



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS**

**MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN**

Rapport relative à l'accident
survenu à l'avion DOVE DH 104/1,
avec immatriculation OO-CBM
à Yailanga (Congo)
le 20 décembre 1953

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

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

RAPPORT ADMINISTRATIVE D'ENQUETE TECNIQUE
RELATIF A L'ACCIDENT DE L'AVION DOVE OO-CBM DE L'I.G.C.B.
SURVENUE A YAILANGA (TERRIROIRE DE KINDU) LE 20 DECEMBRE 1953.-

INTRODUCTION

=====

Le présent rapport est subdivisé en chapitres de façon à scinder et mettre en vedette les différents éléments de la question, soit :

Chapitre I: Renseignements sur l'accident et résumé de l'accident.

Chapitre II : Caractéristiques de l'avion, conditions d'exploitation et licence du personnel.-

Chapitre III : Examen des documents d'entretien de l'avion, et des documents relatifs au voyage en cours.-

Chapitre IV : Circonstances de l'accident.-

Chapitre V : Constatations relatives à la quantité d'essences emportée à bord.-

Chapitre VI : Conclusions générales .-

Chapitre I

Renseignements sur l'accident et résumé de l'accident.

- A.-
- a) Lieu : Yailanga, Territoire de Kindu, Province du Kivu
 - b) Date et heure (GMT) : le 20.12.1953, après 14h.04 G.M.T.
 - c) Type de vol : V.F.R.
 - d) But du vol: rejoindre la base d'opération à Irumu
 - e) Date et heure de l'arrivée de l'enquêteur sur les lieux de l'accident : 25.12.1953 à 6h.45 GMT

B.- Résumé de l'accident :

Le 20 décembre 1953, au cours d'un voyage de Léopoldville à Irumu avec escales prévues à Coquilhatville et Stanleyville, l'avion OO-CBM de l'Institut Géographique du Congo Belge percute au sol à Yailanga à environ 280 km au Sud de Stanleyville.-

Les deux occupants, le pilote et un mécanicien d'avion de l'I.G.C.B. sont tués.

L'avion est détruit, il n'y a pas de traces d'incendie ni explosion.

Chapitre II

A.- Caractéristiques de l'avion et conditions d'exploitation

Marque de nationalité et d'immatriculation

- OO-CBM - immatriculé au Congo Belge sous le n° 108

Type et description : DOVE DH 104/1 ⇒ Avion monoplan bimoteur.

Constructeur : The De Havilland Aircraft Cy Ltd; Hatfield England.

N° de série du constructeur: DH 104/1.

Année de fabrication : 1947.

Propriétaire : Institut Géographique du Congo Belge à Léopoldville.

Port d'attache habituel de l'aéronef : Léopoldville.

Classification : première catégorie normale

Transport public de passagers et de marchandises

Mission photographique.

Moteurs : De Havilland type Gipsy Queen 70

Puissance : 295 HP à 2.600 tours par minute

Numéros: 65.842 moteur gauche

: 65.967 moteur droit

Consommation horaire au sol à la puissance de croisière (par moteur) :

Essence : 49 kilo ou 70 litres

Huile : 2 kg ou 2,2 litres

Hélices : Hydromatic à pas variable

Type PD 116/312/2 :

hélice gauche : A 10928

Hélice droite : A 10257

Devis des poids :

Poids de l'aéronef, vide y compris l'eau des radiateurs (s'il est connu) équipé en version photographique, sans caméra, avec 1 fauteuil et 1 strapontin	2.662 Kgs
Poids du combustible (réservoirs pleins) : - Essence - Huile	425 Kgs 57 kgs
Poids autorisé pour l'équipage	160 kgs
Poids commercial (ou fret) maximum autorisé (voyageurs, marchandises) lorsque les réservoirs sont pleins	556 Kgs
Poids total maximum autorisé	3.860 Kgs

B.- Conditions d'exploitation -

- Poids maximum, admissible au décollage à Léopoldville	3.860 kgrs
- Poids à vide	2.662 Kgrs
- Poids commercial maximum autorisé lorsque les réservoirs de combustibles sont pleins	556 kgrs
- Vitesse de croisière au niveau de la mer :	266 km/h
- Vitesse de croisière à 4.000 pieds soit 1220m :	277 Km/h
- Vitesse de croisière à 8.000pieds soit 2440m :	288 Km/h

C.- Licence du personnel

- Un seul pilote est requis pour la conduite de ce type d'avion
- L'avion ne requiert pas un radio de bord en vertu de la décision du 24 juillet 1953 (B.A. 1953 page 1381)
- L'avion ne requiert pas de mécanicien navigant à bord
- Monsieur C., né à Henrepoint le 28.02.1918 pilotait l'avion.
- Il est titulaire des brevets, de la licence et de l'attestation ci-après :
 - a.- Brevet Belge d'aptitude de pilote d'avion de travail aérien n° 640/436 (tous types d'avions monomoteurs terrestres) délivré le 10.08.48.-
 - b.- Brevet du Congo Belge n° 239 de pilote commercial (tous avions terrestres bimoteurs dont la puissance totale ne dépasse pas 1.000 CV).-
 - c.- Licence n° 239 de pilote professionnel de 1ère classe délivrée le 24.01.53.
La licence avait été renouvelée du 7.12.53 au 7.6.54 au point de vue des aptitudes physiques.-
- Une attestation du 18.12.53 du chef pilote de la Sabena Monsieur P. Vander Meersche certifie que Monsieur C. est habilité au pilotage des avions du type de Havilland Dove et qu'il a effectué l'entraînement requis à la qualification sur ce type.-

Conclusion : le pilote Monsieur C. possède les qualifications nécessaires pour le pilotage de l'avion bimoteur DOVE.-

Chapitre III

Examen des documents d'entretien de l'avion, et des documents relatifs au voyage en cours.-

A.- Documents d'entretien

Ces documents ont été saisi au greffe du Parquet à Léopoldville le 6 janvier 1954 à 11h. locales, et comportent :

I.- Carnets moteurs :

a) Moteur gauche n°65842

Heures de vol depuis révision 3 h 40 -

Heures de vol totales 1.199 h 10 -

La période entre révision est de 800 heures -

Le moteur a été passé au banc d'essai après révision et a donné satisfaction -

Rien à signaler pour l'entretien, ce moteur sortant de révision.-

b) Moteur droit n°65967

Heures depuis révision 3 h 40 -

Heures de vol totales 592 h 35

La période entre révision est de 800 heures -

Le moteur a été passé au banc d'essai après révision et a donné satisfaction -

Rien à signaler pour l'entretien, ce moteur sortant de révision.-

II.- Carnets hélices :

a) Hélice gauche n°10.928

Heures de vol depuis révision : 158 h 00

Heures de vol totales : 809 h 15

Heures de vol totales permises entre révision : 800h.

Cette hélice a été convertie en split - barrel et complètement révisée à la date du 21.3.53 et ne comportait donc que 158 h depuis révision.

Rien à signaler pour l'entretien : il a été effectué correctement. -

b) Hélice droite n° 10.257

Heures de vol depuis révision : 274 h 10

Heures de vol totales : 1.411 h 00

Cette hélice a été convertie en split - barrel et complètement révisée à la date du 10.11.52

Elle ne comportait donc que 274 h depuis la révision.

Heures de vol totales permises entre révision : 800 h.

Rien à signaler pour l'entretien : il a été effectué correctement. -

III.- Carnet cellule:

a) Entretien :

Heures de vol :

La cellule au moment de sa transformation à la Sabena à Léopoldville en version photographie aérienne comportait au 2.4.53, 1.898 heures 45 minutes.-

Au départ de Léopoldville au jour de l'accident elle comportait 1.902 heures 25 minutes.-

b) Inspection :

- Entre le 2.4.53 et le 17.12.53 l'avion a subi une inspection mineure de 300 heures et a été transformé en version photographie aérienne.-
- Les fiches d'inspection pour la revalidation indiquent que les travaux ont été exécutés correctement -
- Les travaux pour la modification en version photographique ont été approuvés par le constructeur ainsi que Direction Aéronautique.-

Conclusion : L'examen des carnets et fiches d'inspection indique que l'entretien a été effectué correctement.-

B.- Documents relatifs au voyage en cours –

Ces documents comportent :

- Un carnet de bord -
- Un plan de vol avec itinéraire et endurance –
- Un bordereau des poids emportés.

1.- Carnet de route

Ce document accompagne l'avion dans ses déplacements, et a été récupéré à l'endroit du sinistre.

2.- Plans de vol

- Ces documents accompagnent l'avion dans ses déplacements et n'ont pas été récupérés à l'endroit du sinistre.-
- Un double de ces documents est en possession du chef de l'aérodrome de départ.-
- Le premier plan de vol a été établi au départ de Léopoldville et renseigne un poids total autorisé à l'envol ainsi qu'à l'atterrissage de 3.860 Kgrs. –
- Le poids total au départ de Léopoldville est basé sur le certificat de navigabilité et une liste de poids signée par Monsieur Croquet, il se décompose comme suit :

- Poids de l'aéronef à vide	2.662 Kgrs
- Poids du combustible : Essence	425 Kgrs
- Huile	57 Kgrs
- Poids autorisé pour l'équipage	160 Kgrs
- Poids de fret	370 Kgrs
Poids total	3.674 Kgrs

Le poids au départ est donc de 186 Kg. inférieur à celui autorisé.

L'avion n'est donc pas en surcharge. –

- Le second plan de vol établi à Coquilhatville ne spécifie pas de poids maximum autorisé ;
Aucun indice ne laisse toutefois supposer que le poids maximum ait été dépassé ;
- Les deux plans de vol font apparaître que le plein d'essence a été fait à Léopoldville ainsi qu'à Coquilhatville
L'endurance ou autonomie de vol est renseignée comme étant 5 heures.
- Le pilote a effectué le trajet Léopoldville- Coquilhatville en 2.40' avec départ de Léopoldville à 05.45 z et arrivée à Coquilhatville à 08.25 z.
- La distance entre Léopoldville et Coquilhatville est de 586 Km, le trajet a donc été parcouru à une vitesse de 230 Km à l'heure.

Certificat de navigabilité de l'avion -

- Certificat de navigabilité lui a été délivré en date du 28.2.47 par le directeur de l'administration de l'aéronautique à Bruxelles –
- Un nouveau Certificat de navigabilité en due forme a été établi le 18.12.53 par le Directeur de l'aéronautique du Congo Belge.
- Le certificat a été délivré après inspection et essais en vol de l'avion et validé jusqu'au 18.6.54.

En annexe I : copie du rapport d'inspection et rapport de l'essai en vol relatifs au nouveau certificat de navigabilité. (ce document ne se trouve plus dans le dossier).

Conclusion :

L'examen des documents d'entretien et des documents relatifs au voyage en cours fait apparaître que l'avion est en parfait état de vol –

Aucun incident n'a été signalé lors du trajet Léopoldville - Coquilhatville.-

Chapitre IV
Circonstances de l'accident.-

A.- Conditions météorologiques

En Annexe II :

Conditions météorologiques sur le parcours probable de l'avion établies le 20.12.53 à 9.00 z et 12.00 z.

Le temps entre 9.00 z et 12.00 z révèle une brume sèche.

La visibilité du sol en altitude est relativement réduite.

B.- Protection aérienne.

- L'avion est équipé avec un poste émetteur-récepteur V.H.F. lui permettant de communiquer en phonie avec d'autres avions ou des stations terrestres sur une distance d'environ 100 Km à 5000 pieds d'altitude.
La portée de ce poste dépend des conditions atmosphériques, de l'altitude de l'avion et du relief du sol. –
- L'avion est muni également d'un radiocompas lui permettant soit de se diriger vers un radiophare soit de relever de temps à autre sa position. –
- Les aides radioélectriques de navigation à la disposition du pilote pour le trajet direct entre Coquilhatville et Stanleyville sont les radiophares des deux villes précitées et le radiophare intermédiaire de Boende. –
- Ci-après les heures de fonctionnement des radiophares pouvant servir d'aide à la navigation du OO-CBM pendant son parcours :

COQUILHATVILLE	de 07.15 à 16.20 gmt
BASANKUSU	de 10.00 à 10.35 gmt
BOENDE	de 09.45 à 11.30 gmt
BUMBA	de 11.35 à 16.10 gmt
LISALA	de 11.00 à 12.00 gmt
KINDU	de 04.00 à 13.23 gmt
	de 13.28 à 16.17 gmt
STANLEYVILLE	de 08.00 à 09.35 gmt
	de 09.55 à 13.05 gmt
	de 13.15 à 17.10 gmt
(interruption de 13.05 à 13.15 gmt cause panne)	

- Il est à supposer que les instruments de navigation fonctionnant correctement étant donné que l'avion est arrivé à Coquilhatville sans incident et dans un temps normal.-

C.- Itinéraire de l'avion –

En annexe III : Plan d'itinéraire de l'avion

L'avion est parti de Léopoldville à 05.45 z à destination de Coquilhatville où il est arrivé à 8.25 z.

Il a effectué ce trajet dans un temps normal.–

Il est reparti de Coquilhatville à 09.23 z pour Stanleyville en suivant le cap direct, où il était attendu vers 12.30 z. –

L'avion aurait été aperçu par des indigènes au-dessus de YAPERRE vers 11 heures en direction de Stanleyville (Télégramme Territoire de Djolu) –

La distance qui sépare Coquilhatville de Yapere est de 476 Km. L'avion aurait effectué le trajet en 1.37 c'est-à-dire à une vitesse de 390 Km/heure, ce qui est impossible.

Ce message ne présente donc pas une garantie suffisante pour être pris en considération. –

Deux trajets probables ont été établis autour du point de chute en tenant compte des renseignements recueillis par les avions qui sont rentrés en communication avec l'avion OO-CBM.-

A partir de 12.55 z les événements se sont déroulés suivant l'horaire ci-après :

HEURE GMT	VERS	DE	
12.55	TOUR	OO-CBR	Un avion vous appelle – je pense le OO-CBF -
	OO-CBR	TOUR	Non – ce doit être le OO-CBM qui devait arriver à 12.30
	OO-CBM	OO-CBR	Je vous reçois 5 sur 5 quelle est votre position et ETA – vous êtes perdu – Stan. Ne vous reçoit pas – vous demandez des QDM et Stan. ne vous entendant pas ne peut pas vous les donner – Je vais émettre sur 333 essayez de me capter.
12.58	OO-CBM	OO-CBR	Vous n'avez que du VHF, quel est votre cap Cap 095° OK -
13.05	OO-UBJ	OO-CBR	Recevez-vous OO-CBM - perdu – demande QDM – Montez 10.000 -
	OO-CBR	OO-UBJ	OK montons 10.000 -
13.10	OO-CBM	OO-UBJ	Je vous reçois 2 sur 5 – Appels répétés du OO-UBJ – mais pas de réponse ou illisible -
13.25	OO-CBM	OO-UBJ	Quel est votre CAP – Vous dites 235 – (Confusion entre le CDT NOPPE qui a compris 235 et le radio POUECH qui a compris de 135° - Demandons OO-CBB et OO-SBB de passer en VHF et appeler le OO-CBM – OO-CBB vient de BUMBA et OO-SBB vient de USA – Tous les RBN en route -
13.33	TOUR	OO-UBJ	OO-SBB entend le OO-CBM 5/5 – je vais le relayer vers vous
13.40	TOUR	OO-UBJ	OO-SBB position PUNIA – reçoit OO-CBM 5/5 -
	OO-SBB	OO-UBJ	Demande à OO-CBM de suivre un cap de 330°
13.43	TOUR	OO-UBJ	OO-SBB est en bon contact – position du OO-SBB est 01.05 S – 26.05 E
13.45			OO-SBB communique que OO-CBM a encore 5 gallons d'essence qu'il est sur la forêt et qu'il n'a aucune clairière en vue.
13.50	TOUR	OO-UBJ	Reçois OO-CBM 1/5 maintenant -
	TOUR	OO-UBJ	OO-SBB signale que le OO-CBM suit maintenant un cap de 320° et va passer en croisière ULTRA économique.

13.53	OO-CBM	OO-UBJ	2/5 maintenant – Essayez d’atterrir à Kirundu-Lowa ou Punia -
13.54	OO-UBJ	OO-SBB	OO-CBM va atterrir sur une plaine de secours dès qu’il pourra -
	OO-UBJ	OO-SBB	Reçois OO-CBM toujours 5/5 – mais coupé -
13.58	TOUR	OO-SBB	OO-CBM dit qu’il suit un cours d’eau cap 180° -
	OO-SBB	OO-UBJ	Dites-lui de suivre la rivière cap 000° Nord et non Sud
14.02	OO-CBM	OO-SBB	Suivez la rivière Nord et non pas Sud -
	TOUR	OO-UBJ	Depuis qu’il suivait 180° je la recevais moins bien – donc il s’éloigne -
14.04	OO-UBJ	OO-SBB	OO-CBM prend cap 0° - il tourne maintenant
14.05	TOUR	OO-UBJ	Passé l’écoute à OO-SBB - Appels continuels de OO-SBB (Sobelair)
14.30			Aucune réponse de OO-CBM

D.- TEMOIGNAGES RECUEILLIS

L’indigène Ilonga du village Yailanga de père nommé Bula et de mère Mayambo, a déclaré dans sa déposition avoir vu l’avion vers 14 heure longeant le Lomami vers l’amont et puis revenir quelques instants après pour effectuer un circuit au-dessus du village –
En effectuant ce circuit, un des moteurs avait des ratés –

En résumé :

L’avion OO-CBM n’est pas rentré en communication directe avec la Tour de contrôle de Stanleyville.

Les messages ont été relayés par les avions OO-CBR, OO-UBJ et OO-SBB –

A 13.45 z il lui restait 5 gallons c.à.d. 22,7 litres d’essence

A 13.58 z l’avion suit un cours d’eau cap180° c.à.d. vers le Sud –

A 14.04 il prend le cap 0° c.à.d. vers le nord –

A partir de 14.04 appels continuent sans réponse -

Les divers messages font apparaître que l’avion était dérouté, qu’il se trouvait à court d’essence. Il cherche à atterrir sur une plaine de secours dès qu’il pourra –

A 13.58, l’avion suit un cours d’eau cap 180° -

Le point de chute fait apparaître, que le cours d’eau suivi par l’avion ne peut être que le Lomami –

E.- CONSTATATIONS FAITES SUR LES LIEUX DE L’ACCIDENT

En Annexe IV : Plan de situation de l’accident et photographiques –

L’examen des lieux permet de conclure que l’extrémité de l’aile droite d’une longueur d’environ 2 m a été sectionnée par l’arbre n°1. L’avion devait voler à 10 m d’altitude au moment du choc – L’extrémité de l’aile a été projetée à une distance de 55 m du point d’impact dans la direction du vol. -

Un second impact violent s'est produit sur un second arbre n°2 distant de 70 m du premier. Les traces sur cet arbre permettent de supposer que l'avion se trouvait dans une position voisine de la verticale, le nez du cockpit raclant le sol. –

La disposition de l'éparpillement des débris fait supposer que le second impact a imprimé un pivotement de l'avion sur lui-même en projetant d'une part l'aile droite et d'autre part l'aile gauche. -

- Des fortes traces du second choc sont visibles sur l'aile droite -

- Le fuselage a pivoté de 180° par rapport à la trajectoire –

Le réservoir d'oxygène a été retrouvé intact –

- L'hélice du moteur gauche est en drapeau –

- La porte était arrachée et a mené le sol –

- Les 2 réservoirs à essence sont vides –

- L'un est complètement aplati et le second est fortement bosselé –

- Le compte tours du moteur gauche marque 0- t/m.

Le compte tours du moteur droit marque 1.850t/m.

La I° du cylindre gauche indique 5° C

La I° du cylindre droit indique 50° C.

- Il n'y a pas de traces d'explosion ou d'incendie –

- D'après la déposition des indigènes les corps étaient situés dans la position indiquée au plan.-

Conclusions :

L'avion était dérouté puisque le point de chute à Yailanga se situe à 280 Km environ au Sud de Stanleyville. En raison du manque d'essence l'avion a cherché à atterrir soit dans le couloir central du village soit dans la bananeraie longeant le village –

La seconde hypothèse semble plus plausible en raison du manque de dégagement créés par des hauts arbres dans les approches du couloir central. En voulant atterrir l'avion a heurté deux arbres isolés dans la bananeraie et a percuté au sol.

Chapitre V

Constatations relatives à la quantité d'essences emportée à bord.-

- Heure de départ de Coquilhat : 09.23 z
- Heure du dernier message : 14.04 z
- Durée minimum du vol entre
Coquilhat et Yailanga : 4 h. 41'

La consommation horaire à la puissance de croisière est de 49 Kgs ou 70 litres d'essence par moteur soit 98 Kgs ou 140 litres pour les deux moteurs –

La capacité maximum des réservoirs est de 425 Kgs

L'autonomie du vol ou endurance est $425 : 98 = 4,34$ soit 4 h 20'

En fait il est possible de naviguer avec un taux de consommation plus réduit en diminuant la vitesse de croisière.

La durée du parcours entre Coquilhatville et Yailanga soit 4.41' heures minimum en constitue la preuve.-

Conclusion :

A l'heure de l'interception du dernier message, l'avion avait dépanné son endurance de 21 minutes et devait se trouver à la limite de sa réserve d'essence.

Chapitre VI

Conclusions générales .-

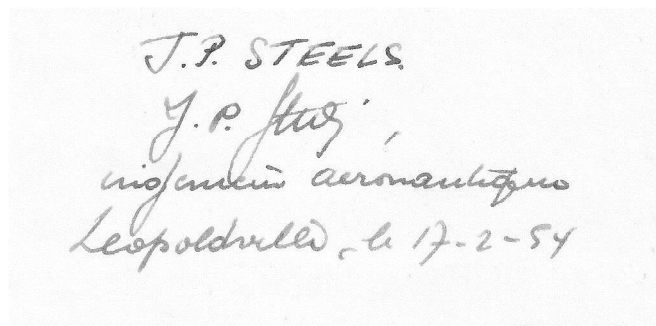
- Le pilote Monsieur C. possède la qualification requise pour le pilotage pour le pilotage de l'avion DOVE OO-CBM.-
- L'avion est en parfait état de vol au point de vue mécanique –
- La navigation s'est effectuée dans des conditions de visibilité assez réduites en raison de l'existence d'une brume sèche –
- Les aides à la navigation tant à bord qu'au sol fonctionnaient, sauf une interruption de 10 minutes, du radio phare de Stanleyville.-
- Le déroutement de l'avion entre Coquilhatville – Stanleyville n'est explicable par une erreur de navigation –
- A 12.55 l'avion demande à la tour de contrôle de Stanleyville de relever sa position –
- La tour de contrôle de Stanleyville ne peut lui donner le renseignement car elle ne l'entend pas –
- Entre 12.58 z et 14.04 z 2 parcours probables ont été établis aux environs du point de chute en tenant compte de la confusion entre le CDT N. et le radio de bord Pouech –
- Ces parcours sont nettement au Sud de Stanleyville avec une tendance générale de s'en éloigner.-

- A 13.58 z l'avion suit un cours d'eau cap 180°
D'après le point de chute et la disposition du témoin Ilonga ce cours d'eau ne peut être que le Lomami.
- L'avion a été aperçu se dirigeant vers le sud et a rebroussé chemin quelques instants plus tard.
- Le message intercepté à 14.04 z signale en effet que l'avion prend le cap 0° c.à.d. Nord.
- A partir de 14.04 z il devait être à la fin de son endurance et à chercher à atterrir –
- L'avion a effectué un ou plusieurs circuits au-dessus du village Yailanga dans l'éventualité d'y atterrir Le moteur avait des ratés d'après la disposition du témoin Ilonga, alors qu'au premier passage le bruit semblait normal.
- Cette possibilité semble être confirmée par l'hélice gauche qui a été retrouvé dans la disposition « mise en drapeau ».
- Un atterrissage dans le couloir central du village semble exclu en raison des hauts arbres situés aux extrémités.
- L'atterrissage dans la bananeraie semblait offrir un meilleur dégagement pour l'approche.-
- L'avion a heurté successivement 2 arbres isolés dans la bananeraie et a percuté au sol.-
- Aucune trace d'incendie ni d'explosion n'a été relevée –
- Le pilote Monsieur C. et Monsieur B. ont probablement été tués sur le coup par la violence du choc.-

En résumé :

L'avion s'est égaré et tombé à court d'essence –

En voulant exécuter un atterrissage de fortune, il a heurté avec violence 2 arbres et a percuté au sol.-



J.P. STEELS.
J.P. Steels,
ingénieur aéronautique
Leopoldville, le 17-2-54

Date : 20/12

Heure de réception 0900 Z

Collectif :

• Début du message :

Synops

COQUIHATVILLE					
0052+	73603	80052	12029	1847/	60901
					8748+
C.à.d.	Brume sèche; visibilité (16-20) km;			1/8 Cu	et 7/8 AC
BOENDE					
12624	70000	75052	13228	0097/	60200
					8748+
C.à.d.	Brume sèche; visibilité 15 km;			7/8 AC	
BASANKUSU					
00823	70202	70052	13027	0093/	70019
					8748+
C.à.d.	Brume sèche; visibilité 15 km;			7/8 AC	
LISALA					
01421	00905	70050	14126	00900	60405
C.à.d.	Brume sèche; visibilité 14 km;			sans images	
BASOKO					
01817	00202	83000	15227	00900	60105
C.à.d.	Brouillard; visibilité (60-80) km;			SS images	
MONKOTO					
12222	70903	70052	14927	0095/	60305
					70019
					87481
C.à.d.	Brume sèche; visibilité 14 km;			7/8 AC	

Date :

Heure de réception

Collectif :

Début du message :

Synopsis

BJOIN					
01722	00000	81000	XXX28	00900	70018
C.à.d.	Beau;	visibilité (20-40) km;		sans images	
BARALIA					
04613	13602	45051	XXX27	00905	70017
C.à.d.	Brume sèche;	visibilité 9 km		sans images	
BAFWASENDE					
05621	02903	20054	XXX26	00900	60006
C.à.d.	Brume sèche;	visibilité 4 km		sans images	
OPALA					
15224	70000	80031	82728	31536	60703 83821
C.à.d.	images en formation;	visibilité (16-20) km			
			3/8 Cu et	Ac sans quantité	
STANLEYVILLE					
04022	13207	81024	81327	11500	60001 81822
C.à.d.	Beau;	visibilité (20-40) km;		1/8 Cu	
LIBUTU					
16222	12108	80050	79428	11500	60008 81825
C.à.d.	Brume	sèche; visibilité (16-20) km;			1/8 Cu

Date :

Heure de réception

Collectif :

Début du message :

Synops

C.à.d.	nuages en dissipation; visibilité (20-40) km;		4/8 Cu		
KINDU					
15523	70000	70054	75030	1354/	60725
				81930	87485
C.à.d.	Brume sèche; visibilité 14 km;		1/8 Cu et 7/8 Ac		
LODJA					
14622	60000	82022	77528	42540	60717
					84826
C.à.d.	peu nuageux à nuageux par les nuages				
	Bas et moyens; visibilité (40-60) km;		4/8 Cu		
				et Ac sans quantité;	

CONGO BELGE
Service METEOROLOGIQUE

Date : 20/12

Heure de réception 0900 Z

Collectif :

Début du message :

Synops

KINDU						
15523	70702	4005+	76827	11470	60904	
				81812	8748+	
C.à.d.	Brume sèche;	visibilité	8 km;	1/8 Ca et	7/8 Ac	
LOMBIA						
14223	42701	5005+	80128	00930	60200	
				70020	848+	
C.à.d.	Brume sèche;	visibilité	10 km;	4/8 Ac		
IODJA						
14622	70000	8102+	78825	4635/	60003	
					84010	
C.à.d.	nuageux	par les nuages moyens;		visibilité		
				(20-40) km;	4/8 ST et	7/8 Ac
KATAKO-KOMBE						
15320	21802	80052	XXX29	00950	6022X	
				70020	8248+	
C.à.d.	Brume sèche;	visibilité	(16-20) km;	2/8 Ac		

Date : 20/12

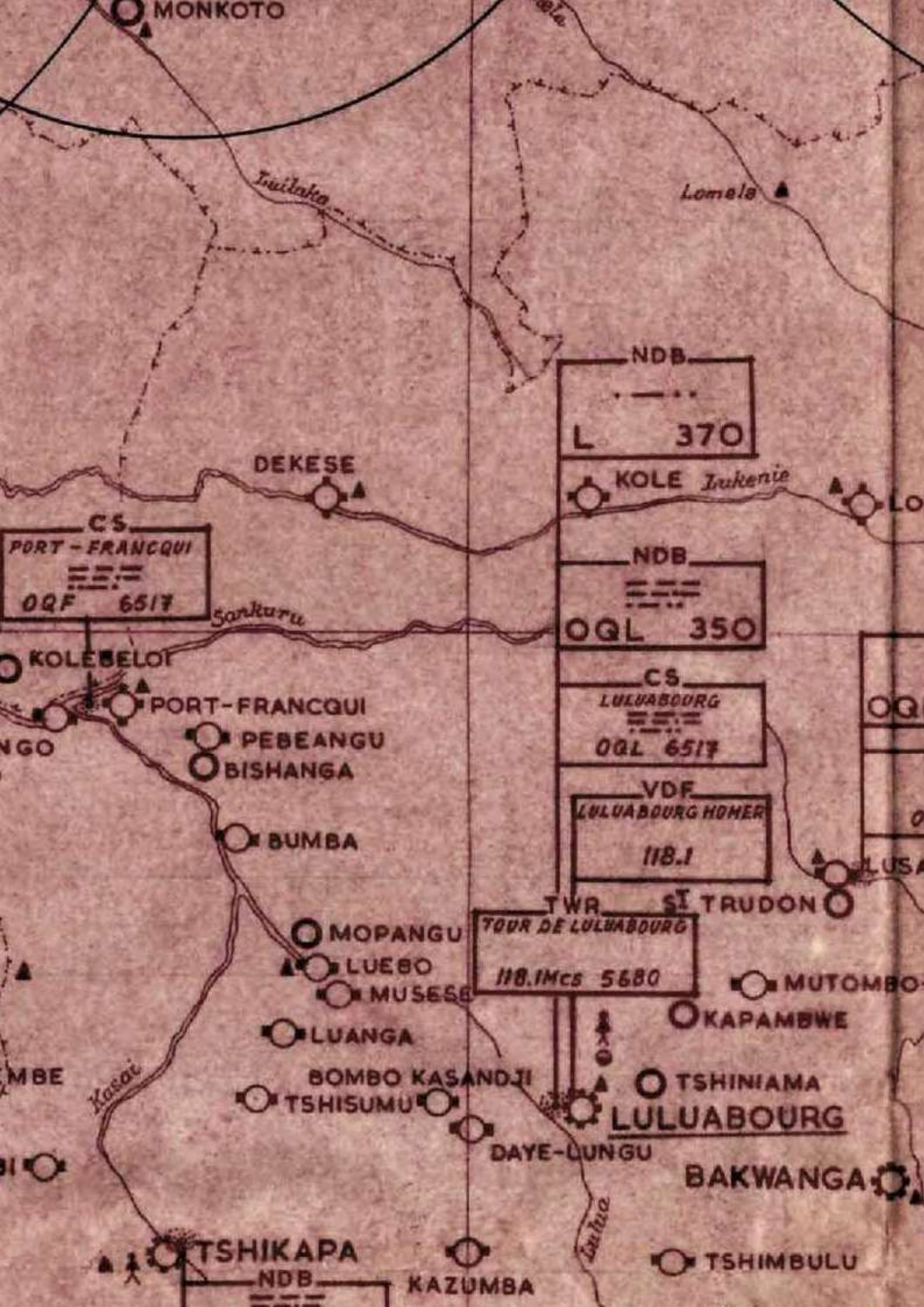
Heure de réception 1200 Z

Collectif :

Début du message :

Synops

COQUIHATVILLE					
00523	51104	80052	09430	52500	60824
				85824	94924
C.à.d.	Brume sèche; visibilité (16-20) km;			5/8 Cu	
	le commencement d'une formation Cumuliforme				
				sur NE et E	
BOENDE					
12623	30000	80052	09731	31500	60929
					83823
C.à.d.	Brume sèche; visibilité (16-20) km;			3/8 Cu	
LISALA					
01417	00903	75050	10728	00900	60733
C.à.d.	Brume sèche; visibilité 15 km sans nuages				
BASOKO					
01813	00505	84020	11829	00900	60810
C.à.d.	Beau; visibilité (80-100) km; sans nuages				
STANLEYVILLE					
04016	10108	81021	79830	11503	60924
					81829
C.à.d.	Beau;	visibilité (20-40) km;		1/8 Cu	
OPALA					
15223	41102	81011	80732	41500	60724
					84827



MONKOTO

Inzilako

Lomela

NDB

L 370

DEKESE

KOLE *Inkenie*

CS

PORT-FRANCGUI

OQF 6517

Sankuru

NDB

OQL 350

KOLEBELOI

PORT-FRANCGUI

CS

LULUABOURG

OQL 6517

NGO

PEBEANGU

BISHANGA

VDF

LULUABOURG HOMER

118.1

BUMBA

TWR ST TRUDON

TOUR DE LULUABOURG

118.1 Mcs 5680

MOPANGU

LUEBO

MUSESE

MUTOMBO

LUANGA

KAPAMBWE

MBE

BOMBO KASANDJI

TSHINIAMA

TSHISUMU

LULUABOURG

DAYE-LUNGU

BAKWANGA

Kasai

TSHIKAPA

NDB

KAZUMBA

Lulua

TSHIMBULU

AILE DROITE SANS AILERON FLAP

MOTEUR DROIT AVEC HELICE

10

15

22

16

7

10

200



COULOIR CENTRAL DU VILLAGE YAILANGA



15

Vliegtuigongeluk in Belgisch Kongo

Drie deskundigen v. h. Geografisch Instituut aan boord

WAARSCHIJNLIJK TWEË DODEN
Een vliegtuig van het Geografisch
Instituut van Belgisch Kongo met

drie deskundigen aan boord, is sedert Zondag tussen Coquilhatstad en Stanleystad vermist. De opsporingen, die onmiddellijk werden ingezet, bleven aanvankelijk vruchteloos, maar Maandagochtend heeft een toestel van de Sabena het vliegtuig dat in brand stond gesignaleerd in een dorp langs de Lomami.

Het vliegtuig was een «Dove». Het toestel had Coquilhatstad Zondag verlaten met bestemming naar Stanleystad, waar het omstreeks 14 u. 30 moest aankomen. Aangezien het vliegtuig niet aankwam, begon de onrust tot uiting te komen. Er rees wat hoop, toen vliegtuigen van Sabena-Sobelair er in slaagden in contact te komen met de «Dove».

Het toestel kon echter zijn juiste positie niet opgeven en zond een laatste boodschap, die te 16 u werd opgevangen, n.l.: «Wij volgen een waterloop en beschikken nog slechts over 5 gallons benzine». De opsporingen werden tot het vallen van de nacht voortgezet.

Maandag, omstreeks 9 u., ontdekte een van de twee «D.C.3» van de Sabena, die aan de opzoeken deelnamen, een rokend vliegtuig in een dorpje langs de Lomamirivier, op 160 km. Zuidwaarts van Opala. Van de bemanning, bestaande uit de piloot H. Croquet en de mechanici Bouin, was geen spoor te ontwaren. Bij de terugkeer te Stanleystad verklaarde de bemanning van de «D.C.3», dat zij inboorlingen hadden opgemerkt, die met twee kruisen en witte lakens vermoedelijk wilden te kennen geven, dat de twee inzittenden van de «Dove» de dood hadden gevonden. Enkele inlandse hutten werden door de vlammen vernield.

Een hulpcolonne van de gewapende macht verliet Stanleystad in de nacht van Zon- op Maandag. Te Opala namen de leden plaats in een boot, om de Lomami op te varen tot het dorp, waar zich het ongeval voordeed. Een tweede colonne verliet Lokandu en trekt dwars door het woud in de richting van het dorp. Vermoedelijk zullen 3 of 4 dagen nodig zijn om het plaatsje te bereiken.

De vrouwen van de h.h. Croquet en Bouin hadden Stanleystad Zaterdag verlaten om zich naar Irumu te begeven, waar zij hun man Zondag verwachtten.

*Hel Volk
22/12/53*