

Amine MECIFI

Pourquoi les avions s'écrasent-ils ?

Essai



Alexandrie Online

Ce texte est hébergé sur le site d'Alexandrie à l'adresse <http://www.alexandrie.org>

Toute reproduction ou diffusion est interdite sans l'accord de son auteur

Date de publication : 20-11-2006

La loi du 11mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les copies ou reproductions strictement réservés l'usage privé du copiste et non destinés à une utilisation collective et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayant cause, est illicite (alinéa 1er de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Extrait

On ne s'en souvient plus maintenant, mais le premier avion à réaction européen fut un cuisant échec qui fit prendre à l'aviation du Vieux Continent un retard de plusieurs décennies. Le Comet avait tout pour réussir, mais pourtant...

En 1952, la Grande Bretagne inaugure l'âge de l'avion à réaction civil. Les ateliers de Havilland mettent au point le premier avion à réaction de transport public du monde. L'appareil aux lignes épurées dispose de 4 réacteurs installés dans l'épaisseur des ailes. D'ailleurs, à cette époque, les réacteurs tombaient en panne bien plus facilement que maintenant. Pour le transport public, 4 réacteurs seront de règle pendant de nombreuses années.

Le Comet est très demandé, on le voit partout. La première année d'exploitation est un franc succès et plus de 50 commandes fermes sont passées. La compagnie BOAC, l'ancêtre de la British Airways, est le plus gros client des ateliers de Havilland qui ont bien mené leur reconversion dans le civil après la Seconde Guerre Mondiale. Chaque voyage est un évènement. On s'habille pour prendre l'avion et les séances photo sont de mise. Le bruit des moteurs fait qu'il n'y a pas d'orchestre à chaque décollage, mais l'ambiance y est. Les célébrités et les hommes d'affaires ne peuvent plus voyager autrement qu'en avion à réaction. Finis les navires qui mettent des semaines pour aller de Londres à Hong Kong. Finis les avions à hélices qui vous secouent dans tous les sens. Le Comet vole plus haut, vole plus vite et vole mieux. Les premières versions utilisent des fusées pour aider lors du décollage. Elles seront retirées au bout de quelques vols parce que jugées inutiles, spectaculaires et dangereuses. De nos jours, seuls les militaires se servent de fusées pour aider au décollage des avions cargo, comme le C-130, depuis des pistes trop courtes.

Dix mois après sa mise en service, le Comet connaît son premier incident sérieux. Le 26 octobre 1956, un appareil de la BOAC sort de piste à Rome Ciampino en faisant quelques dégâts. L'appareil est détruit et on met la faute sur le pilote et sa technique de décollage inadaptée. Ce dernier avait fortement cabré l'appareil alors que la vitesse de décollage n'était pas encore atteinte. Un avion cabré a une forte prise au vent et n'accélère pas. On découvre alors que le fait de tirer sur le manche trop tôt augmente la distance de décollage au lieu de la diminuer comme on pourrait être tenté de le croire. Les conséquences sont tirées et les pilotes sont instruits pour laisser l'avion arriver à la vitesse de décollage et le cabrer une fois qu'il a assez de célérité pour prendre son envol. Cette technique est utilisée jusqu'à nos jours sur tous les avions de ligne. Elle s'appelle la rotation.

En mars de l'année suivante, des pilotes viennent du Canada pour prendre livraison d'un Comet et recevoir une formation de quelques heures pour se familiariser avec son maniement. Au même moment, les services commerciaux de Havilland ont de la peine à vendre des appareils aux Australiens. Quantas hésite et risque de basculer vers des offres de concurrents américains. Une opération publicitaire est décidée. Au lieu de rentrer au Canada en traversant l'Atlantique, l'appareil fera le tour dans le sens inverse et ira même survoler les Australiens ! Pour mieux faire parler du vol, les escales seront réduites pour permettre de battre le record du vol le plus rapide entre l'Europe et l'Australie. C'est ainsi que les pilotes de la Canadian Pacific décollent vers l'Est pour un long voyage dont ils ne verront jamais le bout. Dans la nuit du 3 mars 1953, le Comet arrive à Karachi, capitale du Pakistan à l'époque, pour refaire le plein. Les opérations techniques sont expédiées puis pilotes et passagers s'installent dans l'appareil qui repart déjà.

Il fait nuit, il y a des nuages, la visibilité est faible, l'équipage est exténué et n'a pas beaucoup d'expérience sur cet appareil. Pour le commandant de bord, c'est le premier décollage de nuit sur un Comet. Quand il met les gaz, l'avion commence à se cabrer. Les références visuelles sont très médiocres et ce n'est pas l'horizon artificiel basique de Sperry qui fera la différence. Les témoins voient le Comet accélérer en position cabrée à tel point que la queue frotte contre la piste dans une gerbe d'étincelles. Ce qui doit arriver arriva : l'avion quitte la piste puis s'écrase dans un canal où il explose. Les restes sont rapidement dévorés par les flammes et les 11 occupants tués sur le coup.

Amine MECIFI

Amine MECIFI, formation de pilote de ligne, travaille actuellement dans le domaine de la sécurité aérienne en relation avec le crash de Sharm El Cheikh en Egypte. Un second livre sur le thème est prévu pour une sortie en début 2007.

Pourquoi les avions s'écrasent-ils ?

Ce livre raconte les pires crashes aériens de ces dernières décennies. Le style est léger et accessible à tous. Pilotes, passionnés ou grand public pourront lire et profiter des informations contenues dans ce livre. Après, libre à chacun d'approfondir chaque sujet en fonction de ses intérêts ou de sa sensibilité. En tout cas, le but de ce travail est de nous rappeler qu'en matière de sécurité aérienne, il ne faut rien tenir pour garanti.