



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN**

RAPPORT D'ENQUÊTE RELATIVE A
L'ACCIDENT SURVENU A
L'AVION AVRO ANSON
IMMATRICULE G-AIXW
A MONS LE 26/04/1950

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

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

RAPPORT D'ACCIDENT n° M 3/50.

Avion: G - AIXW Avro Anson.
Propriétaire: Transair Limited, London.
Pilote: C.C. - blessé.
Radio: C.A. - blessé.
Lieu de L'accident: Mons
Date et heure: 26-4-1950, vers 10.30 h. Z.

- 1) Notification: Le 26-4-1950 à 11.30 h. Z par. l'ATC.
Rendu sur place le même jour vers 13.30 h. Z.
- 2) Renseignements sur:
 - a) Cellule: (les documents de bord confisqués par la P.J. de Mons ne nous ont pas été envoyés malgré ma demande).
 - b) Moteurs: (id.)
 - c) Chargement: néant
 - d) Pilote: licence de transport public valable jusqu'au 18-5-1950.
Habilité nr avions Avro XIX . Consul - Proctor Variant.
 - e) Circonstances atmosphériques
couvert - averses de pluie et de neige.
- 3) Constatations matérielles:

L'avion après avoir raclé le sol, train rentré, flaps sortis pendant 100 m. environ, s'est enfoncé dans l'annexe d'une habitation sise Impasse Ste Barbe à Mons.

Toutes les parties de l'avion comprises en avant du bord d'attaque des ailes ont pénétré à l'intérieur de l'annexe qui s'est effondrée. Ces parties sont détruites.

Le reste de l'avion est légèrement endommagé.

Manette: en position mixture riche.
Indicateurs de flaps down.
Contacts: on.

L'avion a touché le sol dans une prairie en franchissant la haie de clôture.

Le premier point de contact de la roue de queue est à proximité de la haie.

9 m. plus loin se situent les points de contact des roues.

A 69 m. du premier point de contact de la roue de queue, l'avion a rebondi sur un petit accident de terrain, ce qui lui a permis de franchir un ruisseau appelé le Trouillon, large de 5 m. et profond de 3m.

L'avion gît à environ 10 m. au-delà du ruisseau.

4) Circonstances de l'accident

L'avion a décollé de Bruxelles National à 9.57 h. Z, à destination de Paris.

Le plan de vol IFR prévoit une altitude de 4000 pieds.

D'après le service météo, l'équipage ne s'est pas présenté à ce service avant le départ pour prendre connaissance des prévisions de route.

Par VHF -

A 10.02 h. Z l'avion signale qu'il a atteint l'altitude de 4000 pieds et vole en VFR au-dessus des nuages.

A 10.09 h. Z l'avion demande l'autorisation de monter à 6000 pieds, ce qui lui est accordé.

A 10.12 h. Z l'avion signale qu'il est à 6000 pieds au-dessus des nuages.

Par télégraphie -

A 10 h. 16 l'avion demande un relèvement.

Réponse: 213. L'avion n'accuse pas réception.

A 10 h. 17: ONB répète 213 plusieurs fois, sans obtenir accusé de réception.

A 10 h. 18 et à la 10 h. 22 l'avion demande un relèvement qui est toujours de 213 mais n'en accuse pas réception.

A 10 h. 24 l'avion signale: givrage des deux (probablement moteurs) je descends en panne.

A 10 h. 27 il répète 3 fois panne.

A 10 h. 28 il demande un relèvement qui est de 214 - 215 - 216.

ONB n'obtient jamais d'accusé de réception de ses messages, cependant l'avion transmet pour relèvements à 10 h. 16 et à 10 h. 28 suite à l'invitation de ONB.

5) Déclaration du pilote

Après avoir atteint l'altitude de 4000 pieds prévue au plan de vol et volant dans les nuages, j'ai demandé et obtenu l'autorisation de voler à 6000 pieds.

Après quelques minutes de vol en ciel clair, nous avons pénétré à nouveau dans les nuages où un givrage intense s'est produit. Les fenêtres se couvraient de glace, les moteurs ont perdu leur puissance.

J'ai fait demi-tour et continué la descente forcée.

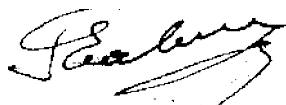
J'ai vu la terre à une altitude d'environ 200 à 300 pieds et me suis posé dans une prairie»

Je n'ai pas perdu le contrôle de l'appareil.

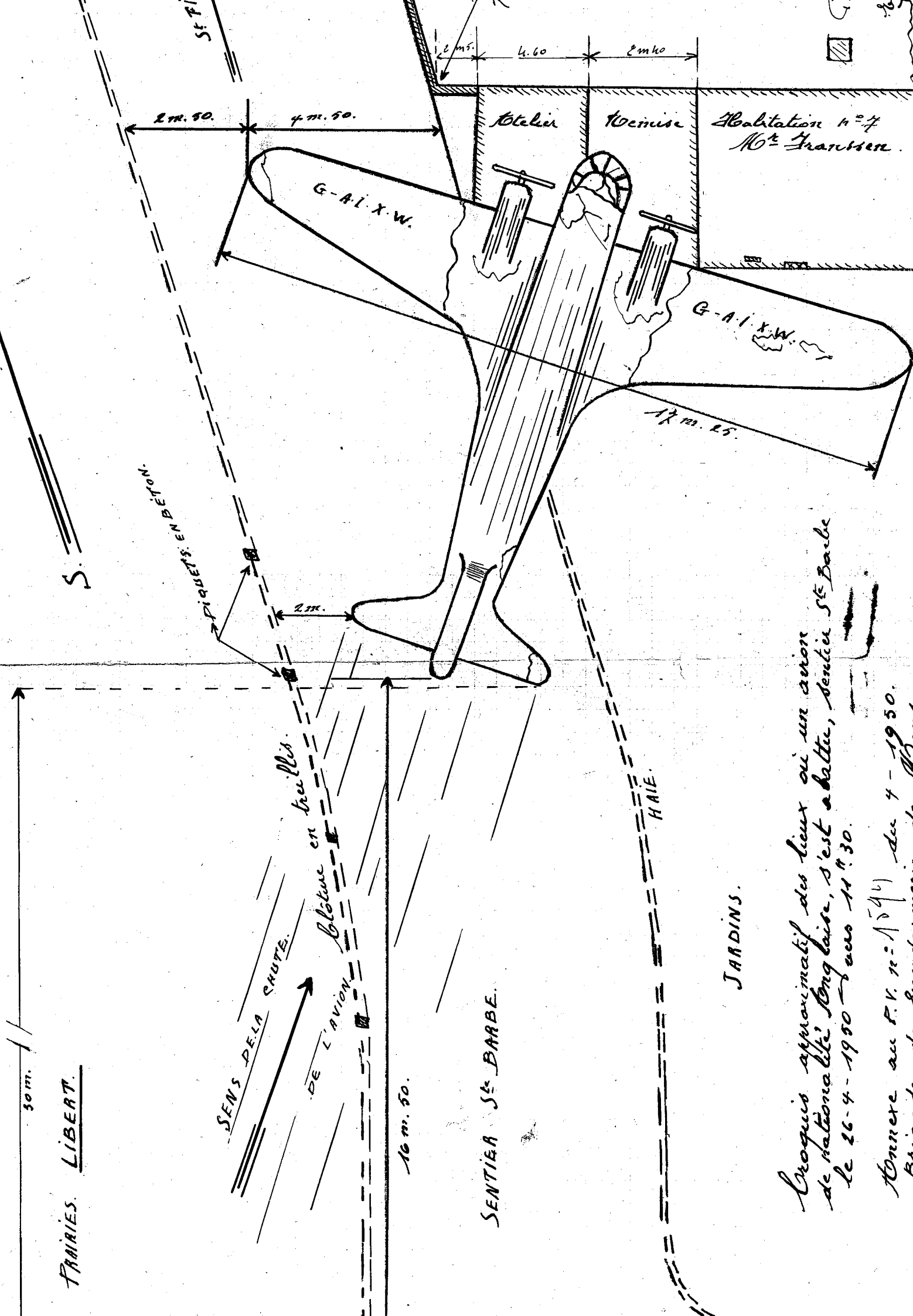
6) Conclusion

L'accident est dû à une panne de moteurs par suite du vol dans une atmosphère fortement givrante.

Le chef de section,



F. TABURIAU



Croquis approximatif des lieux où un avion de nationalité Anglaise, s'est abattu, Sentier S^e Barbe le 26-4-1950 vers 14^h 30.

Annexe au P.V. n° 1541 du 4-1950.

JARDINS.

SENTIER S^e BARBE.

PRAIRIES LIBERT.

30m.

SENS DE LA ROUTE.

DE L'AVION.

Clôture en treillis.

HAIE.

16m.50.

Piquets en béton.

2m.50.

4m.50.

Kichen

Wc

Habitation n°7
10^e Transsen.

4.60

2m

G-A.I.X.W.

G-A.I.X.W.

17m.25.

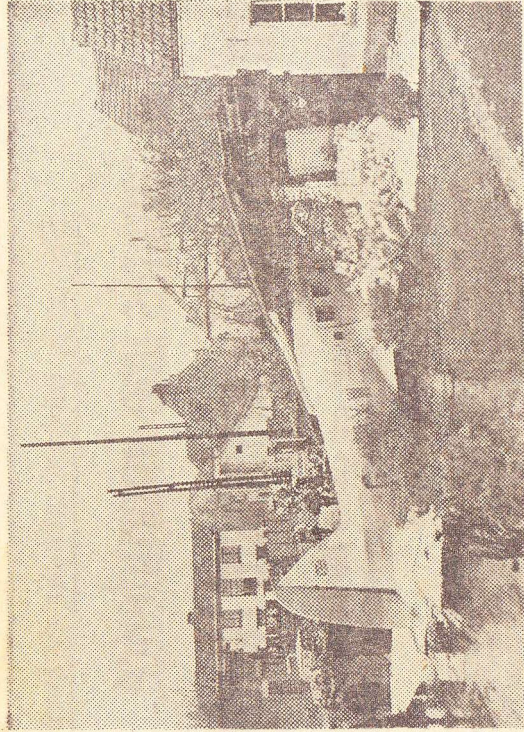
2m.

1.2m.

SE FI

VENDREDI 28 AVRIL 1950 - - - -

LA CHUTE DE L'AVION POSTAL LONDRES - PARIS



L'avion s'est littéralement embouti dans le hangar.

P1/19135

7 OCT 1950

Monsieur l'Attaché Civil de l'Air
auprès de l'Ambassade Britannique,
24, Avenue Gabriel,
PARIS VIII.

Monsieur l'Attaché de l'Air,

Comme suite à votre lettre du 18 septembre 1950, j'ai l'honneur de vous donner ci-après la signification de certaines abréviations utilisées pour les communications entre l'avion G-AIXW et le contrôle régional de Bruxelles, telles qu'elles figurent au rapport d'enquête qui vous a été transmis:

- 10.17 Z GXW de ONB
hw = Comment me recevez-vous?
QTE 213
XXXX fs s/r = répété quatre fois sans réponse.
- 10.18 Z ONB de GXW
QTE? = l'avion demande un QTE
r/QTE 213 = GXW de ONB réponse QTE 213
XXX fs s/r = répété trois fois sans réponse.
- 10.22 Z ONB de GXW
QTE? = l'avion demande un QTE
r/QTE at 17 QTE 213 (GXW de ONB)
réponse QTE à 10.17 Z était QTE 213
XX fs s/r = répété deux fois sans réponse.
- 10.26 Z GXW de ONB
hw = Comment me recevez-vous?
XXX fs = répété trois fois.
- 10.30 Z GXW de ONB
hw = Comment me recevez-vous?
XXX fs s/r = répété trois fois sans réponse.
- 10.35 Z GXW de ONB
hw = Comment me recevez-vous?
XXX fs s/r = répété trois fois sans réponse.

Veuillez agréer, Monsieur l'Attaché de l'Air, l'assurance de ma considération très distinguée.

R LE DIRECTEUR D'ADMINISTRATION,

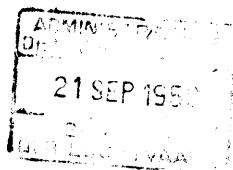
Tel. No. :
ANJOU 27.10 (6 Lines)

4
OFFICE OF THE CIVIL AIR ATTACHÉ,
BRITISH EMBASSY,
24, AVENUE GABRIEL,
PARIS, VIII.

BA. 48/50/2063

18th September, 1950

Monsieur E. Crabbe,
Ministère des Communications,
Administration de l'Aéronautique,
53 Boulevard du Régent,
Bruxelles.



Monsieur le Directeur,

J'ai été prié par le Accidents Investigations Branch du Ministry of Civil Aviation de vous remercier pour le rapport sur l'accident au Anson G-AIXW survenu à Mons le 26 Avril 1950.

Quelques difficultés sont survenues en faisant la traduction de l'extrait du livre de bord de contrôle de Bruxelles, en ce qui concerne la fréquence de 333 kcs. Les groupes de code "Q" ont été décodés mais le Department n'a pas pu interpreter certains autres groupes de lettres en code. Pour cette raison je vous donne ci-dessous les extraits en question, et je vous serais très reconnaissant si vous pouviez les clarifier:

1017 z GXW de ONB hw qte 213 xxxx fs s/r
1018 z ONB de GXW qte? r/qte 213 xxx fs s/r
1022 z ONB de GXW qte? r/qte at 17 qte 213 xx fs s/r

1026 z GXW de ONB hw xxx fs

1030 z GXW de ONB hw xxx fs s/r

1035 z GXW de ONB hw xxx fs s/r

.../...

Veillez agréer, Monsieur le Directeur,
l'assurance de ma haute considération.



Attaché de l'Air Civil
Adjoint.