



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

**MINISTERIE VAN  
VERKEER EN  
INFRASTRUCTUUR**

**RAPPORT D'ENQUETE ETABLI  
SUITE A L'ACCIDENT SURVENU  
A L'AVION SIAI MARCHETTI F-260  
IMMATRICULE OO-SMO  
A L'AERODROME DE GENT ST-DENIJS  
WESTREM LE 24 NOVEMBRE 1982**

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

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

3 décembre 1982

1 c.c. IT/D/P/00-SMO

1 c.c. Monsieur R. TAVERNIERS

N O T E pour  
Monsieur J. VAN LAER  
Ingénieur Civil  
Directeur d'Administration

RT/MS

----- Accident survenu à l'avion SIAI MARCHETTI F-260, immatriculé  
O O - S M O à l'aérodrome de Gent St Denijs Westrem le  
24 novembre 1982 à 11<sup>h</sup> 08' (GMT).

1. BREVE DESCRIPTION DE L'ACCIDENT

=====

L'avion a décollé de l'aérodrome de Gent à 10<sup>h</sup> 21' (GMT) pour une séance de vol acrobatique, le pilote, Monsieur est seul à bord. Lors de l'atterrissage à Gent, le moteur perd sa puissance lors de la phase finale. L'avion touche brutalement le sol cent mètres avant le tarmac de la piste 21. Suite à l'atterrissage brutal, le train avant s'efface et l'avion s'arrête quatre-vingt mètres après le premier impact. L'avion est endommagé mais le pilote n'est pas blessé. L'accident a eu lieu à 11<sup>h</sup> 08' (GMT).

Note : Le pilote a été interrogé par Monsieur VAN HOLLEBEKE.

2. TRACES AU SOL

=====

Voir plan en annexe 1.

3. CONSTATATIONS SUR PLACE

=====

3.1. Position des commandes

Gaz : ralenti.  
Mixture : coupée.  
Hélice : sur petit pas.  
Fuel shutt off valve : sur OFF.

.../...

Sélecteur magnétos : coupé.  
Sélecteur d'essence : sur aile gauche.  
Réchauffage carbu : 3 cm sorti (il est à noter que la commande est bloquée suite à l'impact).  
Flaps : complètement sortis.  
Train d'atterrissage : sorti.  
Trim de profondeur : au neutre.

### 3.2. Essence

Lors du départ à Gand, le pilote a déclaré que le réservoir d'aile gauche indiquait 3/4 rempli et le réservoir droit 2/3 rempli, constatations faites suite à un contrôle visuel. Lors du décollage, le pilote déclare avoir utilisé le réservoir gauche, ensuite, pour toute la durée du vol, il a utilisé le réservoir droit. Ce n'est que lors de son circuit d'approche qu'il déclare avoir sélectionné le réservoir gauche.

Les deux tip tanks sont vides.

Le plein d'essence des réservoirs d'aile a été effectué le matin à Gent. L'avion a volé de 9<sup>h</sup> 41' à 10<sup>h</sup> 15' et de 10<sup>h</sup> 21' à 11<sup>h</sup> 08'.

Dans le réservoir droit, il a été retiré 1,2 litre d'essence, tandis que le réservoir gauche était rempli à plus ou moins 3/4.

Le filtre principal ne contenait pratiquement plus d'essence.

### 3.3. Jauges à essence

A la date du 19 novembre 1982, il est mentionné dans le "Cary over sheet", Wings fuel gauge INOP.

Il m'a été déclaré, par après, par Monsieur qu'un TR avait été établi à ce sujet mais qu'il ne mentionnait que la jauge du réservoir droit comme étant inopérative. Lors de mon inspection sur place, la jauge gauche indiquait 3/4 et la jauge droite vide.

### 3.4. Inspection du moteur

- Les bougies ne décèlent aucune anomalie et ne sont pas noires, ce qui exclu un givrage du carburateur.
- Le moteur tourne librement à la main.
- Le carter d'huile contenait six litres d'huile.
- Suivant les traces d'hélice laissées dans le sol et d'après la déclaration du pilote qui mentionnait une vitesse de 50 KTS lors de l'accident, il a été permis de calculer la vitesse de rotation du moteur, elle devait être de plus ou moins 775 tr/min.

### 3.5. Dégâts de l'avion (inspection sommaire)

- Le train avant est arraché.
- L'aile gauche présente des déformations à l'extrados dans la zone de la fixation avant du train d'atterrissage.

.../...

- Les capots moteur inférieurs sont enfoncés.
- Une inspection approfondie de l'avion reste à faire en atelier.

#### 4. CAUSE PROBABLE DE L'ACCIDENT


=====

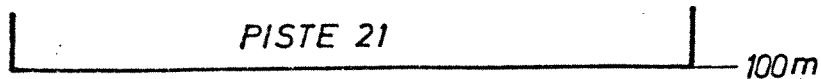
L'arrêt moteur a probablement été occasionné par un manque d'alimentation en carburant.  
En effet, le réservoir droit ne contenait plus que 1,2 litre, ce qui correspond à l'essence inutilisable.  
Il est difficile de prouver à quel moment le pilote a placé le sélecteur d'essence sur le réservoir gauche.  
Le mauvais fonctionnement de la jauge à essence a fortement contribué à l'accident.

#### 5. RECOMMANDATIONS

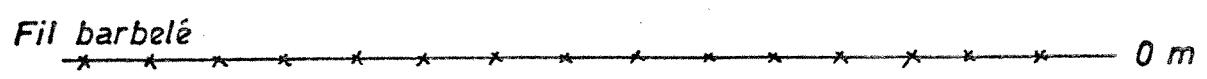
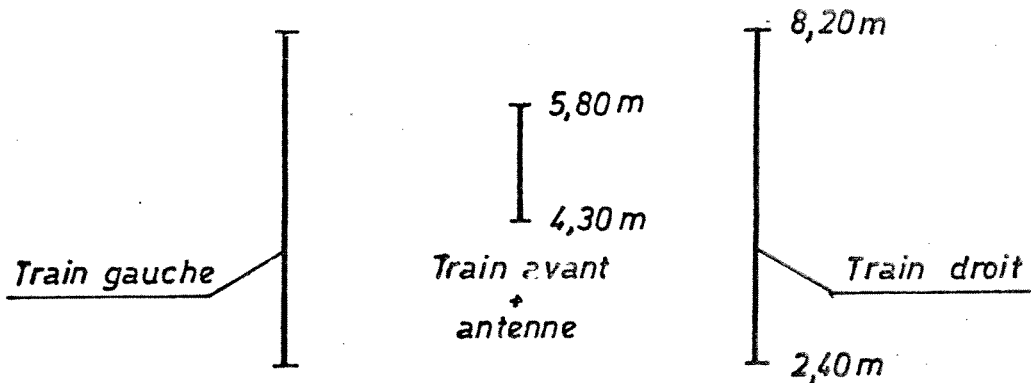
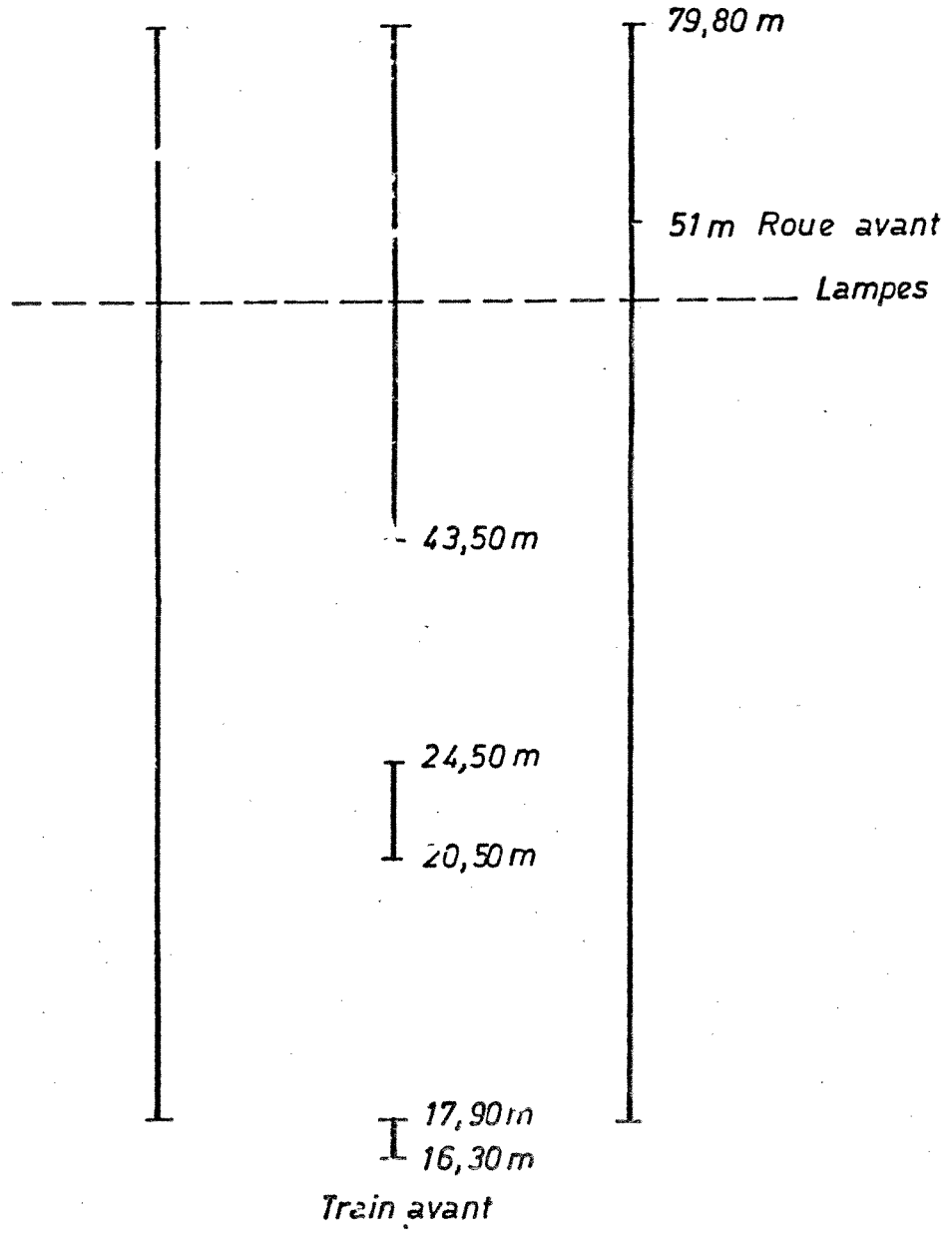
=====

Le problème de mauvais fonctionnement des jauges à essence du SIAI MARCHETTI F-260 ne datant pas d'hier, il y aurait lieu de se pencher sérieusement sur ce problème.  
Les jauges étant inopératives depuis le 19 novembre, j'estime inadmissible d'envoyer des élèves en vol le 24 novembre.  
De plus, l'annexe au C.N. mentionne la jauge à essence comme étant un instrument de bord requis, dans de tels conditions, le C.N. n'était plus valable lors de l'accident.

  
R. TAVERNIERS,  
Contrôleur Principal f.f.



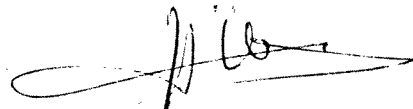
AVION OO-SMO



24 novembre 1982

## Déclaration

A 10.21 Z, je decolla de EBGT pour une courte  
séance d'aérobatic. Le vol se déroule  
normalement, y compris le Descent et  
l'approach check lists et je me trouve  
en étape de base par la droite. Pendant  
le virage final, les volets sont descendus  
complètement et j'achève les vérifications  
finales. Je tire la manette de dégivrage  
du carburateur à fond et la place  
full cold. Le moteur a brutalement perdu  
sa puissance. J'étais à ce moment en  
courte finale avant le canal à la vitesse de 85 kts.  
J'ai pu survoler les obstacles sous l'approche,  
mais la vitesse est tombée à ± 60 kts et l'avion  
s'est posé brutalement juste au début de la  
plaine, dans le terre meuble. La roue  
de nez s'est rompue et l'avion s'est arrêté  
en quelques mètres. Je ne suis pas blessé.



**E.A.C** **B.L.S.**

Aircraft *SF 26D*

Regist. : *OD-SMD*

Pilot :

Date *24 Nov 82*

total time in service before flight

time in service of the day

total time in service after flight

next inspection due at

Airframe

Left

ENGINES

Right

Landings of the day :

Cycles of the day :

Daily inspection (see schedule in A/C records)

Carried out

Place Date

Name and signature

TROUBLES REPORTED

CORRECTIVE ACTIONS

*"FEIR m:2 : " On final approach everything was normal until carb heat was placed in full cold position*

*Engine abruptly stopped firing and aircraft landed in soft ground with substantial damage (propeller, nose wheel, left wing "*

Captain signature

Departure (from)	Arrival (To)	Time in service (TO to Landing)	Flight time (Block to Block)

Place

Date

Name & Signature

REMARKS

TOTAL