

Comment survivre dans un accident aérien

Toutes les personnes qui se trouvaient à bord de cet avion ont survécu quand il s'est écrasé. Vous pouvez augmenter vos chances de survie dans un accident aérien si vous savez ce qu'il faut faire.

CHAQUE jour, 500 000 personnes prennent l'avion. Combien perdront la vie dans un accident ? En 1965, les compagnies aériennes américaines ont transporté 34 600 000 passagers, tandis que les aéronefs n'appartenant ni à une compagnie aérienne, ni aux forces armées ont transporté environ 39 400 000 passagers. On estime que dans le monde entier, 180 millions de gens ont pris l'avion en 1965. Combien de ces personnes ont-elles perdu la vie dans un accident aérien ?

Il faut espérer que les réponses données plus loin à ces questions vous feront changer d'avis si vous êtes de ceux qui considèrent les voyages aériens comme dangereux. Votre maison et votre voiture sont plus dangereuses. Pourtant, les accidents aériens sont spectaculaires, causent la mort d'un grand nombre de personnes à la fois, sont annoncés en gros titres dans tous les journaux, vous glacent le sang et vous troublent par conséquent la raison.

Votre raison sera-t-elle éclairée, si vous savez que les accidents aériens causent six fois moins de tués par km/passager que les accidents d'automobile ? Monterez-vous dans votre voiture maintenant avec plus d'appré-

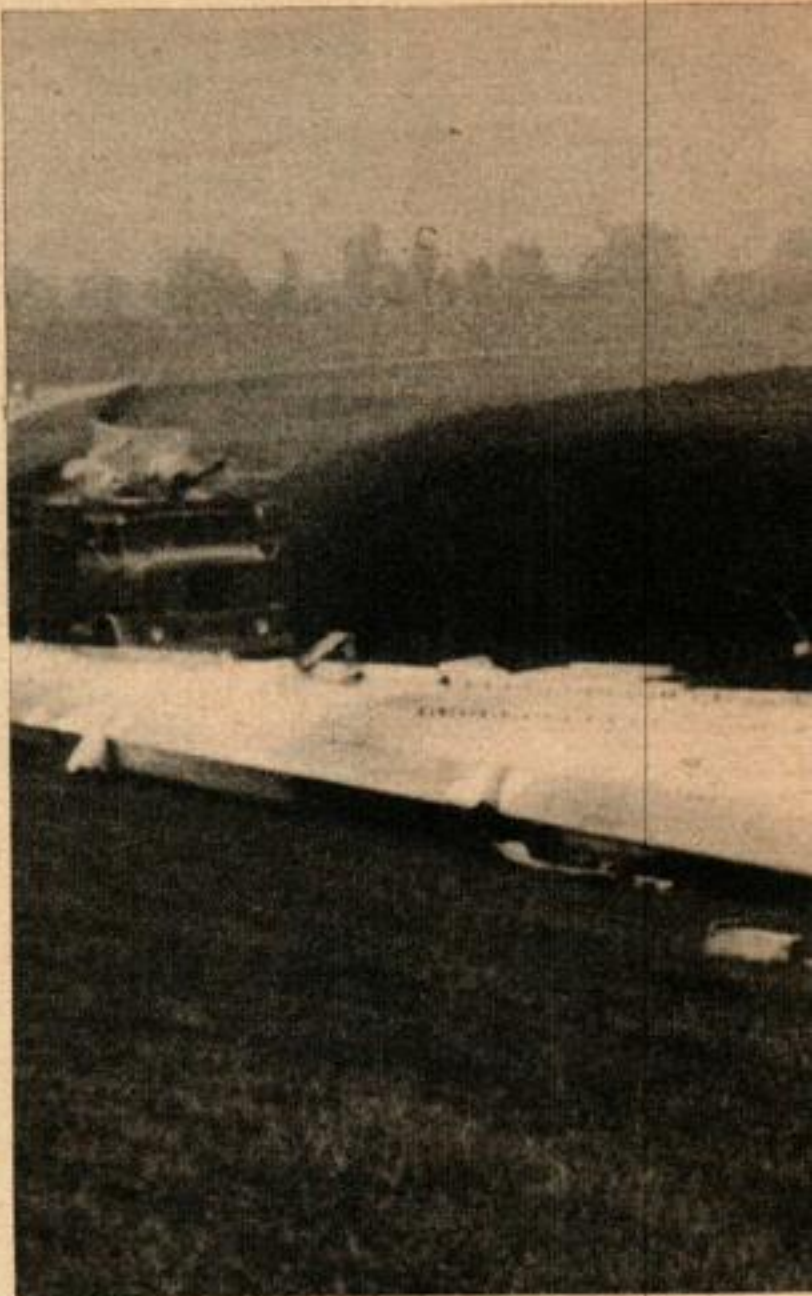
nension que lorsque vous montez dans un avion ? Probablement pas, car les préjugés établis sont difficiles à faire disparaître et même si les accidents d'auto causent plus de victimes, l'auto est plus familière et donc inspire moins d'appréhension.

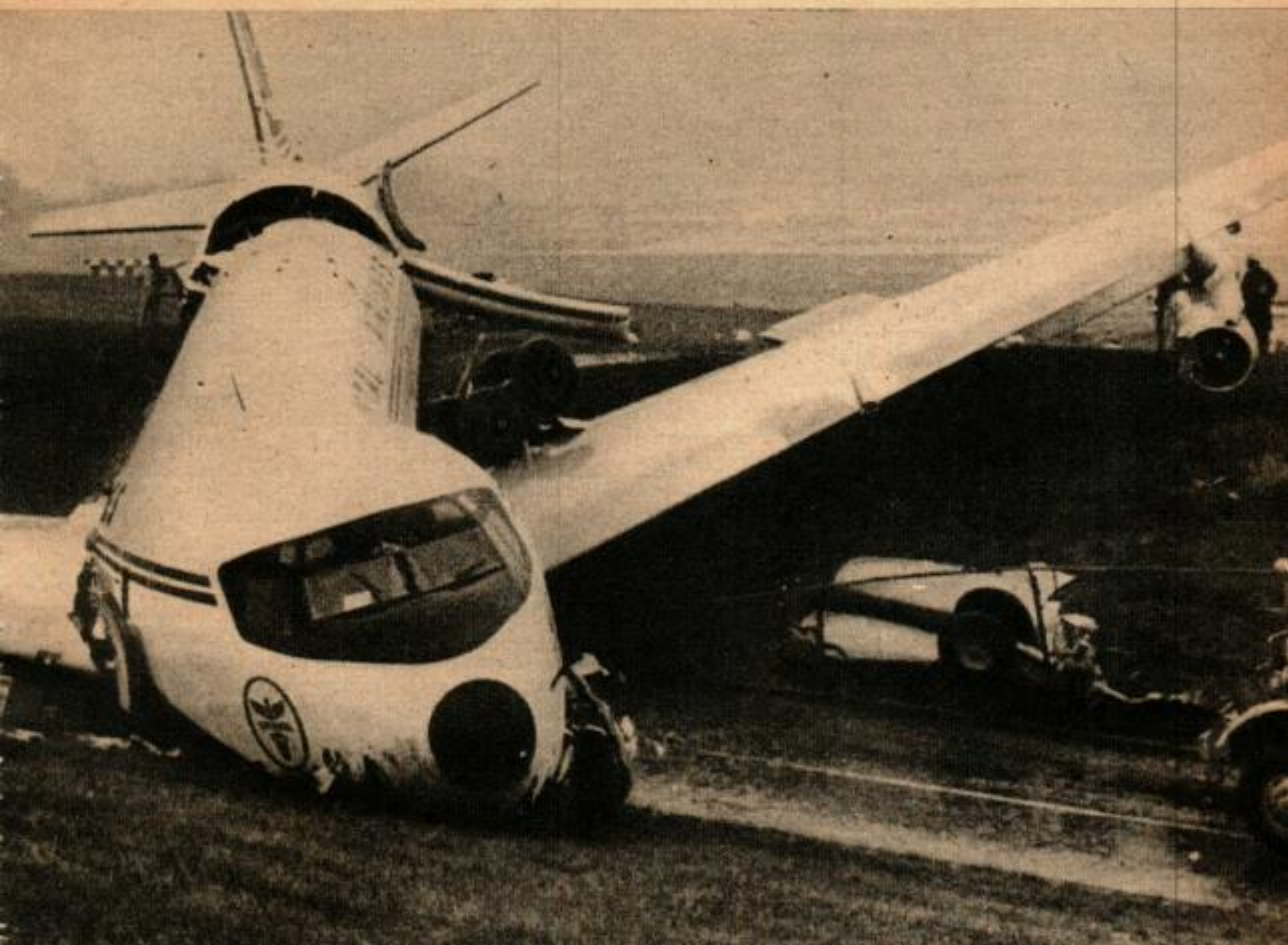
Combien de personnes meurent dans les accidents aériens ? Chaque année, environ 800 personnes dans le monde entier. Mais vers 1990, ce chiffre atteindra 15 000 tués par an. Pourquoi ? Parce que le « DC8 » de l'avenir peut transporter 250 personnes.

Le « Boeing 747 » peut transporter 500 personnes, et Lockheed prévoit un « C-5 A » qui pourra prendre 900 passagers. Quand un accident se produit, tous les passagers peuvent périr.

Le problème de l'accident

Les accidents d'auto nous donnent tous les degrés de l'horreur, mais les accidents aériens appartiennent en gros à deux grandes catégories : ceux auxquels vous pouvez survivre, et ceux auxquels vous ne pouvez pas survivre. Les accidents auxquels vous ne pouvez survivre sont les explosions en vol et la chute d'une grande hauteur. Les autres





accidents se divisent en gros en quatre catégories :

1. L'accident au décollage ou à l'atterrissage non suivi d'incendie, avec des blessés plus ou moins graves.

2. L'atterrissage d'urgence en dehors des aéroports non suivi d'incendie, dans des conditions assez favorables, à la suite d'un ennui mécanique. Résultat favorable : des blessés et des morts.

3. L'atterrissage brutal non suivi d'incendie, à la suite d'une erreur d'altitude ou de remous d'air. Résultat probable : des blessés et des morts.

4. Les cas précédents avec incendie. Résultat probable : des blessés et des morts en plus grand nombre.

Les procédures en cas d'accident sont en principe les mêmes pour les avions commerciaux et les avions privés, mais la plupart des lecteurs voyagent sur des avions commerciaux aussi les informations leur sont-elles destinées.

Quand on monte dans un avion :

1. Repérer toutes les sorties qui sont mar-

quées sur les plans de l'avion placés sur la pochette de siège. Il y en a 8 sur le « DC 8 », 6 sur le « 727 », etc. Il n'y en a pas assez sans doute mais on ne peut en espérer davantage pour de nombreuses années encore.

2. A titre de précaution secondaire, apprendre par cœur cette formule pour les sorties de secours « avant, arrière, ailes ». Fermez les yeux et représentez-vous les emplacements ou suivez le couloir pour les trouver après avoir occupé votre siège. Dans un accident suivi d'incendie, il vous faudra peut-être trouver la sortie en tâtonnant.

3. Après avoir occupé un siège, déterminez quelle est la sortie la plus commode que vous utiliserez en cas d'accident, choisissez une sortie secondaire proche.

4. Il faut s'en tenir à la sortie principale et à la sortie secondaire mais pas d'une manière exclusive. Dans la plupart des accidents, le fuselage se casse et de nouvelles issues sont ainsi procurées.

5. Pour avoir les meilleures chances, choisir un siège qui se trouve à côté d'une issue, comme font tous les voyageurs expérimentés.

Ce qu'il faut faire quand l'accident se produit

1. Suivre les instructions données par le personnel de l'avion. Vous pouvez vous caler en attendant le choc avec la tête baissée, les bras autour des cuisses, l'oreiller entre la tête et le siège qui est devant, la couverture entre les cuisses, les chaussures enlevées, les objets durs placés sur le plancher, etc.
2. Si l'accident se produit d'une manière soudaine, serrer la ceinture de sécurité, se caler solidement, penser aux issues choisies, penser ensuite : « sortir, sortir, sortir ». Si vous voyagez avec votre famille, répéter ces mots à haute voix.
3. La ceinture de sécurité doit être sur les hanches. Une ceinture portée sur l'abdomen vous coupe littéralement en deux en cas de choc ou cause des lésions mortelles. La ceinture doit donc rester constamment sur les hanches pendant tout le voyage, mais en vol normal, elle est légèrement desserrée pour être à l'aise.
4. Quand l'accident s'est produit, détacher la ceinture et se précipiter vers l'issue. N'emportez rien avec vous. Ne pas obstruer le passage sous prétexte d'aider les autres. Sortez de l'avion aussi vite que vous le pouvez, d'une manière ou d'une autre.
5. Si l'incendie se déclare, il faut se couvrir la bouche et le nez avec une épaisseur aussi grande que possible de tissu de toute sorte, avec l'oreiller, le veston, la robe, la jupe, la couverture ; il faut éviter à tout prix de respirer la fumée.
6. Si la rampe d'évacuation ne fonctionne pas alors que l'avion a pris feu, sautez. Sur les gros avions, il faut peut-être sauter d'une hauteur de deux étages, mais il vaut mieux se casser quelques os que d'être incinéré dans un cercueil métallique.
7. Une fois sorti de l'avion, s'éloigner le plus vite possible ; même s'il n'y a pas d'incendie, l'avion peut exploser.

D'autres précautions

Dans tout accident qui se produit sur un aérodrome, les secours ne tardent pas à arriver. Dans les autres cas, il faut peut-être des heures ou des journées entières. Il ne faut pas être pessimiste mais il vaut mieux s'attendre à tout. Si l'avion est tombé dans une forêt, dans un désert ou sur une montagne, il faut pouvoir se débrouiller pendant plusieurs jours.

Ce que peuvent faire les services techniques

Des études récentes ont montré que les avions de transport actuels n'ont pas les issues qu'il faut pour pouvoir évacuer tous les passagers en deux minutes. Sur le « DC 8 », il y a huit issues pour 115 à 175 passagers ; sur le triréacteur « Boeing 727 », il y a six issues pour 70 à 114 personnes.

Même si tous les passagers sont diligents, ni l'un, ni l'autre de ces avions ne peut être évacué en deux minutes, et après un accident, on ne peut guère compter avoir beaucoup de passagers en état de courir. D'autre part, le délai de deux minutes est trop long, d'après les survivants des accidents suivis d'incendie. En une minute, les chances de survie sont beaucoup plus nombreuses.

Les survivants d'un accident ont souvent raconté comment les passagers se battent pour sortir devant une issue qui reste fermée parce qu'on ne sait pas en manœuvrer le mécanisme très simple. Une des solutions suggérées, c'est d'utiliser des charges explosives pour éjecter les portes quand l'accident est imminent, par une manœuvre du pilote, ou automatiquement au moment de l'accident quand la violence du choc dépasse une certaine valeur. Il y a déjà des dispositifs de ce genre sur les véhicules spatiaux et sur les avions militaires.

Autres suggestions :

Les compagnies américaines devraient placer des maquettes d'issue dans les bâtiments d'aérogare pour permettre aux passagers de se familiariser avec les mécanismes d'ouverture. D'autre part, ces mécanismes devraient être les mêmes sur tous les avions pour éviter des confusions mortelles.

Les évacuations rapides sont essentielles parce qu'on estime que 50 % des morts causées par des accidents aériens sont dues au feu et non au choc. D'autre part, on fait en ce moment des expériences pour mettre au point un carburant en gelée qui ne risque pas d'exploser, d'être allumé par des étincelles et de se répandre si le réservoir est fracassé. Il est aussi envisagé d'employer un produit qui coagule le carburant normal d'avion quand un accident se produit.

Dans le même ordre d'idées, il est envisagé d'aménager l'intérieur des avions avec des matériaux ignifuges qui ne dégagent pas de fumées toxiques quand ils sont touchés par les flammes.

Il y a aussi un système pour remplir la cabine de mousse détergente qui protège contre l'incendie et la chaleur et n'empêche pas de respirer. Cette mousse arrive par les canalisations de conditionnement d'air et remplit la cabine en 33 secondes. Elle n'est pas assez opaque pour empêcher de voir la signalisation des issues.

Il est question aussi de distribuer aux passagers des masques individuels contre la fumée, en plus des masques à oxygène actuels qui doivent servir si la cabine perd sa pression en haute altitude. Un des modèles proposés permet à chaque personne de respirer le même air pendant huit minutes. Avec des bouteilles d'air comprimé, cela permet de respirer pendant dix minutes. Mais il est probable que si on n'a pas réussi à sortir au bout de huit minutes, c'est trop tard.