

United Nations

Nations Unies

UNRESTRICTED

SECURITY  
COUNCIL

CONSEIL  
DE SECURITE

S/1098  
2 décembre 1948  
FRENCH  
ORIGINAL : ENGLISH

Dual distribution

LETRE ADRESSEE AU SECRETAIRE GENERAL LE 29 NOVEMBRE 1948  
PAR LE MEDIATEUR PAR INTERIM POUR LUI TRANSMETTRE UN RAPPORT  
CONCERNANT UNE VIOLATION DE LA TREVE COMMISE PAR LES  
FORCES JUIVES LE 23 SEPTEMBRE 1948

29 novembre 1948

J'ai l'honneur de vous communiquer, sous ce pli, en vous priant de  
le transmettre au Conseil de sécurité, un rapport concernant l'attaque  
menée le 23 septembre contre un appareil commercial de l'Arab Airways  
par un appareil de chasse de l'aviation israélienne.

Signé : Ralph J. Bunche  
Médiateur par intérim

"d.d."

## ATTACHE D'UN APPAREIL COMMERCIAL DE L'ARAB AIRWAYS

J'ai l'honneur de présenter, sur l'incident du 23 septembre 1948 au cours duquel un appareil de chasse de l'aviation israélienne a attaqué et forcé à atterrir un appareil commercial de l'Arab Airways Association, de Transjordanie et a ainsi causé des victimes parmi les passagers civils, le rapport qui suit.

## I. EXPOSE DES FAITS.

1. Le 23 septembre 1948, un appareil De Havilland "Dragon Rapide" appartenant à l'Arab Airways Association d'Amman, Transjordanie, et piloté par S.G. Nowers, quittait à destination d'Amman, toutes les formalités requises étant accomplies, l'aéroport de Beyrouth. Outre le pilote, cinq passagers se trouvaient à bord. C'étaient MM. John Nixon et David Woodford, correspondants de presse; Abou Aswad; M. Ovid Sellers, Directeur de l'école américaine d'archéologie de Jérusalem et M. Abou Neemeh, de Broummana, Liban.

2. L'appareil, un biplan à deux moteurs en ligne, peint en rouge et immatriculé TJ-AAQ, s'est dirigé directement vers l'aéroport de Métoullah, puis a suivi un itinéraire longeant à environ 1/2 mille à l'ouest la ligne de démarcation qui sépare la Syrie d'Israël en direction de la frontière de Transjordanie. En suivant cet itinéraire l'appareil a survolé le territoire israélien de Métoullah à l'extrémité méridionale du lac de Houleh.

3. Après avoir survolé le lac de Houleh, l'appareil a quitté le territoire israélien jusqu'au moment où il s'est trouvé au-dessus d'un point situé dans la vallée du Jourdain à 4 kilomètres au sud de Michma Hayarden; de là, il semble avoir suivi la ligne de démarcation entre territoire israélien et territoire syrien jusque vers l'extrémité septentrionale du lac de Tibériade. Puis il a longé la rive est du lac de Tibériade. En suivant cet itinéraire, l'appareil aurait survolé le territoire arabe tant qu'il ne volait pas au-dessus du lac de Tibériade lui-même. A moitié chemin en suivant en direction du sud la rive est du lac de Tibériade, l'appareil a survolé un secteur tenu sur la rive est par les Israéliens.

4. C'est vers 11 heures, alors que l'appareil survolait ce secteur, qu'a eu lieu, aux dires du pilote Nowers le premier contact avec l'appareil de chasse.

5. L'identité de l'appareil de chasse ne prête pas à discussion. Non seulement le pilote Nowers a déclaré que l'appareil portait des marques d'immatriculation israéliennes, mais encore le Gouvernement provisoire d'Israël a admis que le chasseur avait intercepté l'appareil de transport, et a simplement exprimé des doutes quant au lieu précis où s'est déroulé l'incident, à la direction du De Havilland et au nombre d'attaques auxquelles s'est livré l'appareil de chasse.

"d.d."

6. Au cours de la première rencontre, le chasseur a fait une fois le tour de l'appareil de transport, puis, volant devant lui, en abaissant son train d'atterrissage et ses volets, lui a fait signe d'atterrir, probablement en territoire israélien.

7. Le pilote de l'Arab Airways n'a prêté aucune attention à ce signal optique et a gardé sa direction primitive, croyant que l'itinéraire de son survol du territoire israélien avait été approuvé à la fois par le Gouvernement provisoire d'Israël et par les représentants des Nations Unies.

8. Comme le De Haviland poursuivait sa route parallèlement à la ligne du rivage, à environ huit mille pieds d'altitude, le chasseur a lancé sa première attaque, au-dessus ou à proximité de la frontière israélo-transjordanienne. Selon le récit du pilote Nowers, des projectiles tirés par le chasseur ont atteint l'appareil de transport et ont mis sa radio hors d'état de fonctionner. Dans son récit, Nowers déclare "qu'il a essayé alors d'échapper à l'appareil adverse et a mis le cap vers le territoire transjordanien le plus proche", descendant en piqué à cinq mille pieds, s'efforçant vainement d'échapper au chasseur.

9. La deuxième attaque s'est déroulée au-dessus du territoire transjordanien. Le feu a pris dans la partie droite du plan inférieur du De Haviland, entre le moteur et le fuselage; l'indicateur de vitesse et d'altimètre ont également été endommagés. En raison de l'incendie, il fallait atterrir d'urgence, et le pilote Nowers a recommandé à ses passagers d'attacher leurs ceintures.

10. Comme l'appareil en détresse allait atterrir sur un sol rocheux, en un point situé juste au sud de Kafr Rabita, en Transjordanie, à environ trente kilomètres de la frontière israélo-transjordanienne, les passagers Nixon, Woodford et Aswad ont sauté par la porte arrière. A ce moment, a déclaré plus tard le pilote Nowers, l'appareil se serait trouvé à environ cinq pieds d'altitude.

11. C'est à ce moment même que le chasseur s'est livré à sa troisième et dernière attaque contre l'appareil de transport. Les témoignages concernant cette dernière attaque sont ceux du pilote Nowers, du Dr Sellers, passager survivant, et d'au moins trois Arabes qui vivent dans le voisinage du lieu de l'atterrissage forcé.

12. Il appert que l'appareil a roulé 50 mètres environ après avoir touché le sol, jusqu'au moment où ses deux pneus ont éclaté à la suite de l'impact contre les rochers. Il a ensuite capoté et dérapé avant de s'arrêter et de flamber entièrement. Le pilote et les deux passagers rescapés sont sortis de l'appareil par la sortie de secours du pilote, avec quelques contusions et quelques brûlures, mais sans blessure par balle.

"d.d."

13. Les passagers qui avaient sauté de l'appareil ont été trouvés morts, à des intervalles de 20 mètres, à environ 50 mètres des premières traces de roues de l'appareil. Un médecin du Gouvernement transjordanien, le Dr Jaudat Sati, a examiné leurs corps et signalé que tous trois étaient morts des suites de leur chute sur le sol. Le crâne d'Abdul Aswad semble toutefois, selon le docteur, avoir été fendu par une balle.

## II. POSITION DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE D'ISRAEL

1. Le Gouvernement provisoire d'Israël a reconnu être responsable de l'atterrissage forcé de l'appareil de l'Arab Airways. Il argue toutefois que le premier contact a été pris au-dessus du territoire israélien lorsque le pilote du chasseur israélien, en patrouille normale, a aperçu un Dragon Rapide peint en rouge et volant à 300° au-dessous de lui. Dès que le pilote du Dragon Rapide a aperçu le chasseur, il a modifié sa direction à 130°. Le pilote du chasseur lui a fait des signaux optiques et a ordonné à l'appareil de transport d'atterrir, mais en vain. Il a tiré alors, à titre d'avertissement, une rafale de balles traçantes, toujours sans résultat. Le pilote du chasseur a attaqué alors une seule fois, alors que les deux appareils survolaient le lac de Tibériade; après cela, il a cessé ses attaques et a vu en dernier lieu le transport se diriger en flammes vers l'est.

2. Il ne semble pas qu'un service quelconque du Gouvernement provisoire d'Israël ou de ses forces armées ait autorisé des appareils de l'Arab Airways Association à survoler, en quelque lieu que ce soit, le territoire tenu par les troupes israéliennes.

## III. LA POSITION DE L'ARAB AIRWAYS ASSOCIATION

1. Le De Haviland qui a été attaqué et forcé d'atterrir le 23 septembre 1948 effectuait un vol normal de Beyrouth à Amman. L'itinéraire lui-même avait été suivi régulièrement depuis quelque temps. Bien qu'une fraction de cet itinéraire traversât le territoire où les Israéliens exercent leur autorité, un observateur militaire des Nations Unies avait obtenu et du Gouvernement provisoire d'Israël et du quartier général du Médiateur des Nations Unies l'autorisation verbale de suivre régulièrement cet itinéraire.

## IV. SUPPLEMENT D'INFORMATION

Les dirigeants de l'Arab Airways Association n'ont fourni aucune preuve écrite d'une autorisation permettant aux appareils de leur société de survoler une partie quelconque du territoire occupé par les Israéliens. Il n'existe aucun renseignement relatif à une autorisation de ce genre dans les dossiers du service de l'observateur militaire principal des Nations Unies à Amman; on ne trouve aucune trace de l'autorisation à l'aéroport de Beyrouth dont les fonctionnaires nient avoir eu connaissance d'une autorisation de

ce genre. Il n'existe non plus aucune trace de l'autorisation au quartier général du Médiateur par Intérim et, d'une façon générale, il ne s'y trouve personne qui ait eu connaissance de cette autorisation.

#### V. CONCLUSIONS

1. Après enquête approfondie, le chef d'état-major de la surveillance de la trêve a abouti aux conclusions suivantes.

a) Un De Haviland Dragon Rapide appartenant à l'Arab Airways Association de Amman, Transjordanie, a été attaqué par un appareil de chasse israélien le 23 septembre 1948 et a été obligé d'opérer un atterrissage forcé en territoire transjordanien.

b) Le chasseur israélien s'est livré à trois attaques distinctes contre le De Haviland de la compagnie arabe et les deuxième et troisième attaques ont eu lieu alors que les deux appareils survolaient le territoire transjordanien;

c) L'itinéraire suivi un certain temps avant les attaques par le De Haviland de la compagnie arabe traversait le territoire où Israël exerce son autorité.

2. En ce qui concerne la responsabilité des parties, j'ai approuvé et remis aux gouvernements intéressés une décision du chef d'état-major dont les conclusions sont les suivantes.

a) Le Gouvernement transjordanien s'est rendu coupable d'une violation des conditions de la trêve en permettant à un appareil civil d'une compagnie dont il est responsable de survoler un territoire où Israël exerce son autorité sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire à des survols de ce genre;

b) Le Gouvernement provisoire d'Israël s'est rendu coupable d'une grave violation des conditions de la trêve du fait des attaques injustifiées auxquelles s'est livré contre l'appareil transjordanien un chasseur israélien, attaques à la suite desquelles trois personnes ont trouvé la mort, trois autres personnes ont subi des brûlures et des contusions, l'appareil a été détruit et le chasseur israélien a pénétré en territoire transjordanien.

Ralph J. Bunche,  
Médiateur par intérim  
Paris, le 29 novembre 1948

