



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

**MINISTERIE VAN
VERKEER EN
INFRASTRUCTUUR**

**VERSLAG OPGESTELD NAAR
AANLEIDING VAN HET ONGEVAL
MET HET VLIEGTUIG OO-LMM
TE KRUIBEKE OP 4 MEI 1975**

**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
C O - L M M TE KRUIBEKE
OP 4 MEI 1975.

Brussel, september 1975.

RAPPORT OPGESTELD NAAR AANLEIDING
VAN HET ONGEVAL MET HET VLIEGTUIG
O O - L M M TE KRUIBEKE
OP 4 MEI 1975.

1.. ALGEMEENHEDEN

Datum en uur : 4 mei 1975 om 09.50 u.
Plaats : Kruibeke.
Vliegtuig : Piper PA 19.
Kenmerken OO - LMM.
Inzittenden : Twee, piloot en passagier.
Aard van de vlucht : Lokale vlucht.
Vluchtfase : Kruisvlucht.
Aard van het ongeval : Noodlanding.

Nota : Alle tijden zijn in plaatselijke tijd vermeld.

KORTE BESCHRIJVING VAN DE VLUCHT

Na een twintigtal minuten vlucht begint de motor plots te sputteren. De piloot heeft onmiddellijk de toevoer van warme lucht op de vergasser geopend, doch de motor is volledig stilgevallen. Tijdens de daaropvolgende noodlanding is het vliegtuig in een weideafsluiting terechtgekomen en werd het beschadigd. Beide inzittenden waren ongedeerd.

2. ONDERZOEK

2.1. VERLOOP VAN DE VLUCHT

Op 4 mei 1975 omstreeks 09.30 u steeg de hr _____ op van het vliegveld te Brasschaat voor een lokale vlucht. Hij was vergezeld van zijn moeder als passagierster. Na een twintigtal minuten begon de motor te sputteren. De piloot heeft onmiddellijk de warme luchttoevoer naar de vergasser geopend doch de motor bleef sputteren en viel stil. Tijdens een duikvlucht probeerde hij vervolgens de motor terug op gang te brengen doch tevergeefs. Na een landingsplaats uitgekozen te hebben om een noodlanding uit te voeren heeft de piloot tijdens de eindnadering de kontakten afgezet en de brandstoftoevoer toegedraaid. Het vliegtuig raakte de grond 28 m na een weideafsluiting, rolde vervolgens 75 m en kwam terecht in een weideafsluiting en een kleine gracht. Daarbij helde het vliegtuig voorwaarts waardoor de schroef beschadigd werd. Tijdens het terugvallen werd de romp juist voor het staartwiel beschadigd. Tenslotte kwam het vliegtuig tot stilstand op een stuk zaailand.

2.2. INZITTENDEN

Beide inzittenden bleven ongedeerd.

2.3. SCHADE AAN HET TOESTEL

Het toestel werd slechts licht beschadigd.

2.4. SCHADE AAN DERDEN

Er werd schade aangericht aan de weideafsluiting en het zaailand.

2.5. GEGEVENS OVER DE BESTUURDER

Naam :
Wonende :
Geboren te : Temse op 16 juli 1939.
Vergunning : Privaat vliegtuigbestuurder
nr 3469/7695
afgeleverd op 5 juni 1968
en wedergeldig gemaakt tot 1 april 1976.
Ervaring : De bestuurder totaliseerde op het ogenblik
van het ongeval ongeveer 2720 vluchten
waarvan ongeveer 730 op Piper PA 19.

2.6. GEGEVENS OVER HET VLIEGTUIG

2.6.1. Cel

Merk : Piper.
Model : PA 19.
Serienummer : 18 - 3210.
Bouwjaar : 1958.

2.6.2. Motor

Merk : Rolls Royce.
Model : C 90 - 14 F.
Serienummer : 10 R 185.

2.6.3. Schroef

Merk : Sensenich.
Model : M76 AK - 2.
Serienummer : 10.360.

2.6.4. Eigenaar

Skyworks P.V.B.A.
Van der Delftstraat, 35
2100 Deurne.

Het vliegtuig was sinds 3 mei 1975 echter overgegeven aan de BSD Aeroklub van Butzweilerhof (Duitsland). Om deze reden werd het vliegtuig reeds overgevlogen van Deurne naar Brasschaat.

2.6.5. Vluchten

De cel totaliseerde 1866.23 vluchten op het ogenblik van het ongeval.

De laatste 100 uren inspectie werd uitgevoerd op 24 november 1974 aan 1836.48 vluchten.

De motor totaliseerde 1210.19 vluchten op het ogenblik van het ongeval.

De laatste 100 uren inspectie werd uitgevoerd op 24 november 1974 aan 1180.44 vluchten.

De vluchten vermeld in het luchtvaartuigboek en het motorboek zijn onjuist :

- cel : 1863.34 i.p.v. 1866.23
- motor : 1198.39 i.p.v. 1210.19

Het rapport met referentie MH/VL/74-5730 opgesteld naar aanleiding van de verlenging van het bewijs van luchtwaardigheid op 10 oktober 1974 vermeld :

Vluchten motor : 1178.37 vluchten i.p.v. 1170.46.

In de opmerking 3 wordt vermeld : "het motorpotentieel werd vastgesteld op 1200u, t.t.z. heeft nog 21u 23 te goed alvorens een algemene revisie te ondergaan".

Het vliegtuig en de motor hebben echter nog 30.16 uren in bedrijf geweest bij Skyworks en 0.35 uur bij de nieuwe uitbater BSD Aeroklub.

In bijlage 2 is echter een brief van de hr waarin hij verklaart dat het motorpotentieel nog niet bereikt was.

2.7. WEERSGESTELDHEID

Volgende weergegevens werden opgenomen te Deurne op 4 mei 1975 om 10 uur :

Wind	: 010°/7 Kts.
Temperatuur	: 8.4°C.
Zichtbaarheid	: 15 Km.
Wolkendek	: 5/8 Cu op 500 m.
QNH	: 1030.6 mb.
Vochtigheidsgraad:	78 %.
Dauwpunt	: 48°C.

2.8. SCHADE AAN HET VLIEGTUIG

Het vliegtuig werd slechts licht beschadigd tijdens de noodlanding. Na ongeveer 75 m over de grond gereden te hebben is het toestel door een weideafsluiting gereden waarna het met het hoofdlandingsgestel in een kleine gracht terecht kwam. Daarbij heeft de schroef de grond geraakt en werd een blad geplooid. Na vervolgens uit de gracht gesprongen te hebben is het staartgedeelte op de grond gevallen en werd de romp vóór het staartwiel verwrongen.

Het vliegtuig werd na het ongeval niet vastgeankerd en werd tijdens de nacht door de wind op zijn neus gezet (zie foto's in bijlage 3).

2.9. BRAND

Er is geen brand uitgebroken.

2.10. VERKLARING

Een verklaring van de bestuurder de hr _____ is weergegeven in bijlage 1.

2.11. TESTEN EN OPZOEKINGEN

Na het ongeval werd de brandstofleiding van het vliegtuig volledig nagezien. De brandstoftoevoer was normaal en de leidingen waren zuiver.

Alle bedieningskabels en -handels van de motor waren verbonden en werkten normaal.

Op de ontstekingskaarsen was een zwarte neerslag zichtbaar wat wijst op een te rijk mengsel.

De motor werd door de onderzoekers onmiddellijk opgeëist om getest te worden op de proefbank bij de Technische Directie van het Bestuur der Luchtvaart. De motor werd slechts na 3 maanden afgeleverd toen er reeds inwendige korrosie opgetreden was en het onmogelijk was de motor nog te testen.

3. ANALYSE EN BESLUITEN

3.1. ANALYSE

Op het ogenblik dat de motor stilgevallen is heeft de piloot een landingsplaat uitgekozen. Dit landingsterrein was een weide van 75 m lang. Daarachter lag echter een stuk zaailand van 120 m lang waarop de noodlanding zonder schade voor het vliegtuig had kunnen gebeuren, indien de bestuurder tijdens de nadering geen duikvlucht had ondernomen.

Tijdens het onderzoek ter plaatse werd vastgesteld dat op de ontstekingskaarsen een zwarte neerslag lag.

De piloot verklaart dat nadat de motor begon te sputteren hij de verwarming van de vergasser aangezet heeft.

Deze vaststellingen wijzen erop dat er zich tijdens de vlucht ijsvorming op de vergasser heeft voorgedaan en het laattijdig aanzetten van de vergasserverwarming door de piloot was onvoldoende om de motor te kunnen herstarten.

3.2. BESLUITEN

- 3.2.1. Het toestel had een geldig bewijs van luchtwaardigheid.
- 3.2.2. De piloot had een geldige vergunning voor het ondernemen van de vlucht.
- 3.2.3. Toen het vliegtuig door de vorige eigenaar werd afgeleverd had de motor reeds zijn toegelaten potentieel overschreden.
- 3.2.4. Tijdens het technisch onderzoek werden geen gebreken vastgesteld.
- 3.2.5. Een noodlanding uitgevoerd op het verder gelegen veld had waarschijnlijk geen schade aan het vliegtuig veroorzaakt.
- 3.2.6. Op de ontstekingskaarsen werd een zwarte neerslag gevonden hetgeen wijst op een te rijk mengsel.
- 3.2.7. De piloot verklaart dat hij slechts na het sputteren van de motor de verwarming van de vergasser aangezet heeft.
- 3.2.8. Door het laattijdig brengen van de motor naar de Technische Directie van het Bestuur der Luchtvaart is het onmogelijk geweest de motor te testen op de proefbank.

3.3. OORZAAK VAN HET ONGEVAL

De oorzaak van het ongeval is te wijten aan ijsvorming rond de vergasser waardoor de motor in vlucht is stilgevallen.

Tijdens de noodlanding werd het vliegtuig bij het doorrijden van de weideafsluiting beschadigd.

Noodlanding 00-LMM op 04 Mei 1975

VERKLARING van

Op 04 Mei 75 deed ik een vlucht met 00-LMM .

Ik steeg op te Brasschaat (EBBT) om 09.30 A Hr voor een rondvlucht ten westen van de Schelde .

De vlucht verliep aanvankelijk gans normaal en de motor draaide normaal en rond .

Na een 20-tal minuten begon de motor te sputteren , ik was in rechte horizontale vlucht . Ik heb de " carburator heater " op " ON " gezet, de motor bleef sputteren en viel stil, de schroef stond ook volledig stil .

Op dat ogenblik vloog ik op 1000 ft QNH .

Dan heb ik getracht de motor terug op gang te brengen door een duikvlucht te maken , doch tevergeefs.

Vervolgens heb ik alle maatregelen genomen om een noodlanding uit te voeren .

De keuze van het terrein was moeilijk daar in de omgeving veel bomen staan en de terreinen tamelijk klein zijn van oppervlakte .

In de eindnadering heb ik de contacten op " OFF " gezet en de brandstofkraan toegedraaid .

Ik ben geland op een weide , daar deze te kort was ben ik terecht gekomen in de afsluiting.

Daardoor helde het vliegtuig naar voren waardoor schade aan de schroef. Bij het terug achterwaarts vallen van het vliegtuig ontstond er schade aan de onderkant van de romp , juist voor het staartwiel .

Het was toen 09.50 A Hr .

Mijn passagier en ik bleven ongedeerd.



A. VAN RIET

Dewone, 18 juni 1975.

BETREFT : NOODLANDING OO-LMM.

Van de Heer Van Cleemput
Technische Directie
Bestuur der Luchtvaart.

VERKLARING :

Op uw verzoek bevestig ik op zaterdag-
namiddag 3 mei aan de heer Van Rieth
in bijzijn van getuige verklaart te hebben dat
het toestel OO-LMM dat door Van Rieth naar
Brasschaat zou worden gevlagen dat nog
ongeveer 1 u 30 potentieel op de motor had en
derhalve in de loods in Brasschaat diende
te worden ondergebracht totdat het toestel
zou worden overgelegd naar Butzweiler
zoals afgesproken met de Heer Bonnevire.

de getuige




