



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

**MINISTERIE VAN
VERKEER EN
INFRASTRUCTUUR**

**RAPPORT D'ENQUETE ETABLI SUITE A
L'ACCIDENT SURVENU A
L'AVION F-BEHE
A KOOIGEM
LE 28 OCTOBRE 1972**

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

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

RAPPORT D'ENQUETE PRELIMINAIRE SUITE A
L'ACCIDENT SURVENU A L'AVION F-BEHE A
KOOIGEM LE 28 OCTOBRE 1972 .

ROYAUME DE BELGIQUE.
MINISTERE DES COMMUNICATIONS.
ADMINISTRATION DE L'AERONAUTIQUE.

Bruxelles , le 23 Janvier 1973.

RAPPORT D'ENQUETE PRELIMINAIRE SUITE A L'ACCIDENT
SURVENU A L'AVION F-BEHE A KOOIGEM LE 28 OCTOBRE 1972.

=====

1. GENERALITES :

Lieu : Kooigem (Belgique)
Date et heure : le 28 octobre 1972 à 17.55
Avion : MAX HOLSTE 1521 - C " Broussard "
Immatriculation : F - BEHE.
Equipage : un pilote , seul occupant.
Type de vol : VFR de jour.
But du vol : Largage des parachutistes.
Phase de vol : Croisière.
Nature de l'accident : Atterrissage forcé.

Note : Toutes les heures sont mentionnées en heures locales.

Licence : Pilote privé d'avion.

Brevet n° TT 9213, délivré le 6 octobre 1962,
valable jusqu'au 8 février 1973 .

Dernière visite médicale : 9 février 1972.

Qualification - Catégorie B : Tous types d'avions
monomoteurs à hélice d'une puissance
inférieure à 250 CV , équipés de
l'un ou plusieurs des dispositifs
suivants: hélice à pas variable ,
train d'atterrissage rentrant ,
tous autres dispositifs spéciaux.

Qualification avion délivrée le 18 juillet 1968.

Qualification M/H/1521 délivrée le 18 juillet 1968

2.6. RENSEIGNEMENTS SUR L'AERONEF.

Cellule : Marque : MAX HOLSTE.
Modèle : 1521 - C " Broussard "
N° de série : 07

Moteur : Marque : Pratt & Whitney.
Modèle : R 985 AN 1.
N° de série : 42 . 15842.

Hélice : Marque : Hamilton Standard
Modèle : 2 D 30 - 237.
N° de série : 5450.
Type des pales : 6101 - A - 18.

Immatriculation : F - B E H E .

Certificat d'immatriculation : n° B - 4522, délivré le 4
septembre 1972.

Certificat de navigabilité : n° 20467 (EX / n° 4)
délivré le 10 août 1972
valable jusqu'au 13 janvier 1973.
mention d'emploi : travail aérien.

Propriétaire : Secrétariat d'Etat auprès du Premier Ministre,
chargé de la jeunesse , des sports et des
loisirs . 34 , rue du Châteaudun. Paris 9°.

Exploitant : Centre - Ecole régional de parachutisme du
Nord , Aérodrome de Bondues (Nord)

Antécédents de l'aéronef:

Heures de vol totales de la cellule : 4761 h 35 m.

Heures de vol depuis révision : 437 h 15 m.

Heures de vol depuis le dernier entretien 100 h du 29.8.72. :
100 h 20 m.

Heures de vol depuis le dernier entretien 50 h du 29.9.72. :
47 h 15 m.

Cet entretien est le dernier mentionné dans le livret d'aéronef.

Heures de vol totales du moteur : 6105 h 30m.

Heures de vol depuis révision : 489 h 35 m.

Heures de vol de l'hélice, depuis révision : 882 h 20 m.

Dernière visite par le Bureau Véritas pour revalidation du

Certificat de Navigabilité : le 13 juillet 1972 à

Lille - Marcq - Situation : V.

2.7. CONDITIONS METEOROLOGIQUES.

Les renseignements suivants ont été relevés à Munte à 18 heures.

Vent : 220 ° / 6 Kts.

Visibilité : 12 km.

Plafond : 5/8 Cu
Stratocumulus à 690 m.

Température : 10,3 °C.

Point de rosé : 8,9 °C.

Humidité : 91 %.

QNH : 1014,3 mb.

2.8. AERONEF.

- L'avion a atterri sur un terrain labouré sur le territoire de la commune de Kooigem. Il s'est mis en pylône.
- Le bout de l'aile gauche a touché le sol et est fortement enfoncé. Le tube pitot placé vers l'extrémité de l'aile gauche est plié.
- Les revêtements intrados et extrados de l'aile gauche présentent des plis à hauteur de la fixation du mât de haubanage. Le revêtement extrados présente aussi des plis entre la liaison au fuselage et la fixation du mât de haubanage.
- Une pale d'hélice est plié vers l'arrière à partir de la mi-longueur et forme un angle de ± 15 degrés.
- Le capotage inférieure du moteur est enfoncé.
- Les positions des commandes au tableau de bord étaient :
 - magnétos : coupées.
 - réchauffeur du carburateur : tiré.
 - réchauffeur d'huile : tiré.
- Il y avait encore de carburant dans les deux réservoirs.

2.9. INCENDIE.

Il n'y a pas eu d'incendie.

2.10. RENSEIGNEMENTS DIVERS.

- Monsieur Hibon , directeur du Centre-école régional de parachutisme du Nord , a déclaré avoir fait chauffé lui-même le moteur et avoir effectué un point fixe avant le départ. Durant ces opérations il a essayé le réchauffeur du carburateur, qui fonctionnait parfaitement.
- Avant le départ le plein d'essence a été fait : 200 l.
- Le pilote n'était en possession d'aucun document de bord au moment de l'accident.

3. CONCLUSION :

Suite à un accord téléphonique conclu le 30 octobre 1972 entre le propriétaire et l'Administration de l'Aéronautique , autorisation a été donnée de ramener l'avion à sa base afin d'y poursuivre l'enquête technique et d'y effectuer les réparations nécessaires. La cause de l'accident n'a pas été recherchée , l'enquête devant se poursuivre en France.

RIJKSWACHT

Brigade AVELGEM

Molenstraat 67

8580 AVELGEM

Tel. 056/640.05

28 OCT 72

RECEPTE
-3-11-1972
LUCHTVAART

Wacht Dist.
↓
Fait 6.11.72

Aan het Bestuur der Luchtvaart - Regentlaan, 53 te
BRUSSEL.

- ONDERWERP : Noodlanding van een Buitenlands (Frans) sportvliegtuig, met als gevolg gewone schade aan landerijen en averij aan het toestel. - Noodlanding buiten een vliegveld.

Ref. : Telefonische berichtgeving van het Rijkswachtdistrict KORTRIJK, dd. 28 Okt 72 te 18u30'. - Bevestiging.

Op 28 Okt 72 omstreeks 18 uur heeft een Frans sportvliegtuig een noodlanding gemaakt op het zaailand van landbouwer André, wonende te KOOIGEM, Geitenbergstraat, nr.4.

Identiteit piloot :

Jean, beroepsparachutist, Franse nationaliteit. geboren te PARIJS-18e, op 18/12/1929 en wonende te Les Cordelins,

Passagiers :

Geen.

Identificatie vliegtuig :

Inschrijvingsletters : F.B.E.H.E.

Nationaliteit : Frans Staatsvliegtuig - sporttype

Kentekens "Le Broussard - FBEHE - nr.07".

Gewicht : 1709,90 Kg - centrage : 28,9 % - M.H. 1521.

Gevolgen :

Geen gekwetsten. Gewone schade aan zaailand en averij aan toestel

Corzaak :

Verloren gevlogen in de mist en motordefekt.

Inlichtingen :

Het vliegveld van vertrek en van bestemming is LILLE-BONDUES. Het vliegtuig dienende voor het uitvoeren van parachutages was op voornoemd vliegveld opgestegen, omstreeks 17u20'. Is na het uitvoeren van parachutages, in de mist verloren gevlogen, kon geen radiokontakt meer verkrijgen en kreeg motordefekt, waardoor de noodlanding zich opdrong. - De piloot was niet in het bezit van een identiteitsbewijs noch van enig boorddokument. Er was geen lading aan boord.

Atmosferische toestand :

Droog en helder weder - beperkte zichtbaarheid ingevolge intredende duisternis - zachte westenwind.

Getroffen maatregelen :

De Rijkswacht is ter plaats geweest en heeft de vaststellingen verricht, hetgeen het voorwerp heeft uitgemaakt van het proces-verbaal nr. 803/P dd. 28/10/72 van de Rijkswachtbrigade AVELGEM, gestuurd aan de Heer Procureur des Konings te KORTRIJK.

De diverse voorzien diensten werden ingelicht.

Het Parket van de Heer Procureur des Konings te KORTRIJK heeft niet ter plaatse afgestapt.

Een afvaardiging van de burgerlijke luchtvaartoverheid uit BRUSSEL is ter plaats afgestapt op 29 Okt 72, voor het uitvoeren van het Deskundig onderzoek.

Door voornoemde dienst werd bericht gegeven op 30/10/72 dat bedoeld vliegtuig door de eigenaar of verantwoordelijke dienst mocht weggehaald worden. Deze verantwoordelijke dienst, namelijk het "Centre Ecole Régional du Parachutage" gevestigd op het vliegveld te LILLE-BONDUES, werd hiervan ingelicht.

De Bde Comd
a.i.

SABBE
LOWM