



**MINISTERE DES  
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN  
VERKEERSWEZEN**

Rapport relative à l'accident  
avec l'avion ANSON 652 A -  
immatriculé G-ALFD  
le 17 février 1952 à  
Steenokkerzeel

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

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

17 MAR 1952

Rapport d'accident N° P 1/52  
-----

1) Renseignements sur l'accident.

- a) lieu: Steenockerzeel, Wambeekstraat, à 100 m. au nord du point de l'axe d'approche se trouvant à 1130 m du touchdown;
- b) le 17-2-1952 à 5h.06 G M T
- c) type du vol : I F R
- d) but du vol : avion affecté à un service effectuant régulièrement le transport de journaux entre CROYDON et MELSBROEK.  
Il n'y avait pas de passager à bord.
- e) date et heure où les enquêteurs ont été avisés de l'accident : 17.2.1952 à 5h.45.
- f) date et heure de l'arrivée des enquêteurs, sur place : 8h.

2) Résumé de l'accident :

Accident ayant entraîné la destruction totale de l'avion mais n'ayant occasionné que des blessures légères aux membres d'équipage. L'accident est survenu en vol, au cours de l'approche finale, et est le résultat d'une collision avec un poteau télégraphique et des maisons.

3) Renseignements sur l'aéronef:

- a) marque d'immatriculation : G - A L F D.
- b) type de l'aéronef : Anson 652 A - Série 1  
N° de série du constructeur: E G 689
- c) type des moteurs : 2 Cheetah IX
- d) certificat d'immatriculation : N° R.2699/3
- e) certificat de navigabilité : N° A.2699
- é) date de l'expiration : 8.1.1953
- h) nom et adresse du propriétaire : TRANSAIR Ltd. CROYDON-AIRPORT

4) Renseignements sur l'équipage :

- a) renseignements professionnels:

./...

NOM du membre de l'équipage	Fonction	Age	Licences et qualifications		Heures de vol sur aéronef du même type.			
			Type	N°	Total	1er pilote	2d pilote	
	Pilote	29 ans	pilote professionnel avec qualification pour le vol aux instruments avions terrestres ANSON I	35024	30-6-52	1574 h.	4 h.45	45 h.15

Remarque 1 : Doit porter des lunettes lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

Remarque 2 : A subi une épreuve pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments le 26-1-1952

Remarque 3 : est titulaire du restricted flight radiotelephonic operator N° 2434, délivrée le 22-1-1952.

radio	radio télégraphiste de 1ère cl	2048	22.4.52	2644	
-------	--------------------------------	------	---------	------	--

- b) adresse du pilote : LONDON S.E.9.
- c) curriculum vitae du pilote :
- comme pilote : 1574 heures de vol
  - comme second pilote : 334 heures de vol
  - sur avion ANSON :
  - comme pilote : 4h.45 ( deux vols, y compris celui du 17.2.1952
  - comme 2d pilote : 18h.1/2 de jour
  - 26h.3/4 de nuit
  - Vol aux instruments : 100 h. environ.
- d) blessures légères

6) Conditions atmosphériques :

a) au moment de l'accident :

visibilité : 500 m  
plafond: 4/8 à 150 m  
vent: 260 ° - 5 noeuds  
Q F E 1019.7 millibars

Il est à noter que les conditions météorologiques se sont détruites rapidement, comme en témoignent les renseignements suivants:

à 4 heures : visibilité : 1100 m.  
nuages: 2/8 à 150 m., 4/8 à 300m.  
8/8 à 2.500 m.

à 4h.30 : visibilité : 800 m.  
nuages : 4/8 à 150 m. 6/8 à 300 m.

c) Conditions atmosphériques sur la route : 3h.45 COXYDE:

visibilité : 1200 m.  
nuages: 8/8 à 2.500 m.

7) Aides à la navigation :

a) aides utilisables :

S B A  
V H F / D F  
BEACONS et Radio-range  
I L S  
M F / D F

b) aides installées à bord :

V H F  
S B A  
M F  
H F  
radio-compass manuel.

c) Aides utilisées et leur efficacité

Radio-Range

V H F / D F

S B A

Radio-compas manuel

Radar

Observations de l'enquêteur:

d) Le Radar ( G C A ) n'était pas en service.

Un contrôleur de service à l'approche étant qualifié pour diriger des approches au Radar, à néanmoins accordé cette assistance à la demande du pilote, qui paraissait d'ailleurs éprouver des difficultés à effectuer une approche S B A.

Le pilote a déclaré qu'il lui a été notifié à la Compagnie, que le S B A de Bruxelles était inversé par rapport au système classique. Le pilote supposait donc, qu'en approche finale, qu'il entendrait les points à droite et les barres à gauche. Ceci est ~~incorrect~~, le S B A de Bruxelles étant classique.

8) Matériel de lutte contre l'incendie.

a) Y-a-t-il eu incendie ? NON

9) Témoins : NEANT

10) Autres déclarations - voir en annexe l'échange des communications radio.

11) Examen de l'épave:

a) emplacement de l'épave ( voir au I a, ci-dessus )

b) position des débris ( voir plan et photos ci-annexés ).

12) Installations au sol:

Piste 25 en service

Le balisage, qui comprend des feux à haute intensité sur la piste ( système Bartow ) et un éclairage d'approche ( système Calvert ) était en parfait état.

Fonctionnement du balisage :

de 3h.52 à 4 h. 40	: Bartow intensité	3/5
	Calvert "	2/4
de 4 h.40 à 4 h.55	: Bartow intensité	5/5
	Calvert "	4/4
de 4 h.55 à 5 h.	: Bartow "	3/5
	Calvert "	4/4
de 5h. à 5 h .25	: Bartow "	5/5
	Calvert "	4/4

13) Télécommunications :

15) Reconstitution du vol, jusqu'au moment de l'accident :

L'avion, parti de Croydon à 2h.31 G.M.T. ( en retard de 1 h.31 sur le plan de vol ) a pris contact avec le contrôle régional à 3 h 25 et a signalé sa position à Coxyde à 3h.26. Il a obtenu l'autorisation de poursuivre le vol à 2.000 pieds sur un Q N H de 1021.5

A 3 h.32, l'avion a obtenu un Q T E d'Ostende de 218 °.

A signalé sa position à Gand à 3 h.51, en donnant E T A Bruxelles 4 h. 04.

A 3 h.56, autorisation lui a été donnée de contacter la Tour de Bruxelles. Le contact s'est établi 5/5, sur la fréquence de 119,7 M C / S , les communications n'étant pas satisfaisantes sur 118,1 M C / S.

Les conditions d'atterrissage, à ce moment, étaient :

Visibilité : 1100 m.

Plafond : 4/8 à 300 m.

Piste 25

Vent : 290 ° 6 noeuds

Ces conditions météorologiques étaient supérieures aux minima fixés par la Compagnie, lesquelles sont : visibilité : 800 yards  
plafond : 200 pieds.

Il fut notifié à l'avion de se reporter à 2.000 pieds, au-dessus du Radio-phare O N B.

A 4 h.09, l'avion signale son passage à O N B et reçoit ordre de se reporter à 2.000 pieds au B R .

Le temps de vol, depuis Gand, ainsi que les relèvements goniométriques obtenus par la suite, montrent qu'au moment du soi-disant passage de O N B, l'avion devait se trouver à 33 Km. au sud de l'aérodrome.

Croyant effectivement l'avion aux environs de ONB, le contrôle lui demande quelques instants plus tard s'il est passé au-dessus de l'innermarker du SBA, en route vers le B.R.

N'ayant pas obtenu de réponse satisfaisante, le contrôle vérifie la position au moyen des gonios.

A 4h17, le QTE de l'avion est de 180° par rapport à chacun des VHF/DF des pistes 25 et 30 alors que le pilote se signale à ce moment au cône de silence du Radio-Range. Il se trouve en réalité à environ 20 km. au SW de celui-ci.

Réalisant son erreur, le pilote change de cap et se dirige vers le Nord.

Après avoir reçu différentes indications quant à sa position, l'avion annonce qu'il a rejoint le faisceau du SBA au Radio-Range.

A ce moment, il lui est communiqué que la visibilité est de 800 m. et la base des nuages à 500 pieds.

A 4h31, autorisation lui est donnée de descendre à 1000 pieds.

8 minutes 30' après, et sur demande du contrôle, l'avion signale qu'il est en descente et qu'il traverse le bras SE du Range en approche sur le SBA.

Le contrôle vérifie cette approche au moyen des gonios. Les relèvements montrent que l'avion ne tient pas le faisceau du SBA et se trouve nettement au Nord de celui-ci, en décrivant un virage complet vers la droite.

A l'issue de ce virage, le pilote réalisant la difficulté qu'il éprouve à suivre le SBA demande l'assistance du radar.

Elle lui est accordée sans garantie de succès, car l'installation n'est pas normalement en service à cette heure.

L'avion se présente trop haut sur le runway et doit remettre les gaz. Une approche normale au radar est entamée à ce moment.

Dans la position "base leg" on communique à l'avion les conditions météorologiques : visibilité: 500 m.

plafond : 4/8 à 150 m.

Cette approche se déroule régulièrement jusqu'à 3 km<sup>1</sup>/<sub>2</sub> du touch down. A partir de ce moment, l'avion se trouve en-dessous du glide path et il lui est signalé, à différentes reprises, de maintenir son altitude.

A partir de 2 km., l'avion se laisse dériver vers la droite et ne semble plus obéir aux instructions du GCA qui se voit forcé de donner des corrections de plus en plus fortes vers la gauche. Finalement, l'ordre est donné à l'avion de remettre les gaz s'il ne voit pas la piste.

Entretemps, le pilote ayant vu des feux à sa gauche, s'est dirigé vers ceux-ci en réduisant légèrement les gaz. Il s'agissait en réalité de feux d'approche (Calvert), l'avion se trouvant à ce moment à environ 1200 m. du touch down et à 850 m. de l'entrée de la piste ( voir déclaration du pilote ci-annexée).

Se trouvant brusquement devant un obstacle, il remit la pleine puissance aux moteurs.

L'avion heurte de l'aile droite un poteau téléphonique ( voir I du schéma ci-annexé). Cet impact se situe au bord d'attaque en face de l'extrémité intérieure de l'aileron droit. L'aile est sectionnée à cet endroit. L'avion est dévié de sa direction. La portance de l'aile gauche incline l'avion vers la droite. La roue droite laboure la toiture de l'immeuble portant le n°43. L'empennage horizontal droit est arraché et retrouvé dans le grenier de cet immeuble.

L'avion sème des débris le long de sa trajectoire. Il effectue un demi-tour autour de son axe de lacet et est finalement plaqué contre l'arrête du toit de l'immeuble portant le N° 37.

Le fuselage se brise et la partie avant de l'avion pénètre verticalement dans un garage annexé.

Au moment où l'avion a été plaqué contre l'arrête du toit, le moteur droit, par inertie, a continué sa trajectoire pour finalement tomber dans le chemin figurant au croquis (repère 8). Les altimètres étaient correctement réglés.

#### 16) Causes:

L'analyse du vol depuis le moment où l'avion s'est signalé à ONB, montre que le pilote n'a pas évolué avec la précision requise. Ses manoeuvres d'approche ont duré environ une heure, l'avion étant seul dans le circuit. Cette imprécision dans les évolutions en PSV combinée avec le fait qu'il connaissait mal les abords de l'aérodrome (sur lequel il venait pour la première fois en qualité de commandant de bord), le mettait dans une situation difficile pour réussir un atterrissage dans les mauvaises conditions météorologiques du moment.

Il est à noter que la visibilité n'était que de 500 m. alors que la Compagnie n'autorise pas ses pilotes à atterrir dans des conditions de visibilité inférieure à 800 yards.

Toutefois, à 4h.57, quand la visibilité de 500 m. fut communiquée au pilote, il ne lui restait plus que 1 H.11 d'essence, ce qui était insuffisant pour rallier un aérodrome de diversion.

Le pilote ne s'est jamais informé des conditions météorologiques existant sur les aérodromes de diversion mentionnés au plan de vol, pas plus qu'il ne s'est informé des prévisions locales.

C'est ainsi que d'après les visibilités qui lui furent communiquées :

1100 m. : à 3 h.56

800 m. : à 4 h.30

il pouvait déduire que le temps se détériorait.

A 4h.30, il lui restait suffisamment d'essence pour prendre la décision de rallier Amsterdam par exemple, où les conditions à 4h50 étaient:

visibilité : 40 Km.

plafond : 1200 m.

En résumé, l'accident peut être attribué aux causes suivantes:

- 1°) le manque de prévoyance, qui a mis le pilote dans l'obligation d'atterrir dans des conditions météorologiques inférieures à celles pour lesquelles il était autorisé, et cela, sur un aérodrome qu'il connaissait mal;
- 2°) l'imprécision des manoeuvres du pilote en vol aux instruments;
  - a) a occasionné une perte de temps l'empêchant, finalement, de rallier un aérodrome de diversion.
  - b) l'a amené, en finale, en un point d'où il ne lui était plus possible de réaliser l'atterrissage en se guidant sur les feux d'approche.
- 3°) la connaissance imparfaite de l'aérodrome, de la part du pilote, a amené celui-ci à confondre feux d'approche et feux de piste.

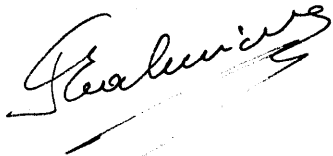
#### 17) R E C O M M A N D A T I O N S.-

Rappeler aux commandants de bord que:

Lorsque les conditions météorologiques à l'aérodrome de destination sont susceptibles de se détériorer, ils doivent s'informer des prévisions

locales, de façon à pouvoir prendre, en temps voulu, la décision de rallier un aérodrome de diversion.

LE CHEF DE SECTION



F. TABURIAUX.

LE DIRECTEUR D'ADMINISTRATION,



P. NOTTET.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

Administration de l'Aéronautique

7 MAR 1952

HEURES GMT

FREQUENCE 119.7  
le 17-2-1952

---

3h56

Brussels Tower this is G -ALFD  
over Ghent at 0351 ETA Brussels 0404

G-ALFD report ONB - 2000'  
QNH 1021.5  
runway 25 visibility 1100 m.  
cloud base 4/8 at 300 m.  
wind 290° 6 Knots

-

Roger George Fox Dog

---

4h09

Brussels Tower this is G - ALFD  
over ONB 2000'

-

Roger report over BR 2000'

-

Roger George Fox Dog

---

4h12'40"

Fox Dog Brussels  
Fox Dog go ahead  
Have you passed over innermarker outbound to BR  
Fox Dog roger out

---

4h13'20"

(3 fois) Fox Dog will you transmit for 5 seconds  
(3 fois) Fox Dog Brussels how do you read over.

Brussels Fox Dog 5  
Tank you very much  
What is your heading now?  
Fox Dog 066  
Continue on 066  
Fox Dog Roger

---

4h16'

Fox Dog Brussels transmit again for QDM  
your QDM 007  
Roger 007 Fox Dog

---

4h17'10"

Fox dog Brussels transmit again.

Fox Dog 1 2 3 4 5 4 3 2 1

Roger thank you. Are you reporting to the range

I am coming over the Range now.

Fox Dog Brussels for information I have a QTE I80 on  
the VHF/DF from runway 25 and 18D on the VHF/DF  
runway 30

Fox Dog thank you out

Fox Dog Brussels will you give a call for check bearing

1 2 3 4 5 4 3 2 1

Roger QDM for runway 25 - 001

4h20'

Fox Dog Brussels what is your altitude and heading? 2000'  
heading 005.

Roger and your QDM is 005

4h22'

Fox Dog transmit again

1 2 3 4 5 4 3 2 1

Roger QDM 005

What is your endurance?

one moment

4h23'30"

Brussels Fox Dog, present endurance 1h45.

Roger QDM 355 now.

Roger 359.

no 355.

Roger 355.

4h24'40"

G - FD I can see you 8 kms SSE of the field over.

Fox Dog Roger out

On which radio facilities are you going to land?

Fox Dog SBA

4h27'

Fox Dog you are now 4 kms East of the field

Roger

4h30'10"

Fox Dog have you picked-up SBA?

affirmative we are on SBA over the Range

Call me inbound over.

say again

Roger Dog call me inbound present visibility about 800 m.  
cloud base 500'

Fox Dog Roger thank you.

4h31'30"

Fox Dog Brussels you are clear to descend to 1000'  
 Check QFE 1019.7 ( 2 fois)  
 Fox Dog Roger

4h40"

Fox Dog Brussels  
 Go ahead  
 What is your position and altitude?  
 We are descending and just crossing the South-East leg  
 of the Range coming on the SBA.  
 Roger call me over the outer-marker.  
 You are number 1 to land  
 Fox Dog Roger

Fox Dog outer-marker.  
 Call me on final.  
 Transmit for bearing  
 1 2 3 4 5 4 3 2 1  
 QDM 235 you are too much to the right  
 Roger

What is your heading?  
 heading 330  
 Will you please say again  
 30 now

Transmit for check bearing.  
 1 2 3 4 5 4 3 2 1

QDM 210  
 Roger 210  
 Transmit again  
 220 now  
 Roger 220 now.  
 Transmit again over  
 1 2 3 4 5 4 3 2 1  
 240

Roger 240  
 What is your present altitude  
 500'

Can you see the ground?  
 Fox Dog negative.  
 Fox Dog you are 7 km out.  
 Fox Dog Roger.  
 Brussels may we request QGA?  
 Without guarantee of success.  
 Roger.

What is your heading -  
 240

Turn right 10° heading 250  
 250 now

4 km from touchdown  
 Turn left left on 240  
 Roger 240

3½ km from touchdown  
 3 km from touchdown  
 Roger

Turn right 2° heading 242  
 Roger 242

You are Too high

2 km from touchdown  
 Turn left left 2° heading 240  
 Roger 240  
 1½ km from touchdown  
 Turn left left 2 more degrees heading 238  
 You should see the runway now.  
 You are left of the runway  
     on final  
 You are over the runway on the centre line.  
 Fox Dog Roger.  
 Sorry we are overshooting now  
 OK Are you trying another GCA?  
 Turn left left on heading 090  
 Climb to 1500' and advise  
 Fox Dog Roger

4h50'

Brussels Fox Dog 1500' heading 090  
 Check your gyro on 090  
 Roger

4h51'

Fox Dog Brussels transmit for check bearing  
     1 2 3 4 5 4 3 2 1  
 Thank you

4h53'10"

Fox Dog turn left heading 070 over  
 Roger 070

4h54'40"

Fox Dog Brussels perform cockpit check for landing and  
     reduce to circuit speed over.  
 Fox Dog Roger

4h55'40"

(2 fois) Fox Dog Brussels transmit for check bearing  
 Fox Dog 1 2 3 4 5 4 3 2 1  
 Turn left left heading 360  
 Roger 360

4h57'

Fox Dog transmit again for check bearing.  
     1 2 3 4 5 4 3 2 1  
 Is your heading 360 now?  
     affirmative.  
 You are now on base leg.  
     visibility 500 m now  
     cloud base 4/8 at 150 m.  
 Fox Dog Roger  
 If you loose radio contact on final climb to 1500' on  
     last heading received and contact Brussels tower on  
     118.1  
 Fox Dog Roger

Fox Dog Brussels, the brake-off height on this approach is  
 165 feet read back over.  
 Fox Dog Roger 165 meters  
 165 feet  
 165 feet over  
 That's correct 165 feet over  
 Fox Dog Roger  
 Fox Dog you may descend to 1000' on QFE 1019.7 and turn  
 left left heading 290 over  
 Fox Dog Roger

5h00'30"

290 now  
 Roger you are turning on final 12 km from touchdown, over.  
 Fox Dog Roger

5h1'40"

Fox Dog Brussels turn left left heading 240  
 Roger 240  
 Fox Dog turn right 3° heading 243  
 Roger 243.  
 Fox Dog Brussels director, remain on this frequency for  
 Brussels talk-down.  
 Director out.  
 Fox Dog this is Brussels talk-down continue on 243,  
 maintain your altitude,  
 how do you hear me?  
 Fox Dog 5.  
 Roger, from now on do not acknowledge further instructions.  
 Check your wheels down and locked.  
 8½ km from touchdown heading 243  
 8 km heading 243 maintain your altitude.  
 Turn right 2° heading 245.  
 245 is your heading now.  
 7½ km from touchdown on heading 245.  
 7 km from touchdown, check your wheels and flaps.  
 Begin your descent now at a rate of 500' per minute  
 heading 245,  
 on the glide-path,  
 turn right 2° heading 247  
 247 is your heading now.  
 6½ km from touchdown heading 247 on the glide path.  
 6 km from touchdown heading 247.  
 steady on the glide-path.  
 heading 247.  
 Turn right 2° heading 249 on the glide path.  
 249 is your heading.  
 5 km from touchdown.  
 Turn left left 2° heading 247  
 247 is your heading  
 on the glide path.  
 4½ km from touchdown.  
 Remember brake-off height 165 feet  
 Turn left left 2° heading 245  
 4 km from touchdown on the glide-path  
 heading 245

$3\frac{1}{2}$  km from touchdown heading 245  
 You are going below the glide-path 20 feet too low.  
 Turn left left 2° heading 243  
 3 km from touchdown heading 243  
     continue on 243  
 20 feet too low  
 Turn right 2° heading 245  
 245 is your heading  
 $2\frac{1}{2}$  km from touchdown  
 maintain your altitude.  
 maintain your altitude.  
 245 is your heading  
 Approaching 2 km from T D, maintain your altitude.  
 Turn left left 3° heading 242  
     242 is your heading  
 2 km from touchdown heading 242  
 Turn left left 3° heading 239  
 239 is your heading  
 20' too low  
 Adjust your rate of descent.  
 Turn left left 5° heading 234  
 234 is your heading now  
 $1\frac{1}{2}$  km from touchdown.  
 Turn left left 3° heading 231  
 231 is your heading.  
 1 km from touchdown, you are right of the centre line  
     heading 234.  
 234 is your heading.  
 You should see the runway now.  
 Pull up if you don't see the runway.  
 You should see the runway now Fox Dog.

5h06'

---

1923,  
, LONDON S.E.9

Licence 35024, valid till June 30, 1952  
Company TRANSAIR, Croydon.-

I made an initial approach using GCA but I was too high on approaching runway. So I took overshoot action and commenced another GCA approach and let down. At a certain distance from the runway, I was told by GCA talk down that I was 20 feet too low and later to maintain my height which at that moment was 200 feet.

I maintained this until the approach lights appeared. I was given correction to port which I carried out and was given a further correction to port.

What appeared to be the runway lights were observed to port of the aircraft. I made a turn in this direction and throttling back slightly at the same time.

The next thing I saw was a silhouette of an obstacle. I opened the throttle full but the aircraft struck the obstacle almost immediately.

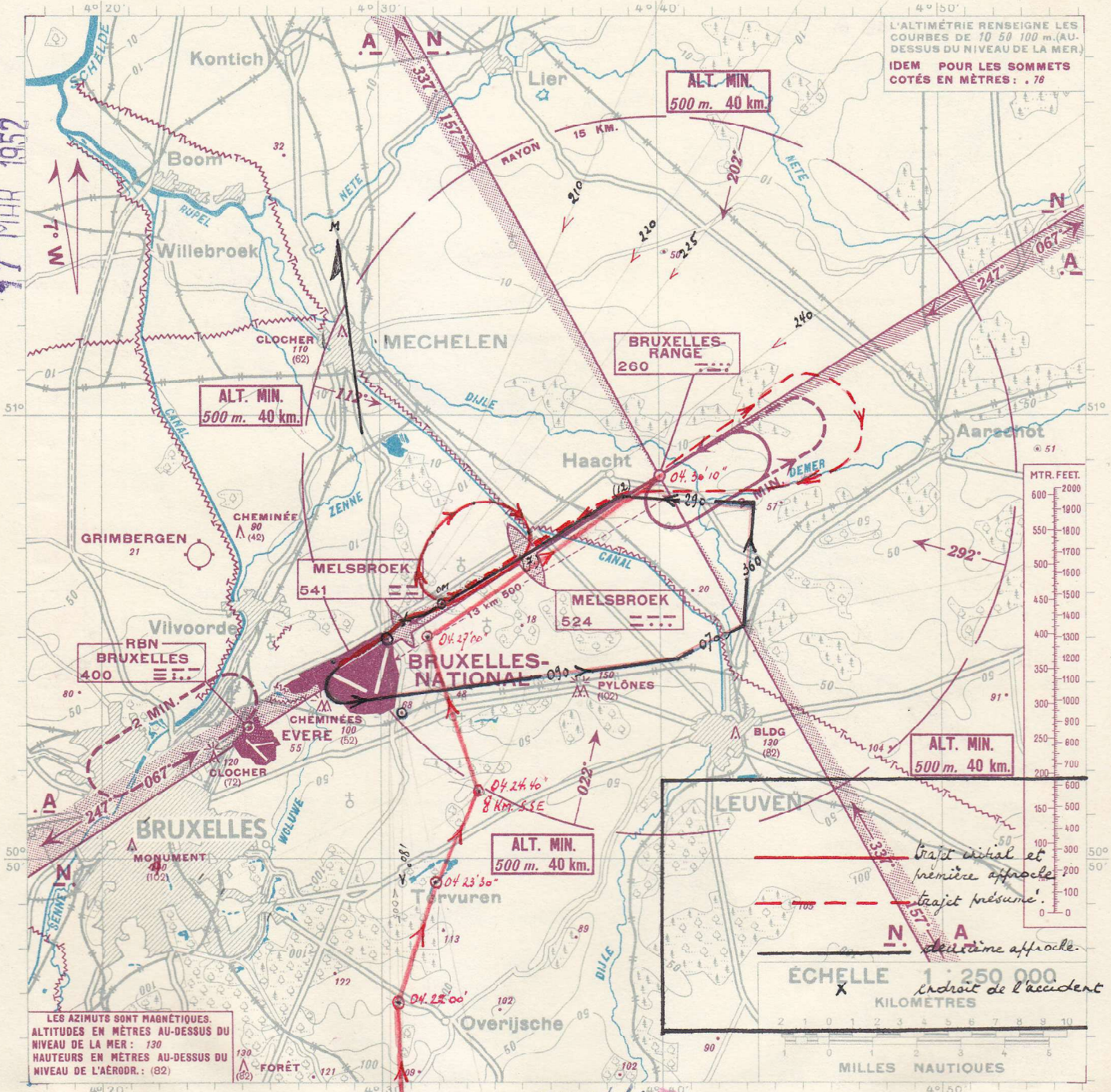
The aircraft crashed. The radio-operator and myself extricated ourselves.

The instructions given by talkdown during approach appeared to be in keeping a safe descent.

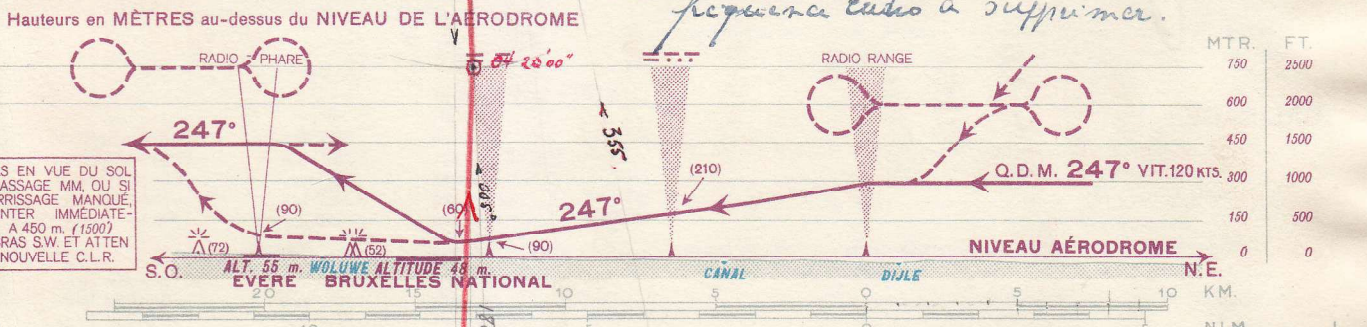
Brussels, 17 January 1952

---

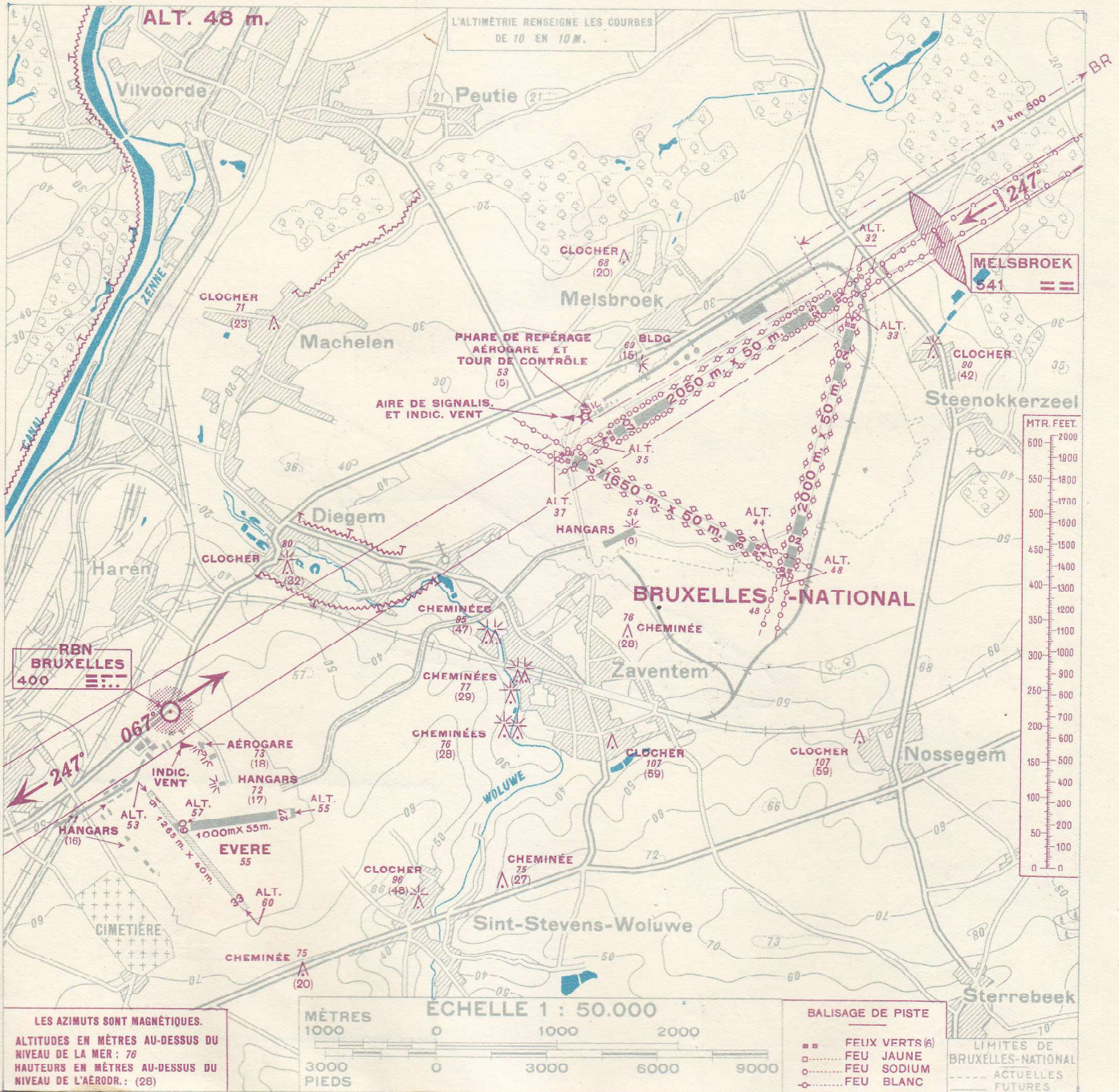
17 MAR 1952



PROFIL DE LA PROCÉDURE DE L'APPROCHE AUX INSTRUMENTS



PLAFOND ET VISIBILITÉ MINIMA		TEMPS ENTRE R. R. ET AÉRODROME DIST.: 13,5 KM (7 NLM)				
		150 KMH	185 KMH	220 KMH	250 KMH	300 KMH
BRUXELLES NATIONAL	400	80 KTS	100 KTS	120 KTS	140 KTS	160 KTS
ENVOIS JOUR - 200 m / NUIT - 300 m	JOUR - 200 / NUIT - 300	5 MIN. 26 SEC.	4 MIN. 25 SEC.	3 MIN. 42 SEC.	3 MIN. 15 SEC.	2 MIN. 43 SEC.



**FACILITES**

DOUANE - CHANGE - AEROGARE - RESTAURATION - LOGEMENT -  
HANGAR POUR QUADRI-MOTEURS - ESSENCE - HUILE - REPARATIONS -  
ARRANGEMENTS AVEC LES CIES LOCALES.

**BALISAGE**

**Phare de repérage:** Blanc - 10 tours/minute  
**Couloirs d'approche:** Entonnoirs de 10 feux sodium  
Piste 25 (5 à gauche, 5 à droite)  
1. Haute intensité: Feux axiaux blancs et 5 transversales  
au sodium à 150-300-470-790 et 940 m.  
2. Basse intensité: Feux axiaux au sodium et une transver-  
sale au sodium à 300 m.

**Entrée de piste:** Feux de seuil: verts  
Piste 25: seuil IFR 120 m en arrière  
début de piste.

**Pistes:** Feux blancs  
Pistes 07 et 25: 650 derniers mètres feux jaunes

**Voies de circulation:** feux bleus - panneaux jaunes

**REMARQUES:** Circulation interdite hors pistes et voies.  
L'indicateur de pente de l'ILS a été déplacé et se trouve  
à 380 m en arrière du début de piste 25 et 120 m au S de  
l'axe de celle-ci.

**AIDES RADIOELECTRIQUES**

Contrôle d'approche	Trans. Kcs	Recept. Kcs	Ind.
VHF/RT	119.700	119.700	"Bruxell
HF/RT	3270	3270	Approche
HF/WT	3298,5	3298,5	ONA (secours)
<b>Contrôle d'aérodrome</b>			
VHF/RT	118.100	118.100	"Bruxelles
HF/RT	3270	3270	Tour"
RNG	254		BR
RBn	393		ONB
LO	293		OB
LI	308		MM
MDF	349	348	ONM
VDF	118.100	118.100	"Bruxelles
	119.700	119.700	Homer"
ILS	BR:110.3 Mcs - GP:335 Mcs - OM - MM - IM:75 Mcs		
SBA	333.3 Mcs - OM - IM:38 Mcs		

TELEPHONE: 12.88.05 (5 lignes)



poteau téléphonique



maison neuve n°43 sinistré



ensemble aile gauche et partie AR. du fuselage  
(maison n°37)



photo prise dans la direction opposée à la trajectoire parcourue par l'avion. A l'avant plan sur le sol le moteur droit avec son hélice, à gauche la partie AR de l'avion et les empennages sur le toit du n° 37 et à droite la toiture recouverte d'une bâche de la 1<sup>er</sup> maison (n°43).



Queue du fuselage sur la toiture du n°37



Ensemble des débris dans la cour du n°37. A l'avant plan, à gauche, réservoir à essence trouvé dans un corridor entre les maisons n° 43 et 41.



Aile droite dans la cour du n° 41 toiture endommagée.



aile droite dans la cour du n°41



débris de l'avion et  
dégâts au pignon  
du n°37 (sommets)



débris de l'avion  
dans la cour du n°  
37 (bas de la  
photo précédente)



aile droite dans la cour du n° 41



roue trouvée dans le sentier  
entre les n°39 et 37.



avion reposant sur le toit  
du garage du n° 37 (café)



moteur droit avec son hélice