



**MINISTERE DES  
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN  
VERKEERSWEZEN**

Enquête sur l'accident survenu  
Un avion DC3 OO-AUQ  
de la Sabena  
le 18 décembre 1949  
à Aulnay-Sous-Bois (Fr)

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

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

## RAPPORT DE MISSION

de MM. DUCARME, J. Ingénieur Principal  
dirigeant le Service du Matériel Volant,  
et NOTTET, P. Conseiller  
à l'Administration de l'Aéronautique.

---

- Enquête sur l'accident survenu à  
l'avion Sabena OO-AUQ le 18 décembre 1949.-

Le présent rapport n'est qu'un compte-rendu des opérations effectuées au cours de la mission d'enquête technique menée en vue de déterminer les causes de l'accident survenu à l'avion OO-AUQ.

Un rapport sur l'accident lui-même sera établi dès que tous les éléments nécessaires auront été réunis.

L'avion effectuait le service régulier Bruxelles-Paris et aurait dû prendre le départ de Paris h 20 h.45. Cependant, ce départ n'eut lieu qu'environ 3/4 heure plus tard. La raison de ce retard est uniquement due au ralentissement des opérations d'exploitations (départs et atterrissages) par suite des conditions atmosphériques.

Les conditions météo au moment du départ étaient:  
plafond aux environs de 250 mètres; visibilité: 6.000 mètres.

Le départ s'effectua normalement: l'appareil prit contact par radio téléphonie (V.H.F.) avec la Tour de Contrôle, puis prit congé de celle-ci et entra en contact radio téléphonique avec le Contrôle Régional de Paris. Quelques minutes plus tard il s'écrasait sur le territoire de la villa d'Aulnay-sous-Bois, à 4 kms du point de départ.

On peut donc en conclure que les évènements qui ont provoqué la chute de l'avion ont eu un caractère soudain et même brutal.

Arrivés le lundi après-midi à Paris, l'obscurité rendit inutile une visite des lieux et nous prîmes contact avec Mr. BELLONTE, Chef de la Section d'Enquête et Sécurité et Mr. POULAIN du Service des Ports Aériens.

Ceux-ci nous firent un premier compte-rendu et nous exposèrent en même temps les difficultés auxquelles eux-mêmes s'étaient heurtés du fait de l'intervention de la Justice française (Parquet de Seine et Oise).

Le lendemain, nous nous rendîmes sur les lieux.

L'avion était tombé dans une propriété privée entourée de nombreux pavillons caractéristiques de la banlieue parisienne.

L'avant du fuselage s'était écrasé dans un ruisseau, la Morée, tandis que l'aile gauche atteignait de plein fouet le pignon d'un pavillon, provoquant son écoulement et restant encastrée sous les débris du toit et du mur.

L'aile droite se trouvait détachée et séparée de l'amas des débris principaux.

En plus de cela, les environs, dans un rayon de 80 mètres, étaient jonchés de débris de l'appareil. Nous avons même pu relever quelques fragments de corps humains.

Enfin certains murs étaient éclaboussés de projections de terre.

Pour pouvoir atteindre les corps et dégager en même temps les débris de l'appareil, il a été nécessaire de procéder à un détournement du ruisseau. Ce détournement fut effectué par une équipe de terrassiers sur réquisition des autorités françaises.

Par ailleurs, la recherche et l'enlèvement des corps furent faits par le Corps des Sapeurs-pompiers de la ville d'Aulnay-sous-Bois.

Il convient de citer ici le dévouement et la conscience avec lesquels ce travail pénible a été effectué.

Nous nous permettons d'attirer notamment l'attention de l'Autorité Supérieure sur l'attitude du Commandant Q., commandant les pompiers de Seine et Oise et du Capitaine V., commandant les pompiers d'Aulnay-sous-Bois qui se dépensèrent sans compter et surent entraîner leurs hommes au cours d'un travail qui s'étendit sans interruption de la nuit de dimanche à la soirée de mercredi.

Le fait d'avoir opéré dans le lit de la Morée, c'est-à-dire dans l'eau et la boue rendit de travail encore plus pénible.

Enfin, il convient de signaler que Monsieur HERBAULT, Maire d'Aulnay-sous-Bois, mit à la disposition des sauveteurs toutes ressources dont il disposait.

L'état des corps est extrêmement variable. Alors que certains sont quasi entiers, il ne reste, d'autres, que des éléments. Cependant, il a été possible d'identifier, sur place et pour chaque victime, une partie plus ou moins importante du corps, soit que vêtements aient contenu des pièces d'identité, soit que des signes distinctifs, comme un bracelet-montre ou un bijou, aient pu être relevés, ou même que la famille ait pu reconnaître le corps lui-même.

Pour toute sûreté d'ailleurs, le Gouvernement Français a décidé que les restes ainsi identifiés et les autres seraient conduits à l'Institut Médico-légal où deux professeurs relèveraient encore tout ce qu'il était possible d'ajouter aux éléments déjà reconnus.

Du point de vue de l'enquête technique elle-même, celle-ci eût dû être conduite par les services français. Cependant, ces derniers ne purent faire grand-chose, étant donné qu'ils étaient débordés par l'enquête sur l'accident des Açores encore en route.

Ils nous facilitèrent le travail et pratiquement nous laissèrent libres d'opérer.

Nous avons été amenés à prendre contact avec Mr. KORB, Ingénieur aux Usines Bréguet et désigné comme expert par le Parquet. Nous avons rencontré chez cet expert le plus large esprit de collaboration et une aide réelle dans l'examen des indices relevés au cours du déblaiement.

Notre départ de Paris eut lieu samedi matin. A ce moment, la situation était la suivante: tous les débris intéressants et pouvant être atteints avaient été examinés une première fois, enlevés et garés au Bourget. Un des moteurs avait pu être repéré, sans cependant qu'il y ait une certitude, à une profondeur de 3 mètres sous le niveau du sol dans l'espèce de marécage qui s'était créé. L'autre moteur, ainsi qu'un demi train d'atterrissage, un moyeu d'hélice et trois pales n'avaient encore pu être retrouvés.

Toutes ces pièces sont particulièrement importantes au point de vue des conclusions que l'on pourrait tirer de leur examen.

Aussi la Sabena a-t-elle donné les ordres voulus et fait entreprendre les travaux nécessaires pour pratiquer une fouille suivant les règles de l'art et atteindre coûte que coûte les éléments qui nous manquent.

Il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de donner des conclusions définitives, celles-ci ne pourront être établies qu'après l'examen des deux moteurs, des hélices et un réexamen des débris assemblés. Ce travail aura lieu vraisemblablement dans le courant du mois de janvier.

Cependant, dès à présent, nous sommes arrivés à établir les points suivants:

1. l'avion a pris feu en l'air,
2. La partie droite de la cellule a été l'objet d'une dislocation en l'air,
3. J. une explosion a eu lieu au sol, dans l'instant même de l'arrivée.

Nous ne voyons pas encore comment ces éléments se subordonnent l'un à l'autre, et la seule conclusion que nous puissions tirer est que l'accident est imputable à une cause d'ordre matériel.

Bruxelles, le 27.12.1949.

LES CHARGES DE MISSION:

J. DUCARME.  
Ingénieur principale

P. NOTTET  
Conseiller

3 mars

0.

DS/1224

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous accuser la réception de votre lettre du 25 de l'écoulé relative à l'accident survenu aux environs de Paris à un avion Douglas DC-3 de la Sabena.

Je regrette de ne pouvoir vous envoyer le rapport d'expertise, étant donné que celui-ci n'est pas encore terminé. Cependant, je puis vous faire part, dès à présent, des principales circonstances de cet accident, telles que l'on a pu les établir.

L'accident est arrivé à une altitude comprise entre 400 et 500 mètres, quelques minutes après le décollage de l'avion de l'aérodrome du Bourget, alors qu'il était encore en montée, mais déjà dans la configuration " en route ". L'accident a été extrêmement brutal, et l'avion est arrivé au sol à grande vitesse et sous un angle de piqué très prononcé. (presque 80° ).

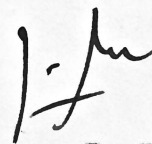
Une rupture de la cellule s'est produite avant de toucher le sol mais probablement dans les dernières phases de la chute. Par ailleurs, les experts avaient tout d'abord pensé qu'un incendie avait pu se déclarer en vol, cependant, il semble bien que cette hypothèse doive être écartée.

L'enquête est toujours en cours, et je ne manquerai pas de vous faire part des enseignements que nous pourrions encore en tirer.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de mes sentiments très distingués.

Pour le Directeur d'Administration,  
L'INGENIEUR PRINCIPAL:

GEEN EINDVERSLAG TERUGGEVONDEN!



J. DUCARME.

# Het Volk

REDACTIE — BEHEER — PUBLICITEIT : FORELSTRAAT, 22, GENT

Telefoon : 557.01 (4 lijnen). — Bij voorkeur voor nieuwsberichten : 557.07 en voor sport : 557.06. — Postrekening : 324.87

59e Jaargang Nummer 353  
Dinsdag 20 December '49  
H. PHILOGONUS

OCHTENDBLAD — Prijs : 1,25 frank  
Abonnementsprijs : 110 fr. per kwartaal

Editie :

\* \* \* \* \*

## Sabenavliegtuig neergestort na start van Parijse vlieghaven

### ALLE INZITTENDEN GEDOOD

#### Vier passagiers en vier bemanningsleden

De Sabena deelt mede dat een harer vliegtuigen, de « D.C.-3 » van de dienst Parijs—Brussel, zondagavond te Aulnay-sous-Bois een paar ogenblikken na half tien, toen het uit Le Bourget was vertrokken, verongelukt is.

De vier passagiers en de vier leden van de bemanning zijn in het ongeval omgekomen.

#### NEERGESTORT

Ooggetuigen te Aulnay-sous-Bois, een paar honderd meter van het vliegveld, zagen, dat het vliegtuig eerst een groene en daarna een rode raket afvuurde. Dit sein betekent: « Wij verkeren in gevaar ». Vervolgens stortte het neer achter een kerk, ontplofte en vloog in brand.

De brandweer had een uur nodig om het vuur te blussen.

De vier passagiers waren: een Amerikaan, een Egyptenaar en twee Belgen, nl. Emile Nuyens, 46 jaar, gevolmachtigde, Antwerpen en René Nihoul, 40 jaar, ingenieur, Elseine, lid van de Belgische EOES afvaardiging en directeur van het Belgisch-Luxemburgs staalcentrum.

De bemanning bestond uit: eerste piloot Van den Bossche,

tweede piloot Didon, radiotelegrafist Ladam en de stewardess mej. Van Leliendael.

#### VERTRAGING

De politie op het vliegveld deelde mee, dat het vliegtuig door het drukke luchtverkeer, vertraging had ondervonden bij het binnenkomen. Het moest een uur boven het veld blijven cirkelen voor het kon landen. Om tien voor negen moest

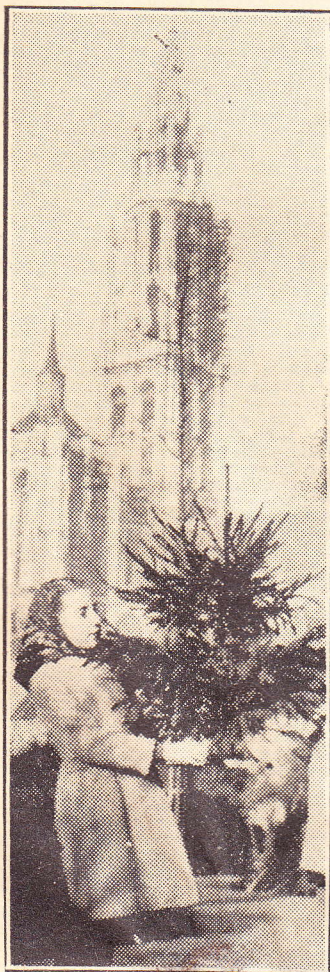
het de terugtocht aanvaarden, maar het vertrok met 48 minuten vertraging.

Hoewel het de hele dag had geregend, was de weersgesteldheid bij het vertrek gunstig.

Een tweede ooggetuige verklaarde aan A.P.: « Ik zag het toestel klimmen, en daarna snelheid verliezen. Ongeveer 20 m. boven de grond vloog de rechtermotor in brand. Het scheerde over een huis en vloog toen met een harde slag tegen een ander huis.

Een der vleugels brak af, en kwam ongeveer 30 m. verder in een tuin terecht.

(Zie vervolg bladz. 3)



De Groenplaats te Antwerpen beantwoordt op dit ogenblik aan haar benaming. Ze is her-schapen in een bos van dennie-boompjes die met het oog op het naderend Kerstfeest veel liefhebbers vinden. Act

# Sabenavliegtuig neergestort na start van Parijse vlieghaven

(Vervolg van 1e blz.)

Het vliegtuig heeft in zijn val een hoek van het huis volledig vernield en het eichtaap dat er woonde, is door het ongeval volledig van streek. Men heeft enkele papieren teruggevonden nabij het deel van het wrak, dat men vermoedt de stuurhut te zijn, maar dat men onmogelijk kan herkennen daar het volledig is vernield.

Het toestel drong diep in de kleemaarde, waaronder waarschijnlijk nog de lijken van de andere slachtoffers bedolven liggen.

Het grootste gedeelte van de romp stortte in de Morée, een klein riviertje, waarin de riolen van de stad uitmonden.

## REEDS 5 LIJKEN GEBORGEN

Gistermiddag waren reeds 5 van de 8 slachtoffers geborgen. Slechts één kon worden geïdentificeerd, nl. de hofmeesteres.

Daar naast twee der andere lichamen, een logboek is gevonden, vermoedt men dat het hier leden van de bemanning betreft.

## MOEILIJKE OPRUIMING

De Dakota is neergestort in een bosje, waardoor het werk van de brandweer die, uitgerust met pieken en houwelen poogt het vliegtuig vrij te maken, gehinderd wordt. Specialisten snijden met een steekvlam het verborgen geraamte stuk, terwijl rioolwerkers de bedledning van de beek afzoeken.

De substituut van de procureur uit Pontoise, de plaatselijke rechter van instructie, evenals het hoofd van de commissie voor de officiële onderzoekingen zijn ter plaatse.

In het gemeentehuis van Aulnay is een rouwkapel ingericht.

De vertegenwoordiger van de Sabena te Parijs de h. Volckaert, heeft zich gisteren naar de plaats van de ramp begeven.

## BEMANNING OPEGELEID BIJ BELGISCHE R.A.F.

De bemanning van het vliegtuig bestond uit elementen, die in de Belgische sectie van de R.A.F. opgeleid werden.

Gezagvoerder Chrétien Van den Bosch, 40 jaar oud was luitenant-vlieger bij het 349e squadron, na in 1942 uit het bezette België te zijn gevlucht. In Januari 1947 trad hij in dienst van de Sabena. Hij telde 2450 vlieguren en was gedecoreerd met het oorlogskruis en het kruis der ondersnapt.

De eerste officier, Marc Diodont, was nauwelijks 18 jaar toen de oorlog uitbrak. Hij werd wegens zijn vaderlandse activiteit aangehouden. Hij slaagde er in in 1942 te ontvluchten en Groot Brittannië te bereiken, na een verblijf te Miranda. In Groot Brittannië nam hij dienst bij de R.A.F. waar hij het spoedig tot flight sergeant bracht. Sedert drie jaar was hij werkzaam bij de Sabena en telde meer dan 3.200 vlieguren.

Hij vloog 46 keer de oceaan over. Bovendien het kruis der ondersnapt en de medaille der oorlogsvrijwilligers, is hij drager van de «Defence Medal» en de «War Medal».

De radio-telegrafist Paul Ladam, 24 jaar, kwam zijn brevet bij de R.A.F. In 1946 kwam hij in dienst bij de Sabena. Hij telde 3.050 vlieguren.

Met mej. Yvonne Van Leliëndal verliet de Sabena een harer beste hofmeesteressen. Zij kwam bij de Sabena in dienst in 1947 en gaf weldra blijken van grote toewijding. Zij was hoofd Hofmeesteres en telde 2.675 vlieguren. Zij vergezelde de prins Regent bij zijn reis naar de Verenigde Staten in April 1948. Zij

vloog 26 maal op Kongo en 12 maal op New York.

## BELGISCHE DESKUNDIGEN NAAR PARIJS

Het Belgisch ministerie van Verkeerswezen heeft gisteren medegedeeld:

Het bestuur van de luchtvaart heeft de hh. Ducarne, eerst aanwezig ingenieur en hoofd van de dienst van het vliegmaterieel en Nottet, adviseur bij de dienst voor de luchtvaart, gelast deel te nemen aan het onderzoek naar de oorzaken van de ramp, welke zich Zondagavond met een Sabena-toestel van de lijn Brussel-Parijs heeft voorgedaan. De hh. Ducarne en Nottet zijn Maandagochtend uit Brussel naar Aulnay-sous Bois vertrokken.

## ZEVEN LIJKEN GEBORGEN VAN A.F.P. Maandagavond:

Na lange en moeilijke opsporingen in de Moree-beek te Aulnay-sous-Bois, waar Zondagavond het DC-3 toestel te pletter is gevallen, is de reddingsploeg er Maandagnamiddag in geslaagd zeven lijken uit het wrak van het toestel te voorschijn te halen. Er blijft thans nog een slachtoffer in het toestel.