

VERSLAG
VAN DIE RAAD VAN ONDERSOEK GELAS DEUR SY EDELE DIE MINISTER VAN
VERVOER OM ONDERSOEK IN TE STEL NA DIE OORSAAK VAN EN VERANT-
WOORDELIKHEID VIR 'N VliegTUIGONGELUK

NAAM VAN LUGVERVOERDER	- Sandveld Lugdiens
VLIEGTUIG: Tipe	- Cessna
Model	- TU 206C
Nasionaliteit	- Suid-Afrikaans
Registrasie	- ZS-FJH
PLEK VAN ONGELUK	- Ntimbankuluberg, 21 seemyl NNO van Margate, Natal.
DATUM	- 24 November 1969

1. ONDERSOEK

1.1 BESONDERHEDE VAN DIE VLUG.

- (a) Vlug No. - NVT
 Operasionele klassifikasie - Huurvlug
 Laaste vertrekpunt - Margate, Natal.
 Vertrektyd - Omstreeks 13.50 GMT op
 24 November 1969
 Voorgenome landingspunt - Virginialughawe, Natal.
- (b) Uit die getuienis het geblyk dat mnr. Slabbert, Verster en Malherbe (Noord Vrystaat) (Edms.) Bpk., mnr. F.J.J. Viljoen van Sandveld Lugdiens, Kroonstad, genader het om vir hulle 'n vliegtuig vir 'n week lank te kry. Met mnr. Viljoen as vlieënier het die vlug vroeg die oggend 24 November 1969 met drie passasiers van Kroonstad vertrek na Margate oor Bethlehem, waarnog twee passasiers opgelaa is en hulle sou om 8 vm. (lokale tyd) op Margate aankom. Ongunstige weer oor Natal het veroorsaak dat die vliegtuig 'n uur later op Margate geland het. Die vlieënier het geen radiokontak met lugverkeersleiding gemaak nie en ook geen vlugplan ingedien nie. Twee keer die middag, om ongeveer kwart voor drie en later weer ongeveer halfvier (lokale tyd), het mnr. Viljoen lugverkeersleiding op Louis Bothalughawe getelefoneer en na die weersomstandighede verneem. Beide kere is aan hom gesê dat 'n VFR-vlug na Kroonstad uit die kwessie was aangesien die binnelandse weersomstandighede uiters swak was, maar dat hy moontlik onder die wolke VFR langs die kus op na Durban kon vlieg. 'n Ooggetuie op die Margate-vliegveld het gesê dat die weer baie ongunstig was toe ZS-FJH opgestyg het. Hy het as volg getuig:

"At about 3.45 5 or 6 men arrived (at the aerodrome) and said they were going up the coast to Durban and then onto somewhere in the O.F.S. I was surprised when they taxied out as the clouds were covering the tops

of the trees and visibility was $\frac{1}{2}$ a mile or less with light drizzle. At about 3.50 p.m. they took off and disappeared as the nosewheel lifted off the ground. We heard them doing a left hand climbing turn and do a circuit until they passed overhead. They then set course in the direction of what I estimated to be Ladysmith."

Die vliegtuig het op Margate geen brandstof ingeneem nie.

'n Handelsvlieënier wat by die vertrek teenwoordig was, het oor die radio gehoor dat ZS-FJH op 1500 vt. in digte wolke was. Lugverkeersleiding op Louis Bothalughawe het ook deur middel van 'n S.A. Lugdiens Viscount verneem dat die vliegtuig op 1500 vt. was en na Virginia vliegveld sou gaan. Niks verder is van die vliegtuig gehoor nie.

Drie Bantoes wat aan die voet van die Ntimbankuluberg gewoon het, het die vliegtuig baie laag bokant die grond in die mis in die rigting van die berg sien vlieg. Nadat hulle 'n harde slag gehoor het, het hulle die vliegtuig nie meer gehoor nie.

- (c) Die koördinate van die berg is naastenby $32^{\circ} 32'S$, $30^{\circ} 15'E$ en die hoogte 2446 voet bo seespieël. Die ongeluk het ongeveer 15 myl van die kus af plaasgevind om ongeveer 1410 GMT.

1.2 BESERINGS

<u>Beserings</u>	<u>Bemanning</u>	<u>Passasiers</u>	<u>Andere</u>
<u>Dodelik</u>	1	5	0
<u>Nie-dodelik</u>	0	0	0
<u>Geen</u>	0	0	-

1.3 SKADE AAN VLIEGTUIG

Die vliegtuig is geheel en al vernietig deur botsing met die terrein.

1.4 ANDER SKADE

Daar was geen ander skade nie.

1.5 BESONDERHEDE AANGAANDE BEMANNING

Die vlieënier, Francois Johannes Jacob Viljoen, was 29 jaar oud. Sy privaattvlieënierslisensie No. 12250(P) wat goëndosseer was vir die Cessna 206 asook ander ligte tipes, was geldig vir die tydperk 21 Februarie 1969 tot 7 Februarie 1971. Hy was die houer van 'n nagvlieggraad maar het nie oor 'n instrumentvlieggraad beskik nie.

'n Vorm T.V. 2/44 "Aansoek om Uitbreiding van Vlieënierslisensie" gedateer 16 Augustus 1969 ten opsigte van die oorskakeling van mnr. Viljoen na die Cessna 206 tipe vliegtuig is geteken deur mnr. A.F. Dreyer, Vlieginstrukteur Graad II, wat nie by magte was om instruksie op die Cessna 206 te gee nie.

Mnr. Viljoen se logboek dui aan dat hy 565 vliegure gehad het waarvan 8 uur op die betrokke tipe was.

1.6 INLIGTING IN VERBAND MET DIE VLEIGTUIG

'n Deurlopende lugwaardigheidsertifikaat No. 5014 geëndosseer vir kategorieë a, c, d, e en f was op 4 September 1968 uitgereik. Die logboek dui aan dat die vliegtuig en motor 206 uur sedert nuut tot en met 28 Julie 1969 gevlieg het. 'n Jaarlikse inspeksie was op 15 Augustus 1969 gedoen. 'n Veiligheidsertifikaat wat op dié dag uitgereik is, was geldig tot 300 uur of tot 14 Augustus 1970 welke ookal eerste sou gebeur. Die geregistreerde eienaar van die vliegtuig was Mnr. Phililian Lugdienste, Roodebank, dist. Standerton, Tvl.

1.7 WEERSTOESTAND

Die weervoorspeller aan diens by die weerkantoor te Durban het onthou dat iemand navrae gedoen het i.v.m. weersomstandighede tussen Margate en Durban asook Margate - Kroonstad.

VFR was nie moontlik nie. Daar was swak sig, losbuie en lae wolke (400 vt.) tussen Margate en Durban.

Die roete oor die berge Margate - Kroonstad was toegetrek. Daar was lae wolke asook buie en motreen oor die berggebied.

1.8 NAVIGASIEHULPMIDDELS

Die vliegtuig was uitgerus met 'n magnetiese kompas asook VHF navigasie (VOR) en ADF radiohulpmiddels. 'n Kaart 3398 (Durban) was in die wrak. Radiobakens is geïnstalleer op Margate en Durban terwyl Durban ook oor 'n VOR beskik.

1.9 KOMMUNIKASIES

Die vliegtuig was uitgerus met VHF twee-rigting radio. Daar was geen bewys dat die vlieënier regstreeks in verbinding met Durban was nie.

1.10 VLUGDATAOPNEEMERS

Nie van toepassing nie.

1.11 WRAK

Die wrak was gevind in 'n dig bebosde gebied naby die top van 'n berg van gemiddelde hoogte 2400 vt. Dit was nie moontlik om die vliegrigting te bepaal nie.

Dit was duidelik dat die vliegtuig twee baie groot bome (ongeveer 150 vt. hoog) getref het en dat die vlerke daar en dan afgeruk is. Die vlerke het grotendeels in die hoë takke bly hang en dit was nie moontlik om hulle by te kom nie.

Dit het geblyk dat die stert ook afgeruk is nadat die vlerke afgebreek het. Hoofwiele het ook afgebreek.

Die romp het deur die takke gebreek, regs om gerol en was effens neus-af en onderstebo toe dit die hang van die berg getref het.

1.12 BRAND

Die vliegtuig het nie aan die brand geslaan nie.

1.13 ORLEWINGSASPEKTE

Lugverkeersleiding te Durban was bewus dat die vliegtuig van Margate vertrek het en het verwag dat die vlieënier radiokontak sou maak. Aangesien dit nie gebeur het nie, het hulle later vasgestel dat die vliegtuig nie op Margate was nie. 'n "Telefoonsoek" is dadelik op tou gesit. Ongeveer 5.30 nm. is 'n berig van 'n vliegtuigongeluk ontvang. Die Polisie te Margate, wat ook van die ongeluk verneem het, het dadelik na die toneel vertrek. 'n Helikopter is beskikbaar gestel wat vroeg die volgende dag met die soektog begin het. Die Polisie het die wrak in die berg gevind. Daar was geen oorlewendes. Dit wil voorkom dat die ongeluk nie van die oorlewende tipe was nie.

1.14 SPESIALE ONDERSOEK

Geen spesiale ondersoek was nodig geag nie.

2. ONTLEDING EN GEVOLGTREKKINGS

2.1 ONTLEDING

Die Raad is van mening dat die vlieënier, mnr. Viljoen, voor vertrek van Margate besluit het om na Durban te vlieg en daar brandstof aan boord te neem aangesien naasteby 56 gallon gedurende die vlug van Kroonstad oor Bethlehem na Margate verbruik sou gewees het en daar onvoldoende brandstof oor was om direk na Bethlehem terug te vlieg.

Dit wil voorkom dat die wolke in die omgewing van Margate só laag was dat die vlieënier nie in staat was om volgens sigvlieg-reëls onder die wolke te bly nie en 'n verkeerde rigting - d.w.s. direk Noord i.p.v. 050° gestuur het. Dit het hom heeltemal binne-lands laat vlieg terwyl hy vermoed het dat hy die kuslyn sou volg. Waarom hy geen gebruik gemaak het van die radiohulpmiddels tot sy beskikking kan alleen toegeskryf word aan 'n tekort aan opleiding en ondervinding want hy was nie die houer van 'n instrumentvlieg-graad nie.

2.2 GEVOLGTREKKINGS

Die Raad vind dat -

- (a) die vliegtuig behoorlik gesertifiseer en gelisensieer was en aanvaar dat dit nie oorlaai was nie en dat die swaartepunt binne die voorgeskrewe perke was;
- (b) die vliegtuig behoorlik onderhou was volgens voorgeskrewe regulasies en lugwaardig was;
- (c) voldoende brandstof vir die voorgenome vlug aan boord was;
- (d) daar geen brand of ander voorongelukse defek was nie;
- (e) die instrukteur wat mnr. Viljoen op die Cessna TU 206C laat kwalifiseer het nie by magte was om op hierdie tipe vliegtuig instruksie te gee nie;
- (f) die vlieënier het teen vergoeding op 'n nie-vasgestelde huurvlug in 'n enkelmotorige vliegtuig onder IMC opgestyg;
- (g) die vlieënier nie oor 'n handelsvlieënierslisensie of 'n instrumentvlieggraad beskik het nie; en
- (h) Sandveld Lugdiens nie onder die Wet op Lugdienste (Wet No. 51 van 1949) gelisensieerd was nie alhoewel die Maatskappy vir 'n jaar of meer huurvlugte onderneem het.

2.3 OORSAAK VAN DIE ONGELUK

Die vlieënier, mnr. F.J.J. Viljoen, het onder uiters ongunstige weersomstandighede van die Margatevliegveld opgestyg nie-teenstaande die feit dat hy nie in besit van 'n instrumentvlieg-graad was nie. In plaas van langs die kus op na Durban te vlieg (rigting 050° magneties) het hy Noord gestuur en teen die Ntim-bankuluberg gebots.

2.4 VERANTWOORDELIKHEID VIR DIE ONGELUK

Die Raad is van mening dat die vlieënier, mnr. F.J.J. Viljoen, vir die ongeluk verantwoordelik was.

2.5 KOMMENTAAR

Die Raad beskou die oortreding wat deur instrukteur A.F. Dreyer begaan is in 'n ernstige lig maar het egter van die Hoof, Vlugdienste, Afdeling Burgerlugvaart, mnr. J.J.S. Germishuys, verneem dat dissiplinêre stappe reeds in dié verband gencem is.

.....
R.H. Preller (Voorsitter)

.....
G.H. Marais (Lid)

.....
A.C. Williams (Lid)

6 Oktober 1970.