



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN**

RAPPORT D'ENQUÊTE
RELATIVE À L'ACCIDENT AVEC LES
AVIONS OO-FDG ET OO-ZUN
SURVENU À GAND, LE 18 MAI 1961

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

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

RAPPORT d'enquête relative à l'accident
avec les avions OO-FDG ET OO-ZUN
survenu à Gand, le 18 mai 1961

1.- Résumé.

Au cours du décollage en vol de remorquage, le planeur se laisse déporter vers la droite et prend trop d'altitude, ce qui fait piquer l'avion et l'oblige à percuter le sol.

L'avion est endommagé.

Le planeur est intact.

2.- Pilotes.

2.1. A bord de l'avion OO-FDG:

H., né à Evergem le 4-8-1914,

Pilote instructeur

Porteur de la licence de pilote professionnel n°
1005/547 valable jusqu'au 21.1.1962

2.2. A bord du planeur OO-ZUN:

M. F., pilote de planeur.

3.- Aéronefs.

3.1. Avion

Auster VI immatriculé OO-FDG

Appartenant à la Fédération des Clubs Belges d'aviation.

Certificat de navigabilité valable jusqu'au 8.9.1961

3.2. Planeur

Grünau Baby

Immatriculé OO-ZUN

Appartenant au Ghent Aviation Club.

4.- Heure et lieu de l'accident

10h.49 GMT sur l'aérodrome de Gand.

5.- Récit du vol

Immédiatement après le décollage, alors que l'avion se trouvait à environ 3 m. de hauteur, le pilote constate que l'appareil pique brusquement. Il n'a pas le temps de larguer le câble mais coupe les gaz au moment où l'avion prend brutalement contact avec le sol en attitude de piqué.

Ce mouvement de l'avion est dû au fait que le pilote du planeur a fait prendre trop de hauteur à son appareil tandis qu'il se laissait dériver vers la droite.

Le pilote du planeur a largué le câble au moment de l'impact de l'avion, puis a posé son appareil.

6.- Examen des aéronefs.

6.1. Le planeur est intact.

6.2. Les dégâts suivants ont été constatés à l'avion:

- le tube extérieur gauche de la cabine est déformé;
- le tube voisin est flambé;
- un tube sous le tableau de bord et les deux tubes en diagonale à l'arrière du fuselage, sont déformés;
- la jambe gauche du train d'atterrissage est fortement pliée; les tubes de la structure de la jambe sont déformés;
- la fourche de la roulette de queue est sectionnée en-dessous du boulon de fixation au fuselage;
- le bâti-moteur est fortement déformé;
- la tringle de la commande du correcteur altimétrique est déformée ainsi que celle de la commande d'avance à l'allumage;
- le tuyau d'échappement est aplati;
- les capots supérieur et inférieur du moteur sont enfoncés;
- l'hélice est cassée.

7.- Cause probable de l'accident.

L'accident est dû au fait que le pilote du planeur a laissé prendre trop de hauteur à son appareil, provoquant ainsi le mouvement de piqué de l'avion remorqueur qui se trouvait à très faible hauteur.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. L. L.', with a horizontal line drawn through it.

Le 18 Mai dernier, deux pilotes de planeur me demandèrent de les remorquer.

Mr. F. pilotait un planeur Grunau et l'avion remorqueur était l'Auster VI du Ghent Aviation Club.

Le décollage s'effectua normalement.

Dès que l'Auster eu décollé je constatai toutefois dans le rétroviseur que le Grunau était déjà trop haut et assez décalé à droite.

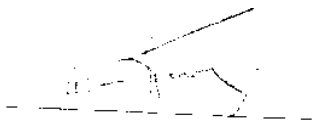
Toutefois je ne considérais pas cette position comme dangereuse et estimais que le pilote pouvait y remédier sans difficulté.

Au lieu de cela, il semble, d'après les témoins, que le pilote a continué très rapidement de monter tout en s'écartant encore vers la droite.

Subitement, à environ 3m du sol, le nez de l'Auster a basculé brutalement vers l'avant. Je n'ai eu que le temps de réduire les gaz avant que l'avion ne rentre dans le sol. L'impact fut assez dur, le train gauche céda et l'avion fit un cheval de bois vers la gauche.

Un très court instant avant l'impact, je sentis que le pilote du planeur venait de larguer le câble de remorquage. Personnellement, je n'ai pas eu le temps matériel suffisant pour larguer et ce n'est que pendant le cheval de bois que j'ai coupé essence et contacts.

Fait à Bruxelles le 20 Mai 1961.



Reçu le 6.6.61 - 10h 20'