



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

**MINISTERIE VAN
VERKEER EN
INFRASTRUCTUUR**

VERSLAG OVER HET ONGEVAL
MET HET VLIEGTUIG CESSNA 150 G MET
INSCHRIJVINGSKENMERKEN OO-SIT
TE BOECHOUT OP 26 AUGUSTUS 1974

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

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

VERSLAG OVER HET ONGEVAL
MET HET VLIEGTUIG OO-SIT
TE BOECHOUT OP 26 AUGUSTUS 1974

VERSLAG OVER HET ONGEVAL
MET HET VLIEGTUIG OO-SIT
TE BOECHOUT OP 26 AUGUSTUS 1974

1. ALGEMEENHEDEN

Datum en tijdstip: 26 augustus 1974 omstreeks 1974
Plaats: Boechout, aan de vinkenstraat
Vliegtuig: Cessna F 150 G
Inschrijvingskenmerken: OO-SIT
Vlucht: Oefenvlucht, landen en opstijgen
Vluchtfase: tijdens landing
Inzittenden: één, gekwetst
Aard van het ongeval: botsing met hindernis

Nota: alle tijden zijn vermeld in plaatselijke tijd

KORTE BESCHRIJVING VAN HET ONGEVAL

Een leerling bestuurder was onder toezicht van zijn monitrice aan een oefenvlucht bezig bestaande uit opeenvolgende opstijgingen en landingen.

Toen hij, na zijn eerste circuit, toelating vroeg om te landen kreeg een ander vliegtuig voorrang en werd hem opgelegd een toer van 360° te maken. Tijdens dit manoeuvre kwam de leerlingbestuurder in een onweerswolk terecht en begon met zijn vliegtuig te dalen.

Even later raakte hij de laagspanningskabel en zijn vliegtuig stortte neer.

2. ONDERZOEK

2.1. VERLOOP VAN DE VLUCHT

Op 26 augustus 1974 om 17.06 vertrok de leerling bestuurder van de vliegschool SOTRAMAT, de h. A. . . . met het vliegtuig

OO-SIT van op het vliegveld te Deurne voor een oefenvlucht onder toezicht van zijn monitrice Juffr. C. . . . De oefenvlucht bestond uit opeenvolgende opstijgingen en landingen van op de baan 29.

Omstreeks 17.09 riep de bestuurder van het vliegtuig OO-JEF komende van Midden Zeeland de toren op en vroeg toelating om te landen. Onmiddellijk daarna riep de bestuurder van het vliegtuig OO-SIT op en vroeg eveneens om een landingsmanoeuvre te maken. Aangezien de verkeersleider op dat ogenblik geen van beide vliegtuigen kon zien besliste hij het vliegtuig OO-JEF te laten landen en vroeg aan de bestuurder van het vliegtuig OO-SIT een toer van 360° te maken alvorens te landen.

Tijdens deze toer kwam de bestuurder van het vliegtuig OO-SIT in een onweerswolk terecht en verloor zijn oriëntatie. Op dit ogenblik vroeg hij een QDM aan de controletoren en kreeg een QDM 310 doorgegeven welke hij bevestigde. Tijdens deze periode heeft hij met zijn vliegtuig hoogte verloren en kwam in botsing met een laagspanningskabel waardoor het vliegtuig ongeveer 90 m verder neerstortte.

2.2. SLACHTOFFERS

De bestuurder werd licht gekwetst tijdens het ongeval. Hij werd later overgebracht naar het Akademisch Ziekenhuis van Gent voor een volledig onderzoek.

2.3. SCHADE AAN HET VLIEGTUIG

Het vliegtuig werd volledig vernield tijdens het ongeval.

2.4. SCHADE AAN DERDEN

Alle kabels van de laagspanningsleiding
zijn doorgesneden.

2.5. GEGEVENS OVER DE BESTUURDER

Naam: A.

Adres: Beervelde.

Geboren: te Gent op 19 oktober 1957.

Vergunning: oefenvergunning nr.12579
afgeleverd op 15 juli 1974
geldig tot 30 mei 1976.

De h. VAN ACKE J. was niet in het bezit van het bewijs
van beperkte radiotelefonist.

Ervaring: Vóór 26 augustus 1974

Dubbele besturing: 12.32 uur.

Bestuurder: 2.26 uur.

2.6. GEGEVENS OVER HET VLIEGTUIG

2.6.1. Cel: Merk: Cessna
Model: F 150 G.
Serienummer: 218.
Bouwjaar: 1967.

2.6.2. Motor: Merk: Continental.
Model: 0 - 200 - A.
Serienummer: 60.215-4-A.

2.6.3. Schroef: Merk: Mac Cauley.
Model: 1A 101 DCM 6948
Serienummer: G 4142

2.6.4. Eigenaar: Sotramat
Palmerstonlaan, 6
Brussel.

2.6.5. Boorddocumenten

Het toestel werd ingeschreven op 19 juli 1967 onder de kenmerken 00 - SIT.

Het bewijs van luchtwaardigheid nr. 1738 werd:

- afgeleverd op 19 juli 1967;
- wedergeldig gemaakt op 23 november 1973 tot 22 november 1974.

2.6.6. Staat der vluchten

Totaal aantal vluchten van de cel op 25 augustus 1974: 7239.18 uren.

Totaal aantal bedrijfsuren van de motor op 25 augustus 1974: 1016.44 uren.

Op 30 juli 1974 werd op de cel en de motor een 100-uren onderhoud uitgevoerd aan respectievelijk 7160.23 en 937.47 uren.

Op 19 augustus 1974 werd op de cel en de motor een 50 uren onderhoud uitgevoerd aan respectievelijk 7214,51 en 992.19 uren.

Uit het nazicht van de boeken valt op te merken dat het vliegtuig regelmatig onderhouden werd.

2.7. WEERSGESTELDHEID

De weergegevens werden opgenomen op 26 augustus 1974 te Deurne om:

16 uur: Wind: 270^o/13 kts

Temperatuur: 24,6°C. Zichtbaarheid: 6 Km.

Bewolking: 1/8 Alticumulus op 10.000 ft

7/8 Cirrus op 20.000 ft

QNH: 1009.9 mb

QFE: 1008.5 mb

17 uur: Wind: 290^o/13 kts

Temperatuur: 20,1°C

Zichtbaarheid: 6 Km

Bewolking: 7/8 Altostratus op 9.000 ft.

QNH: 1010.1 mb

QFE: 1008.7 mb

18.00: Wind: 300^o/5kts

Temperatuur: 19,7°C

Zichtbaarheid: 6 Km

Bewolking: 2/8 cumulus op 5.000ft.

7/8 cirrus op 20.000ft

QNH: 1011.3 mb

QFE: 1009.9 mb

Rond 17 uur werd een onweerswolk vanuit het westen naar het vliegveld aangevoerd. Boven het vliegveld heeft het geregend vanaf 17.00. Om 17.05 is de regen overgegaan in onweer met hevige regenval, welke duurde tot 17.24.

2.8. RADIOVERBINDINGEN

Het toestel OO-SIT was uitgerust met een radio-installatie KING KX 160.

Vóór het ongeval was de bestuurder, die geen bewijs van beperkt radiotelefonist bezat, in gesprek met de controletoren van Deurne - Antwerpen op de frequentie 121.40 MHz.

Een uittreksel van de stemopname is weergegeven in bijlage 3.

2.9. BESCHRIJVING VAN HFT WRAK

Het toestel werd volledig vernield tijdens de inslag. De carters van de motor zijn gebroken en de schroefflens is gebarsten.

Het motorblok is verwrongen en gebroken. De schroef is geplooid. De motorbeplatingen zijn volledig verwrongen. De romp is doorgebroken. Het brandschot is in de cockpit gedrukt. Het instrumentenbord is vernield.

De beide vleugels zijn verwrongen en de vasthechtingspunten aan de romp zijn vervormd.

Het kielvlak en het richtingsroer zijn ingedrukt.

2.10. BRAND

Er is geen brand uitgebroken.

2.11. VERKLARINGEN

Een verklaring van de h. A. . . . is weergegeven in bijlage 1. Een verklaring van Juffr. C. . . . is weergegeven in bijlage 2.

3. ANALYSE EN BESLUITEN

3.1. ANALYSE

De bestuurder van het vliegtuig, de h. A. . . . kreeg een opleiding tot het bekomen van de vergunning van privaat vliegtuigbestuurder. Op 26 augustus steeg hij op vanaf het vliegveld te Deurne, onder toezicht van zijn monitrice Juffr. C. . . . voor het maken van een oefenvlucht. Het lag in de bedoeling dat hij opeenvolgende circuits en "touch and go's" zou maken.

Vóór het vertrek werd noch door Sotramat noch door Juffr. CUNHA Y. de meteodienst geraadpleegd, welke het opkomen van een onweer had kunnen voorspellen. Tijdens zijn eerste circuit vroeg de heer A. . . . de toelating tot landen aan de controletoren. Deze werd hem geweigerd daar een ander toestel hem voorafging. Daarom werd hem gevraagd een 360° naar rechts te maken.

Tijdens dit manoeuvre is de bestuurder in een onweerswolk terecht gekomen waarin zich hevige windstoten voordeden en waardoor hij zijn richting verloor. Tijdens het aanvragen van een QDM aan de controletoren heeft het vliegtuig hoogte verloren, waardoor het terecht is gekomen in een laagspannings-leiding en 90 m verder neerstortte.

Het feit dat de bestuurder in radiocontact was met de toren, zonder dat hij in het bezit was van een bevoegdverklaring voor radiotelefonist is toegelaten op het vliegveld te Deurne. De opleiding van vliegtuigbestuurder en radiotelefonist gebeuren tezelfdertijd.

3.2. BESLUITEN

- 3.2.1. Het vliegtuig had een geldig bewijs van luchtwaardigheid.
- 3.2.2. De bestuurder had een geldige vergunning voor het ondernemen van de vlucht. Hij had echter slechts 2.30 uur in solovlucht.
- 3.2.3. De vlucht gebeurde onder toezicht van zijn monitrice Juffr. C.
. .
- 3.2.4. Vóór de vlucht werd de meteodienst niet geraadpleegd.
- 3.2.5. Tijdens het maken van een 360° na zijn eerste nadering is de bestuurder in een onweerswolk terechtgekomen waarin hij zijn oriëntatie verloor.
- 3.2.6. In de onweerswolk heeft de bestuurder met zijn vliegtuig hoogte verloren waardoor het een laagspanningsleiding geraakt heeft en neerstortte.

3.3. VERMOEDELIJKE OORZAAK VAN HET ONGEVAL

Het ongeval is te wijten aan het vliegen onder de minimum toegelaten hoogte, waardoor het toestel een laagspanningsleiding raakte en neerstortte. De weinige ervaring van de bestuurder en de slechte weersomstandigheden waardoor hij zijn oriëntatie verloor zijn de oorzaken waarom de bestuurder daalde.

4. AANBEVELINGEN

Eens te meer blijkt dat een grondige vluchtvoorbereiding eventuele ongevallen had kunnen vermijden.

Het raadplegen van de meteodienst had de aanwezigheid van een onweerswolk in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld aan de monitrice en de bestuurder bekend gemaakt, zodat de solovlucht van een onervaren bestuurder eventueel uitgesteld kon worden.

Beervelde 17 september 1974

Bijlage 1

Ministerie van Verkeerswezen
Bestuur der Luchtvaart -Techn.Dir.
Heren - 1130 BRUSSEL.

Mijnheer,

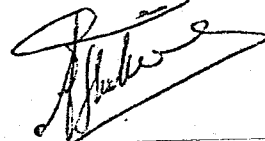
Uw schrijven van 12.7 nr LH/VL 74-5896
Onderwerp: Ongeval OO-SIT te Bouchout op 26.8.74.

Op 26.8.74 rond 17 u steg ik met bovenvermeld toestel te Deurne op/.

Mijn monitrice had mij als onderrichting gegeven: het maken van circuits en "touch and go's", zoals ik reeds in de vorige oefeningen had gedaan.

In down wind van het eerste circuit vroeg in aan de controletoren de toelating tot landen. Dit werd niet toegestaan omdat er reeds toelating werd gegeven voor een ander vliegtuig. Ik verwijsde mij dus van de landingsbaan en beschreef een kleine bocht naar rechts met het oogmerk na enkele minuten opnieuw de landing aan te vragen. Ik belandde echter plotseling in een hevig onweer. Het werd donker, de regen striemde tegen de cockpit terwijl windstoten het toestel deden schudden. Ik was de richting kwijt. Ik vroeg aan de controletoren een QDM aan, wat gedaan werd, maar door een ongekend oorzaak ~~stelde~~ had ik snel hoogte verloren. Toen ik dit vaststelde poogde ik het toestel nog recht te trekken, ik voelde een harde klap - daarna niets meer. Het bleken de draden van de elektrische leiding geweest te zijn. Ik voelde dat ik op de grond terecht was gekomen. Ik deed mijn gordel af, wrong mij uit de cockpit en ging hulp zoeken. Dit vond ik bij de heer Bouchout. Ik was gekwetst aan het aangezicht en de borst.

Met de meeste hoogachting,



-5967
monitrice
Accident
27/9/74 a.s.i.t.
Thomel.

Verslag : _____① Onderwijs

Volgde vanaf zijn 13 jaar bij Sostramat elk jaar een vakantiekursus voor jongeren tussen de 12 en 16 jaar: Junior cursus genaamd.

programma van 1 junior cursus

- ± 20 u theorie
- ± 5 u simulator
- ± 5 u vlucht met instructeur
- Buitenlandse vlucht met bezoek a. luchtvaartbedrijf
- Bezoek a. ATC diensten van de vliegvelden EBAW & EBBR
- een theoretisch en praktisch examen en het einde van de cursus

Mr _____ volgde 3 junior cursussen en boekte een totaal van ± 23 u vlucht met instructeur en ± 20 u op simulator. De juiste uren als juniorpiloot zijn na te kijken in zijn speciale logboek "lessna".

Dit jaar begon _____ zijn opleiding voor privaat piloot. Hij genoot de normale opleiding voor de 1ste solo vlucht d.w.z. de normale oefeningen van klimmen, dalen, bochten, snelheidsverandering circuit met wind en zonder wind, ADM oefening overshoot, motor panne in circuit, circuit nr links en rechts, circuit met en zonder flaps, Take off en landing stalls: recht lijnig en in bocht,

Voor de vlucht kreeg Mr. _____ een volledige briefing:

A) wat te doen:

- 1) in geval van motorpanne
- 2) indien verloren gevlogen
- 3) bij onzekerheid tijdens de landing → overstoot
- 4) indien hij de Radio niet herstond.

B) hij werd ingelicht over de mogelijkheid van onweer. Hij zou moeten binnen komen indien het meer te slecht werd of hij zelf onzeker werd. Indien de deterioratie van het weer werd vastgesteld door mij of de toren zou hij onmiddellijk woorden binnen roepen en zou hij onmiddellijk gevolg moeten geven aan het order van een "full stop landing".

Vanaf Mr. _____ zijn vlucht begon was ik in het bureau van Totramat om de afloop van de vlucht de volgen: met zicht op het vliegveld en dichtbij de telefoons (ook met ATC). Wanneer de TWR ons verwittigde dat er moeilijkheden waren met de OOSIT ben ik onmiddellijk naar de TWR gegaan. Daar ontving ik een telefoonbericht, dat het vliegtuig geland was in Boekhout, waar ik dadelijk naar toe ging.

Conda y enne

Luchthaven Brussel Nationaal

Bijlage 3

SV/MA/BBR 16277

Nota aan SV/MA
 Hoofdbestuur-Brussel

betreft: ongeval met OO SIT, C 150, pileet op
 26/8/1974 te BOSCHOUT in een veld
 neergekomen - rond 17.10 lok.tijd
 onweder

Het vliegtuig OO SIT in te BBAN voor trainingsvluchten
 opgestegen te 1706 gat op baan 29.

UITTREKSEL STEMOPNAME FREKVENTIE 121.40 MHZ -spoor I

lok.tijd.

17 05 10 + Antwerp Tower OIT is ready for take-off
 - OIT clear to take-off
 + approved IT

17 08 40 + IT is down wind
 - Roger IT report before turning in base leg nr 2 nr 1 on
 right down wind
 + Wilco I am nr 2

17 09 10 + IT request permission for turning base leg
 + OEF right hand base
 - Roger IT make a 360° to the right
 + Wilco 360° to the right
 - OEF nr 1 report final

17 09 40 + OEF en final
 - clear to land wind 300° 14 kt

17 10 40 + Antwerp Tower this is IT I AM IN EMERGENCY I LOST MY ROUTE
 CAN YOU GIVE ME A QDM ?
 - IT transmit for QDM
 + I 2 3 4 5 4 3 2 1 OO SIT
 - OIT QDM 310
 + please say again
 - QDM 310
 + 310

17 12 - OIT for check green antwoord
 - OO SIT Antwerp id

17 12 40 - OIT transmit for D/F

17 13 10 - OO SIT transmit for D/F

I7 14 - OO SIT ANTWERP

I7 14 20 - OO SIT ANTWERP do you read ?

I7 15 - OO SIT this is Antwerp do you read ?

I7 15 20 - OO SIT this is Antwerp do you read?

I7 15 40 + Antwerp ECBET dep Keiheuvel at 15 VFR to Antwerp
ETA 45
- IT report entering Antwerp Control zone runway 29
QNH 1009.5
+ QNH 1009.5 ry 29
+ coming in via the north

I7 16 40 - OO SIT do you read ?

I7 17 20 - OO SIT Antwerp do you read ?

I7 17 50 + Antwerp ECBET can I give you assistance
- say again
+ ECBET I hear you are calling IT can I give you assistance ?
- YES, you may call him on this frequency QSP to Antwerp than
if you get him
+ OK what was his last position
- he must be in the vicinity of the field he doesn't answer
any more-could you call him
+ OK I try

I7 18 40 + OO SIT this is ECBET do you read me ?
- OO SIT hier Antwerpen Toren hier Antwerpen Toren hoort ge mij?

I7 19 - OO SIT IT hier Antwerpen Toren hoort ge mij

I7 19 30 - OO SIT OIT hier Antwerpen Toren hoort ge mij ?

I7 19 40 - ECBET you join via the north for right down wind 29
+ that is OK right hand 29

I7 20 20 + Antwerp from EBT do you know the last position from IT
- must be on left base leg for runway 29 and than we lost
contact with him and he lost in sight of the field
+ left for 29 OK if you want I have a look
- we are in contact with Brussels Approach to check on radar
if they see a blip
+ OK
- it is possible in the vicinity of Mechelen/Malines

17 21 40 - OO SIT OIT Antwerp do you read?

17 22 20 - OIT Antwerpen OO SIT hier Antwerpen hoort ge mij ?

I7 22 40 - Antwerp CPW for one beacon let down
+ not yet sorry
+ OO SIT this is ECBET failing you -if you listing -come in
reply

17 23 50 - OO SIT hier Antwerpen hier Antwerpen hoort ge mij ?
OO SIT hier Antwerpen hoort ge mij ?

I7 24 10 - OO SIT hier Antwerpen here ANTWERP transmitting in the blind
please call Brussels Approach on 120.I contact Brussels
Approach frequency 120.I for instructions

17 25 40

- EBT ANTWERP
- + EBT go ahead
- this all right for the aircraft in MAY-DAY emergency landing in the vicinity of BOECHOUT
- + all right over Oostmalle

+ = vliegtuig

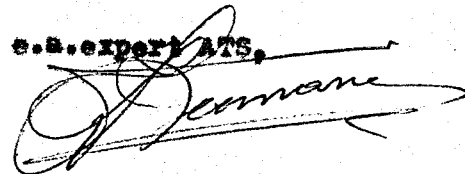
- = grondstation

Weder te EBAW I600 gmt: wind 290° 13 kt
zicht 6KM wolken 7/8 alt ca 3000 mtr
en weder van I605 tot I615 gmt met hevige
regenval QNH 1010.1

Heden voormiddag telefonisch bericht vanuit Antwerpen van een afgevaardigde van het Bestuur der Luchtvaart om de stemband te beluisteren ^{gesprekken} en te laten typen om morgen te EBBR te komen vergelijken. Band behouden.

Hr VAN TUERENHOUT.R, chef verkeersleider te EBAW, krijgt een uittreksel van de stemopname.

De e.a. expert ATS.



Leeman J

Bliksem doet vliegtuigje neerstorten

OK

BOECHOUT. — Gisteren omstreeks 17 u.15 is in een weide aan de Vinkenstraat te Boechout een sportvliegtuigje neergestort. De piloot, Johan Acke uit Beervelde, werd slechts licht gewond. Met oppervlaktige verwondingen en in shocktoestand werd hij overgebracht naar het St.-Jozefziekenhuis te Mortsel.

Het vliegtuigje is een Cessna

150. Het toestel stortte neer op het ogenblik dat de piloot poogde te landen op het nabijgelegen vliegveld te Deurne, en hierbij plots in een wolk terecht kwam. Naar de piloot verklaarde zou het toestel getroffen zijn door een blikseminslag. De man had pas onlangs zijn vliegbrevet behaald. Het vliegtuigje boorde zich met de neus in de grond.

C-150 00. S.I.T.