

CRASH DE KENYA AIRWAYS

30 janvier 2 000



**CONTRIBUTION DE L'ARMEE IVOIRIENNE
AUX OPERATIONS DE SAUVETAGE**

L'histoire des catastrophes aériennes en Côte d'Ivoire a commencé le 27 juin 1952 où un avion s'est écrasé à Cocody avec pour victimes un administrateur colonial français Pierre PELIEU et son 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 Cocody. Aucune stèle commémorative n'a été construite, donc aucun lieu de mémoire pour ce tout premier crash d'un avion en Côte d'Ivoire.

Depuis, plusieurs autres se sont succédé notamment celui de la VARIG le 3 janvier 1987 dans la forêt d'Akakro non loin de Bingerville. Celui de Kenya Airways le 30 janvier 2000 reste encore dans les mémoires car c'était la toute première fois que le crash d'un avion avait lieu en mer après son décollage de l'aéroport d'Abidjan. L'objet de ce livre est justement relatif à cet accident et à la contribution aux secours des autorités militaires ivoiriennes.

Un autre fait d'histoire reste assez méconnu. Le 24 décembre 1943, durant la deuxième guerre mondiale, une tragédie a eu lieu au large des côtes ivoiriennes, sur les plages de Sassandra. Un navire anglais a été torpillé par un sous-marin allemand. Que s'est-il passé ce 24 décembre 1943 ?

Le SS Dumana, un navire de passagers et de frets, était chargé du ravitaillement des hydravions de la Royal Air Force durant la deuxième guerre mondiale. Et ces hydravions de l'Armée Anglaise (notamment le short Sunderland S25 et le super marine Sea Otter) avaient pour mission de traquer et de lutter contre les sous-marins allemands dans l'océan Atlantique.

Le SS Dumana, navire anglais, avait à son bord 162 passagers. Il était commandé par le Capitaine Archibald Richard George Drummond. Le navire avait fait une dernière escale au Libéria avec à son bord 162 passagers et 300 tonnes de matériels militaires destinés aux hydravions de la Royal Air Force.

Les activités de ravitaillement du navire au profit des hydravions anglais n'ont pas échappé aux allemands et le 24 décembre 1943 à 21h37, le navire fut torpillé par le sous-marin allemand U-515. Deux des trois torpilles lancées par les allemands pulvérisèrent le flanc tribord du navire, épargnant les moteurs mais désactivant les générateurs. Le SS Dumana sombra moins de sept minutes après, faisant 42 victimes.

Il y a eu 120 survivants. Ils ont tous été secourus par des chalutiers et les pêcheurs traditionnels puis convoyés au Ghana voisin à Takoradi où ils sont arrivés le 25 décembre 1943.

Des 42 victimes, 36 n'ont jamais été retrouvés, seuls 06 corps non identifiés ont été rejetés sur les plages de Sassandra en Côte d'Ivoire.

Je note ce drame au large des côtes ivoiriennes et surtout j'insiste sur les secours aux victimes grâce à un chalutier et aussi à des pêcheurs ivoiriens de la région, qui avec leurs moyens ont apporté secours et assistance aux naufragés. Le bilan a été lourd malgré tout.

En janvier 2000, une autre tragédie va se jouer au large des côtes ivoiriennes mais cette fois-ci, ce sera un avion qui sera concerné.

Pendant mes recherches, je me suis rendu compte que de nombreux reproches ont été faits aux autorités ivoiriennes concernant l'organisation des secours. Ces reproches ont aussi mis l'accent sur la lenteur des interventions et le temps mis pour que les premiers secours arrivent sur zone. J'ai voulu en avoir le cœur net et surtout comprendre ce qui s'était passé entre l'annonce du crash à 21:09 et le temps mis pour secourir les premiers naufragés. De même, il était important pour moi de savoir la contribution des autorités militaires ivoiriennes pour les opérations de sauvetage et d'assistance aux victimes.

1

**LES CIRCONSTANCES
DU CRASH**

Pour la France, le Bureau d'Enquêtes et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) a été créé en 1946. C'est l'autorité responsable des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents d'aviation civile survenus sur le territoire français.

En Côte d'Ivoire, un Bureau d'Enquêtes et d'analyse est véritablement opérationnel depuis janvier 2014 alors que son ordonnance de création porte le numéro 2008-08 et qu'il date du 23 Janvier 2008.

Lors de l'accident du vol Kenya Airways du 30 Janvier 2000, c'est le BEA France qui a été activé.

Le rapport produit par le BAE est un document public que l'on peut consulter sur internet.

J'ai repris de longues pages de ce Rapport en ce qui concerne l'avion et son équipage, les circonstances du crash, les recherches et opérations de sauvetage et sur les victimes. De plus, j'y ai extrait les grandes critiques formulées contre les autorités en charge de la sécurité aérienne en Côte d'Ivoire.

« 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 nommés « 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'harmatan, 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 Inter-Continental 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 a 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 ont signalé qu'il n'y avait « aucune chance de retrouver d'autres survivants ». Au total, 12 personnes ont été secourues 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 ».

Transcription du CVR du vol 431 de Kenya Airways		
# = Juron ; * = Mot inintelligible ; [] = Commentaire ; CAM = Microphone de zone de cockpit		
Heure	Source	Contenu
21:08:18,1	[Démarrage de la bobine du moteur]	

21:08:18,4	Capitaine	Poussée SRS et piste
21:08:20,8	Copilote	Contrôles
21:08:21,9	[Le niveau de CAM augmente considérablement, par intermittence au début]	
21:08:28,7	Copilote	[Inintelligible]
21:08:29	Capitaine	La puissance de décollage est réglée
21:08:30,4	Copilote	D'accord
21:08:37,1	Capitaine	Cent nœuds
21:08:37,8	Copilote	Contrôles
21:08:50,7	Capitaine	V un et tournez
21:08:55,1	[bruit mécanique transmis à travers la structure (enregistré uniquement sur le CAM) compatible avec une sortie normale du train avant]	
21:08:56,1	[son de clic cohérent avec le commutateur de trim]	
21:08:56,7	Capitaine	Positif.
21:08:57,2	[clic subtil]	
21:08:57,4	Copilote	Taux de montée positif, train rentré
21:08:59,1	[Début de l'avertissement sonore de décrochage]	
21:09:00,4	[bruit non identifié pendant environ deux secondes]	
21:09:03,7	Capitaine	Uhhoo [exclamation/surprise/stress]
21:09:07,8	Radioaltimètre	trois cents
21:09:10,9	Copilote	Ahhh ?

21:09:14	Copilote	Quel est le problème?
21:09:15,8	Radioaltimètre	Deux cents
21:09:16,1	[l'amplitude de la FAO diminue pendant 0,2 seconde - dommages physiques possibles à la bande]	
21:09:18,5	Copilote	Faites taire le klaxon !
21:09:19,3	Radioaltimètre	Cent.
21:09:20,3	[Fin de l'avertissement sonore de décrochage]	
21:09:20,9	Système d'avertissement de proximité du sol	[Son des premières 50 millisecondes de l'avertissement GPWS]
21:09:21,4	Radioaltimètre	Cinquante.
21:09:22,1	Radioaltimètre	Pour-
21:09:22,5	Radioaltimètre	Treize, vingt, dix
21:09:22,5	[début du carillon répétitif continu - avertissement principal]	
21:09:22,9	Capitaine	Monter!
21:09:23,9	[Fin du carillon répétitif continu - avertissement principal]	
21:09:24,0	[Premier bruit d'impact]	
21:09:27,6	Fin de l'enregistrement	

Le vol n'a duré qu'à peine une minute. Le décollage a eu lieu à 21:08:18 et le crash a eu lieu à 21:09:27

Quelques images du drame







2

Les coupures de presse

CRASH DE L'AIRBUS DE LA KENYAN AIRWAYS 86 corps repêchés hier en mer

A peine l'avion de la Kenya Airways, transportant 179 passagers et membres d'équipage a-t-il pris son envol à l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan Port-Bouët qu'il s'abîmait dimanche aux environs de 21 h 09 dans l'Océan à

**DIABY SALIF
KONÉ SALIOU**

quelque douze kilomètres de la côte. Seules dix personnes ont survécu à la plus grande catastrophe de l'histoire de l'aviation en Côte d'Ivoire.

Hier donc Abidjan portait son masque des jours sombres. Ce dernier lundi de janvier a été marqué par la triste navette des véhicules mortuaires entre le quai SOCOPAO à Vridi Canal, le CHU et les locaux d'Ivosep à Treichville.

Les sapeurs pompiers militaires ont été informés à 21 h 30 de la chute de l'Airbus A 310 300 de la compagnie kenyanne. Quatre minutes plus tard les premiers engins de secours quittent la caserne de l'Indénis et celle de Marcory Zone 4 où est basé le Groupe de recherches en eau profonde (Grep).

Pendant ce temps, c'est la



L'un des dix rescapés du crash.

désolation à l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny. Car certains parents, conjoints ou amis allés accompagner les voyageurs n'avaient pas encore quitté l'aéroport qu'ils apprenaient déjà la nouvelle du crash. D'autres l'ont appris en arrivant à leur domicile et reprenaient aussitôt la route de l'aéroport. Tout ce monde qu'un cruel destin accablait, était conduit au salon d'honneur hors de la vue des badauds. Prier pour que le plus grand nombre de passagers survi-

ve, c'est tout ce que parents, conjoints et amis pouvaient faire en ces heures cruelles. Et cela a duré toute la nuit. Laquelle s'est dissipée, laissant apparaître un grand désespoir. Car sur les 179 passagers de l'Airbus, seuls 10 ont survécu, parmi lesquels un ressortissant nigérian répondant au nom d'Emmanuel Madou et le docteur vétérinaire français, Jean Pascal Danneels. Hospitalisé à la clinique Avicennes à Marcory, le Dr Denneels a déclaré être "béné-



Les éléments du GSPM mis à contribution hier.

Dieu " lui qui a nagé accroché à une valise pour échapper à la mort.

Tôt hier matin, les équipes de secours ont accédé à la zone du crash où elles ont repêché 86 corps (47 hommes et 39 femmes). Il y a deux enfants parmi ces victimes repêchées que les médecins légistes du CHU de Treichville et la police travaillent à identifier.

Aux opérations de recherches dirigées par le colonel Grah du GSPM assisté par le commandant Agnime, participent 40 sapeurs

pompiers, 50 gendarmes, 60 policiers, 3 médecins du Samu, cinq marins et des militaires du 43ème BIMA. La logistique utilisée est composée d'une pilotine, d'un remorqueur pousseur, d'une vedette, d'un bateau de débarquement, d'un thonier, de trois remorqueurs IRES de deux hélicoptères dont un du 43ème BIMA et l'autre d'Ivoire Helico. Les recherches ont été interrompues hier en fin d'après-midi. Elles reprennent ce matin.



La liste des victimes est longue, comme l'illustre le travail des équipes de secours.



Quelques débris de l'avion et des sacs vides.

Un appareil livré en 1986

L'avion accidenté de la Kenya Airways est un Airbus A 310 300 livré en septembre 1986. D'une capacité d'accueil de 202 sièges (18 en 1ère et 184 en classe économique), il avait accompli, doté de deux réacteurs de General electric CF6 - 80 C2A2, 58.000 heures de vol et 15.000 cycles (décollages ou atterrissages). De source proche de l'ASECNA, il y avait à bord de l'appareil dix membres d'équipage, 167 adultes et 2 enfants et, ironie du sort... un équipage Air Afrique qui allait pour une mise en place à Nairobi.

Parti de la capitale du Kenya dimanche dernier, l'avion n'avait pu se poser à Lagos sous le n° KQ 430 à cause du mauvais temps. D'où son atterrissage à Abidjan lieu d'embarquement de 48 passagers. Selon les techniciens, les causes de l'accident peuvent être diverses. Aussi, faut-il attendre que les boîtes noires de l'appareil reposant à environ deux cents mètres de profondeur, livrent leurs secrets.

Une équipe d'enquête a été constituée. Dirigée par l'Agence nationale de l'aviation civile, elle comprend le Bureau Veritas, Airbus industrie, General electric, l'Aviation civile du Kenya et la



Les sapeurs pompiers procèdent au repêchage d'un corps.

compagnie Kenya Airways. C'est pour participer aux investigations que MM. Eric Thomsen (General electric) et Jean Baudry (représentant d'Airbus industrie à Dakar) devaient arriver hier soir à Abidjan.

Ce crash vient confirmer

d'après certains techniciens, que l'aéroport d'Abidjan ne dispose pas de moyens logistiques nécessaires aux recherches et opérations de sauvetage adaptés à l'importance de son trafic.

NIANG ABDOULAYE

Extrait du Fraternité Matin du 1^{er} Février 2000

Page 8 : Articles écrits par :

- Diaby Salif et Koné Saliou
- Niang Abdoulaye

A LA RECHERCHE DE L'ÉPAVE
DE L'AIRBUS A 310



Photo: PORO DAGNOGO

1^{ères} plongées ce matin

P.6

A la une du Fraternité
Matin du 2 Février 2000

A LA RECHERCHE DE L'ÉPAVE DE L'AIRBUS

1ères plongées des sapeurs-pompiers ce matin au large de Port-Bouët

QUAI Socopao à Vridi Canal. C'est à 12h48 hier que l'Atchan, bateau de soutien logistique de la Marine nationale, a appareillé en direction du lieu où l'Airbus A 310 de la Kenyan Airways s'est abîmé dimanche dernier à 21h09, soit

**DIABY SALIF
ET
SALIOU KONÉ**

quelques secondes seulement après son décollage à l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan Port-Bouët. Il y avait 179 personnes à bord de l'avion. Dix seulement ont eu la vie sauve. La mer a rendu 86 corps. 83 autres passagers sont portés disparus. Sans doute les débris de nombre de ces infortunés voyageurs sont-elles retenues dans l'épave de l'Airbus au fond de l'océan. La chute de l'avion s'est produite à seulement 3 à 4 km de la plage, en face de la piste de l'aéroport.

" L'avion est ici au fond de l'eau ", lance-t-on aux hommes grenouilles du groupement des sapeurs-pompiers militaires qui se trouvent à bord de l'Atchan. Il est 13 h 40. La mer est calme. Aucun débris ne flotte à la surface.

Le commandant Agninel assisté du capitaine Kouakou dirige l'équipe du GSPM venue étudier les conditions d'une plongée. Mais l'officier après avoir constaté par le moyen d'une sonde que la profondeur de la mer sur le lieu du crash était de 30 mètres, a décidé de ne pas aller plus loin.



L'Atchan va reprendre la mer ce matin pour que les sapeurs-pompiers puissent effectuer les premières plongées.

Cependant, le commandant Agninel annonce que ses hommes et lui retourneront ce matin au large de Port-Bouët pour s'agira ensuite de faire remonter éventuellement des dépouilles de passagers et de mettre en œuvre les moyens logistiques indispen-



Des débris de l'avion ont été récupérés hier après-midi en mer, loin du lieu du crash.



Les militaires du 43ème BIMA ont participé aux secours.

Piloté par le lieutenant de vaisseau N'Guessan, l'Atchan a parcouru hier après-midi, 27 km en mer, ce qui a permis de retrouver des débris de l'avion de la Kenyan Airways. C'est à 16 heures que les hommes du commandant Agninel ont récupéré à la nage ces débris qui dérivait

l'avion s'est produite à seulement 3 à 4 km de la plage, en face de la piste de l'aéroport.

" L'avion est ici au fond de l'eau ", lance-t-on aux hommes grenouilles du groupement des sapeurs-pompiers militaires qui se trouvent à bord de l'Atchan. Il est 13 h 40. La mer est calme. Aucun débris ne flotte à la surface.

Le commandant Agninel assisté du capitaine Kouakou dirige l'équipe du GSPM venue étudier les conditions d'une plongée. Mais l'officier après avoir constaté par le moyen d'une sonde que la profondeur de la mer sur le lieu du crash allait au-delà des 30 mètres n'a pas voulu faire courir de risques à ses hommes, " même si ceux-ci disposent de matériels pouvant leur permettre d'aller jusqu'à cinquante mètres de profondeur ".



Le plus grave accident de l'histoire de l'aviation en Côte d'Ivoire: 86 tués, 83 disparus et 10 rescapés.

effectuer des plongées et mieux localiser l'épave de l'Airbus. Il s'agit de récupérer les fameuses boîtes noires.

Les rescapés vont mieux

LES dix rescapés de l'accident de l'Airbus A310 de Kenyan Airways sont " hors de danger ", estime le Pr Alain Bonduraud de la Polyclinique Internationale Sainte Anne Marie - Pisam. Parmi eux, un ayant absorbé du kérosène, admis en

NIANG ABDOULAYE

réanimation au sein de la même structure hospitalière, " va mieux "... Quant à l'équipe des enquêteurs elle vient de s'enrichir de l'arrivée du bureau Enquêtes accidents du ministère français des Transports. Déjà le bureau

Enquête de l'Agence nationale de l'aviation civile - ANAC - diligente les recherches sur les différentes structures de l'Airbus A310. Notamment les boîtes noires, avec l'aide du 43ème BIMA. Le bureau Veritas, l'Asecna, General Motors et Airbus Industrie prendront part aux investigations. Mais seule la lecture des boîtes noires situera les enquêteurs sur les causes du sinistre. Il faut rappeler que les boîtes noires enregistrent les conversations et manœuvres du commandant de bord...

Par ailleurs, la compagnie Kenyan Airways a ouvert un centre d'accueil à Abidjan. La raison ?

Servir de soutien aux parents et proches des passagers de l'A310. Cela avec une soixantaine d'hôtes et de psychologues. Le centre permettra aux parents d'identifier les corps des victimes...

Cependant, notons que le trafic croissant de l'aéroport Félix Houphouët-Boigny impose une logistique adéquate. Pour les sinistres d'une telle envergure. Cela éviterait une si grande désolation.



Les militaires du 43ème BIMA ont participé aux secours.

Piloté par le lieutenant de vaisseau N'Guessan, l'Atchan a parcouru hier après-midi, 27 km en mer, ce qui a permis de retrouver des débris de l'avion de la Kenyan Airways. C'est à 16 heures que les hommes du commandant Agninel ont récupéré à la nage ces débris qui dérivait

vers l'Est.

Par ailleurs, on a retrouvé hier sur la plage à Grand-Bassam, le train d'atterrissage et des morceaux de la queue de l'A310 de Kenyan Airways. C'est à 16 heures que les hommes du commandant Agninel ont récupéré le quai Socopao en fin d'après-midi. Il reprend la mer ce matin.



Le Dr Danneels et les neuf autres rescapés sont hors danger.

HOMMAGE AUX VICTIMES

Fraternité Matin du 8 Février 2000, page 8

ACTUALITE

PAGE 8

FRATERNITE-MATIN / MARDI 8 FÉVRIER 2000

DES FLEURS JETÉES À LA MER HIER PAR Mme GUÉI

Hommage aux victimes de l'accident de Kenya Airways



Cette énorme couronne a été jetée à la mer par Mme GUÉI à la mémoire des victimes du crash.

Des fleurs ont été jetées à la mer hier à l'endroit même où s'abîma, dans la soirée du dimanche 30 janvier dernier, un airbus A 310 de Kenya Airways avec à son bord 179 personnes parmi lesquelles dix membres d'équipage. Seuls dix rescapés sont sortis de ce crash. Et c'est à la mémoire des disparus que Mme Rosa Guéi, épouse du Chef de l'Etat, a jeté hier une couronne dans l'océan, à seulement deux kilomètres de la plage, en face de la piste de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan Port-Bouët. Le Général de Brigade aérienne, Abdoulaye Coulibaly, ministre d'Etat chargé des Infrastructures et des Transports, a par-

PHOTOS PHOTO D'ABIDJAN



Le PDG de KENYA AIRWAYS fait tomber à la mer une gerbe de fleurs.

tiopé à cette cérémonie organisée par la marine ivoirienne avec l'appui logistique de la société sud-africaine "Octo Marine". Car c'est à bord de l'"Artaban", bateau appartenant à Octo Marine, qu'avaient pris place les représentants des victimes de l'accident d'avion, pendant que Mme Guéi, le Général Abdoulaye Coulibaly et M. Nyaga, PDG de Kenya Airways se trouvaient à bord de "Sainte Thérèse", un bateau de plaisance.

Il était 13 h 15 lorsque le second maître Assipo Danho Claver a fait retentir la sonnerie aux morts. Se tenant alors à l'avant de Sainte Thérèse, Mme Guéi a jeté à la mer une couronne, puis une écharpe noire. Iront aussi à la mer deux

gerbes de fleurs qu'on a fait tomber du Sainte Thérèse. Ces instants émouvants ont été ponctués par des prières dites à bord de l'Artaban par l'Abbé Clément de la paroisse Sainte Cécile des Deux Plateaux, l'imam Idrissa Kone de la mosquée Al Hussein de Treichville avenue 26 rue 25, et le Révérend Brian D. Griffin, de l'Eglise protestante méthodiste.

Ce sont pour le moment 125 corps de victimes que les secours ont pu recueillir en mer. 95 ont été identifiés. 44 victimes de cette catastrophe aérienne sont toujours portées disparues.

DIABY SALIF



Les représentants des familles des victimes ont fait le pénible déplacement sur les lieux du drame à bord de l'Artaban.



Des prières ont été dites par l'Abbé Clément, l'imam Idrissa Koné et le Reverend Bryan D. Griffin.



Photo: AFP

Dr Danneels, le miraculé.

Catastrophe

Reportage et photos
Yves KAPFER



Préparatifs avant d'entreprendre les recherches

Crash de l'airbus de Kenya Airways à Abidjan et intervention des plongeurs "amateurs" locaux

Abidjan dimanche 30 janvier 2000, il est 21h08 quand l'Airbus A310 du vol Kenya Airways décolle de l'aéroport Félix Houphouët Boigny, à destination de Nairobi via Lagos avec 179 personnes à bord.

Des témoins affirment que l'avion a du mal à prendre de l'altitude. Deux minutes plus tard il disparaît dans les eaux noires de l'Océan Atlantique.

Vers 22 h, Alain, le responsable technique du GERSMA, le club de plongée d'Abidjan, est prévenu de l'accident par un ami de l'ASNA, le club nautique d'Abidjan. Il contacte immédiatement les plongeurs résidant à proximité de la marina. 30 minutes plus tard le Wor'02, bateau du club, quitte le quai pour les lieux présumés du crash.

L'information donnée par la tour de contrôle situe celui-ci à 16 miles au large dans le sud de la piste de l'aéroport. Il est en fait

situé à environ 1,5 miles de la côte. Avec Le Wor'02 se retrouvent sur le site 2 autres bateaux du club nautique, 2 remorqueurs du port d'Abidjan, un bateau de pêche ainsi qu'un remorqueur privé. Après une recherche longue et pénible, l'équipage du Wor'02 sauve trois passagers rescapés du crash. Il récupère hélas de nombreux corps sans vie. Au total ce sont 10 survivants et 79 corps qui sont repêchés par les bateaux présents sur le site.

Mardi 1er février, nous apprenons la venue de 21 plongeurs mili-

taires kenyans. Ils seront semblait-il, chargés de remonter les corps de victimes.

Dans la journée du mercredi 2 février, les spécialistes du Bureau d'Enquêtes Accidents français utilisent un détecteur de surface. Ils situent la zone du crash dans l'axe de la piste.

Dans le courant de la journée, le Commandant Agnime, responsable des plongeurs du GSPM (Groupe des Sapeurs Pompiers Militaires) sollicite la collaboration du GERSMA. Aucune des sociétés de travaux sous-marins installées à Abidjan, ni les pompiers n'ont les moyens ou les compétences disponibles pour intervenir sur l'épave. Le temps presse, il faut remonter le plus rapidement possible les boîtes noires de l'avion, indispensables aux enquêteurs pour comprendre les raisons de l'accident.

Commence alors une longue série de réunions avec les autorités civiles et militaires, ainsi

qu'avec les spécialistes d'Airbus et du BEA pour assurer dans les meilleures conditions possibles cette intervention. Le responsable des plongeurs militaires kenyans y participe. La liste des plongeurs du club capables d'effectuer ce travail est établie soigneusement et sans concession.

Tous ont une grande habitude des plongées profondes qu'ils pratiquent plusieurs fois par mois sur des fonds de 50 à 60 mètres. Ils sont tous volontaires et ont obtenu l'autorisation de leur employeur.

Une première plongée de repérage est effectuée le jeudi 3 février. Le chef plongeur Kenyan doit s'intégrer dans une palanquée, les plongeurs du GSPM doivent assurer la sécurité en surface.

Le Wor'02 quitte le quai de l'ASNA vers 15h avec à son bord 6 plongeurs du GERSMA, le chef plongeur Kenyan et des officiels civils et militaires. Une rupture de l'arbre de transmission oblige à

un changement de bateau. C'est sur les bateaux NRJ et Starlight de Grand Bleu que seront effectuées toutes les sorties.

Le site est localisé au GPS puis au sondeur. Une bouée est mouillée. Les plongeurs descendent le long de ce mouillage. Trois palanquées sont organisées. Objectif : confirmer la localisation de l'épave, baliser le site et commencer la recherche des boîtes noires. Le fond est à 52 mètres. La visibilité est faible mais la présence de débris confirme la proximité de l'épave. Un problème technique apparaît. Les émetteurs Aladin Air X dont sont équipés plusieurs plongeurs brouillent le système acoustique de recherche. Il est impossible de déterminer la direction et la distance des émissions. Une palanquée est accompagnée par le plongeur Kenyan. Stressé, il ne descend pas à plus de 10 m... La dernière palanquée remonte alors que la nuit est tombée.

Vendredi 4 février. Rendez-vous à 7h30 pour un briefing et la préparation du matériel. On démonte notamment les émetteurs des Aladin pour les remplacer par des classiques manos...

Les pompiers sont équipés en blocs, détendeurs et stabs par le club. Les plongeurs du GERSMA effectueront la recherche des boîtes, les pompiers la sécurité surface. Les Kenyans ne plongent pas mais leur chef plongeur nous accompagne pour voir comment cela se passe... Et représenter les autorités de son pays...

Vers 9h nous partons en emportant un second mouillage plus robuste pour compléter le balisage de surface. Sur le site nous retrouvons des vedettes des douanes, des embarcations des affaires maritimes et un navire la marine ivoirienne. Ils ont perdu le mouillage posé la veille. Gérard FRERE, le skipper de NRJ le retrouve grâce au point GPS et à la vue des membres de son "équipe". Très vite, la flottille est rejointe par des embarcations de journalistes n'ayant pas trouvé place sur l'une des embarcations "officielles". Il faudra, durant toute l'intervention, que les plongeurs en surface et les pompiers fassent la police en permanence pour éviter un accident. Il semble



Départ pour la recherche de la boîte noire, le jeudi. Ci-dessous, la boîte noire récupérée.

que pour un journaliste, quelle que soit sa nationalité et l'agence pour laquelle il travaille, une photo de boîte noire a plus de valeur que la vie d'un plongeur...

Du fait de la profondeur et du stress engendré par la nature même de ces plongées, nous avons mis au point une organisation qui ne doit rien laisser rien au hasard et optimiser au maximum la sécurité des palanquées. Chacune des trois palanquées est composée de quatre plongeurs.

Deux plongeurs de fond équipés du détecteur assurent la recherche. Les deux autres plongeurs assurent leur sécurité en restant au-dessus d'eux dans les bulles. Temps maximum au fond : 15mn. Les blocs de sécurité sont prévus à 6 et 3 m. En surface, les pompiers plongeurs sur leur pneumatique sont équipés, prêts à intervenir tout en faisant la police. Ils sont assistés par les deux bateaux de plongée ou se trouvent les autres plongeurs du GERSMA dont les palanquées descendent à tour de rôle, dès le retour en surface de la palanquée précédente.

Les conditions de plongée sont bonnes, avec un fort courant de surface et une visibilité au fond de 10 à 15 m. Le fond est couvert de débris, et malheureusement de cadavres de passagers. Image difficilement supportable, même si dans sa tête on y est préparé. L'avion a littéralement ex-



posé. Le plus gros morceau fait quelques mètres-carrés. Nous nous étions fait à l'idée de trouver une carlingue dans laquelle il faudrait sans doute pénétrer pour sortir les boîtes situées dans une petite soute sous l'empennage. En fait nous avons survolé et fouillé un vaste champ de débris. En fin de plongée, la première palanquée découvre la première boîte noire. Elle est balisée. De retour en surface, après un discret conciliabule entre les membres du club, la décision est prise de la remonter. La seconde palanquée est composée de 6 plongeurs. Deux remontent de la boîte à l'aide de parachutes, deux recherchent la seconde, les deux autres assurent la sécurité. Une fois en surface, la boîte est hissée sur le pont d'un des bateaux de plongée et placée dans une glacière remplie d'eau pour éviter le déclenchement de la corrosion. Le représentant du BEA l'identifie comme étant l'enregistreur des données du vol (Data Flight

Recorder) La seconde boîte n'émettant plus, elle n'est pas localisée.

De retour au port, la boîte est officiellement remise par le GERSMA aux autorités ivoiriennes (la Marine Nationale). Les palabres trainent en longueur et il n'est plus possible de repartir pour la plongée prévue l'après-midi.

Samedi, à 7h30 le groupe se retrouve pour préparer le matériel. Trois plongeurs du GSPM encadrés par un capitaine des pompiers de Paris en mission de coopération plongeront avec nous. Ils ne plongent habituellement que dans la lagune et ne sont normalement pas opérationnels au-delà de 20 m.

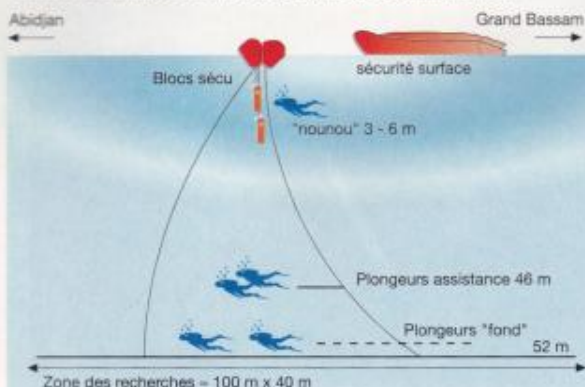
Par égard pour les familles nous avons décidé de remonter quelques corps tout en essayant de retrouver la seconde boîte noire. Après un briefing précis, l'organisation et la sécurité des plongées sont précisées en tenant compte des enseignements des plongées précédentes.

Catastrophe



Thierry et Max expliquent au responsable du BEA ce qu'ils ont observé au fond, et la situation de la boîte noire.

Schéma de la méthode de recherche (dessin d'après Stéphane Azibert)



Les rôles de chacun sont fixés. Deux palanquées du GERSMA et la palanquée des pompiers assureront la remontée d'un maximum de corps à l'aide parachutes gonflés avec des biberons. Deux palanquées du club rechercheront la seconde boîte noire. La sécurité en surface sera comme la veille sous la responsabilité du GSPM. La sécurité des plongeurs "fond" sera assurée par des plongeurs restant à vue, quelques mètres au-dessus avec une attention particulière pour les plongeurs du GSPM. Dispositif supplémentaire, un plongeur "nounou" tiendra compagnie aux plongeurs lors des paliers en restant particulièrement attentif à leur comportement. Le risque majeur que nous redoutons est le déclenchement d'un malaise causé par le stress, au fond ou en cours de remontée.

La récupération des corps en surface est confiée aux militaires français du 43ème BIMA, qui doi-

vent avec leurs pneumatiques les remorquer jusqu'au chalands de la marine ivoirienne...

Après de nombreuses palabres dus à la mauvaise foi et au comportement scandaleux de Kenya Airways, nous partons vers 11h. En accord avec les autorités ivoiriennes et françaises, se sera notre dernière intervention. Nous avons remonté, avec les plongeurs du GSPM, 10 corps. Nous n'avons pas retrouvé la seconde boîte noire.

Les Kenyans doivent également plonger. Ils plongeront après nous avec leur propre logistique et organisation. Les plongeurs du GSPM assureront leur sécurité en surface. Nous leur laissons la place avec beaucoup d'appréhension après avoir observé leur comportement avant la plongée...

Le premier plongeur Kenyan, le sergent Karisa, se tue au bout de quelques minutes de plongée et ses 3 compagnons sont cho-

qués ou accidentés. Notre intervention rapide évitera sans doute d'autres drames...

Après avoir longuement discuté avec le responsable Kenyan, les pompiers militaires ivoiriens ont à notre demande et par l'intermédiaire du capitaine français, obtenu que les Kenyans regagnent le port. Nous rentrons avec à notre bord les 3 plongeurs kenyan accidentés placés sous oxygène. Un médecin militaire français assure un suivi médical. Seul un Kenyan accepte une recompression thérapeutique...

En plus que nos difficiles et pénibles interventions, cet accident survenu au sergent Karisa a marqué notre équipe. Nous avons le sentiment d'un comportement criminel de la part de ses chefs. Ces plongeurs n'étaient visible-

Les plongeurs du GERSMA :
Jean Claude ALIZAN,
Stéphane AZIBERT,
Thierry BARBERAT,
Yves KAPFER,
Alain KOFFEL,
Antony LALOUELLE,
Claude LANNUZEL,
Jean Charles PHILIPPE,
Nicolas PIC,
Jean Franck RIVAUX,
Eric RUIZ,
Michel STOUVENEL

Nous tenons à remercier pour leur assistance Gérard FRERE qui a mis ses bateaux à notre disposition, les militaires français du 43ème BIMA qui nous ont soutenus lors de la remontée des corps, le médecin chef PAYEN détaché par le service de santé de l'armée française dont le soutien psychologique a été particulièrement apprécié.

ment pas préparés techniquement et mentalement à opérer à cette profondeur, comme si un promeneur en sandale partait faire l'ascension du Mont Blanc.

Une compagnie d'intervention sous-marine Sud-Africaine a pris le relais dans les jours suivants. Elle a fait venir un ROV et des plongeurs professionnels. La seconde boîte noire a finalement été retrouvée à proximité de la première et remontée le 24 février. Les recherches sont maintenant stoppées et quelques passagers de l'Airbus reposent à jamais dans les eaux de l'Atlantique. Le corps du sergent Karisa a été remonté. Il avait de l'air dans son bloc et son détendeur fonctionnait. Sa mort par surpression pulmonaire est sans doute consécutive à une narcose ou plutôt à une panique. ■

Un plongeur qui finit bien

Le 30 décembre 1999 à Sausset-les-Pins, un petit avion de tourisme transportant deux passagers et un pilote s'est abîmé en mer à proximité de la côte. Les trois occupants (miraculés) s'en sont sortis avec plusieurs traumatismes et une hypothermie. Par chance, ce jour là, la mer était d'huile et un pêcheur se trouvait à proximité.

Le malheur des uns, fait le bonheur des autres. Les plongeurs auront maintenant une petite épave accessible, même aux débutants. Elle est située sur un fond de douze mètres, dans une zone avec peu d'intérêt, à proximité du port de Sausset-les Pins.

3

LES CRITIQUES

Les opérations de sauvetage marquées par des conditions météorologiques difficiles et un manque de préparation ont cependant mobilisés l'Armée ivoirienne, les pompiers, la marine nationale, des plongeurs civils du GERSMA ainsi que des pêcheurs locaux. Malgré les efforts, seuls 12 survivants ont été secourus et 146 corps récupérés. Les témoignages des intervenants mettent en lumière les défis rencontrés, notamment le manque d'équipements adaptés et les erreurs d'appréciation du lieu du crash. Le document souligne également les critiques sur la lenteur des secours et les insuffisances des moyens disponibles à l'époque. Il évoque les enquêtes menées, les responsabilités des autorités ivoiriennes et de Kenya Airways, ainsi que les améliorations nécessaires dans la formation des pilotes et les dispositifs de secours. Il met en avant le rôle du GERSMA, unique club de plongée en Côte d'Ivoire et d'autres acteurs dans les opérations de sauvetage. Le texte conclut sur l'importance de tirer des leçons de cette tragédie pour renforcer les capacités de secours en mer et mieux répondre aux catastrophes.

Les leçons tirées de l'accident du vol Kenya Airways selon les informations contenues dans le document, incluent :

1 – Amélioration de la formation des pilotes

L'enquête a révélé que l'accident était dû à une réaction inappropriée de l'équipage face à une fausse alarme de décrochage. Cela a mis en évidence la nécessité de renforcer la formation des pilotes sur la gestion des fausses alarmes et des situations critiques.

2 – Mise à jour des manuels d'exploitation

Le Bureau d'Enquêtes et d'Analyse (BEA) a recommandé l'inclusion de nouvelles procédures liées à la sortie d'un décrochage dans les futurs manuels d'exploitation de vol.

3 – Importance des moyens de secours

L'accident a révélé des lacunes dans la rapidité et l'efficacité des opérations de sauvetage. Les retards dans l'intervention ont contribué à la mort de certains survivants initiaux. Cela a souligné la nécessité de mieux équiper et préparer les équipes de secours pour des interventions en mer.

4 – Coordination des secours

L'accident a mis en lumière l'importance d'une meilleure coordination entre les différentes unités impliquées dans les secours (Armée, pompiers, gendarmerie, capitainerie du port, etc...)

5 – Equipements adaptés pour les plongeurs

Les incidents survenus avec les plongeurs kenyans ont montré l'importance d'avoir des équipements de plongée fiables et des plongeurs bien entraînés pour des missions en haute mer.

6 – Renforcement des capacités de l'Etat en mer

L'accident a souligné la nécessité pour la Côte d'Ivoire de développer des capacités maritimes, notamment en acquérant des patrouilleurs et en formant des unités spécialisées pour les interventions en mer.

7 – Sensibilisation et devoir de mémoire

Cet événement tragique a encouragé la documentation et la sensibilisation sur les catastrophes aériennes afin de tirer les leçons pour les générations futures et améliorer les réponses aux crises.

Ces leçons ont contribué à des améliorations dans les domaines de l'aviation civile, des secours en mer, et de la gestion des catastrophes en Côte d'Ivoire.

4

LES TEMOIGNAGES

Pour consolider mes arguments il me fallait rechercher des témoins et recueillir des témoignages.

Des circonstances toutes spéciales m'auront permis de retrouver des témoins de l'intervention des autorités militaires ivoiriennes lors de cette catastrophe.

Tout d'abord, en mars 2025 j'avais fait le pari de retrouver des archives de **tous** les crashes d'avions survenus dans le pays avant celui de Kenya Airways et mes recherches m'ont donné les quelques résultats suivants :

- 27 juin 1952, premier crash d'un avion à Cocody
- 1^{er} juin 1961, un petit avion s'est crashé en pleine forêt dans le sud-ouest
- En 1981 et 1982, deux Alpha jets de l'Armée ivoirienne accidentés
- En 1986 une sortie de piste d'un avion à Tabou
- 1987, le terrible crash de la VARIG qui a fait 50 victimes
- En 1994, le crash d'un avion à San-Pedro

J'avais alors publié un article sur le sujet que j'ai fait paraître sur les réseaux sociaux. Et c'est à la faveur de cette publication que le Colonel Major GOUE Léopold, Attaché de Défense de la République de Côte d'Ivoire près le Nigéria m'a contacté pour

apporter sa contribution et surtout pour m'indiquer qu'il avait participé aux opérations de secours lors du crash de la Kenya Airways le 30 janvier 2000.

Il a eu donc la grande gentillesse de me communiquer les noms des principaux responsables ivoiriens et français des opérations de secours. J'ai noté :

- GNUI Alladé, Commandant du Port et Directeur des Opérations Maritimes de Sécurité au moment des faits
- KONE Kpandotien Paul
- AKAKO Alia Gomis, Commandant de bord du Patrouilleur ATCHAN pour les opérations de secours juste après le crash
- Major KACOU Jean Jacques, sapeur-pompier et Directeur de Plongée au GSPM de 2000 à 2017
- Lieutenant-Colonel à la retraite N'Bra Agaman Emmanuel, Commandant de la 2^{ème} Compagnie du GSPM par intérim au moment des faits
- Claude LANNUZEL, du Club de plongée GERSMA

J'ai donc recueilli les témoignages de ces autorités militaires et portuaires au cœur de l'engagement de la mission de sauvetage des naufragés. Les témoignages ont été obtenus assez facilement,

certains des témoins ont marqué leur surprise que des faits qui se sont passés il y a 25 ans puissent revenir sur le devant de la scène.

J'ai visionné de longues vidéos relatives aux opérations de secours qui ont été organisées lors de ce crash. L'unique Club de plongée de la Côte d'Ivoire, le GERSMA, a eu aussi une action significative. J'ai rencontré quelques-uns des responsables de ce Club pour recueillir leurs témoignages.

J'ai aussi appris que des reproches avaient été faits à nos autorités sur la célérité des opérations de secours. Je peux seulement témoigner de la volonté et de l'abnégation de tous ceux qui sont intervenus, dans des conditions difficiles. Leur mérite est vraiment grand. Auraient-ils pu faire plus ou mieux ? La question est ouverte.

Mais c'est un devoir de mémoire et surtout pour permettre aux jeunes générations de trouver des repères dans la mission de sauvetage et d'intervention en cas de catastrophe en l'occurrence en cas d'intervention en mer. On a toujours bien fait de tirer des leçons de l'histoire.

C'est la vocation des témoignages qui vont suivre.

Le Colonel Major GOUE Léopold



Officier de la Gendarmerie Nationale Ivoirienne, le Colonel Major GOUE Léopold est actuellement l'Attaché de Défense de la République de Côte d'Ivoire, près l'Ambassade ivoirienne au Nigéria. Il cumule une longue expérience dans la sécurité et la gestion des conflits et a été le Chef du Bureau Organisation Emploi de la Gendarmerie Mobile de Côte d'Ivoire avant d'être Commandant de Légion puis Commandant de Région de Gendarmerie.

En janvier 2000, au moment de l'accident, il était Capitaine, adjoint au Commandant du Groupe de Sécurité Portuaire de la Gendarmerie Nationale basé au Port d'Abidjan et il a fait partie des premiers éléments ivoiriens à intervenir.

Rapidement après le crash du vol Kenyan Airways 431 survenu le 30 Janvier 2000 à 21h09, les contrôleurs aériens d'Abidjan ont 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 au détachement de la Gendarmerie française stationnée, à cette époque à l'aéroport ainsi qu'à la Gendarmerie Nationale. Et c'est le Colonel Kouakou Marc, Commandant le Groupe des Escadrons de la Gendarmerie Nationale de Côte d'Ivoire qui a fait déployer un détachement de gendarmes le long de la plage. La Marine Nationale ivoirienne a aussi sorti son patrouilleur ATCHAN qui s'est lui aussi dirigé vers les lieux du drame.

Des pompiers français venus du camp militaire du 43^{ème} BIMA sont arrivés sur la plage à 21h15. Des hélicoptères et plusieurs avions ont été dépêchés pour rechercher le lieu du crash. La compagnie aérienne Kenya Airways 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 dès le lendemain. 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.

- L'opérateur Radio de la Gendarmerie du Port, du nom de Bazoumana OUATTARA écoutant ce qui se disait sur le réseau de la Gendarmerie Nationale, a rendu compte au Commandant du Groupe de Sécurité Portuaire, l'actuel Général à la retraite KOUAKOU Nicolas qui m'a alors mis en mission avec les éléments de la Brigade Plan d'eau de la Gendarmerie aux environs de 21:30. Je n'avais jamais participé à une telle opération en pleine mer dans de telles conditions.

- Le Commandant du Port, Monsieur GNUI ALLADE, Directeur des Opérations Maritimes et de Sécurité sollicité, a mis à la disposition de la Gendarmerie Nationale ivoirienne, sur sollicitation de cette dernière, une embarcation plus solide pouvant aider à transporter les éventuels naufragés, avec un pilote, le Lieutenant KONE Kpandotien Paul. Ce détail va s'avérer important car la

qualité de cette embarcation nous aura permis de nous rendre en sûreté sur le lieu de la catastrophe.

- Avec mes éléments, nous avons embarqués aux environs de 22 heures à hauteur de la base lagunaire du Fascinage à l'entrée du canal de Vridi, que nous avons vite franchi et mis le cap à l'Est. La visibilité était mauvaise certainement dû aux brumes de l'harmatan car nous étions à la fin du mois de janvier. Après un moment de navigation, nous avons aperçus des hélicoptères survoler avec les projecteurs en marche, mais cela s'était avéré inutile car aucun naufragé n'ayant de dispositif réfléchissant sur lui, la lumière était donc absorbée par la densité de la mer. Mais des survivants témoigneront plus tard avoir eu de l'espoir quand ils ont vu les lumières des hélicos. Ils se sont dit qu'on les avait vus. Il est aisé de les imaginer réconfortés d'entendre des vrombissements d'hélices et voir des faisceaux de lumière. Ce réconfort malheureusement ne fut que de courte durée pour eux car aucun hélicoptère n'a pu récupérer un rescapé.

- Les hélicoptères du fait de la mauvaise visibilité sont rentrés peu de temps après sans avoir secouru le moindre naufragé. Avec mes éléments, nous sommes restés les seuls sur zone à continuer les recherches.

- Des appels sur la fréquence marine par le lieutenant KONE Kpandotien Paul ont trouvé un écho favorable auprès d'un chalutier qui nous a alors affirmé avoir aperçu des épaves et il nous a donné la position approximative des débris qu'il avait repérés. Il faut dire que du fait des eaux poissonneuses au large d'Abidjan, de nombreux chalutiers sont en permanence en mer et de nuit.

- Au fur et à mesure que nous nous approchions de la zone ; une très forte odeur de carburant se faisait senti, certainement le kérosène de l'avion de la Kenyan Airways. A l'aide de nos projecteurs, nous avons commencé à scruter et nous avons aperçu un premier naufragé accroché à des débris. Il criait au secours. Je garderai longtemps en mémoire ce premier appel à l'aide, j'en espérais d'autres. Mais ce tout premier appel m'a conforté dans la réalité de notre mission de secours aux victimes. Nous étions en pleine mer depuis près de deux heures.

- Il était 00:20 GMT quand nous l'avons récupéré et secouru. Plus tard ce sont neuf autres passagers que nous avons recueillis dans la pénombre et l'immensité marine. Au total donc ce sont dix passagers que nous avons secourus. Il faut rappeler qu'il y avait à bord de l'avion 179 personnes.

- Un des survivants étant mal en point, nous nous sommes renseignés sur le lieu de son évacuation. Il

décédera plus tard. C'est alors que nous avons appris la création d'un Centre Opérationnel de Crise au quai SIVOM (Société Ivoirienne d'Opérations Maritimes). Nous avons acheminé les survivants vers ce Centre. Ce centre avait été activé rapidement et il allait jouer un rôle éminent dans la gestion de la crise.

- Après avoir sécurisé les naufragés nous sommes repartis en mer continuer les recherches jusqu'au matin. Nous avions pour compagnon en mer le fameux chalutier qui nous avait donné les coordonnées du lieu de l'impact du crash. Aucun autre survivant n'a été vu, cependant nous avons vu des corps flottants que nous avons repêchés. Ces images de corps sans vie flottant resteront les symboles de cette catastrophe de ce 30 janvier 2000.

- Je me rappelle avoir vu le corps d'une dame d'origine nigériane connue, vêtue d'un soutien-gorge et d'un short cycliste. Elle avait très certainement tenté de se sauver à la nage, mais sans succès.

- Une autre anecdote me revient. Un des rescapés que nous avons secourus, grelottait de froid dans la nuit, en pleine mer. Je portais un blouson spécial d'intervention que j'avais eu en France lorsque j'étais en stage. Mais devant le naufragé que je voyais grelottant, j'ai dû lui remettre mon blouson afin de le protéger du froid. Après notre

débarquement à la SIVOM, je ne l'ai plus jamais revu. Je perdais ainsi mon blouson auquel je tenais tant, mais pour une bonne cause.

- Les comptes rendus faits à la radio nous ont appris qu'un des naufragés avait pu rejoindre la rive à la nage. Quel courage ! Il avait bravé les flots. Et qu'un autre avait été secouru aussi, amenant le total à 12 survivants mais nous n'avons vu que ceux que nous avons sauvé.

- Le lendemain, le 1^{er} février 2000, nous nous sommes reconditionnés pour retourner continuer les recherches. Nous avons été rejoints par le patrouilleur ATCHAN de la Marine Nationale et par les plongeurs du Groupement des Sapeurs-pompiers Militaire, basés à la 4^{ème} Compagnie, le Groupe de Recherche et d'Exploration des Profondeurs (GREP) venus avec deux zodiacs.

- Les éléments du GREP ont eu à plonger pour aller dans l'épave de l'avion à la recherche des corps ; ces plongeurs ont été bien utiles.

- Malgré les circonstances, ça faisait plaisir de les voir nager en haute mer d'abord sans équipement spécial, puis s'équiper pour aller en profondeur.

- Deux incidents graves sont survenus. En effet, des plongeurs spécialistes venus du Kenya ont essayé de retrouver des victimes et surtout de récupérer la boîte noire.

C'est dans cette opération délicate qu'un plongeur kenyan a disparu. Ils nous avaient rejoints à bord de leurs embarcations de type zodiac. Un premier plongeur kenyan sera remonté quelques minutes plus tard avec des lésions visibles à l'oreille et le corps du second ne sera retrouvé que quelques jours plus tard, dans la tentative de récupération de la boîte noire de l'avion.

- À la suite de cet incident, le Sergent-chef Kacou Jean-Jacques a demandé à inspecter les matériels de plongée des kenyans. Il a alors détecté de graves anomalies (défauts d'étanchéité pour les bouteilles d'oxygène entre autres). Leurs matériels étant défaillant, il leur a formellement déconseillé de plonger avec ce qu'ils avaient, ce qui a été bien compris. Les plongeurs venus du Kenya ont sagement écouté les conseils et ne se sont plus aventurés dans les profondeurs océanes.

- Des plongeurs du GERSMA vont par la suite récupérer la boîte noire.

- Les secours au sol le long de la plage côté Gendarmerie Nationale de Côte d'Ivoire étaient coordonnés par le Colonel Kouakou Marc, commandant du Groupe d'Escadrons de la Gendarmerie Nationale à l'époque, avec des détachements des escadrons de Yopougon, Abobo, Agban et Koumassi.

Les courants marins violents dans la zone ont également posé des risques aux plongeurs et au personnel de sauvetage. À certains moments, des hélicoptères ont survolé les survivants, mais les sauveteurs n'ont pas réussi à les voir dans la nuit.

Les recherches et les secours se sont poursuivis jusqu'à ce que les autorités aient signalé qu'il n'y avait plus « *aucune chance de retrouver d'autres survivants* ». Au total, 12 personnes ont été secourues sur le lieu du crash dont 10 par l'intervention de l'équipage de la Gendarmerie Nationale du Port d'Abidjan, 70 corps ont également été récupérés sur place dont la plupart par le Patrouilleur ATCHAN qui nous a rejoints le lendemain matin avec les plongeurs de la 2^{ème} Compagnie des Sapeurs-pompiers militaires située en Zone 4.

L'opération de récupération s'est poursuivie plus tard et a duré du 1^{er} février au 2 mars. Le personnel de recherche et de sauvetage a ainsi réussi à récupérer 146 corps, tandis que 23 corps n'ont jamais été retrouvés.

Des plongeurs français du GERSMA, mandatés par Airbus, feront plus tard remonter la boîte noire qui sera acheminée à Paris pour analyse.

Colonel ALADE Gnui et Capitaine Koné KPANDOTIEN



Tous deux à la retraite respectivement depuis 2010 et 2009, le Colonel ALADE Gnui et le Capitaine KONE Kpandotien ont une réelle complicité et proximité. C'est ensemble que je les ai rencontrés à la Cité du Port ; non loin de l'Institut d'Hygiène d'Abidjan car même à la

retraite, ils continuent de dispenser de précieux enseignements à des promotions d'élèves de l'Académie de la Mer d'Abidjan.

Ce sont deux passionnés de la mer, des artisans discrets et compétents pour qui les activités dans le périmètre du Port autonome d'Abidjan n'ont plus aucun secret.

L'histoire du crash de l'avion de Kenya Airways est pour eux un épisode certes lointain et dont les souvenirs se sont estompés. On le comprend aisément car le temps est bien passé et surtout cet accident n'a pas eu lieu dans le périmètre du Port Autonome d'Abidjan. Mais c'est en écoutant leur courage et leur sens du devoir qu'ils se sont engagés dans les opérations de sauvetage.

Le Colonel ALADE Gnui était alors le Commandant du Port et le Capitaine KONE Kpandotien, un pilote d'embarcation d'astreinte ce jour du 30 Janvier 2000.

J'étais le Commandant du Port d'Abidjan en 2000 et j'avais une grande proximité avec le Général Kouassi Kouakou Gervais qui a cette époque était en charge de la gendarmerie du Port. Et c'est lui qui m'a alerté de la survenue du crash. A son tour, il avait dû avoir cette information sur le réseau de transmission de sa hiérarchie. A sa demande, j'ai donc actionné le service d'astreinte du Port afin qu'il mette à disposition une embarcation au profit de la gendarmerie nationale afin qu'elle puisse se rendre sur les lieux du sinistre.

Arrivés sur place, nous avons vu de nombreux intervenants, des bateaux, des pêcheurs traditionnels et les débris de l'épave de l'avion. Une scène de chaos. Je note que de retrouver des pêcheurs n'est pas une surprise pour nous car ce sont des spécialistes de la pêche de nuit qui s'orientent en mer grâce aux étoiles et qui ont des techniques éprouvées d'orientation. Et à l'occasion de ce crash, plusieurs d'entre eux ont convergé vers la zone du sinistre. Un centre de gestion de crise a alors été déployé à l'espace dit SOCOPAO. Les rescapés étaient alors dirigés vers de centre.

Mais comment nous avons pu mettre nos moyens à disposition ? Il faut bien intégrer que le Port Autonome d'Abidjan est attributaire d'un périmètre bien précis, une zone de

compétence. Dans cet environnement, nous intervenons assez facilement car nous avons vite les informations. A titre d'exemples, un navire en feux à quai nous a obligés à une intervention rapide. De même, lors d'un incendie dans des entrepôts nous sommes intervenus rapidement. Comme on le voit, tous les incidents qui surviennent dans le périmètre du Port sont rapidement portés à notre connaissance. La rapidité de l'information est capitale pour les interventions.

Mais dans le cas du crash du Kenya Airways, nous étions certes en mer, mais très loin de notre périmètre d'intervention. C'est certainement la raison pour laquelle nous avons eu l'information tardivement et heureusement grâce au Commandant de la Gendarmerie du Port. Qu'à cela ne tienne, nous avons mis à disposition une de nos embarcations. Grâce aux informations fournies par la Vigie, nous avons mis le cap sur la zone du sinistre.

Nous avons de nombreuses embarcations pour le guidage des bateaux qui rentrent dans le port. La pilotine est bien connue des acteurs des Ports. C'est le Capitaine Kone Kpandotien qui était d'astreinte ce jour du 30 janvier 2000 et c'est donc avec un mécanicien de bord, un matelot que nous avons embarqué des

officiers de gendarmerie et des pompiers pour nous rendre sur les lieux du sinistre. Nous avons fait plusieurs rotations.

Je tiens à préciser que dans le domaine maritime, à chaque accident grave impliquant un bateau, une Commission d'enquête est mise en place pour faire ressortir les causes et les leçons à tirer. Je suis d'ailleurs un formateur à l'Académie de la Mer sur la rédaction du rapport d'enquête. Il ne s'agit pas d'incriminer telle ou telle personne, il s'agit de trouver les moyens d'éviter la survenue des conditions ayant permis l'accident.

Dans le crash de l'avion de Kenya Airway, manifestement nous étions très loin du périmètre de compétence du Port d'Abidjan, mais nous avons fait notre devoir et nous sommes sortis pour porter assistance. Le crash a eu lieu dans le prolongement de l'aéroport, mais en mer et manifestement nous n'étions pas préparés à cela. C'est la raison pour laquelle je pense que des autorités de l'aéroport doivent être sollicitées dans le cadre de la rédaction de ce livre.

En réalité, avec l'expérience je pense fondamentalement que nous ne devons pas subir ces événements malheureux. De manière proactive, nous devons nous donner les moyens de l'anticipation et de la réaction. Il faut recenser les moyens disponibles et assurer une bonne coordination de secours et une

meilleure circulation des informations. Le ministère des Transports devrait avoir une grande responsabilité dans le l'organisation à mettre en place. Tout ce dispositif devrait être accompagné par de nombreux exercices de cohésion, afin d'affiner les méthodes d'intervention et surtout de capitaliser les moyens matériels et humains dont nous disposons. Enfin, la logistique doit suivre car les interventions nécessitent des moyens assez conséquents dans plusieurs domaines.

Une semaine après le crash, nous avons participé à une cérémonie à bord d'un navire réquisitionné, le Sainte Thérèse, avec Madame Guéï Robert pour des fleurs envoyés dans les flots en hommage aux victimes.

Nous avons vraiment agi par pur altruisme car rien ne nous obligeait à prendre autant de risques. La règle en cas de secours est de vous assurer que vous ne mettez pas en péril vos moyens et vos personnels. Dès que nous en avons eu l'assurance, nous nous sommes portés au secours des sinistrés avec les gendarmes et les pompiers.

Au petit matin, nous avons aussi mis des embarcations à la disposition des gendarmes et des pompiers pour la récupération des corps des victimes à bord d'un chalutier qui avait été réquisitionné.

Capitaine de Vaisseau à la retraite AKAKO Alia Gomis

Ex-Chef PC Crise de la Marine Nationale



J'avais perdu de vue le Capitaine de Vaisseau AKAKO Alia Gomis depuis 2008, date à laquelle il a été admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Il vit depuis sur ses terres ancestrales du village lacustre et pittoresque de TIAGBA, cette île dont la plupart des habitations sont en périphérie, les pieds dans l'eau. C'est donc un habitué des eaux qui va se retrouver

au cœur des opérations de sauvetage lors du crash de l'avion de Kenya Airways.

Né en 1951 à TIAGBA, le Capitaine de Vaisseau à la retraite AKAKO Alia Gomis est diplômé de l'Ecole Navale de Brest (France). En 2005, il a obtenu le diplôme des Etudes Supérieures de Défense et de Stratégie à l'Université de l'Armée Populaire en Chine.

Durant ses formations, il a fait l'école de plongée de Saint-Mandrier en France et il est titulaire du Brevet de surveillant de baignade. Enfin, il est aussi officier diplômé de l'Ecole des Fusiliers Marins Commandos de Lorient (France).

Voici son témoignage.

Nous étions en pleine transition militaire après le coup d'état du 24 décembre 1999 et les aspects sécuritaires de cette époque avaient conduits à la création de ce que l'on appelait le PC Crise. Dans son démantèlement pour le compte de la Marine Nationale, j'en étais le Chef. Notre mission était d'organiser la sécurité et la sûreté maritimes spécialement sur le plan d'eau lagunaire afin de parer à toute éventualité. Les Ivoiriens gardent de cette époque, beaucoup de faits divers quelques fois exagérés sur les exactions ou les résultats contre le grand banditisme par les actions

coordonnées du PC crise. Ma formation de Fusiller Commando avait milité en mon choix pour gérer le PC Crise dans sa version marine. J'étais aussi le Commandant du navire « le Vigilant ». Par la radio, j'ai appris le crash de l'avion de Kenya Airways et en tant que Chef du PC crise marine, j'ai rendu compte à feu le Capitaine de Vaisseau Major MIAN Gaston, Commandant le Marine Nationale (COMAR), Chef d'Etat-Major de la Marine Nationale.

Après la mise en place du PC de gestion de crise à la salle du service des Transmissions de la Marine, j'ai pris la tête des opérations de secours à bord du bâtiment de soutien logistique (BSL) ATCHAN. La marine avait ses propres plongeurs mais il y avait aussi un Club de plongeurs civils que je connaissais, étant moi-même plongeur. J'ai donc invité ces plongeurs civils à nous rejoindre et à monter à bord du BSL ATCHAN afin que nous puissions nous rendre sur les lieux du drame pour y apporter assistance. J'ai aussi pris la peine d'alerter un officier des pompiers ivoiriens du GSPM, le Commandant AGNIMEL Mel Jean Baptiste, membre du Club des Plongeurs. Avec des marins plongeurs de la Marine Nationale nous sommes tous partis en mer.

A la sortie du canal de Vridi en direction du lieu du crash nous avons aperçu des objets flottants, preuves de la réalité du grave événement que notre pays venait de vivre.

Arrivés sur les lieux, nous avons vu un naufragé de type européen couché sur des bagages. Nous avons réussi à le récupérer. L'épave de l'avion était sous 60 mètres de fonds. J'ai demandé aux plongeurs français et ivoiriens qui étaient avec nous d'effectuer les premières plongées pour se rendre compte de la présence de l'épave. Ils ont réussi à faire ressortir deux ou trois corps et comme il se faisait tard, nous avons arrêté les recherches pour les reprendre le lendemain matin.

Un autre détail important est à noter. Parmi les passagers se trouvaient de très nombreux nigériens. Ils étaient plus nombreux que les kenyans. Et donc le gouvernement du Nigéria en avait gros contre le gouvernement kenyan et ces derniers pour prouver leur bonne foi ont très rapidement envoyé sur les lieux une équipe de plongeurs kenyans.

Les plongeurs français et ivoiriens ne souhaitaient pas plonger avec les kenyans qui ne semblaient pas opérationnels. Cette situation s'est révélée juste car un grave accident est survenu avec la mort d'un plongeur kenyan et la mise sous caisson pour sa décompression, d'un autre plongeur kenyan. Ces faits malheureux, sont avérés. La plongée sous 60 mètres est

extrêmement complexe, si vous n'avez pas l'entraînement adéquat les accidents sont inévitables.

La boîte noire était aussi un vrai souci. Je tenais absolument à ce que cette boîte noire soit d'abord dans les mains des autorités ivoiriennes et cela je l'ai exigé. Quand les deux boîtes noires ont été retrouvées par les équipes de plongeurs, selon mes instructions, elles m'ont été remises personnellement et je les ai remises solennellement au Directeur de l'ASECNA, l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar.

De mémoire nous avons ressorti de mer 168 corps que nous avons tous envoyés à IVOSEP Treichville.

J'ai été associé aux enquêtes qui ont suivi ce crash.

Les conclusions du bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) venues de France ont plus insisté sur des améliorations et des modules complémentaires dans la formation des pilotes. C'est dur à admettre, le drame de la Kenya Airways a conclu à la nécessité de la prise en compte dans les formations des pilotes, de modules nouveaux.

En tant que spirituel, je note que le Prophète Papa Nouveau m'a dit, en son temps que « le gardien » des cieux voulait profiter de ce drame pour inspirer les concepteurs de l'avion quant à la réforme des enseignements. D'autre part, dans l'Afrique

éternelle, prendre des corps en plein océan vous oblige à des rituels de prières précis auxquels vous devez vous soumettre.

C'est enfin à bord du BSL ATCHAN qu'une forte délégation nationale et internationale avec à sa tête l'épouse du Général Robert GUEI, Chef de l'Etat et chef de la transition militaire, s'est rendue en mer pour y jeter des fleurs en hommage aux victimes le 7 février 2000.

Major KACOU Jean Jacques du GREP



Le Major à la retraite Kacou Jean Jacques est un sapeur-pompier accompli qui aura passé l'essentiel de sa carrière militaire au sein d'un Groupe d'Elite. La recherche en profondeur aujourd'hui déclinée en

recherche en milieu périlleux exige des hommes de la rigueur de l'endurance et une excellente condition physique. Pas surprenant que ces éléments ne soient pas très nombreux au sein des Armées. Mais leur importance se révèle lors de situation de crise ou ils sont quasiment les seuls à pouvoir intervenir. Le Major Kacou Jean Jacques fait partie de ces hommes de devoir et de courage.

Le crash de la Kenyan Airways du 30 Janvier 2000 va le mettre en lumière et montrer l'importance de la préparation opérationnelle et la nécessité d'équiper des unités d'élite.



Je suis le Major Kacou Jean Jacques et en 2000 j'étais le Directeur de Plongée des Sapeurs-Pompiers Militaires de Côte d'Ivoire. Nous étions une dizaine d'éléments au sein de ce que l'on appelait à l'époque le GREP, c'est-à-dire le Groupe de Recherche et d'Exploration Profonde. Nous étions basés au sein de la caserne du GSPM à Zone 4. Depuis 2016 le GREP a changé de dénomination ; il est désormais le GRIMP, c'est-à-dire le Groupe de Recherche et d'Intervention en Milieu Périlleux.

Comme vous pourrez le constater encore aujourd'hui ils ne sont pas nombreux dans cette unité. En plus d'être excellent nageur, vous devez avoir une formation spécifique pour vous donner l'aptitude à la plongée.

J'ai été recruté comme soldat à Daloa et après notre Formation Commune de base (FCB), j'ai été orienté aux sapeurs-pompiers militaires ou j'ai d'abord fait un CS1 au Centre d'Instruction. Je dois dire que mon objectif premier en intégrant l'Armée était de faire du parachutisme. Mais comme je m'étais retrouvé aux pompiers, on m'a proposé la plongée qui présentait les mêmes enjeux en termes de courage, de capacités sportives et d'abnégation. Je savais nager et j'ai réussi aux tests de recrutement comme plongeur. Après trois mois de formation, j'ai obtenu le CS1 Plongée puis le CS2 et à la faveur d'une formation

à la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris en France je me suis spécialisé.

J'ai fait mon CT1 plongée en 1996 en France et en 1999, au départ des derniers coopérants français dont les Adjudants-Chefs Vanel, Malatré, l'Adjudant Rabot et le Sergent-Chef Brunet j'ai pris le relais. J'ai ensuite fait un stage de perfectionnement en France pour être Directeur de Plongée et en 2000 j'ai occupé le poste jusqu'en 2017 où j'ai pris ma retraite.

J'ai donc été Directeur de Plongée au Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires pendant 17 ans et tout au long de ma carrière j'ai eu à former des militaires, des gendarmes, des marins, des éléments des Forces Spéciales, des Affaires Maritimes et des commandos de l'Armée de l'air les FUSCOA.

Durant ma carrière, j'ai été engagé lors du crash du Fokker de la Compagnie Ivoirienne le 26 juin 1994 et à celui de la VARIG en Janvier 1987. Je garde particulièrement en mémoire ce crash de la VARIG qui a eu lieu en pleine forêt et où nous avons été les premiers à arriver sur les lieux du sinistre. Les conditions difficiles d'accès à la forêt n'ont pas permis que nous soyons héliportés sur les lieux. C'est donc à la marche forcée que nous avons

bataillé contre les arbres, les ronces, la moiteur tropicale et les marécages pour accéder aux débris de l'avion de la VARIG.

En tant que pompier du GREP, nous sommes systématiquement engagés lors des grandes catastrophes. Mais le crash de la Kenya Airways, cet autre accident de l'histoire aérienne dans notre pays, va rester dans ma mémoire comme une autre expérience de secours aux victimes. En effet, je me trouvais à mon domicile le 30 janvier 2000 quand, aux environs de 20 heures notre Centre d'Opérations nous a alertés d'un crash d'un avion en mer. Je suis immédiatement rentré en contact avec le Capitaine NBra Agaman, qui était alors mon Commandant de Compagnie et spontanément nous sommes partis vers la Capitainerie du port car je me suis vite rendu compte que les deux zodiacs que nous avions au sein du GREP ne seraient pas adaptés.

La Capitainerie du Port a contacté une société privée pour nous mettre à disposition une embarcation afin que nous puissions intervenir. Nous étions en équipe constituée de plongeurs au sein de l'embarcation et il était 23 heures, soit plus de deux heures après le crash. Nous avons donc commencé à sillonner en mer sans savoir exactement le lieu de la catastrophe. Au fur à mesure nous avons vu les gyrophares des ambulances et autres véhicules d'intervention au large, sur les côtes. Cela

nous a guidés plus précisément vers le lieu exact du crash. Nous avons récupéré des morts et des deux rescapés vivants en pleine mer. Le lendemain, à bord de nos deux zodiacs nous avons continué les recherches.

Deux jours après, soit le mardi 1^{er} Février 2000, après la catastrophe, nous avons reçu des éléments plongeurs du Kenya. Nous nous sommes retrouvés dans un Centre de crise spécial pour plongeurs qui avait été aménagé à l'ASNA, situé au Boulevard de Marseille en Zone 3. Il faut préciser que l'ASNA est l'Association Sportive d'Abidjan et qu'elle dispose du seul Club de plongée en Côte d'Ivoire, le GERSMA. Je connaissais des membres de ce Club parmi ceux-ci je peux citer :

- Thierry BABERRA
- Alain KOFFEL
- Claude LANNUZEL

Avec les kenyans nous nous sommes retrouvés à l'ASNA et les responsables de Airbus avaient fait venir une équipe spéciale pour rechercher la boîte noire grâce à un détecteur.

Le chef de la délégation des plongeurs kenyans m'a alors approché afin que, entre africains, nous trouvions les moyens de récupérer la boîte noire. Mais nous n'avions pas les moyens conséquents pour le faire. Les responsables d'Airbus se sont

appuyés sur des éléments du club de plongée de l'ASNA pour organiser les recherches de la boîte noire car nous n'avions que quarante-huit heures pour retrouver cette fameuse boîte noire. En fait on devrait plutôt dire enregistreur de vol car ce dispositif est chargé de restituer les paramètres de vol et les conversations des pilotes. Lors des accidents d'avion, il est systématiquement recherché.



Lors de mes échanges avec les plongeurs kenyans, j'ai appris qu'ils avaient été formés aux Etats-Unis. Et l'un des kenyans voulait plonger avec moi. J'ai aussi appris qu'ils avaient voyagés du Kenya en Côte d'Ivoire avec leurs bouteilles de plongée chargées et j'ai aussitôt fait remarquer que ce n'était pas le bon procédé. Ils auraient dû voyager avec des bouteilles vides et les charger une fois arrivées à Abidjan. De plus, je me suis permis de leur demander à quand datait leur dernière plongée en milieu marin et leur réponse m'a interloqué : ils m'ont répondu

que leur dernière plongée datait de trois mois, c'est-à-dire octobre ou Novembre 1999. Je rappelle qu'un plongeur doit être un opérationnel permanent. J'estime qu'après un délai si long sans plonger, vous ne pouvez pas être efficient ni opérationnel. Des réflexes de peur ou de panique peuvent revenir en vous en cas d'intervention. Dans le cas d'espèce, nous devions faire une plongée de près de 54 mètres et au regard des paramètres de sécurité, notre temps de plongée était limité à 10 minutes. Pour de telles profondeurs, vous devez vous stabiliser à 9 mètres pour les différents paliers pour éliminer le taux d'azote dans l'organisme du fait de la pression marine. Notre mission pour remonter des corps et retrouver l'enregistreur de vol était assez délicate et il fallait des plongeurs aguerris pour cela.

A l'issue de nos rencontres à l'ASNA, une mission a été initiée. Nous avons alors plongé, moi et les plongeurs français de l'ASNA et c'est ainsi que nous avons découvert, au fond, que l'avion s'était disloqué en trois parties. La partie du cockpit s'est retrouvé plus en profondeur et elle était quasiment inaccessible. Nous avons trouvé des corps encore sur les sièges et attachés aux ceintures de sécurité. Avec des dispositifs confectionnés nous les avons détachés afin de les faire remonter à la surface. Ce fut une mission périlleuse et lourde en émotion car nous voyions ainsi des victimes sans vie, attachés à leur siège, morts sans avoir pu se dégager. J'imaginais le drame qui venait de se passer. Nous

avons pu faire remonter plusieurs corps dans des conditions extrêmement difficiles. Deux de mes éléments plongeurs ont même fait des malaises car la profondeur de plongée était trop importante pour eux.



Nous n'étions pas au bout de nos surprises quand deux kenyans ont voulu plonger encore. L'un était attaché à une sangle reliée à l'embarcation et l'autre non. Cette méthode de plongée m'a paru suspecte. Ils sont quand même descendus. Mais en moins de cinq minutes, j'ai vu un des kenyans remonter en catastrophe, saignant du nez et des oreilles. Il a été transféré en urgence au poste de santé pour être mis en caisson pour sa décompression. Avant cela, je lui ai demandé où était son compatriote ? Il m'a répondu qu'il était resté au fond. Nous ne pouvions plus rien faire pour lui. Nous venions de vivre un autre drame dans le drame. Ce n'est que le lendemain que nous avons récupéré son corps sans vie. J'étais de cette plongée de découverte du corps sans vie du plongeur Kenyan. Nous avons retrouvé sa bouteille d'oxygène vide, il n'avait plus d'air. Dans la panique, il est mort d'asphyxie. Certainement du fait du manque d'entraînement et de la panique, nous l'avons retrouvé, il était couché dans le fond ployant sous le poids de la bouteille.

Avec les plongeurs de l'ASNA, mis en mission par Airbus, nous avons retrouvé la boîte noire de l'appareil. Cet enregistreur de vol a été sécurisé puis mis dans une glacière à la grande colère des kenyans qui avaient espéré prendre la boîte noire.

Nous étions en plein dans le régime de la transition militaire suite au coup d'état du 24 décembre 1999. Et c'est plus tard que l'épouse du Général Guéi Robert, alors Chef de l'Etat a jeté une gerbe de fleurs dans l'océan lors d'une cérémonie de dernier hommage aux victimes de cette catastrophe aérienne.

Les responsables de Kenyan Airways m'ont contacté plus tard et je leur ai expliqué que leurs plongeurs manquaient d'entraînement ce qui avait justifié cet accident regrettable. La mer aussi, a ses exigences et je pense aussi que les us et coutumes doivent certainement être observées quand vous venez de si loin pour espérer vous fondre dans les fonds marins en opération de secours.

Si nous n'avions pas les moyens à cette époque, la situation a depuis beaucoup évolué de nos jours. Il est vrai que nous n'étions pas nombreux comme plongeurs. De même aujourd'hui, les plongeurs ne sont toujours pas nombreux. Mais de grands efforts d'équipements ont été réalisés de sorte que cette unité spéciale des pompiers dispose même d'une embarcation qui permet d'aller directement en mer sans demander l'aide de la Capitainerie du Port. Il faut rappeler que les équipements de plongée coûtent excessivement chers. De plus, les plongeurs doivent être suivis au niveau médical en permanence. Une chose importante est de disposer de ces matériels mais il faut de

l'entraînement régulier. Un plongeur doit être opérationnel et pour ce faire, il doit bénéficier d'entraînement régulier et de stages de perfectionnement. La carrière de plongeur est assez particulière car il peut ne pas intervenir mais il doit toujours être prêt pour accomplir ses missions. Beaucoup de plongeurs se retrouvent à assurer des missions de garde de corps au détriment de leur fonction première de plongeurs. Je pense aussi que la Marine Nationale, l'Armée de l'Air, les Forces Spéciales, la Gendarmerie doivent avoir des plongeurs formés et ensemble des exercices d'entraînement peuvent être organisés pour toutes ces composantes. Ce sera la garantie du succès lors de crash ou autre incident en pleine mer.

Lieutenant-Colonel à la retraite
N'BRA Agaman Emmanuel



Du Lieutenant-Colonel N'Bra Agaman le souvenir qui me revient est de l'avoir vu en 2003 dans la région de TIEBISSOU plus précisément à DIDIEVI pendant la crise militaro-politique en Côte d'Ivoire. Il commandait alors un Sous Groupement Tactique.

Depuis il a pris sa retraite des Armées et vit paisiblement en France.

Dès la rédaction de ce livre son nom m'a été rapporté et mes souvenirs de lui qui datait de 2003 me sont revenus. Mais où le retrouver ? La magie des réseaux sociaux et ses subordonnés de l'époque m'ont permis de le retrouver. Dès ma prise de contact avec lui, je n'ai pas manqué de lui rappeler notre rencontre à DIDIEVI en 2003.

Lieutenant au moment des faits, N'Bra Agaman Emmanuel a commencé sa carrière militaire en 1983 d'abord comme sous-officier puis en intégrant le corps des Officiers. C'est au Groupement de Sapeurs-Pompiers Militaires qu'il va effectuer la majeure partie de sa carrière après une formation initiale d'officier pompier à la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) en France.

Une intervention particulière

C'est une immense surprise pour moi d'avoir à évoquer ce terrible crash de l'avion de Kenya Airways survenu dans les années 2000 à Abidjan. Ces événements marquants de ma carrière d'officier du corps des sapeurs-pompiers militaires me sont encore en mémoire. J'ignorais qu'un jour il me serait possible d'en témoigner. Ce livre m'offre cette formidable opportunité. Mon intervention va se présenter en quatre parties. Je vais évoquer le GSPM dans sa structuration des années 2000 car elle permet de comprendre comment mon unité a été au cœur des interventions lors de ce crash. Ensuite, je vais évoquer les circonstances particulières dans lesquelles l'information du crash m'est parvenue. Je parlerai des conditions de notre engagement dans la mission de secours aux victimes du crash et enfin j'évoquerai les erreurs d'appréciation sur le lieu exact du crash.

1 - Présentation sommaire du GSPM et de son fonctionnement

Crée en 1974 par le décret numéro 74-202 du 30 mai 1974, le Groupement de Sapeurs-Pompiers Militaires (GSPM) a pour mission d'assurer la sécurité des personnes et des biens à

l'occasion d'évènements nécessitant l'intervention immédiate de ses personnels et la mise en œuvre de ses matériels spécifiques. A cet effet le GSPM assure une veille permanente par le biais de son Centre de Coordination des Opérations et des transmissions (CCOT) qui reçoit et traite les demandes de secours (DS) sur le 180 qui est la ligne d'urgence gratuite mise à la disposition des populations à cet effet. Le CCOT dispose sous ses ordres de Bureau des Opérations de Transmission (BOT) stationnés dans les compagnies d'incendies en guise d'antenne, qu'il saisit pour engager les moyens de secours adaptés à l'alerte. Ainsi, pour un incendie le BOT enverra un engin de lutte contre l'incendie, pour un accident un engin sanitaire et d'autres moyens spéciaux. Le CCOT engage la Compagnie géographiquement ou fonctionnellement compétente en fonction de l'adresse ou des particularités de l'intervention, et selon son importance la chaîne de commandement est engagée dans l'ordre, le Chef de garde, l'Officier de garde, l'Officier de permanence et enfin le Chef de corps du GSPM qui alerte les autorités politiques. Lors d'une intervention, les informations suivantes sont formellement consignées :

- Heure de départ de l'engin de secours
- Heure d'arrivée sur le sinistre

- Présentation sommaire des faits par le responsable de l'intervention

- Heure de départ du lieu du sinistre
- Indication du lieu d'évacuation des victimes
- Heure d'arrivée au lieu d'évacuation
- Heure de départ du lieu d'évacuation
- Heure de disponibilité de l'engin.

Un rapport d'intervention rédigé par le responsable de l'engin vient clôturer l'intervention. Le choix de la 2^{ème} Compagnie d'incendie et de secours de la Zone 4 pour porter assistance lors du crash du vol 431 de Kenya Airways répondait aux deux critères d'attribution des DS, géographiquement la compagnie était territorialement compétente, et fonctionnellement, elle abritait l'unité spécialisée adaptée à cette mission le Groupe de Recherche en eaux Profondes (GREP). Et justement j'étais de cette Compagnie.

2 – Les circonstances de l'acquisition de l'information de la survenue du crash

Le 30 janvier 2000 mon épouse était de passage en Côte d'Ivoire et ce jour-là elle devait retourner en France. Je l'ai

accompagné à l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny. A cette époque, le Commandant de la 2^{ème} Compagnie du GSPM sise à Zone 4 était le Commandant AGNIMEL Mel Jean Baptiste et son adjoint, le Capitaine KOUAKOU Konan dit Avogadro. Mais suite au coup d'état du 24 décembre 1999, ces deux officiers étaient aux arrêts et donc j'assurais le commandement par intérim de la Compagnie.

Aux environs de 21 heures alors que je quitte l'aéroport et que je regagne tranquillement la 2^{ème} Compagnie d'incendie de sapeurs-pompiers militaires située en Zone 4 où je loge, un bulletin d'information de Radio France International (RFI), annonce le crash, à Abidjan du vol 431 de Kenya Airways. Dans le même temps, ma radio de communication interne d'officier-pompier alerte l'officier de permanence du jour, un officier français chef des services techniques du GSPM du crash du vol 431 de Kenya Airways. En tant que Commandant de la compagnie des plongeurs du groupement, le GREP, et homme d'action, mon esprit commence à réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour secourir les victimes de ce drame. Le technicien compétent pour conduire la réflexion est l'Adjudant KACOU Jean-Jacques, le chef du GREP et directeur de plongée (DP) du GSPM. Je l'appelle sur son téléphone portable :

- « *Mon adjudant je suis au grand carrefour Koumassi en direction de la caserne, trouve moi là-bas et commence à réfléchir aux moyens à déployer pour porter secours aux victimes du crash* ».

Selon les procédures internes décrites dans la présentation sommaire du GSPM, l'officier de permanence est saisi. C'est le chef du Service Technique Auto (STA) du GSPM, assistant militaire technique (AMT). Ce dernier s'étant rapproché du 43^{ème} BIMA, avait, avant mon arrivée en caserne, communiqué son idée de manœuvre au Directeur de Plongée, l'Adjudant Kacou Jean Jacques et à son équipage, à savoir que l'avion ayant crashé près des côtes, il fallait se rendre à Port-Bouët et avec des canoës pneumatiques (zodiacs) franchir la marée et secourir les victimes.

Une fois en caserne et ayant revêtu ma tenue d'intervention, j'ai convoqué le Directeur de Plongée pour qu'il me briefe sur les moyens à mettre en œuvre, et me donne son avis de technicien sur l'idée de manœuvre de l'officier de permanence.

« Mon Adjudant que pensez-vous de l'ordre du Commandant ?

A cette question, l'Adjudant Kacou Jean Jacques, notre Directeur de Plongée m'a répondu :

« Mon Lieutenant, l'idéal est d'appeler la Capitainerie du port pour qu'elle nous mette à disposition une embarcation pour aller en mer ».

J'ai alors demandé à l'Adjudant d'appeler la Capitainerie du port pour qu'elle nous mette à disposition une embarcation et j'ai ensuite appelé le Chef de Corps du GSPM, le Lieutenant-Colonel GRAH Gogoua Blaise pour lui rendre compte de mon idée de manœuvre.

3 - L'engagement des secours du GSPM

Pendant que le Directeur de Plongée recherchait une embarcation auprès de la Capitainerie du port, je recherchais de mon côté l'adhésion du Chef de Corps du GSPM, le Lieutenant-Colonel GRAH Gogoua Blaise. L'ayant appelé sur son téléphone portable, et présenté mon idée de manœuvre, il a donné son accord et validé mon option.

Le Chef de Corps ayant validé mon option, il fallait l'officialiser par le canal de transmission des ordres. Voici la teneur de nos conversations à la radio :

- *« CCOT ici le Lieutenant N'BRA, contact avec le Chef de Corps. »*
- *« Colonel GRAH, Le lieutenant N'Bra, commandant par intérim de la 2^{ème} Compagnie souhaite vous parler »*

- « *Lieutenant N'Bra, ici le Colonel GRAH, je vous écoute* »
- « *Mon Colonel, depuis la DS pour le crash, j'ai ordonné au DP de réfléchir à la meilleure façon de porter secours. Son avis pertinent est fort simple, au regard du nombre de passagers de l'avion et des moyens à transporter pour porter assistance, franchir la marée avec les zodiacs à notre disposition n'est pas le moyen le plus efficace pour porter assistance. Il faut une embarcation spéciale et la Capitainerie du Port est en mesure de nous en fournir une.*
»
- « *Lieutenant N'Bra, exécute ton idée de manœuvre et rend compte* »
- « *Reçu mon Colonel* »

L'ordre du chef de corps ainsi donné, j'obtenais le lead du commandement des opérations de secours (COS) pour porter assistance aux victimes du crash du vol 431 de Kenya Airways. Le Directeur de Plongée entre temps avait obtenu l'accord de la Capitainerie du Port et une embarcation nous attendait. A 22 heures, les secours étaient prêts pour aller porter assistance.

Ci-dessous la liste du personnel de secours du GSPM :

- 1- Lieutenant N'BRA Agaman, Commandant des Opérations de Secours (COS)

- 2- Adjudant KACOU Jean-Jacques Directeur de Plongée
- 3- Sergent-chef GNANHORE, Adjoint au DP
- 4- Caporal ASSABLY, Plongeur
- 5- Caporal AKON MOBIO plongeur
- 6- Caporal dont j'ai oublié le nom, élément de transmission CCOT du GREP

Ensemble, nous sommes partis porter secours à victimes en mer à bord d'une embarcation de la Capitainerie du port. Toutes les informations de la tour de contrôle, en passant par le 43^{ème} BIMA et tous les observateurs affirment que le crash a eu lieu près des côtes. A 22 heures 30 minutes, nous étions en mer recherchant les victimes entre les côtes et BASSAM. Aucune trace de victimes, ni de débris. L'avion n'a pas pu couler tout entier sous mer tout de même, mais malgré cette évidence, nos recherches restaient sur les bords des côtes.

4- Les erreurs d'appréciation du lieu exact du crash

La faible visibilité de nuit ajoutée aux mauvaises conditions atmosphériques de ce jour, ont laissés penser que le crash avait eu lieu à moins de 500 mètres des côtes d'où les recherches dans cette zone. Notre manque d'expérience de recherche de victimes en mer nous aura maintenus dans une zone où aucun débris

n'était visible. Les pêcheurs à bord de leurs pirogues que nous avons rencontrés cette nuit n'avaient malheureusement rien vu. Finalement c'est vers 23 heures, soit après plus d'une heure de vaines recherches, que le CCOT nous a remonté une information selon laquelle un pêcheur aurait aperçu des débris en mer, non loin de la plate-forme pétrolière de Grand-Bassam. L'embarcation, sur mes instructions a mis le cap sur la plate-forme pétrolière ou nous sommes arrivées près de 1 heures 30 minutes après notre engagement. A 24 heures 30, j'ai informé le CCOT.

- « *GREP et lieutenant N'BRA se présentent : il s'agit du crash d'un avion. Nous sommes en présences de l'épave et allons porter assistance* ».

A l'approche du lieu du crash, c'était l'apocalypse, des débris de l'avion, des valises et de vêtements flottant à la surface de la mer, quelques cris appellent au secours mais ils sont à peine audibles, le vacarme des moteurs des embarcations de même qu'un hélicoptère certainement venu du 43^{ème} BIMA nous assourdissaient. Une fois que le Capitaine Koné Kpandotien de la Capitainerie du Port a délesté son embarcation, et déployé ses projecteurs le DP et les plongeurs se sont jetés à la mer et nous avons secourus trois survivants et repêchés quatre cadavres.

Lors de l'identification des corps, nous avons récupérés 2.000.000 de francs CFA sur une hôtesse de l'air. Nous avons été rejoints entre temps par d'autres unités de secours que je ne pourrai nommer. Après plus de 4 heures en mer, nous sommes rentrés au port où un Centre Opérationnel de crise pour grande opération avait été installé aux ordres du Lieutenant-Colonel GRAH Gogoua Blaise, Chef de Corps du GSPM.

- « *04 heures : CCOT, GREP et COS quittent les lieux du Crash pour le PC CCOT* »

- « *Reçu mon Lieutenant* ».

Les 03 survivants et les 5 corps ont été confiés au Centre Opérationnel de crise ainsi que l'argent et tous les documents trouvés sur les corps pour permettre leurs identifications. Des gendarmes qui étaient au sein du Centre Opérationnel de crise ont recueilli tous les documents afin de commencer leurs investigations.

En tant que premier officier du premier équipage sur le lieu du crash, la célèbre chaîne de télévision américaine CNN a recueilli mon témoignage.

Dans mon témoignage, je peux avoir commis des erreurs sur les horaires car ces événements datent de près de vingt-cinq ans.

Les faits que j'ai relatés sont le fruit de leur impression dans ma mémoire.

Aucun des pompiers ayant intervenus ce jour n'a jamais été mis en avant et notre seule récompense et pas des moindres a longtemps été la satisfaction du devoir accompli ; désormais, ce sera de figurer dans cet ouvrage ad vitam.

Adjudant KOUAKOU Philippe



La rédaction d'un livre est souvent source de véritable surprise et celle-là en est une.

Pendant que je rédigeais les premières lignes de ce livre, l'idée m'ai venue d'en rendre compte à Monsieur le Général de Corps d'Armée, Chef d'Etat-Major Général des Armées. J'ai donc préparé un courrier en ce sens à sa bienveillante attention. Et c'est l'un de mes collaborateurs, l'Adjudant KOUAKOU Philippe à qui j'ai remis ce courrier pour qu'il le porte au Secrétariat du Chef d'Etat-Major Général des Armées. J'ai pris la peine de lui dire que ce courrier était relatif à un livre que j'écrivais sur le crash de l'avion de Kenya Airways survenu en janvier 2000.

Grande fut ma surprise quand l'Adjudant KOUAKOU me répondit qu'il avait été un témoin oculaire de cet accident qu'il gardait encore en mémoire. J'ai aussitôt recueilli son témoignage inédit.

A l'époque des faits, c'est-à-dire en janvier 2000, j'étais un jeune civil et j'habitais le quartier de Port-Bouët. J'étais avec des camarades, non loin l'aéroport d'Abidjan, sur la grande voie en direction de GONZAQUEVILLE. Je peux même citer leur nom. Il s'agit de :

- Nézou Rodrigue, qui est aujourd'hui avocate au Barreau du Plateau
- Adonis, actuellement bagagiste à l'aéroport d'Abidjan

Nous n'étions pas loin de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny, précisément à l'horizontale du couloir de décollage des avions et nous avons vu le Kenya Airways se lever dans le ciel devant nous. Mais le bruit assourdissant et inhabituel de ses moteurs nous a intrigués. Il était aux environs de 21 heures et cet avion que nous voyions survoler nos têtes ne nous semblait pas s'élever haut en direction du ciel. On le voyait même en phase descendante. Nous avons tous commencé à crier que cet avion allait inévitablement s'écraser. En effet l'avion n'était pas haut dans le ciel et inexorablement nous l'avons vu piquer du nez et se diriger carrément vers la mer. Nous l'avons vu se crasher et tous nous avons crié notre frayeur. Devant nous, un avion venait de s'écraser en mer. Cette scène quasi surréaliste digne d'un film hollywoodien, venait de se passer en direct sous nos yeux.

Dans les minutes qui ont suivi, nous avons vu arriver des pompiers de l'aéroport, des gendarmes, des policiers et des éléments du Camp français de Port-Bouët. La foule aussi commençait à grossir et à s'approcher de la plage. Je me souviens aussi qu'un journaliste de RFI nous a rejoints sur la plage et il m'a même interviewé pour savoir ce qui s'était passé.

Qu'est-ce que nous avons vu ? Est-ce que l'avion était en flammes ? J'ai répondu à ce journaliste pour lui dire que c'est seulement le bruit inhabituel des moteurs qui avait attiré notre attention. Ce journaliste français portait une chemise blanche. Il a été présent sur les lieux du drame assez rapidement, bien avant les journalistes de la presse nationale de Côte d'Ivoire. Je pense qu'il devait être dans les environs et il avait eu l'information assez rapidement.

Jusqu'à minuit une animation inhabituelle régnait le long de la plage avec de nombreux badauds et passants, des forces de l'ordre, des ambulances, des pompiers.

Je maintiens que de là où nous étions, nous voyions des débris de l'avion devant nous à une distance que je ne peux pas estimer, mais nous voyions ce qui se passait. L'avion s'était donc crashé non loin des côtes, devant nous. Dans le vacarme général qui régnait tout au long de la plage, entre les cris de la foule et les instructions données par les Forces de l'ordre présentes, on semblait même ressentir la détresse des naufragés qui pourtant étaient assez loin de nous. Des pleurs, des cris, même des prières dans la foule immense qui approchait de la plage. Une véritable ambiance de désolation. Mais à notre grand étonnement, les sauveteurs venus nous rejoindre sur la plage ne portaient pas à l'eau. Certainement qu'ils n'avaient pas les moyens adéquats

pour intervenir. Certains jeunes voulaient plonger mais ils en ont été dissuadés par la Police et la Gendarmerie qui ne voulaient certainement pas de drames dans le drame.

C'est dans cette attente angoissante que nous avons appris qu'un rescapé de nationalité française avait réussi à atteindre la plage à la nage, un véritable exploit.

Plus de vingt-cinq ans après ce drame, j'ai encore des images qui me reviennent, les cris de détresse, les gyrophares des véhicules de secours le long de la plage et l'heureuse nouvelle de l'exploit du rescapé qui avait rejoint la plage à la nage. Ce sont ces souvenirs que je retiens de ce jour sombre de janvier 2000.

Peu de temps après j'ai été engagé dans les Armées en Aout de cette année 2000 à Akouédo. Puis j'ai été affecté au ministère de la Défense en 2001. De savoir, vingt-cinq ans plus tard que mon témoignage va être pris en compte dans un livre, je n'en avais jamais pensé. Ce drame survenu dans notre pays dans les années 2000 va demeurer pour longtemps encore comme une énorme blessure. Que les victimes reposent en paix.

Claude LANNUZEL



Lors de la rédaction de ces lignes, l'un de mes premiers contacts était l'Adjudant KACOU, le directeur de plongée du GSPM de 2000 à 2017. Je lui ai fait voir une vidéo produite par l'agence REUTERS sur les "à côté" des opérations de sauvetage. Il m'a aussitôt dit avoir reconnu un de ses amis plongeurs français, un ancien militaire du camp de PORT-BOUËT, Claude LANNUZEL. Ce dernier avait eu une part active lors des opérations de sauvetage. Il me restait donc à rentrer en contact avec

ce dernier. Mais comment faire ? Etait-il encore en Côte d'Ivoire ? Nous sommes quand même 25 ans après les faits.

J'ai pris sur moi de contacter le club de plongée GERSMA par téléphone puis par mail pour avoir des éléments de réponse quant à la présence des membres de ce Club en Côte d'Ivoire. Je recherchais surtout ceux qui avaient participé aux opérations de sauvetage. Et j'ai eu une réponse, car Monsieur Claude LANNUZEL m'a contacté quelque temps après et il m'a dit qu'il était encore en Côte d'Ivoire et qu'il vivait à ... Grand-Bassam.

Le samedi 5 juillet 2025 je me suis rendu à sa rencontre à Grand-Bassam, accompagné du colonel major ivoirien AKAKO Alia Gomis, un autre des acteurs des opérations de sauvetage.

J'ai recueilli son long témoignage en remarquant que sa proximité avec la Côte d'Ivoire était toujours aussi forte et que la passion de la plongée l'habitait encore après de si longues années. Il m'a aussi orienté vers d'autres français, membres du Club de plongée ou pas qui avaient eu à participer aux opérations de sauvetage notamment Yves KAPFER et Gérard FRERES. Entre les souvenirs et la passion, le fil ou l'écart est quelque fois

mince. Mais quand le désir de témoigner vous étreint, les vérités reviennent, s'entrechoquent et votre parole est libérée. Ce crash de la Kenya Airways nous apprend beaucoup de choses malgré les années qui ont passé.

Le témoignage de Claude LANNUZEL va nous en donner des preuves.



Claude LANNUZEL entre la Général ASSAMOUA à gauche et le Colonel Major AKAKO Alia

Je suis né à BREST en France. Pour qui connaît cette ville portuaire française et sa région, la mer est une des vocations de la ville et un de ses véritables symboles. L'appel de la mer est donc pour moi une vérité évidente que je cultive depuis ma plus tendre enfance. Je me suis engagé dans l'Armée de Terre française mais j'ai toujours gardé cette passion de la mer. Le hasard des affectations militaires m'a fait découvrir la Côte d'Ivoire à la fin des années 1990, dont le Club de plongée GERSMA qui m'a ouvert ses bras et l'accès aux eaux du golfe de Guinée

C'est dans le cadre de mes activités ludiques au sein du Club de plongeurs d'Abidjan, l'unique de toute la Côte d'Ivoire que le crash de Kenya Airways va m'impliquer dans des actions de sauvetage.

En premier lieu, il faut avoir à l'esprit que pour tous les passionnés de la grande bleue, le secours en mer se doit. C'est culturel. Quand vous êtes sollicités pour des opérations de sauvetage, vous ne pouvez pas vous dérober. La magie de la mer vous propose ses merveilles mais elle vous oblige à des devoirs.

J'étais à mon domicile, sis à Biétry, le 30 janvier 2000 quand peu avant 22H00 le Président de notre Club de plongée m'a informé de la survenue d'un accident d'avion en mer. A ce moment précis je n'avais aucune idée de la nature de l'accident. J'ignorais absolument tout du type d'avion jusqu'à l'endroit

supposé de l'impact. Je savais seulement que cela se passait en mer et que nous avions un bateau prêt à partir sans préavis. J'ai immédiatement pris mes affaires et je me suis rendu rapidement à notre base à l'ASNA. J'y ai été rejoint par quatre ou cinq de mes amis plongeurs, tous prêts à se rendre sur l'eau pour apporter notre assistance aux personnes en périls tel que nous l'enseigne notre passion commune pour la mer. C'est par la suite que nous avons appris qu'il s'agissait d'un avion Airbus A 310 qui s'était abîmé en mer quelques minutes après son décollage de l'aéroport d'ABIDJAN.

La première information qui va se révéler erronée par la suite, nous a conduit à 16 nautiques au large des côtes. Elle émanait, semble-t-il de la Tour de contrôle de l'aéroport d'ABIDJAN. Elle ne nous a pas permis de trouver rapidement le lieu du sinistre. Et pourtant l'accident a eu lieu à 21h09 et dès 22h20 nous étions en route vers le lieu présumé du sinistre.

Finalement nous sommes arrivés dans la zone d'impact de l'appareil, dans le champ de débris, en pleine nuit noire, dans l'immensité océane et nous avons commencé nos premières opérations de sauvetage. Il était approximativement plus ou moins minuit.

Je me souviens que nous avons rapidement récupéré trois survivants. Un, légèrement blessé à une cheville était accroché

au train d'atterrissage de l'avion, pendant que le second plus gravement impacté par le choc était au milieu d'un ensemble de débris divers. Le troisième, tout juste conscient et également très sérieusement blessé était allongé sur un morceau d'avion. Repéré grâce à un geste à peine perceptible de sa main et après avoir plongé vers lui pour le récupérer, nous l'avons sorti de l'eau et prodigué les premiers soins.

Nous avons été rejoints sur zone par un remorqueur de l'IRES à bord duquel nous avons transbordé les rescapés. A charge alors de ce navire de les ramener au poste de secours avancé situé au quai SOCOPAO pendant que nous poursuivions nos recherches. Après plusieurs heures de prospection, il nous est apparu que plus aucun survivant ne subsistait. Restait alors le sort des victimes que nous pouvions voir en surface. Aidé par un thonier de Concarneau présent sur place, nous avons entamé avec lui et à notre propre initiative la macabre mais nécessaire tâche de récupération des cadavres. Cet exercice était délicat tant certains corps étaient en mauvais état avec de multiples fractures ouvertes témoignant de la violence du choc.

Aussi curieux que cela puisse paraître, nous en avons trouvé certains équipés de gilets de sauvetage. C'est beaucoup plus tard que cette énigme allait trouver sa tragique et terrible réponse.

Nous sommes restés sur zone pratiquement jusqu'à l'aube du 1^{er} Février 2000. Chaque membre d'équipage est alors rentré chez lui, épuisé, exténué, bouleversé par ce qu'il venait de vivre. Sachant son devoir accompli dans la mesure du possible, les quelques vies sauvées nous donnaient un mince réconfort. Comme tout le monde, nous avons appris que l'un des rescapés avait rejoint la plage à la nage.

L'énigme des gilets portés par quelques victimes allait trouver sa réponse. Un mois plus tard, j'ai appris que l'un des rescapés que j'avais secouru était encore en soins intensifs à la PISAM. Je m'y suis rendu pour la rencontrer. Il était au 3^{ème} étage et nous avons effectivement pu échanger. Il m'a dit être un avocat international travaillant pour le compte du Tribunal Pénal International pour le Rwanda et avait l'habitude de prendre l'avion. Il m'a simplement expliqué qu'au moment du décollage, il avait son ordinateur sur ses genoux car il ne voulait pas le mettre dans leur rangement au-dessus des passagers. Son PC portable sur les genoux, il n'avait donc pas bouclé sa ceinture au moment du décollage. Ses souvenirs jusqu'à l'accident étaient assez précis. Il a remarqué un inhabituel long moment de roulage mis par l'avion avant de décoller. Sans autre signe avant-coureur, Il dit alors avoir entendu un grand bruit et, après que les lumières de la cabine se soient éteintes, s'est retrouvé dans l'eau, hors de l'avion. Je tenais par ce témoignage, l'explication des gilets de

sauvetage. Les victimes décédées retrouvées en surface équipées de ces matériels de secours avaient survécu à l'impact et s'en étaient dotées dans l'eau. Le délai trop long mis pour leur venir en aide aura probablement participé à leur décès suite à leurs multiples blessures.

A la suite de cela quelques jours plus tard nous avons été associés via la coopération militaire française et le BEA d'Airbus, aux recherches des boîtes noires de l'appareil. Je salue à cette occasion notre parfaite collaboration avec les plongeurs du GREP, une structure du GSPM ivoirien. Nous nous connaissons, nous travaillons ensemble. Ils ont une compétence avérée et reconnue pour l'intervention en milieu lagunaire et ne sommes pas à leur hauteur dans ce domaine, loin s'en faut. En ce qui concerne le milieu marin par contre, nous avons un savoir-faire à partager avec eux. Une boîte noire a bien été retrouvée par les plongeurs du GERSMA et nous l'avons remise aux autorités ivoiriennes.

Une première opération de récupération des corps encore présents dans la carlingue immergée ayant également été décidée, elle sera réalisée avec les moyens existants dans l'attente de la mise en place d'une structure spécialisée et en collaboration avec nos amis du GREP plus certains moyens humains et matériels du 43^{ème} BIMA. A cet instant je me dois

d'évoquer le cas quasi criminel des ordres donnés aux plongeurs kenyans dépêchés par leur pays pour nous épauler dans ces opérations. Les ayant préalablement évalués in-situ, nous avons explicitement indiqué à toutes les autorités présentes sur place qu'ils étaient inaptes à ce type de plongée et qu'il serait suicidaire de les y envoyer, un accident dramatique étant garanti dans l'état des choses. Un mort et deux blessés étant à déplorer moins de cinq minutes après l'immersion de leur première palanquée, ce drame mis en lumière les interférences de croyances culturelles, les lacunes dans la formation de ces plongeurs mais surtout la prévalence des pressions politiques sur la vie des gens.

En conclusion et si cette tragédie devait servir à quelque chose, je préconiserai ce qui suit. Il est bien évident qu'un accident d'avion de ce type est un événement assez rare mais le risque zéro n'existe pas. Il faut donc s'y préparer. J'espère qu'avec le temps, un Plan d'Urgence a été conçu, mis en place et régulièrement testé. Sur ce point, nous n'avons à ce jour jamais été approché que ce soit tant dans son élaboration que pour les moyens matériels qui pourrait mettre à disposition, ni de nos capacités d'intervention. Cela est bien dommage alors que nous sommes disponibles et prêts à collaborer.

