

## Un malheur n'arrive jamais seul

Quand survient un problème technique, il y a toujours une solution dans le manuel. Quand on ignore la solution, ou qu'elle ne fonctionne pas, c'est l'accident. Quand plusieurs problèmes s'additionnent et se renforcent l'un l'autre, c'est le désastre. Nous savons cela en bateau : c'est quand on a une voie d'eau en haute mer que le canot de survie refuse de se gonfler et que les fusées de détresse ne produisent que de la fumée. Il y a une excellente illustration de ce diabolique principe : les premiers accidents d'avions gros-porteurs, qui firent grand bruit car on n'avait jamais vu autant de victimes dans un avion.

C'est le dimanche 3 mars 1974 que le premier accident majeur de gros-porteur se produisit à Ermenonville, près de Paris. Ce qu'on ne sait pas, parce que le désastre avait été évité, c'est que cet accident avait eu un précédent : le 12 juin 1972 au-dessus de Windsor (Canada).

L'avion, parti de Detroit et se dirigeant vers Buffalo, avait vu s'ouvrir la porte de sa soute en plein vol, à onze mille pieds d'altitude. La dépression dans la soute avait fait s'effondrer le plancher de la cabine des passagers, lequel avait détruit les trois systèmes hydrauliques reliant le pilote aux gouvernes qui se trouvent dans la queue de l'avion. Le pilote avait réussi à atterrir, sans perte humaine. Il avait eu de la chance : c'était les débuts des avions gros-porteurs, donc son avion était très peu rempli. Les 56 passagers avaient été placés dans la seule cabine avant, donc le plancher de la cabine arrière, près de la porte fautive, n'était pas chargé. En ne s'effondrant que partiellement, le plancher endommagea les circuits hydrauliques mais les laissa un peu fonctionner. Le pilote, ancien et intimidé par la taille de son nouvel appareil, avait suivi un entraînement spécial sur simulateur et pouvait quasiment piloter en n'utilisant que les commandes de gaz des moteurs ; le DC-10 était le seul avion pilotable ainsi, car son réacteur arrière était situé très au-dessus des deux autres, donc on pouvait contrôler l'assiette en changeant la poussée des réacteurs inférieurs.

La même ouverture intempestive de porte se produisit à Ermenonville, à la même altitude, mais les circonstances aggravantes étaient multiples. D'abord, l'avion était le premier et le seul gros porteur de la compagnie Turkish Airlines, petite compagnie au personnel ... « moyennement » formé. Le constructeur avait signalé l'incident de Windsor à tous les exploitants de DC-10, avec la modification à apporter à la porte, qui était facile à réaliser ... tellement facile que le travail fut peut-être bâclé (on ne saura jamais). Les pilotes n'avaient pas reçu la formation spéciale. Il y avait eu, la veille, une rencontre Angleterre-France de rugby à Paris ; et ce week-end, le personnel de British European Airlines était en grève-surprise pour préparer la fusion avec BOAC : des milliers de passagers couraient dans tous les sens à Orly pour trouver une place et rentrer à Londres. Donc l'avion fatal décolla avec 335 passagers alors qu'il était arrivé d'Istanbul quasi-vide. Quand le plancher de la cabine arrière s'effondra, totalement, les passagers placés près de l'arrière-gauche furent éjectés, à plus de 3 km d'altitude. L'avion piqua du nez ; le temps que les pilotes imaginent la parade (accélérer les moteurs sous les ailes pour redresser la trajectoire), il avait pris tant de vitesse qu'il n'était plus contrôlable. La suite fit la Une de tous les magazines.

Le premier B-747 à causer un désastre comparable se trouvait à Nairobi début-novembre 1974, soit seulement 8 mois plus tard. La cause technique était d'un tout autre ordre : les volets d'hypersustentation ne sortaient pas complètement. Le défaut n'avait jamais été décelé, car à New York, à Paris et à Tokyo les avions décollent avec seulement la moitié des volets. A Nairobi, l'altitude (1660 m) et le soleil équatorial rendent l'air très léger ; l'avion a besoin de toute son hypersustentation. Au décollage, quand le pilote réalisa qu'il roulait très vite mais ne quittait pas le sol, il tenta un décollage « au second degré » : moteurs à fond, cabrer l'avion pour décoller à la manière d'un skieur nautique, en force. Il aurait pu réussir, car son avion était léger (il n'y eut « que » 59 morts, dont l'équipage), mais l'aéroport était en travaux : au bout de la piste, il y avait des travaux de terrassement dont les déblais formaient un talus. Quand on cabre un avion au sol, la queue frôle le sol ; cette fois, la queue toucha le talus et s'arracha.

J'étais arrivé à Nairobi la veille, dans le B-747 d'une autre compagnie. Quand je fis mon apparition au bureau où je devais travailler, un ingénieur anglais me demanda immédiatement mon groupe sanguin. Je vous laisse imaginer l'ambiance ...