Avez-vous peur de l’avion ?

écrit par Filoxe | 4 janvier 2025

Six semaines : c’est l’âge que j’avais quand j’ai voyagé pour la première fois en avion, un Super Constellation, naturellement je n’ai aucun souvenir de ce voyage. Il me reste quand même des images de ce bel oiseau qui datent de

1956, un trajet Tunis-Paris, je me souviens que je jouais aux petites voitures dans l'allée centrale.

J'ai beaucoup emprunté l'avion depuis, des bimoteurs à huit places aux Boeing 747-400. Entre les Antilles, la Réunion, le Vietnam, les États-Unis, j'ai bien dû parcourir 500 000 km et tant pis pour les pisse-vinaigre qui prétendent détenir la vérité, je parle des escrologistes. Ce que je leur fais se trouve dans une expression qui se termine par *à la raie.* Et pendant toutes ces années, je n'ai connu qu'un seul incident, fin décembre 1996 sur un vol entre la Réunion et Paris, en classe grand large à bord d'un Boeing 747-300 de Corsair. À cette époque, la compagnie possédait trois avions de ce type, SUN, SEA et SEX, authentique, en voilà la preuve !

Ce qui est certain, ce que je n'étais pas à bord du G-SEX, je n'ai jamais eu de chance ! Bref, une heure après avoir décollé de Roland-Garros, le commandant de bord nous avertit qu'il a dû arrêter un des moteurs et qu'il fait demi-tour vers la Réunion. L'avion étant plein comme un œuf, du carburant est largué sur l'Océan Indien (eh oui monsieur

valls, la Réunion n’est pas dans l’Océan Pacifique). Arrivé sur le tarmac, on apprend que la panne est très grave et que l’on doit débarquer. Ici je reconnais que Corsair a été très efficace, tous les passagers ont été logés dans des hôtels de l’île, en pension complète pendant 36 heures, le temps de faire venir un avion de remplacement, on m’avait logé au Mercure de Saint-Denis, ça aurait pu être pire !

Plus tard on a appris qu’une fuite d’huile était apparue dans le moteur défaillant et que le pilote l’avait éteint pour prévenir tout risque d’incendie. Comme la réparation était impossible sur place, l’avion est parti à vide jusqu’à Paris et avec trois moteurs. Pour le vol retour, un mois après, j’ai voyagé sur le même zinc ! J’en ai profité pour aller dans le cockpit, à cette époque c’était encore possible et là le commandant de bord m’a dit que l’avion avait subi une révision complète et c’est à ce moment-là que les incidents se produisent car il faut que l’appareil vole pour que toutes les pièces se remettent en place petit à petit.

Je n’ai jamais eu peur en avion, mais je peux comprendre les

angoisses de certains. Si vous êtes à bord d'un véhicule terrestre immobile, il reste sur le plancher des vaches ; vous êtes sur un bateau, il flotte, mais si un avion s'arrête, il tombe. De plus les accidents d'avion sont toujours très spectaculaires et surtout très impressionnants, cela provoque parfois des centaines de mort en quelques instants. Je pense notamment au crash de Tenerife en 1977. Mais je ne souhaite pas me lancer dans une énumération morbide des accidents meurtriers. **Bien au contraire, je vais vous proposer quatre situations où les appareils auraient dû s'écraser, ayant perdu tous les moteurs.**

1. LE VOL BRITISH AIRWAYS 009 LE 24 JUIN 1982, QUATRE MOTEURS ÉTOUFFÉS PAR DES CENDRES VOLCANIQUES :

2. LE VOL AIR CANADA 143 LE 23 JUIN 1983, DEUX MOTEURS EN PANNE À CAUSE D'UNE CONFUSION ENTRE KILOS ET LIVRES (LE PLANEUR DE GIMLI) :

3. LE VOL TACA 110 LE 24 MAI 1988, DEUX MOTEURS EN PANNE, FRAPPÉS PAR LA GRÊLE (ET PILOTE BORGNE), JE N'AI PAS PU ÉCHAPPER À LA PUBLICITÉ !

4. LE VOL AIR TRANSAT 236 DANS LA NUIT DU 23 AU 24 AOÛT 2001, FUITE DE KÉROSÈNE AYANT PROVOQUÉ L'ARRÊT DES MOTEURS :

On ne peut qu'admirer le sang-froid des pilotes qui n'avaient droit qu'à un seul essai pour atterrir.

Il y a parfois de belles histoires, même dans l'aviation ! Et d'ailleurs à Saint-Martin, on est obligé de prendre l'avion pour se déplacer, c'est comme ça et pas autrement !

Filoxe