

Extrait du Grands Reporters

<http://www.grands-reporters.com>

Crash à Roissy

Concorde : première tragédie

- Articles -

Date de mise en ligne : mercredi 11 octobre 2006

Date de parution : 27 juillet 2000

Grands Reporters

En trente ans, cet avion futuriste mais contesté avait transporté sans accroc plus de 4 millions de passagers. Jusqu'à ce que, mardi dernier à Roissy, un de ses réacteurs s'enflamme

C'est la panne la plus terrible, celle que tous les pilotes, même les plus confirmés, redoutent : la panne au décollage. Une panne de réacteur, un feu en cabine ou le moindre incident sérieux avant le décollage sont détectés immédiatement par le système de bord, et les deux pilotes connaissent parfaitement les mesures à prendre en quelques dixièmes de seconde : couper la puissance des réacteurs et freiner avant d'atteindre le seuil de piste. Mais une fois l'avion lancé à pleine vitesse et le décollage effectué, tout devient critique. Si l'avion peut encore voler, il ne reste qu'à virer très vite pour revenir se poser sur la même piste. Si l'avion n'est plus en état de se propulser, la seule issue est d'aller chercher le sol droit devant pour un atterrissage en catastrophe. Mardi dernier, à 16h45, au bout de la piste n°2 de Roissy-Charles-de-Gaulle, le Concorde F4590 affrété par le tour-opérateur Deilmann, lourd de 190 tonnes et bourré de 96 tonnes de kérosène, a décollé en 28 secondes à 324 km/h. Il vient à peine d'atteindre 50 mètres de hauteur quand l'un des réacteurs gauche, puis les deux, semble-t-il, prennent feu. « Je l'ai vu tenter un demi-tour et tomber au moment où il amorçait son virage », dit un témoin. Les pilotes ont apparemment appliqué les procédures d'urgence, mais Concorde est un appareil très pointu à piloter, très exigeant en raison de sa toujours nouvelle technologie, même s'il vole depuis 1967. C'est un avion supersonique, à aile delta, propulsé par quatre réacteurs disposés en nacelle sous les ailes. Propulsé par deux sur quatre seulement de ses réacteurs ; trop bas, déséquilibré, il n'est plus manœuvrable. Il est 16h46. Les réacteurs de l'aile gauche crachent des flammes longues de 20 à 30 mètres : « C'est un problème de moteur », confirmera Jean-Cyril Spinetta, PDG d'Air France. Un automobiliste qui circulait près de l'aéroport « voit passer l'avion en flammes » au-dessus de lui. Deux minutes plus tard, un nuage de fumée noire et des flammes d'une dizaine de mètres s'élèvent au-dessus de Gonesse, tout près de l'Hôtelissimo, une construction en bois de 72 chambres. Dans les premières heures, les sauveteurs compteront 113 morts ; 100 passagers, 9 membres d'équipage et 4 résidents de l'hôtel. C'était le plus bel avion du monde et c'est son premier accident. Il a transporté plus de 4 millions de passagers en trente ans, a effectué plus de 200 000 heures de vol dont 140 000 en vol supersonique. Il est le premier et le seul avion civil capable de voler à 2150 km/h, soit Mach 2,02, à près de 18 000 mètres d'altitude sur 6300 kilomètres. Un avion du futur qui emmenait les hommes d'affaires et la jet-set à New York en trois heures quarante, exploit inégalé dans l'aviation civile. Et un symbole de luxe. Interdit pendant six mois à New York par les Américains en raison de son niveau sonore et d'une lutte commerciale au couteau, il était devenu ensuite l'avion de la réussite technologique, et de la réussite tout court de ses passagers qu'il emmenait régulièrement de Paris à Londres, New York et la Barbade aux Caraïbes. Il était régulièrement affrété pour des voyages de prestige et une place à bord pouvait servir de premier prix dans des concours organisés par de grandes entreprises : on offrait le privilège de partager, au-dessus de l'Atlantique, homard, caviar et champagne ou les créations culinaires d'Alain Ducasse et Gérard Vié, en compagnies de top models, de stars, de PDG ou de diplomates, et de s'asseoir aux places mythiques 1A et 1B, qui se paient 50 000 francs pour un simple aller-retour pour les Etats-Unis. Mais le Concorde, qui a longtemps été synonyme de demi-échec commercial compte tenu du coût de son développement, n'a volé que sous les couleurs d'Air France et de British Airways. Modèle d'audace et d'innovation à l'époque de sa création, en 1967, voilà maintenant trente-trois ans, il a servi de modèle au Tupolev 144 créé plus tard par les Soviétiques. Il a été un symbole éclatant de grandeur pour la France, de coopération franco-britannique, de mépris des contingences commerciales au moment où les Américains préféraient concevoir le jumbo-jet, l'avion du tourisme de masse. Dans le monde de l'aéronautique, pour un pilote qui roulait sur le taxiway d'un aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, Heathrow ou John-Fitzgerald-Kennedy, ou pour un simple passager qui levait la tête au passage de cet avion étrange, longiligne et effilé, aux lignes du futur, pour tous, passagers, partisans ou concurrents, le Concorde était avant tout une idée de la beauté dans le ciel. Aujourd'hui, après son premier crash tragique, à deux kilomètres du plus grand aéroport de France, les Britanniques et les Français ont décidé de suspendre provisoirement les vols du supersonique. L'appareil, dont une étude américaine de 1972, prévoyait « à cause des écarts de température de sa cellule », une durée de vie maximum de sept ans, vole depuis vingt-sept ans. Air France estimait que le Concorde pouvait être rentable « jusqu'en 2017 » mais les compagnies avaient décidé de l'arrêter en 2005. Et à l'heure des avions très gros porteurs l'Airbus A3XX et une version allongée du Boeing 747 aucun supersonique n'est prêt, avant 2010, à succéder à cet élégant oiseau blanc qui volait plus vite que le temps. Trop vieux Concorde ? Controversé avant

Concorde : première tragédie

même d'exister, vainqueur de ses détracteurs, il voit sa carrière endeuillée par la terrible catastrophe de Gonesse. Mais combien de temps restera-t-il le seul avion de transport à avoir volé tous les jours pendant plus d'un quart de siècle sans avoir connu l'accident ?

JEAN-PAUL MARI