



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN**

**RAPPORT D'ENQUETE
RELATIVE A L'ACCIDENT
DE L'AVION OO-AGR
SURVENU A ORAN
LE 26 JANVIER 1937**

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

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

CONFIDENTIEL

ENQUETE

relative à l'avion "00-AGR" accidenté
à ORAN le 26 janvier 1937

Commission d'enquête:

MM. Crabbe
Lt-Cl Foidart
Florinne

3 annexes

ENQUETE

relative à l'avion "00-AGR" accidenté
à ORAN le 26 janvier 1937

BUT DE LA MISSION.

Conformément à la résolution n° 3 de la 16e
Conférence Aéronautique Internationale, M. le
Ministre des Transports pria

- M. CRABBE, Directeur du Service de la Navigation
Aérienne à l'Administration de l'Aéronautique;
- M. le Lt Colonel Aviateur FOIDART, Ingénieur
d'aéronautique, dirigeant les Etablissements de
l'Aéronautique Militaire;
- M. FLORINNE, Ingénieur d'aéronautique dirigeant ad-
interim le Service Technique de l'Administration
de l'Aéronautique;

d'assister à l'enquête faite par les Autorités
compétentes françaises concernant l'accident
survenu le 26 janvier dernier à l'avion type
SAVOYA MARCHETTI S.73 immatriculé "00-AGR" et de
rechercher par tous moyens les causes de cet
accident.

Les ordres de mission parvinrent aux intéressés dans
le courant de la matinée du 27 janvier.

EXÉCUTION DE LA MISSION.

a.- Relation des évènements précédant l'arrivée
sur les lieux de l'accident;

CONFIDENTIEL

1°) Le 27 janvier vers 11 heures du matin, un télégramme fut adressé à M. COUHE, directeur de l'aéronautique civile française à l'effet d'obtenir que toutes mesures soient prises en vue de faciliter les travaux de la délégation belge.

2°) La mission quitta Bruxelles par le Pullman de 16 heures, arrivée à Paris à 19.25h, Prévoyant un retard dans le voyage, du fait que la mission n'avait pu trouver place dans le rapide de nuit du service Paris-Marseille, un télégramme fut lancé au Commandant de l'aérodrome de la Senia (Oran) insistant pour que le matériel accidenté soit maintenu sur place.

3°) Quittant Paris le 28 janvier grâce à l'emploi des moyens de locomotion les plus rapides (express - avion - auto) le retard prévu fut rattrapé et la mission parvint à Oran le 29 janvier vers 20 heures précédant ainsi de 12 heures environ, les représentants de la SABENA et de la SABCA (MM. ORTA, PLERACKERS et SERVAIS) partis de Bruxelles le 27 janvier vers midi.

Dès son arrivée, la mission eut l'occasion d'entendre une relation générale de l'accident faite par M. l'Ingénieur GERARD du Ministère de l'Air - qui avait effectué les premiers constats - ainsi que de M. POULIN, pilote et chef d'exploitation de la Régie AIR-AFRIQUE, assurant en collaboration avec SABENA, conformément aux dispositions de la convention Franco-Belge du 23 mai 1930, les services aériens vers le Congo. Quelques photos relatives l'accident lui furent remises.

D'accord avec le délégué officiel du Ministère de l'Air, la mission décida d'effectuer ses recherches en dehors de tout contact avec les représentants de la SABENA et de la SABCA et de n'avoir recours aux intéressés qu'en vue de recueillir les renseignements pouvant aider à infirmer ou confirmer certaines hypothèses ou constatations, lesquelles resteraient secrètes,

b.- Constatations

Le SAMEDI 30 JANVIER à 8 HEURES, la Commission belge s'est réunie avec les experts français: M. POURCHER, Directeur du service civil algérien du Ministère de l'Air et M. GERARD, Ingénieur attaché au même service,

Après nous avoir confirmé la relation de l'accident, M. POURCHER nous a déclaré qu'il lui apparaissait qu'il s'agissait uniquement d'un accident de matériel et qu'en conséquence l'enquête serait longue et difficile.

Après cette courte conversation, nous nous sommes rendus ensemble à l'aérodrome de la SEDIA où le Commandant de l'aéroport M. FOGUES nous a remis des documents, à savoir.

- la copie de son rapport d'enquête avec les déclarations des témoins,
- le carnet de route,
- le certificat de navigabilité,
- le certificat d'immatriculation,
- les manifestes de chargement,
- la liste nominale des passagers.
- La liste des radios reçus de OO-AGR à Oran au cours de sa dernière étape nous fut communiquée,

CONFIDENTIEL

A 10, heures, nous nous sommes rendus à la levée des corps à VALMY et vers 11 heures 45, nous nous mettions en route vers les lieux de l'accident avec des outils pris à l'aérodrome ou nous recueillîmes quelques informations confirmant le rapport de M. FOGUES.

Nous nous pressâmes pour pouvoir travailler à l'aise avant l'arrivée sur les lieux de l'accident des délégués de la SABCA et de la SABENA. Pendant quatre heures environ, nous rames seuls avec M. l'Ingénieur GERARD au milieu des débris de l'avion.

Ceux-ci étaient gardés par quelques arabes. Le fort vent de la nuit précédente avait déplacé certaines pièces dont la terminaison du fuselage; l'aspect général des lieux montrait un fort piétinement; enfin nous pouvions nous rendre compte que l'enlèvement des corps et leur mise en bière avaient nécessité assez bien de déplacement des débris et spécialement ceux de la cabine de laquelle d'ailleurs il ne restait que de menus morceaux.

Guidés par M. l'Ingénieur GERARD, nous avons pu nous rendre compte qu'il était plausible que l'avion ait touché le sol alors qu'il était le ventre en l'air, le fuselage incliné d'à peu près 25° à 30° sur l'horizontale.

La disposition générale des débris au moment de l'accident est relatée dans le rapport de M. FOGUES. Lors de notre arrivée, la cabine n'existait plus; les moteurs, la terminaison du fuselage ainsi que le plancher de ce dernier avaient été déplacés - ce qui a rendu d'autant plus difficile la possibilité des conclusions que nous aurions pu tirer au vu de la disposition initiale des débris.

Nous y avons ajouté les constatations suivantes:

- Beaucoup de tubes formant la structure du fuselage étaient rompus à la lisière du métal d'apport des soudures;
- L'aileron gauche était à sa place normale et constituait la seule partie entière de l'aile gauche complètement pulvérisée par le choc au sol;

CONFIDENTIEL

- Les trois moteurs avaient été relevés à la grue et certains tubes de leur support avaient été sciés sur les ordres de l'officier mécanicien de l'aviation militaire à la Sénia, en vue de L'enlèvement des corps,
- L'aileron droit était à sa place, attaché à l'aile ainsi que le volet d'intrados lequel était abaissé d'environ 2 cm.
- Les gouvernes de queue étaient à leur place; tenant au fuselage, le plan de profondeur réglable légèrement porteur.
- Le plan fixe et le gouvernail de direction rabattus à gauche, sans porter de trace de choc avec le sol.
- Les gouvernes de queue ne portaient pas trace d'enroulement d'antenne;
- L'entièreté des commandes n'a pu être retrouvée; nous avons prélevé et rapporté pour examen deux "guignols" brisés de renvoi des gouvernes de queue. Nous avons également découpé plusieurs tubes pour en étudier les cassures au niveau des soudures.
- L'indicateur de P S V Badin nous a été remis; il marque vitesse 320 km, et virage à gauche à fond.

De la suite des questions posées à M. GERARD, il est à retenir que:

- a) Les passagers furent retrouvés répartis sur la longueur de la cabine et les membres de l'équipage à leur place, ce qui écarte l'hypothèse d'un déplacement accidentel important du centre de gravité.
- b) Aucun morceau de l'avion n'était retrouvé au 30 janvier aux abords du lieu de l'accident, ce qui écarte l'hypothèse d'une dislocation partielle en vol.
- c) Il restait environ 200 litres d'essence dans le réservoir principal de l'aile droite, Il semble donc qu'une panne résultant du manque de combustible n'est pas à retenir.

CONFIDENTIEL

Les Ingénieurs SERVAIS et FLERACKERS de la SABCA et de la SABENA étant ensuite arrivés sur les lieux, nous avons obtenu d'eux certains renseignements complémentaires résultant de leur parfaite connaissance de l'avion, à savoir:

- 1°) que l'indicateur de position des volets d'intrados correspondait à ce que nous avons constaté sur l'aile droite (début d'abaissement);
- 2°) que l'indicateur de position du plan de profondeur réglable correspondait aux constatations de M. GERARD;
- 3°) que les thermomètres d'huile marquaient 110° pour le moteur central et 140° pour celui de droite;
- 4°) que la tuyauterie maîtresse, rigide, d'amenée d'essence était rompue.

Les membres de la Commission beige se sont réunis le soir pour résumer leurs constatations, Certains renseignements faisant défaut, il fut décidé de rejoindre lundi matin les Ingénieurs français qui avaient quitté ORAN samedi soir tout en se tenant à notre disposition. Nous désirions voir confirmer que les deux pilotes étaient bien à leur poste; que le chef pilote avait été trouvé avec un morceau d'ananas en main, connaître en outre la position relative exacte du fuselage lors de l'arrivée des premiers témoins. Nous désirions connaître également quelle était la répartition des bagages dans les soutes; avoir copie des communications radio émises depuis le matin et enfin examiner certaines épreuves des premières photos prises sur les lieux.

Tout fut obtenu sauf, d'une part, les photos que nous n'avons pu qu'examiner rapidement et que M. GERARD a promis de nous envoyer, et d'autre part, la copie des communications échangées avec ORAN dont nous avons eu connaissance et qui sera également demandée à. M. GERARD. Les pilotes étaient chacun à leur poste; C. avait bien en main un morceau d'ananas; les bagages (140 kg environ) se trouvaient dans la soute avant.

CONFIDENTIEL

Enfin, il fut accédé à notre demande de faire examiner les trois moteurs afin d'éliminer tout doute de ce côté. Cette visite se fera à ALGER, les frais de transport étant à charge de l'aéronautique belge.

CONCLUSIONS. -

De l'ensemble des renseignements reçus et recueillis et sous réserve des résultats d'études ultérieures, il résulte que les différentes hypothèses soulevées peuvent être rejetées ou retenues comme suit:

- a) Les conditions météorologiques ne sont pas en cause;
- b) Les radios émis par l'avion attestent que l'équipage ne prévoyait en rien un accident possible;
- c) Le pilote n'a eu aucun motif apparent devant l'amener à mettre l'avion en perte de vitesse, D'autre part, la position de l'avion au sol n'est pas celle qui correspond à une chute en vrille ordinaire;
- d) Une défaillance physique subite du pilote ne semble pas devoir être retenue. Son dernier examen médical date du 29.12.36. Une autopsie immédiate aurait peut-être pu éclaircir ce point,
- e) Jusqu'à plus ample information, il n'y a pas eu panne de moteur. De toute façon cette panne ne peut seule provoquer un tel accident. Par ailleurs la généralité des témoins sont d'accord pour déclarer que le bruit des moteurs n'a cessé qu'au moment du contact avec le sol;
- f) La charge totale ne dépassait pas celle spécifiée au certificat de navigabilité. L'influence de sa répartition est encore à examiner;

g) Déformation de la cellule.

1. ailes. Cette hypothèse semble devoir être écartée. Cette aile a subi les essais statiques en Italie. Sa construction est simple. Si une telle aile se déformait fortement en vol, son recouvrement devrait céder et dans ce cas des morceaux de contreplaqué se seraient détachés avant ou pendant la chute.
2. gouvernes. Elles étaient toutes en place, mais les commandes n'ont pu être identifiées complètement. L'hypothèse qu'elles aient été défailtantes ne peut être rejetée. L'examen serait à continuer.
3. fuselage. Hypothèse que semblent admettre les Autorités Françaises. Elle nous paraît également possible.

MESURES PRECONISEES A PRENDRE IMMEDIATEMENT:

- a) Faire de suite un essai statique d'un fuselage (mesure déjà suggérée à Alger à M. Cornelius);
- b) Faire vérifier plans et calculs de l'avion en commençant par ceux des commandes;
- c) Vérifier les épures de centrage, les prescriptions existant pour l'arrimage des bagages et les mesures de contrôle assurant que la répartition des charges est toujours conforme à celle prescrite;
- d) Prendre des mesures pour que le personnel de vérification et d'entretien des avions soit suffisant au Congo et aux escales (en nombre et en qualité);
- e) Etudier la question du nombre maximum d'heures de pilotage qu'il est prudent de ne pas dépasser pour ne pas atteindre la limite de fatigue dangereuse et prévoir l'usage de "pilote automatique";

- f) Obliger les pilotes à être attachés en vol par un harnais analogue aux ceintures de looping du type militaire pour éviter tout affaissement sur les commandes en cas de malaise;
- g) S'assurer que toutes les mesures de sécurité raisonnables sont prises pour la traversée de la Méditerranée;
- h) Installer à bord des avions de transport des instruments enregistreurs permettant de mieux connaître les conditions et particularités de chaque voyage: altimètre, indicateur de vitesse, compte tour, accélérographe.

NOTA:

Etant donné l'impossibilité de recueillir tous les éléments d'appréciation désirables dans un délai très court, le présent rapport préliminaire comporte nécessairement des lacunes, plusieurs hypothèses ont été envisagées dont la solution ne peut se trouver qu'au bout de recherches assez longues.

Si la Commission y est autorisée, elle poursuivra ses recherches en interrogeant les dirigeants, pilotes et mécaniciens des firmes intéressées. Elle suivra les essais statiques du fuselage, examinera certaines parties des SAVOYA en service et les documents établis par le personnel navigant au cours des voyages, lesquels lui paraissent utiles pour poursuivre la recherche d'une plus grande sécurité, enfin elle s'efforcera par tous moyens de vérifier l'exactitude des renseignements recueillis.

Elle signale qu'elle s'est trouvée dans des conditions de travail difficiles faute de documents techniques suffisants. On pourrait partiellement remédier à cet état de choses en créant un organisme permanent,

CONFIDENTIEL

indépendant et travaillant en collaboration avec les services existants, cet organisme aurait pour but général la recherche de la sécurité; comme but particulier les enquêtes administratives d'accidents.

La commission a pris acte de la déclaration suivante de M. FLORINNE:

"Je tiens à faire remarquer que mon service ne peut être mis en cause du fait de la documentation insuffisante dont question in ci-dessus. Cette situation anormale résulte du fait que la surveillance de la construction des SAVOYA SABCA n'a pas été faite dans des conditions régulières".

Etant donné les pouvoirs plus étendus/dévolus à la Commission créée récemment par M. le Ministre des Transports (Commission présidée par M. l'Avocat Général PHOLIEN); les experts estiment que la question soulevée par M. FLORINNE est plutôt du ressort de la susdite commission.

LA COMMISSION

En annexe:

- I. rapport avec annexes sur les circonstances de l'accident du OO-AGR le 26.01.1937;
- II. relevé des messages reçus à Alger de l'avion SABENA OO-AGR les 25 et 26.01.37;
- III. copie de la note remise au Directeur Général M. ORTA avant le départ de la mission d'Oran pour Alger le 31.01.37 au matin.

CONFIDENTIEL

Ministère de l'Air.

Copie.

Aéronautique Marchande.

Annexe I.

AERODROME D'ORAN (La Bénie).

ORAN-LASENIA, le 28
janvier 1937

Le Commandant de l'Aérodrome
d'Oran-La Sénia à Monsieur le
Directeur de l'Établissement
Régional d'ALGER

RAPPORT SUR LES CIRCONSTANCES
DE L'ACCIDENT DU COURRIER BELGE
OO-AGR VENANT DU CONGO LE 26 JANVIER 1937.

Le 26 janvier 1937, à 16h.30, nous étions informés par M. QUESSADA, gardien de l'Aérodrome, qu'en vue du terrain, le courrier belge qui avait passé clôture à 16h23 avait soudain piqué du nez jusqu'au sol.

Il confirmait, peu après, que l'avion était écrasé à 10 km au Sud du terrain sur le bord sud de la Sebkha; l'appareil était détruit et tous les passagers tués.

CONFIDENTIEL

Le courrier régulier beige remontant du Congo aurait dû atteindre Oran le mardi 26 janvier vers 08 heures. En fait, il quittait GAO le 26 à 05h.30, faisait escale à REGGAN de 11h.20 à 11h.44 pour arriver à COLOMB-BECHAR à 14h.20 et repartir à 14h.50 pour ORAN (où il passerait la nuit).

Notre poste Gonio FOR entraît en communication avec le OO-AGR à 15h.15, travaillait normalement avec lui, le relevait par 205° à 16h.02.

A 16h.03, le courrier annonçait son arrivée vers 16h.40 à Oran, prenait les météos d'Oran et clôturait à 16h.23.

Vers 16h.25, M. QUESSADA, gardien de l'Aérodrome, qui venait de s'informer de l'arrivée, arrivait aux hangars pour prévenir les intéressés (mécaniciens, distributeurs d'essence et le personnel Air-France, correspondant de la SABENA).

Il voyait l'avion arriver dans la direction du Sud, en vol normal, à une hauteur de 1.000 mètres environ sous la couche de nuages, qui laissait les montagnes dégagées. Soudain, l'avion piqua du nez jusqu'au sol.

Conscient d'une catastrophe, il alerta immédiatement M. D., pilote de tourisme, et l'engagea à aller sur les lieux en lui indiquant la direction de chute.

A bord du Potez 43 de l'Aéro-Club d'Oranie, avec M. G. chef mécanicien d'Air-France, M. D. prit l'air.

CONFIDENTIEL

Cependant, nous prévenions immédiatement, par téléphone, les communes d'Ain-el-Arba, le Kémis et le Consulat de Belgique.

M. D., devait revenir à 16h.45 annonçant la destruction complète de l'appareil sur le bord Sud de la Sebka.

M. F., Chef pilote du C.O.T.A, avait également pris l'air avec M. C., chef mécanicien de la Standard, sur Potez 43 de M.M. G. et FR.. Il se posait à proximité de l'appareil, laissait M. C., et revenait au terrain.

Je repartis avec lui, à 17h.05. Nous nous posions sur le bord de la Sebka, à côté de l'avion de M. D..

Je fis les premières constatations.

Le fils du caïd BELHORS, avec quelques indigènes, M. T., de Tafaraoui; M. T., d'Oran, étaient près des débris de l'appareil complètement écrasé. Un cadavre mutilé gisait au milieu des débris; des cadavres écrasés se devinaient à l'avant et à l'arrière de la cabine pulvérisée.

Les moteurs orientés vers l'Ouest, parallèlement à l'axe de marche, brisés, étaient encastrés dans le sol, les pales d'hélices tordues, la cabine en miettes n'offrait que des débris sur une vingtaine de mètres de longueur; l'aile droite, intrados en surface, brisée, était rejetée vers l'arrière, la portion 3/4 arrière de la cabine, retournée, faisait un angle de 45° vers l'Est avec l'axe général des

CONFIDENTIEL

débris. Lui faisait suite, à une dizaine de mètres, totalement détaché, mais gardant une partie du plancher, retourné dos en l'air, l'empennage, brisé sur le côté droit.

Le 1/2 atterrisseur gauche, carénage haché, mais roue intacte, avait été projeté à 25m, vers le Sud W. et le 1/2 atterrisseur droit, dans le même état, était à 30m.au Sud, pneu lacéré,

Des lettres gisaient éparpillées, ainsi que dans un rayon d'une cinquantaine de mètres, des débris minuscules de bois.

Je fis ramasser les lettres et les laissai à la garde de M. LAITHIER Inspecteur de la Sûreté, qui était arrivé avec M. D..

Je repérai les lieux, bord Sud de la Sebkha, entre les fermes FUENTES, à l'Est, et celle, dite du CAID, à l'W.

Je retournai en avion vers 17h.30 avec F., à l'aérodrome. J'alertai immédiatement le Parquet d'Oran, la Gendarmerie d'Oran, la préfecture d'Oran, la Direction de l'Etablissement Régional, Bruxelles.

Je recevais une communication téléphonique de la S.A.B.E.N.A de Bruxelles, à qui je confirmais la catastrophe.

Je demandai aide au 2^e Groupe pour tenir à notre disposition un camion grue et une équipe de dépannage afin de dégager les corps.

CONFIDENTIEL

A la suite de M. le PREFET D'ORAN, nous nous rendîmes avec le Capitaine de gendarmerie et M. COLONNA, du Parquet d'Oran, sur les lieux vers 20 heures.

D'accord commun, il fut décidé que le Parquet d'Oran ne pourrait faire ses constatations et l'identification que le lendemain. La garde étant confiée à la Gendarmerie avec consigne de ne toucher à rien.

La levée des corps se ferait immédiatement après, avec les déplacements minima afin d'autoriser l'enquête technique.

Le courrier fut relevé et me fut confié avec la serviette de bord de service qui fut retrouvée; les bagages épars furent rangés.

Au retour, d'accord avec le 2^e Groupe Lt. mécanicien L., il fut convenu que le Parc enverrait à pied d'œuvre le lendemain, au jour, le camion-grue et une équipe de 6 hommes dépanneurs, ainsi que les photographes. Un avion devait, vers 08 heures, prendre des photos des lieux.

Le 27, les opérations de dégagement ont eu lieu sous la direction de M. G., Ingénieur de l'Etablissement Régional, arrivé d'Alger par le train de nuit. Le Parquet a fait procéder, avec le concours de H. TH., chef d'escale d'AIR-FRANCE, au relevage des passagers qui ont pu être identifiés grâce aux papiers de bord, aux papiers personnels, et, pour l'équipage écrasé à l'avant, grâce à la connaissance que nous avions des pilotes et radio,

CONFIDENTIEL

Des photographies ont été prises par le Parquet, et pour l'enquête technique, par la Section photographique du 2^e Groupe: un équipage militaire a également pris des vues du terrain.

Les corps broyés de l'équipage, à l'avant, on pu faire croire un moment qu'une pale de l'hélice du moteur droit arrachée, avait détruit le poste de pilotage; mais cette pale e été retrouvée enfouie sous le moteur.

Les passagers - pour la plupart vers le fond de la cabine, mutilés, avaient tous des fractures du crâne.

Voici les noms des victimes, se rendant toutes à Bruxelles: EQUIPAGE : Commandant du bord, Second pilote, Radio, mécanicien

PASSAGERS 8 personnes dont une, nom inscrite sur la liste des passagers avait pris place dans l'avion à BANGUI.

Le Parquet, après identification et recueil des papiers personnels, a remis ceux-ci à M. TH., pour le Consul de Belgique : M. GIRAUD.

Les corps ont été transportés par les soins de la Cie AIR-FRANCE et du Consul de Belgique dans la salle de la Mairie de VALMY où a eu lieu la mise en bière et où une chapelle ardente a été érigée.

CONFIDENTIEL

Le courrier recueilli a été ramené par notre camionnette avec les bagages, à l'Aérodrome où il a été trié par les soins de Cie AIR-FRANCE, puis remis dans l'après-midi au Service des P.T.T. d'Oran qui l'a pris en charge.

Les débris de l'avion, à l'exception des moteurs qu'il a fallu déplacer, sont restés dans l'état où le dégagement des corps l'a autorisé.

Une garde de gendarmerie a reçu consigne d'éloigner les curieux, cette garde doit être relevée le 28 par un piquet du 2^{eme} group d'Aviation, jusqu'à l'arrivée de la Commission d'enquête belge partie le 26.

s) FOGUES.

Copie.

CONSTATATIONS SUR LES LIEUX DE L'ACCIDENT OO-AGR

L'appareil accidenté est un Marchetti 573, construit sous licence par la S.A.B.C.A. (S.A. Belge de Constructions Aéronautiques) en 1936, et immatriculé le 13 juin 1936.

Trimoteur (3 Gnome et Rhône 9 Krf de 600 cv-n° 9527 - 9525 et 9524) hélices tripales métalliques R/S Mistral

Monoplan à aile basse de 24 m. d'envergure, 18m 37 de longueur, hauteur 4m 45. Surface portante: 92m², 20.

Délesté en arrivant à Oran, de la plus grande partie du combustible, le poids de l'appareil restait sensiblement au-dessous du poids total maximum autorisé de 10.500 kg.

LES TEMOIGNAGES RECUEILLIS près des témoins de l'accident (dont ci-joint copie), d'abord, de M. QUESSADA, gardien de l'Aérodrome de La Sénia; de M. LAITHIER, Inspecteur de la Sûreté, ex-bombardier mitrailleur de l'Aviation; de M.M. T. E., Cité Magnan, Oran et T. A., infirmier à l'Hôpital civil d'Oran; M. T. colon à Tafaraoui; ces derniers chassant sur les lieux de l'accident sont tous concordants sur quelques points.

L'appareil semblait volet normalement lorsqu'il se mit brusquement en piqué, très accentué "droit au sol", "à la verticale", "comme une masse", M. T. E., a vu la queue de l'avion tourner d'un seul coup dans la chute.

Rien ne s'est détaché de l'appareil durant la chute.

Le témoignage spontané de M. S.G. (pilote de tourisme, qui était à sa ferme du Tessalah (Téléphone 0.07) est à retenir.

M, S.G. a vu l'avion à hauteur du TESSALAH (1.000 mètres environ) "juste à la sortie des montagnes" et à 1.500 m. vers l'Est, du point qu'il occupait. Son attention a été attirée par le fait que soudain "le bruit des moteurs a redoublé. Il y a eu un coup de moteur plein gaz. Or, à ce moment, l'appareil avait "la queue à 45° au-dessus de la normale" et "l'avion descendait lentement, il avait l'air de piquer".

(M. S.G., ne poursuivit pas son observation, étonné seulement du fait, qu'en piqué, les moteurs fussent mis plein gaz).

A L'EXAMEN DES DEBRIS plusieurs points ont retenu notre attention:

1°) L'appareil était retourné: dos en l'air, moteurs retournés, aile droite intrados en dessus, du côté gauche de l'axe général des débris de la cabine orientés sensiblement dans l'axe de marche Sud-Nord, ventre en l'air.

Les passagers ont été retrouvés, sauf deux, les uns sur les autres sers l'arrière de la cabine, écrasés contre le plafond, l'équipage a été broyé à l'avant sous les moteurs central et gauche.

2°) L'aile gauche manque.

3°) Les points d'impact observés montrent 3 hachures d'hélice distantes d'un mètre environ et qui semblent provenir du moteur central.

Les 3 moteurs sont orientés à peu près dans l'axe de route.

A 15 mètres en avant du moteur gauche, dans l'axe

de route un point d'impact qui a projeté la terre vers l'intérieur des débris.

4°) Les atterrisseurs sont projetés vers l'W., le 1/2 atterrisseur droit, le plus près, ferrures venues avec les jambes de force; le 1/2 atterrisseur gauche, le plus loin, pneu lacéré.

5°) La partie arrière du fuselage, depuis la cloison de la soute arrière de secours, à hauteur de la porte à l'arrière de la cabine et gardant une partie du plancher de cabine sur 1m.50 avec tout l'empennage relativement peu écrasé, est nettement sectionnée et détachée des débris (à une dizaine de mètres).

Les volets de profondeur semblent être normalement mobiles; ils sont dans la position de vol normal, peu rabattus, peut-être légèrement en piqué.

La commande de réglage du plan fixe semble fonctionner normalement; elle placerait, toutefois, le voleton incidence positive et semblerait être à la position du piqué; notons, cependant, que la vis de relevage peut encore être actionnée et semble être dans une position habituelle (d'après l'aspect des filets).

Les charnières du plan fixe sont arrachées; mais ceci peut être la conséquence de la chute.

L'extraordinaire émiettement de l'appareil rend difficile toutes autres constatations quant à la détermination des causes de l'accident.

(signé) FOGUES

Copie

Déclaration de monsieur T.A.

Je m'appelle T.A. Je me trouvais hier 26 janvier à la chasse à la Ferme du Caïd, et j'ai vu un avion passer à la verticale vers 16h.45 à 150m. de hauteur environ. Je ne puis préciser si le bruit des moteurs était régulier ou anormal. L'avion était en ligne de vol normal lorsque subitement, je l'ai vu piquer comme une masse.

Je n'ai pas vu son arrivée au sol qui m'a été masquée par les bâtiments de la ferme. Je me suis précipité sur le point de chute à 1.500 m. de là environ et j'ai constaté que tout le monde à bord était mort. Je suis resté sur place pendant que mon frère T.E. allait chercher du secours.

Lu et déclaré exact.

Oran, le 27 janvier 1937.

s) T.A.

copie

Déclaration de M. T.E.

Cité Magnan - Chemin de Ceinture - ORAN.

Vers 16h.30, me trouvant à la chasse au N. de la ferme du Caïd, au bout de la Grande Sebkha, j'ai vu un avion qui se dirigeait vers La sénia, venant des cols, à une hauteur de 3 ou 400 mètres à ce qu'il m'a paru,

Les moteurs tournaient normalement. Il nous a dépassé et d'un coup il a piqué droit au sol, verticalement. Immédiatement, après, qu'il a amorcé sa chute, j'ai vu la queue de l'avion tourner d'un seul coup. L'avion s'est écrasé en amorçant un retour sur lui-même, Rien ne s'est détaché de l'avion. Le bruit de moteur s'est arrêté en percutant au sol.

J'ai accouru, tout de suite, et quelques minutes après j'ai vu un passager qui paraissait respirer, mais en essayant de le remuer la cervelle est sortie.

Aucun bruit n'est sorti de l'avion. Mon frère est resté de garde et je suis parti vers La Sénia, mais un avion est arrivé et je lui ai fait des signaux avec mes phares. C'était M. F. qui est venu se poser dans le labouré près de moi.

Certifié exact,

Le 27 janvier 1937.

S) T.E.

copie

Déclaration de Monsieur T.F.,
Cultivateur à TAFARAOUI

Il était plus de quatre heures (seize heures) et j'étais, comme à l'habitude, en train de surveiller un chantier d'ouvriers au travail dans une de nos pièces de vigne en bordure du chemin de Crête du Hamoul.

L'avion que je suivais des yeux, comme le fait tout rampant, piquait vers la Sénia après avoir franchi le Tessalah. La conduite était normale, les moteurs avaient des ratés comme si l'essence arrivait mal ou allait faire défaut. Je l'ai pensé l'espace d'une seconde, car je comprenais que ce gros avion que je voyais souvent venait de fournir une rude étape par fort vent d'ouest-sud ouest qui soufflait tout l'après-midi.

Il se trouvait déjà sur la grande Sebka dans la partie actuellement immergée. Il m'est difficile d'apprécier son altitude. Je pense au-dessus de 300 mètres.

Donc, l'avion se trouve sur les eaux, quand brusquement les moteurs s'arrêtent, l'appareil pique du nez en rebroussant chemin et en virant sur l'aile gauche, de la fumée s'échappe des moteurs mais qui, étant donné le plan incliné de l'appareil, semble provenir de la queue. Cette fumée persistera jusqu'à la prise de contact avec le sol.

J'ai senti la catastrophe et je faisais des vœux pour que le pilote trouve un champ d'atterrissage. J'ai compris son admirable bataille car ne pouvant atterrir dans la partie un peu sèche du lac, il essaie d'atteindre le promontoire de terre ferme. Il semble y arriver et je suis émerveillé, les moteurs semblent repartir. Non l'appareil semble déséquilibré par le vent et plaqué sur la gauche et c'est l'écrasement. Une, deux minutes après, un éclatement assez fort et puis plus rien.

Ces essais de topo (bien modestes, je m'en excuse) vous donneront approximativement mon champ de vision, le chemin parcouru par l'appareil en vol jusqu'à sa chute.

Après, j'ai couru comme un damné vers ma voiture distante de deux kilomètres, ai été prendre Mme T. qui, je le pensais, serait plus habile que moi pour secourir des blessés. J'ai coupé à travers champs et lacs pour atteindre l'appareil, mais nous n'étions plus d'aucun secours.

Sur les lieux se trouvait un seul Européen et quelques jeunes indigènes.

Deux avions ont survolé les lieux de l'accident et vous êtes descendu de l'un d'eux. Nous avons ramassé ensemble le courrier et les papiers du bord épars que nous avons remis à un agent de la Sûreté.

signé: T.

Déclaration de M. LAITHIER JEAN-LOUIS
Inspecteur de la Sûreté Départementale
(Détaché à l'Aérodrome de La Sénia)

Oran, le 27 janvier 1937.

Le 26 janvier, vers 16h.30, j'étais devant le bar de l'AERO-CLUB D'ORANIE sur le terrain de la Sénia pour attendre l'arrivée du courrier belge.

Comme on venait de nous signaler clôture, mes regards se sont portés vers le Sud, dans la direction d'arrivée habituelle. J'ai effectivement aperçu l'avion qui volait environ à une altitude de 700 mètres. Il paraissait se diriger normalement à plat vers le terrain; tout d'un coup l'appareil s'est mis à piquer à la verticale jusqu'au sol. Le bruit des moteurs a cessé au moment de la chute.

J'ai prévenu MM. D., pilote de tourisme et T. d'Air-France, qui sont partis en avion pour repérer le point de chute. A leur retour, j'ai pris place dans l'appareil avec M. D. et nous sommes revenus sur les lieux et avons atterri à proximité sur le bord de la Sebka. J'ai fait la garde et ramassé le courrier éparpillé.

Oran, le 27 janvier 1937

signé: Laithier.J.-L.
ex-bombardier
mitrailleur de l'Armée

Déclaration de M. QUESSADA F.
gardien de terrain sur l'aérodrome d'Oran-La-Sénia.
Oran, La Sénia, le 27 janvier 1937.

Le 26 janvier, vers 16h.20, je me suis rendu au poste radio Trafic pour me renseigner sur l'arrivée probable de l'avion SABENA.

L'opérateur de service m'informe que l'avion venait de clôturer et qu'il allait arriver.

Je me rendis aux hangars pour prévenir les intéressés.

Quelques minutes après, devant les hangars, je vis apparaître à peu près à une altitude de mille mètres, dans la direction du Sud, un avion qui sortait des nuages, volant normalement

Tout d'un coup, sans la moindre manœuvre, il se mit à piquer du nez jusqu'au sol.

J'ai eu le sentiment d'une catastrophe et j'ai dit à M. D., pilote de tourisme, de l'Aéro-Club, de prendre un appareil pour aller au secours des belges, dont je lui ai montré la direction de chute. M. D. a pris un Potez 43 avec M. G., chef mécanicien d'Air-France, pour aller aux renseignements. Quelques minutes après, M. F, sur Dotez 43 du C.O.T.A. est parti également avec M. C.

Je me suis rendu à la Direction pour demander au gonio s'il n'avait plus de nouvelles. Le radio HUC, me répondit que l'avion devait être arrivé.

J'ai informé immédiatement M. FOGUES, Chef d'aérodrome.

Signé: Q.F.

AIR-AFRIQUE
3bis, rue Dumont d'Urville
ALGER.

Annexe 2

Copie

RELEVÉ DES MESSAGES REMIS A ALGER DE L'AVION SABENA
OO-AGR les 25 et 26.1.37.

M°149 25.1.37 16h.30 REALCO PARIS SABENA BRUXELLES
FANNX AOULEF 6h.35 STOP IOh.55 AGUEL'HOC 11h.20
STOP 13h.18 GAO 14h.25 STOP OO-AGR LAMY 5h.35 STOP
8h.25 ZINDER 9h.02 STOP 12h.00 NIAMEY 12h.40 STOP
14h.20 GAO.

AOULEF N°I 7h.00 26.1.37 REALCO ALGER - ONM ORAN
OO-AGR QUITTE GAO 5h.30

GAO

Transmis Paris et Bruxelles sous n° 152 à 7h.50.

AGUEL'HOC N°1 26.1.37 8h.10

OO-AGR ATTERRI AGUEL'HOC 7h.20 REPARTI 7h.55

GAO N°3 26.1.37 9h.00

FANNX 8h.35 FORT VENT E

9h.00 TRAVERS MARADI ARRIVERONS VERS IOh.05 STOP

RIEN ENTENDU DE OO-AGR

NOTE D'AOULEF LE 26.1.37 9h24

OO-AGR 9h.00 TVB

NOTE D'AOULEF LE 26.1.37 10h.16

OO-AGR 10h.00 TVB

D'AOULEF N° 1 26.1.37 11h.10

OO-AGR 11h.05 ARRIVERONS REGGAN DANS 5 MINUTES

D'AOULEF N° 2 26.1.37 13h.10

OO-AGR ATTERRI REGGAN 11h.10

DEPART 11h.40 POUR ORAN STOP

12h.30 POSITION 60 KMS. NW ADRAR 13h.00 POSITION

TIMOUDI ARRIVERONS BECHAR VERS 14h.00

D'AOULEF N° 3 26.1.37 15h.10

OO-AGR ATTERRI REGGAN 14h.10

DEPART 14h.50 POUR ORAN STOP

n° 154 26.1.37 15h40 REALCO PARIS SABENA BRUXELLES
FANX NIAMEY 5h.20 STOP 10h.00 ZINDER 10h.50 POSTE 154,424 STOP
14h.40 LAMY STOP OO-AGR GAO 5h.30 STOP 7h.20 AGUEL'HOC 7h.55
STOP 11h.10 REGGAN 11h.40 STOP 14h10 BECHAR 14h.50 REALCO

D'ORAN n°7 W.12 17h13 NAVIRIENNE ALGER BRUXELLES

OO-AGR GRAVEMENT ACCIDENTE BORD SEBKHA ORAN

RENSEIGNEMENTS SUIVRONT

ORAN

Retransmis à Paris n° 155 le 26.1.

COPIE

de la lettre remise le dimanche 31 janvier 1937 par la Commission d'enquête à Monsieur ORTA, Directeur de la SABENA avant le départ de celle-ci pour ORAN.

Monsieur Orta,

Nous n'avons jusque maintenant pu faire aucune constatation qui nous obligerait de suspendre immédiatement le service du SAVOYA ou de prendre dès maintenant de nouvelles mesures de sécurité; toutefois, jusqu'à nouvel ordre, toutes les mesures de sécurité existantes doivent être strictement appliquées.

LA COMMISSION:

s) CRABBE FOIDART FLORINNE.