

LES ACCIDENTS D'AVIONS EN COTE D'IVOIRE

Depuis 1952



**Général de Brigade (2S)
ASSAMOUA Guézou**

Au hasard de mes recherches sur l'histoire de la Côte d'Ivoire, j'ai découvert il y a quelques années qu'un navire anglais transportant des marchandises, le SS Dumana avait été coulé par un sous-marin allemand, le U-515 aux larges des côtes ivoiriennes plus précisément à Sassandra, le 24 décembre 1943, en pleine deuxième guerre mondiale. Ce drame a justifié l'édification d'une stèle commémorative à Sassandra, faisant de ce lieu un espace de mémoire pour les 42 victimes dont seulement six corps ont été retrouvés et enterrés depuis dans le cimetière de Sassandra. J'avais déjà évoqué ce sujet d'histoire dans l'un des bulletins de l'AIDEMI.



Stèle érigée à Sassandra à la mémoire des victimes du 24 décembre 1943

Poursuivant mes recherches sur des drames méconnus, je me suis intéressé aux accidents d'avions survenus en Côte d'Ivoire depuis 1893, date de la création de la colonie. Il n'existe que très peu d'archives qui en font l'état et j'ai dû lire les rapports d'enquêtes du BEA Côte d'Ivoire, chercher sur internet et dans certains livres d'histoire où sur l'excellente plate-forme Histoires et Biographies tenue par un sous-officier de l'Armée ivoirienne à la retraite, pour retrouver des traces de ces drames de l'aéronautique dans mon pays. Je me suis tout spécialement intéressé aux accidents d'avions. Le tout premier a eu lieu en 1952. Je n'ai pas pris en compte les accidents d'hélicoptères ou d'ULM. Je fais donc ici donc la liste des accidents d'avions en espérant n'avoir rien omis.

1 – Le premier crash le 27 Juin 1952

Très peu d'ivoiriens connaissent l'administrateur colonial français Pierre Pélieu. Il est né le 8 Mai 1906 à Bordère-Louron, commune française du département des Hautes-Pyrénées. Il fut d'abord Gouverneur du Gabon de 1949 à 1952 avant d'être affecté en Côte d'Ivoire en remplacement de Laurent Péchoux. Et il sera la toute première victime du premier crash d'un avion en Côte d'Ivoire. Il avait 46 ans. L'avion au bord duquel il se trouvait s'est écrasé le 27 Juin 1952 à Cocody, causant une autre victime, le Secrétaire Général monsieur Christiani. Les archives ne précisent pas le type d'avion ni exactement le lieu du crash. Il y est tout simplement indiqué à Cocody, un des quartiers de la ville d'Abidjan, la capitale. Aucune stèle commémorative n'a été érigée, donc aucun lieu de mémoire pour ce tout premier crash d'avion en Côte d'Ivoire.

2 - 1er juin 1961, crash d'un avion dans la région de San-Pédro

L'indépendance de la Côte d'Ivoire a été proclamée le 7 août 1960. Le premier accident de l'ère post indépendance a eu lieu dans la région de San-Pédro sur un appareil privé appartenant à un pharmacien en poste dans la ville de Daloa le 1^{er} Juin 1961. Il

est fait mention de ce crash dans les archives des Forces Armées ivoiriennes car ce sont ces dernières qui sont parties à la recherche du pharmacien et qui l'ont retrouvé, vivant auprès de l'épave de son avion en pleine forêt. Le miraculé n'a eu qu'une foulure au pied et après des heures de navigation en pirogue il a été ramené sain et sauf à San-Pédro avec le concours des unités de la nouvelle Armée ivoirienne.

3 – Deux crashes d'avions militaires Alpha Jet en 1981 et 1982

Pour l'histoire il est bon de rappeler que les premiers avions de chasse de l'Armée ivoirienne sont des Alpha Jet. Les quatre premiers appareils ont été acquis et mis à la disposition des Armées le 26 Novembre 1980.

Deux avions alpha jet vont se crasher respectivement en 1981 et le 24 septembre 1982 causant deux morts :

- Sergent Atsain est le premier pilote ivoirien à se crasher dans un Alpha-Jet lors d'une mission de reconnaissance dans la Région d'Anyama
- Sergent Bouadi Ezani Kodjo Emmanuel, ce jeune et brillant sous-officier était aux commandes d'un Alpha-jet et au cours d'une mission de reconnaissance dans la région de

Bondoukou le drame est arrivé. C'est le deuxième à périr dans le crash d'un Alpha Jet.

4 – 25 Juillet 1986, accident d'avion à Tabou

L'avion était dans sa phase de décollage à l'aérodrome de Tabou quand l'un des pneus a éclaté. L'équipage a alors décidé d'abandonner la procédure de décollage et a enclenché la procédure de freinage d'urgence. Malheureusement l'avion n'a pas pu s'arrêter dans les limites admissibles et il est sorti de la piste. Il s'est finalement immobilisé quelques dizaines de mètres plus loin. Les 29 passagers sont sortis indemnes tandis que l'avion était irréparable.

5 – 3 Janvier 1987, l'accident de la VARIG

Cet accident est resté dans les mémoires. Cette catastrophe aérienne survenue le 3 janvier 1987 a fait 50 victimes. Un Boeing 707-379C, n° de série 726, de la compagnie VARIG s'est écrasé dans une épaisse forêt, 45 minutes après son décollage de l'aéroport Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan en Côte d'Ivoire.

Chargé d'assurer le vol RG 797 Abidjan - Rio de Janeiro, l'appareil immatriculé PP-VJK transportait 39 passagers et 12

membres d'équipage. Peu après son départ, le pilote brésilien a informé les contrôleurs de l'aéroport d'Abidjan, qu'il revenait se poser, car un de ses moteurs était en feu. Mais rapidement, tout contact fut perdu avec le pilote dont l'appareil s'est s'écrasé dans la forêt d'Akakro, située non loin de Bingerville, une banlieue d'Abidjan. Les équipes de secours, arrivées rapidement sur place, sont parvenues à évacuer deux survivants, mais on va constater 50 décès au total. L'un des deux survivants est décédé par la suite de ses blessures, tandis que le deuxième a survécu à la catastrophe avec des brûlures sur 20 % de son corps, c'est un enseignant d'éducation physique du nom de Yessoh Neuba. Un vrai miraculé.

Parmi les dix victimes ivoiriennes, neuf femmes dont Kanté Asta, épouse du célèbre animateur de radio Tony Adiatou et Dominique Mékan, lauréate de l'émission « Première Chance » animée par Roger Fulgence Kassy, l'un des plus grands animateurs de télévision de la Côte d'Ivoire.



L'avion de la VARIG

6 – 26 Juin 1994, un Fokker 27 s'écrase

Le 26 juin 1994, un Fokker 27 de la défunte Air Ivoire s'est écrasé non loin d'Abidjan, causant la mort des 17 passagers qu'il avait à son bord.

L'avion effectuait la liaison entre San-Pédro et Abidjan et à l'approche de l'aéroport, à environ 5 kilomètres, au-dessus d'une zone boisée, l'avion s'est écrasé. Une défaillance technique est la cause de ce crash. En effet, le rapport d'enquête a montré que les volets et la roulette avant de l'avion sont restés rétractés au moment de l'approche.



Fokker 27

7 – le 30 Janvier 2000, crash du vol Kenya Airways 431

Mes recherches sur wikipédia m'ont permis de retrouver la version suivante :

« Le 30 janvier 2000, le vol Kenya Airways 431, un vol international régulier assuré par un Airbus A310 de la compagnie aérienne nationale kényane, Kenya Airways, reliant Abidjan, en Côte d'Ivoire, à Nairobi, au Kenya, avec une escale prévue à Lagos, au Nigeria, s'est écrasé en mer à 21 h 09 (UTC), peu après son décollage de l'aéroport international Félix-Houphouët-Boigny. Il y avait 179 personnes à bord, dont 169 passagers et

10 membres d'équipage. Seuls 10 passagers ont survécu à la catastrophe.

Avec un bilan de 169 morts, cet accident aérien est le plus meurtrier impliquant un Airbus A310, ainsi que le plus meurtrier survenu en Côte d'Ivoire. Il s'agit à la fois du premier accident mortel impliquant un appareil de Kenya Airways, mais aussi du plus meurtrier de l'histoire de la compagnie aérienne.

Une enquête a été menée par une commission d'enquête du gouvernement ivoirien, avec l'aide du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) français. Elle a conclu que l'accident a été causé par une réaction inappropriée de l'équipage à la suite du déclenchement d'une fausse alarme de décrochage. À la suite de l'accident, le BEA a émis plusieurs recommandations pour une meilleure formation des pilotes en matière de gestion d'une fausse alarme de décrochage. Au cours de l'enquête, le BEA avait également pris connaissance de nouvelles procédures liées à la sortie d'un décrochage, précisant que ces procédures seraient incluses dans les futurs manuels d'exploitation de vol.

Avion et équipage

L'appareil impliqué dans l'accident était un Airbus A310-304, immatriculé 5Y-BEN (numéro de série 426) et nommé

« Harambee Star ». Il est entré en service chez Kenya Airways en septembre 1986, et totalisait 58 115 heures de vol au moment de l'accident. Il était propulsé par deux turboréacteurs à double flux de type General Electric CF6-80C2A2.

Le commandant de bord était Paul Muthee (44 ans), un pilote expérimenté qui totalisait 11 636 heures de vol au moment de l'accident, dont 1 664 heures sur Airbus A310. Il a reçu sa qualification pour voler sur A310 le 10 août 1986 et était également qualifié sur Boeing 737-300, Boeing 737-200, Fokker F50 et Fokker F27. Le copilote était Lazaro Mutumbi Mulli (43 ans), qui totalisait 7 295 heures de vol à son actif, dont 5 768 sur A310. Il était le pilote aux commandes lors du décollage d'Abidjan. Les deux pilotes avaient déjà effectué quatre atterrissages et quatre décollages aux commandes d'un A310 à l'aéroport d'Abidjan.

Circonstances

Le vol 431 de Kenya Airways, parti de Nairobi, au Kenya, devait initialement faire une escale à Lagos, au Nigeria, avant de poursuivre jusqu'à Abidjan, en Côte d'Ivoire. En raison de mauvaises conditions météorologiques causées par l'harmattan, soufflant vers le sud depuis le Sahara, qui ont rendu le ciel au-dessus de Lagos inhabituellement brumeux ce jour-là, l'aéroport

nigérian a alors interrompu l'ensemble des atterrissages et des décollages.

L'A310 a donc dû poursuivre sa route directement jusqu'à Abidjan. Les conditions météorologiques présentes en Côte d'Ivoire étant également mauvaises, l'appareil a dû patienter durant trois heures avant de reprendre les airs en direction de Lagos, à 21h08 (UTC).

Quelques secondes après le décollage, au moment où le copilote, alors pilote aux commandes, demande que le train d'atterrissage soit rentré, l'alarme de décrochage retentit dans le cockpit. En réponse, l'équipage place l'avion dans une descente contrôlée, avec le train d'atterrissage qui reste sorti. Le copilote demande alors au commandant de bord de couper l'alarme.

L'avertisseur de proximité du sol (GPWS) retentit alors brièvement, bien que le radioaltimètre envoie d'autres alarmes quelques secondes plus tard, coupant immédiatement celle du GPWS. L'alarme principale retentit alors, indiquant que l'avion est en survitesse, à ce moment-là le commandant de bord Muthee crie "remontez", mais l'A310 descendait alors trop rapidement pour permettre une récupération à temps.

Le vol 431 s'écrase finalement dans l'océan Atlantique, à 2 km à l'est de l'aéroport international Félix-Houphouët-Boigny. La

violence de l'impact avec l'océan a complètement détruit l'appareil.

Recherche et sauvetage

Après le crash du vol 431, les contrôleurs aériens d'Abidjan ont rapidement sonné l'alerte. Elle a été lancée à l'armée de l'air ivoirienne, aux pompiers et aux services de secours de Côte d'Ivoire, aux responsables de l'aéroport et à la gendarmerie française stationnée à l'aéroport. Les pompiers français sont arrivés sur la plage à 21h15. Des hélicoptères et plusieurs avions ont été dépêchés pour rechercher le lieu du crash. La compagnie aérienne a mis en place un centre de crise à l'hôtel InterContinental de Nairobi, tandis que des bateaux de plaisance et des remorqueurs ont participé aux opérations de recherche et de sauvetage. Plusieurs ambulances ont été dépêchées et mises en attente sur un quai à proximité.

Les conditions météo cette nuit-là ont été décrites comme très mauvaises, et la présence de brouillard a davantage entravé les efforts de recherche et de sauvetage. Les courants marins violents dans la zone ont également posé des risques aux plongeurs et au personnel de sauvetage. Les sauveteurs ont également dû faire un détour vers le lieu du crash, en raison de l'absence de quai près de la piste de l'aéroport. Les recherches aériennes ont dû être suspendues en raison du mauvais temps.

L'intervention tardive des sauveteurs a entraîné la mort de ceux qui avaient initialement survécu au crash. À certains moments, des hélicoptères ont survolé les survivants, mais les sauveteurs n'ont pas réussi à les voir dans la nuit.

Le 31 janvier à minuit, l'un des bateaux de plaisance a signalé une forte odeur de kérosène dans la zone, à l'est de l'aéroport et dans le prolongement de la piste. Un bateau de plaisance a ensuite signalé de grandes quantités de débris et a été immédiatement suivi par les cris des survivants. Le premier survivant a été secouru à 00h20 GMT, et dans les 15 premières minutes, trois autres survivants ont été secourus. Ils ont été immédiatement transportés vers un quai voisin pour des soins supplémentaires. Un passager français a réussi à nager sur 2 km jusqu'au rivage, avant d'être finalement retrouvé par les autorités.

Les recherches et les secours se sont poursuivis jusqu'à midi le 31 janvier, après que les autorités aient signalé qu'il n'y avait « aucune chance de retrouver d'autres survivants ». Au total, 12 personnes ont été secourus sur le lieu du crash, 70 corps ont également été récupérés sur place. L'opération de récupération a duré du 1er février au 2 mars. Le personnel de recherche et de sauvetage a réussi à récupérer 146 corps, tandis que 23 corps n'ont jamais été retrouvés. Au cours de l'opération, un plongeur

kenyan s'est noyé en essayant de récupérer les corps des victimes.

Victimes

Il y a eu 169 victimes parmi les 179 personnes à bord de l'avion. La plupart des passagers et de l'équipage étaient des Nigériens. Deux des membres d'équipage à bord travaillaient alors pour la KLM Royal Dutch Airlines. Les 169 victimes étaient originaires de 33 pays différents ; la nationalité de l'une d'entre elles ne put être déterminée ».



Un avion de Kenya Airways

8 – 21 Aout 2011 un Airbus A330-243 à Abidjan

Le samedi 20 août 2011, l'Airbus A330-243 immatriculé OD-MEA et exploité par Middle East Airlines, effectue le vol international de transport public régulier de passagers MEA 575 au départ de Beyrouth (Liban) et à destination d'Abidjan (Côte d'Ivoire).

L'avion décolle de l'Aéroport International Rafic Hariri de Beyrouth à 20h23mn avec à son bord 245 personnes comprenant 233 passagers et un équipage de 12 membres composé d'un personnel navigant technique de deux (02) membres et d'un personnel commercial de bord de dix (10) membres.

Lors d'un atterrissage interrompu, le train principal gauche de l'appareil a touché le sol. Aucun des occupants de l'avion n'a été tué, ni subi de blessures au cours de cet incident

9 – Mardi 13 Novembre 2011, crash d'un avion privé dans l'ouest

L'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire a été constituée en application de la résolution 1528 du 27 Février 2004. Elle s'est déployée dans le pays de 2004 à 2017. Dans ses

missions, elle utilisait l'aéroport de Daloa, ville du centre-ouest et située à 380 kms d'Abidjan.

Le 13 Novembre 2011, trois personnes ont été tuées et une grièvement blessée lors d'un crash d'un avion privé appartenant à un français du nom de Christian Dur. Ce crash a eu lieu juste après le décollage de l'avion à partir de l'aéroport de Daloa et ce sont les casques bleus de la Mission de l'ONU qui ont secourus et évacués les victimes.

10 – 2 Janvier 2012, crash d'un monomoteur

Né en 1962 à Divo, de nationalité ivoiro-libanaise, Monsieur Nady Rayess était l'un des pionniers de la presse privée en Côte d'Ivoire. Il va trouver la mort le 2 Janvier 2012 dans un crash de son avion privé, un monomoteur qu'il pilotait lui-même. Son avion va s'écraser dans la matinée, dans un village tout proche de Grand-Bassam, à une quarantaine de kilomètre d'Abidjan.



Le monomoteur à bord duquel Monsieur Nady Rayess a trouvé la mort

11 – 13 Juin 2013. Un alpha jet explose à Bouaké tuant un officier de l'armée ivoirienne

Dans ce cas, on ne peut pas véritablement parler d'un crash d'avion, mais cet accident survenu sur un aéronef appartenant aux Forces Armées ivoiriennes au sortir de la crise post-électorale aura marqué les esprits.

En effet, un Alpha-jet appartenant aux Forces Armées ivoiriennes était stationné à Bouaké pendant les années de crise entre 2002 et 2013.



Un Alpha jet des Forces Armées Aériennes Ivoiriennes

Le 13 Juin 2013, une mission est organisée à Bouaké afin de désamorcer le système d'armement encore opérationnel sur l'aéronef. C'est en accomplissant cette manœuvre délicate qu'une explosion du siège éjectable a causé la mort d'un officier de l'aviation ivoirienne, l'un des meilleurs armuriers, le lieutenant Bernabé Tizié.

12 – 12 Novembre 2015, crash d'un piper PA30

Le Piper PA-30 immatriculé TU-GAF, a décollé de l'aéroport d'Abidjan pour un vol d'entraînement, avec 2 personnes à bord. Après le décollage de la piste 21, à environ 300 pieds (environ 100 mètres), le pilote a signalé à la tour de contrôle des difficultés avec les commandes de vol et il a demandé un atterrissage d'urgence. A 11h25, le contrôleur accorde

l'autorisation et prévient immédiatement les services de sécurité incendie (SLI ASECNA). Le PA-30 descend avec une forte inclinaison à droite avant de percuter la piste, d'abord avec le bout d'aile puis le fuselage, et l'avion poursuit sa sortie de piste, avant de s'immobiliser à 40 mètres à l'est de la piste, sur une zone sablonneuse. Il était environ 11h30. Les pompiers, déjà prévenus, sont rapidement intervenus pour porter secours aux occupants de l'avion, qui s'en sont sortis indemnes.

Cause probable

L'accident résulte d'une perte de contrôle de l'avion au décollage, suite à un roulis à gauche, que le pilote n'a pas pu contrôler, avant d'entrer en collision avec le sol (piste).

L'activation intempestive du pilote automatique, interdit lors du décollage et de l'atterrissage, sans que le pilote en soit conscient, a probablement contrecarré l'action du pilote sur les commandes de vol, rendant ainsi l'avion incontrôlable.

Facteur aggravant

L'absence probable, sur la checklist utilisée, de l'instruction du manuel de vol du constructeur, « l'AP doit être OFF pendant le décollage et l'atterrissage », n'a pas permis au pilote de reprendre le contrôle de l'avion lors de la vérification en vol lors de la procédure d'atterrissage.



Un PIPER PA 30

13 – Le 14 Octobre 2017, crash d'un Antonov



Le 14 octobre 2017, un avion de type Antonov An26-100, immatriculé ER-AVB, est tombé en mer, à proximité de l'aéroport d'Abidjan, au moment de son atterrissage, causant la mort de quatre (4) personnes de nationalité moldave et faisant six (6) blessés dont quatre (4) Français et deux (2) Moldaves. L'Antonov appartenait à la compagnie Valan International Cargo Charter et il agissait au nom d'une société du nom de PEGASE AIRDROP à laquelle l'Armée française faisait appel pour le transport logistique, et il avait été affrété par la Force militaire Barkhane.

L'avion devait se poser à l'aéroport d'Abidjan le 14 Octobre 2017 à 08h30 mais les conditions météo étaient mauvaises et il y avait un très gros orage qui réduisait la visibilité. Après avoir raté son atterrissage l'aéronef a disparu des radars. Il s'est abîmé en mer, à proximité de l'aéroport, et il a été coupé en deux, preuve de la violence du choc.



L'épave de l'Antonov, abimé en mer



On constate que depuis la période coloniale jusqu'à nos jours, les accidents d'avion n'ont pas été aussi nombreux. Les chiffres n'ont aucune mesure avec les accidents de la route en Côte d'Ivoire. Il faut seulement regretter que peu d'espaces de mémoires soient consacrés à ces drames qui ne reviennent pas souvent dans l'actualité, même aux dates anniversaires. Est-ce un moyen de conjurer le mauvais sort et de laisser définitivement ces accidents dans les oubliettes ?