

INCIDENT SUR LE VOL CRL 0886

Drôle d'idée que de vouloir prendre l'avion pour partir en vacances au bout du monde le jour d'un mot d'ordre de grève pour manifestation anti CPE ! Le vol pour Mombassa décolle d'Orly Sud en fin d'après midi, j'ai deux places pour le pré acheminement depuis Mulhouse Bâle en début d'après midi mais mon épouse a la brillante idée d'anticiper notre départ. Réveil à 6 heures pour un décollage prévu vers 8 heures.

Dans notre superbe aéroport franco suisse et flambant neuf, le hall de départ est désert. Le vol est affiché mais l'hôtesse du checking nous laisse entendre qu'il devrait y avoir du retard... Les moniteurs vidéo signalent que le premier vol du matin et celui de l'après midi sont tout simplement annulés. Finalement l'A 320 décolle avec trois heures de retard ; nous étions à deux doigts de louer une voiture ...Bonjour, en passant, au Super Constellation. Rien de tel qu'un stress non prévu, de ce genre, pour redonner l'envie de réserver des vols au départ de l'étranger...



20 heures 15 : le 747 – 400 de Corsair est parti pile poil à l'heure ! Nous sommes encore au dessus de la France lorsque l'obscurité se fait complète. Les passagers sont tous bien installés et le cérémonial classique peut commencer : plateau repas, film et tentative d'endormissement. L'intérêt théorique de ce genre de vol c'est que l'arrivée, tôt le matin,



permet de bénéficier d'une journée de vacances complète... Le poulet avalé (il faut encourager la consommation de volaille en période de grippe aviaire), je me replonge dans un excellent Clive Cussler (Sahara) puis, après, dans la dégustation traditionnelle d'un petit cognac (excellent inducteur de sommeil naturel).

Difficile de dormir vraiment, on s'assoupit plutôt ! J'ai gardé mon sweat et ma couverture car

je suis à côté d'un hublot et je me méfie des petits vents coulis bien frais qui courent le long de la cabine. Fabienne profite du fait que le siège voisin est inoccupé pour remonter l'accoudoir et se coucher en chien de fusil sur les deux places. L'inconfort de ma position assise, la base du crâne qui inexorablement glisse hors de l'appui tête, les courbatures sournoises qui se nichent dans la nuque et le bas du dos, la petite voix qui rappelle régulièrement de bouger ses jambes pour éviter le syndrome de la classe économique, créent une espèce de torpeur à mi chemin entre veille et éveil.

C'est dans cet espèce d'assoupissement léthargique que mon cerveau végétatif plus que ma conscience réelle perçoit une voix d'ange (certains peuples ne croient – ils pas que l'âme sort du corps pendant le sommeil pour flotter dans le néant et qu'il ne faut pas brusquer le réveil pour être sûr que l'âme a bien eu le temps de reprendre sa place) : « Un petit déjeuner va vous être servi avant l'escale de Nairobi prévue dans une heure, veuillez relever votre dossier en position verticale et descendre la tablette ... »

Bigre, il est 3 heures 30, la nuit aura été courte !

Les muscles sont endoloris et il est difficile de s'étirer en classe touriste. Une longue queue se fait devant les toilettes comme toujours insuffisantes, en nombre, aux heures de pointe. Une omelette réchauffée accompagne un micro croissant caoutchouteux et sec, un carré de beurre irlandais et une portion de cheddar. Notre compagnie française nous prépare à la vie dans les anciennes colonies anglaises...

Véritable Kiss Landing dans une nuit noire sur l'aéroport de Nairobi. 90% des passagers débarquent mais nous ne sommes pas autorisés à quitter l'appareil. Pas grand-chose à faire, alors, on bavarde avec un Stewart et on se rassoupe une nouvelle fois. De l'autre côté du hublot, rien en dehors du halo du feu de position vert du bout d'aile. Nous sommes à l'extrémité de l'aérogare.



Un bruit de réacteur au ralenti, nouveau dans le fond sonore de la climatisation, me fait tourner la tête. Un grand K dans un cercle blanc orne la dérive d'un avion qui me semble rudement près de nous. Dans la nuit et, à bord d'un appareil qu'on a toujours du mal à appréhender tant il est grand, c'est difficile d'estimer les distances. Tout en me remémorant que ce grand K dans un cercle me rappelle le logo des avions de Kanazoe, l'homme d'affaires libanais de Ouagadougou, je suis des yeux l'avancée lente du Boeing kenyan « The Pryde of Africa ».

Soudain, l'extrémité de l'aile gauche de l'appareil africain touche le bord de fuite de la winglet droite du 747, la déchire sur toute sa longueur et je vois, effaré, un long morceau blanc tomber par-dessus le bord d'attaque et s'immobiliser au sol. Non, ce n'est pas vrai !



J'appelle le stew qui bavarde dans le galley avec une hôtesse et l'informe de l'accident. Il paraît incrédule, regarde par le hublot et ne voit rien mais comme nous avons déjà parlé avion et qu'il sait que je suis pilote privé, il décroche dans les 5 secondes le téléphone intérieur et appelle le commandant de bord pour l'informer.

Dans l'excitation visuelle de l'incident je n'ai même pas senti la légère secousse. Le 777 – 200 – ER de Kenya Airways s'est rendu compte de quelque chose et s'est arrêté. Dans la nuit, impossible d'avoir une idée des dégâts mais il me paraît difficile de poursuivre le vol en l'état.



Il est 5 heures du matin et au Public Address le commandant de bord confirme mes remarques. Comment une chose pareille a-t-elle pu se passer ? Voitures à gyrophares jaunes et petites passerelles autoportées se dirigent vers nous et, le bout de la winglet, comme une planchette blanchâtre déchiquetée, repose sur le tarmac dans la lumière des phares. Personne ne le touche comme s'il était pestiféré : priorité enquête !

La DAC locale est prévenue. Une autre passerelle est amenée à la porte avant du 777 pour libérer les passagers. L'obscurité totale ne permet pas d'apprécier les dégâts. Vers 6 heures, le commandant précise que les techniciens étudient le problème, qu'on attend les enquêteurs, que les autorités locales en profitent pour inspecter les documents du bord et qu'on devrait pouvoir démonter la winglet endommagée et poursuivre le vol d'ici 45 minutes.



Je dis en aparté : « Il ne faudrait pas enlever les deux pour assurer une symétrie de vol ? »

La voix de l'hôtesse claque : « Si le commandant dit qu'on peut voler avec une winglet, c'est qu'il le sait ! Qu'est-ce que vous avez comme expérience sur 747 ? ».

Pan sur le bec ! C'est vrai que sur 747 je me sens un peu juste ... Sur un gros machin comme ça, on doit pouvoir trimer. Mais sur un avion d'aéroclub, on a du mal à imaginer qu'on pourrait poursuivre un vol en sécurité avec un bout d'aile en moins. Certes le rôle des winglets n'est pas d'assurer la sustentation mais de réduire les turbulences de bout d'ailes, mais ...

6 heures 30 : le jour se lève. Le décor commence à se dessiner. Un militaire kenyan, en treillis et béret de commando rouge bordeaux, fusil négligemment passé en bandouillère, assure nonchalamment la sécurité. Les équipes d'experts, de spécialistes, de techniciens, d'officiels, de pompiers se succèdent et palabrent. Tous portent des gilets fluorescents réglementaires.

On parle. On prend des photos au téléphone portable ou au petit numérique. On soupèse la pièce brisée et on caresse, de la paume de la main, la déchirure dans le bord d'attaque du 777 dont l'immatriculation apparaît 7Y – KQS. Des groupes se forment, puis se séparent et se reforment différemment. Ce ballet est amusant car ils portent souvent des uniformes de couleurs différentes. Nous, dans l'avion, on n'a pas le son, alors on imagine ...

Dans le jour un peu plombé, un quadrimoteur de conception russe apparaît en arrière plan. Un Antonov 12 avec une tourelle d'observateur au pied de la dérive (...) se remplit de caisses mystérieuses pour des destinations encore plus mystérieuses.



Les techniciens se promènent sur le bout de l'aile pour dresser un état précis des lieux et le Public Address nous informe que les travaux de dévissage de la winglet traumatisée vont pouvoir commencer.

Il est 8 heures et un groupe de 2 à 4 mécanos s'attaque avec de simples tournevis aux centaines de boulons qui solidarisent la pièce cassée avec l'extrémité de l'aile.

A 9 heures, on a l'impression que la winglet tient bien mais les mécanos poursuivent leur travail avec application.



A 9 heure 45, le morceau brisé est toujours attaché. On apporte de nouveaux instruments dont une barre à mine et un gros tube métallique dont je ne comprends pas la fonction. Bigre, ça se gâte !

A 10 heures, la winglet bouge puis est glissée lentement sur une passerelle avant qu'une équipe ne vienne coller un ruban adhésif brillant (métallique) sur le saumon d'aile blessé.



A 10 heures 30 nous poursuivons le vol sur Mombassa, dans d'excellentes conditions et arrivons avec 5 heures de retard et les regrets du commandant. Dommage qu'il n'ait pas pris 5 minutes sur les 5 heures de retard pour nous faire un petit coucou et nous donner quelques explications sur les causes de l'accident...ça nous aurait rendu un peu plus solidaires ...