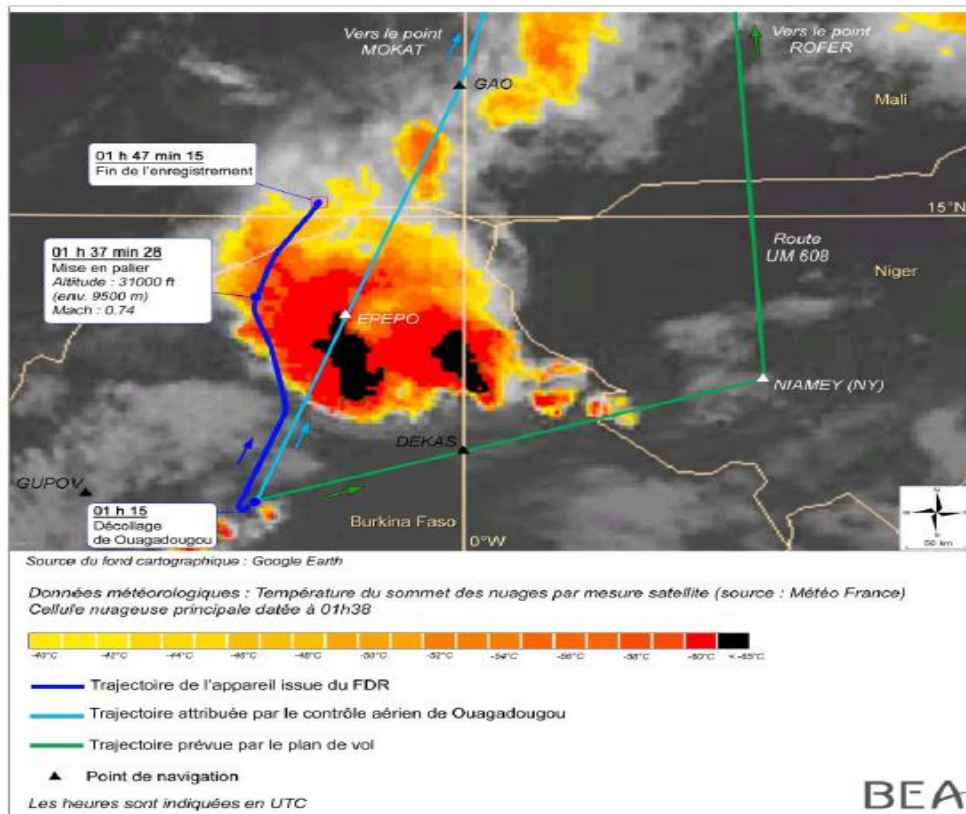


AH 5017

« ils ont un radar, qu'ils se démerdent »



Le 24 juillet 2014, le MD83 EC-LTV de la compagnie espagnole Swiftair décolle de nuit de l'aéroport de Ouagadougou vers 1h15 à destination d'Alger. C'est le vol Air Algérie 5017. Lors de la montée, l'équipage fait plusieurs altérations de cap pour éviter une zone orageuse avant d'atteindre le niveau de croisière FL 310. Quelques minutes plus tard, la vitesse de l'avion décroît, l'avion perd de l'altitude puis chute brusquement en virage par la gauche. Il heurte le sol avec une grande vitesse. 116 passagers et membres d'équipage sont tués.

Le plan de vol déposé prévoyait une montée vers NY (Niamey) puis la route UM 608 vers ROFER. Cette route était parfaitement dégagée de toute perturbation météorologique. Pour éviter les conflits entre les vols à l'arrivée et les vols au départ, les départs de Ouaga vers le nord se font par NY et les arrivées dans ce secteur par l'UG 859 et GAO. Les trajectoires se rejoignent à ROFER (voir la carte).

Lorsqu'il n'y a pas d'arrivée, l'usage veut que le contrôleur donne une clearance de départ par GAO, car la distance vers ROFER est plus courte de 147Nm soit environ 20mn de vol. Les équipages apprécient, les commerciaux aussi car c'est une économie substantielle de carburant...

Les observations satellites de la nuit du 23 au 24 juillet montrent une zone de convection qui se développe à partir de 20 heures sur le nord du Burkina Faso en se déplaçant vers le sud-ouest. Les zones de ce type peuvent être particulièrement actives et possèdent un fort dynamisme générant

des risques de givrage fort et/ou de turbulence sévère. C'était le cas lorsque le vol AH 5017 décolle de Ouaga.

A 1 h 13 min 05, le contrôleur autorise l'équipage à effectuer un départ via GAO, que celui-ci accepte. Les cumulonimbus (Cb) sont à 50Nm au nord, les éclairs illuminent le ciel, personne ne peut ignorer qu'il y a une masse énorme de nuages convectifs à traverser ou à éviter. Les pilotes disposaient d'une carte satellite IR de la situation météorologique. La modification du plan de vol par le contrôleur, acceptée par l'équipage, a envoyé le vol AH 5017 et ses passagers directement dans les Cb.

Après, il peut se passer n'importe quoi quand on prend le risque de traverser une zone dangereuse de ce type, quant on privilégie la rentabilité d'un vol plutôt que la sécurité !

RETOUR D'EXPERIENCE. *C'était en avril 2000. J'effectuais avec mon équipage un vol entre Sydney et Colombo avec un DC10. Notre surprise fut grande lorsque nous avons constaté que le plan de vol choisi par les opérations de la compagnie nous faisait traverser le cyclone « Rosita » ! Il s'agissait bien sûr de privilégier le trajet direct pour éviter les surcoûts d'une escale en route. Il faut savoir que ce cyclone a été l'un des plus violents dans cette région en un siècle, avec une vitesse des vents au sol supérieure à 150 km/h. Ça ne les gênait pas de nous proposer de passer à travers. De nuit, en plus... Bien évidemment nous avons refusé la route en question et nous avons fait escale à Singapour. De retour à Orly, j'ai demandé à l'agent d'ops qui avait déposé le plan de vol s'il était conscient de ce qu'il avait fait. Il n'était pas fier de lui. Il avait fait remarquer au Directeur des opérations aériennes de ma compagnie qu'il fallait envisager une escale sur le trajet à cause de la présence de ce cyclone. Celui-ci lui avait répondu : « ils ont un radar, qu'ils se dém..dent ! »*

Les pilotes du vol AH 5017 ont essayé de se « démerder » avec leur radar pour passer à travers une zone dangereuse qu'ils auraient pu éviter en choisissant une route plus sûre. Ils n'y sont pas parvenus. 116 morts...