Besluiten

3.2.1. Het vliegtuig had een geldig bewijs van luchtwaardigheid.

3.2.2. Het vliegtuig werd regelmatig onderhouden.

3.2,3. De schade aan het vliegtuig is het gevolg van de inslag. Er werden geen gebreken vastgesteld die voor het ongeval bestonden en er de oorzaak van zouden zijn.

3.2.4. De bestuurder was in het bezit van een geldige oefenvergunning.

3.2.5. De motor is in vlucht stilgevallen wegens brandstofgebrek in de geselecteerde brandstoftank.

3.2.6. Na het stilvallen van de motor heeft de bestuurder gepoogd te starten, echter zonder succes, en heeft enigszins overhaast zijn vliegtuig op grond geplaatst.

3.2.7. De rechterbrandstoftank was vol brandstof, de linkerbrandstoftank was ledig,

3.3. Vermoedelijke oorzaak van het ongeval

Het ongeval is te wijten aan het stilvallen van de motor in vlucht wegens brandstofgebrek in de geselecteerde brandstoftank. Wegens het niet onmiddellijk terug starten van de motor werd door de bestuurder, die weinig ervaring bezat, een wellicht te overhaaste noodlanding uitgevoerd.



