

Les familles du DC10 UTA en colère !
site internet : <http://assoc.orange.fr/dc10-uta/>



A- Compte rendu de l'expédition de reconnaissance

Les familles du DC10 UTA en colère !

site internet : <http://assoc.wanadoo.fr/dc10-uta/>

Comme prévu, une mission de reconnaissance a eu lieu du 27 février au 14 mars 2007, avec les objectifs suivants (ordre chronologique) :

1. atteindre le site du crash de l'avion et en juger l'accessibilité ;
2. juger de la faisabilité technique d'un Mémorial consacré à l'attentat ;
3. adapter notre projet de Mémorial aux contraintes et réalités du terrain ;
4. obtenir un coût de réalisation précis et un calendrier ;
5. si possible obtenir les autorisations et le soutien des autorités nationales, régionales et locales

I- La chronologie du voyage et les faits marquants

Mardi 27 février : Vol Paris-Niamey. Nous sommes accueillis à l'aéroport de Roissy par le Médiateur d'Air France qui nous accompagne jusqu'à la passerelle de l'avion. Durant le vol, au dessus du désert, le commandant de bord nous invite dans le cockpit pour que nous puissions évaluer la visibilité du Mémorial depuis un avion commercial en vol. Le personnel navigant technique nous fait plusieurs recommandations utiles qui feront évoluer notre projet initial.

Grâce au commandant de bord, nous pourrions avoir une courte entrevue avec le Premier Ministre du Niger, lui aussi passager du vol.

Arrivés à Niamey à la tombée de la nuit, nous rejoignons notre hôtel et rencontrons Monsieur Gilles Pommeret, Premier Conseiller de l'Ambassade de France, et la représentante de la société de transport qui nous louait le minibus avec chauffeur pour aller à Agadez. Monsieur Pommeret nous confirme les rendez-vous pris avec différents ministres du Niger (Affaires Etrangères, Intérieur, Tourisme) le 13 avril, lors de notre retour et nous transmet les cartons d'invitation pour un déjeuner le même jour chez SEM François Ponge, Ambassadeur de France.

Mercredi 28 février : Réveil à 4h00 et départ à 5h00 pour Agadez, que nous atteindrons une heure après le coucher du soleil, à 19h30 après une longue traversée de 1 000 km et de plus de 14h sur une route pas toujours très bonne et en réfection sur les derniers 300 km. Nous sommes accueillis à l'Auberge d'Azal par Akly et Céline Joulia et préparons l'expédition pour un départ le lendemain.



Jeudi 1^{er} mars : Départ de l'expédition et première journée en 4*4, un convoi de 3 véhicules, dont deux climatisés. Nous nous dirigeons vers le Sud Sud Est pour passer la falaise de Tiguidit et nous mettre dans l'alignement d'un cap de 63° (sens des vents dominants) qui devrait nous permettre d'arriver sur notre objectif en ligne quasi droite. Nous naviguons au GPS et avec les cartes disponibles dont les plus récentes datent de 1975. Le véhicule de tête s'ensable régulièrement en tentant de franchir les cordons de dune qui nous bloquent la route.



A la tombée de la nuit, vers 18h30, nous établissons notre premier bivouac à l'abri d'une dune.

Vendredi 2 mars : Nous sommes maintenant dans l'axe des dunes et nous avançons toute la journée vers notre objectif, malgré quelques ensablements spectaculaires. En route nous traversons des sites archéologiques et trouvons du bois fossilisé.



Samedi 3 mars : C'est le jour où nous devons arriver sur le site. Voici un

Les familles du DC10 UTA en colère !
site internet : <http://assoc.wanadoo.fr/dc10-uta/>

extrait du journal de bord tenu par Emmanuelle Denoix de Saint Marc :



« Le troisième jour au petit matin tout est calme, le vent est tombé. Nous sommes plus silencieux nous savons que c'est le jour de « la rencontre », dans la journée nous arriverons au point d'impact. À présent nous nous dirigeons vers le Massif de Termit dont nous apercevons les roches sombres se découper à l'horizon. Il est midi Akly repère le premier morceau de l'avion, nous sautons des voitures plus que nous n'en descendons, nous tenons entre les mains tour à tour un morceau très léger blanc et alvéolé, petit carré de 30 cm qui nous saisit instantanément. Nous remontons dans les véhicules, quelques kilomètres plus loin c'est un morceau du revêtement intérieur de la cabine aux rayures fines bleues sur fond blanc qui apparaît sous nos yeux. Au troisième arrêt le premier morceau de métal apparaît, noir, arrondi et très lourd, nous sommes à une dizaine de kilomètres du site. Sur les derniers kilomètres, de nombreux débris sont éparpillés sur toute la zone que nous traversons, le GPS nous indique le point d'impact à 5 Km, puis 3, 1

nous sommes très tendus, le cœur battant.

Il est 13 heures, nous arrêtons les véhicules sur le bord d'une cuvette naturelle immense, au centre nous apercevons d'énormes morceaux de l'avion.

Nous descendons tous vers une énorme masse noir métallique et rectangulaire, la gorge serrée au milieu de cannettes de soda brûlées et d'autres débris noircis. Nous découvrons un énorme container de l'armée qui a du servir lors de l'évacuation des corps en septembre 1989, nous réalisons l'épreuve que ces hommes ont dû subir lors de cette mission.

Dès cet instant, nous partons tous sans nous concerter vers le centre de la cuvette en direction des morceaux de l'épave, comme aimantés par eux, dans le besoin de joindre à tout prix cet endroit. Il n'y a pas de vent, il fait très chaud, la température monte, nous avançons en rang silencieux, mais les distances sont souvent faussées dans le désert et les morceaux de l'avion se situent à bonne distance. Pourtant pas un d'entre nous ne ralentit, ni la chaleur, ni la fatigue, ni la soif ne nous arrêtent, à vive allure nous continuons, les yeux rivés sur le centre de la plaine.

Nous distinguons enfin une énorme partie du fuselage, l'arrière de l'appareil est posé là sous nos yeux avec son empennage bleu aux couleurs d'UTA, couché sur le sol : l'habitacle, enfoncé en partie dans le sable, forme une voûte au-dessus de nous, nous découvrons la masse énorme de l'avion. À côté se trouve l'enveloppe vide du réacteur, déformée par l'explosion.

Nous continuons à marcher vers un autre morceau gigantesque, posée à plat sur le sable nous découvrons enfin l'aile du DC10 que nous avons vu si souvent en photo ces dernières années.



Cette immense plaque bleue posée sur le sol mesure plus d'une douzaine de mètres, nous comprenons tout de suite pourquoi un consortium d'entreprises pétrolières dont les membres de l'équipe était à bord l'avait dressée pour en faire un monument à la mémoire des victimes. Les vents violents du désert ont eu raison de ce fragile édifice et notre premier réflexe est d'imaginer comment la redresser. Elle fera partie du futur mémorial que nous envisageons d'ériger sur place.

Les familles du DC10 UTA en colère !

site internet : <http://assoc.wanadoo.fr/dc10-uta/>

Il est 15 heures, la déshydratation se fait sentir et l'insolation pointe, nous avons marché deux heures au soleil.

Nous interrompons nos recherches pendant une heure, nous sommes épuisés, mais nous devons repartir rapidement car la lumière baisse rapidement, le soleil se couche à 18 heures dans le Ténéré.



Très vite nous tombons sur un autre site, arrivés au milieu c'est terrible, nous sommes sur l'endroit où est tombée la partie centrale de la carlingue, tout est brûlé tordu, noirci, le métal est fondu comme du plastique, emprisonnant les cendres des autres matériaux... Nous marchons au milieu des débris épars, boucles de ceinture, cendriers, valises, chaussures, vêtements, petit jouet, nous sommes partagés par l'envie de tout emporter et de ne rien toucher, nous réalisons la violence de l'explosion, l'enfer que cela a dû être,

incapables de parler, nous sommes anéantis.

Nous trouvons enfin un peu plus loin l'aileron de l'avion avec le sigle UTA ensablé que nous dégageons immédiatement, le U les 3 ailettes de la compagnie apparaissent entiers, comme un symbole complet de l'avion une présence dans le désert, émus mais apaisés par cette découverte, nous rentrons vers notre campement.



Nous reviendrons le lendemain, dans l'intimité, sur ce lieu baptisé le « Sanctuaire » enterrer les photos, lettres et objets pour nos familles.

Nous allons rester un peu plus de deux jours sur cette zone et trouver le lieu consacré au Mémorial, un immense plateau de sable fin et blanc situé en hauteur et à 6 Km du Sanctuaire.

Le désert est propice au silence et la méditation, les jours suivants seront plus calmes, la tension redescend progressivement... Accompagnés de nos amis touaregs qui à l'image du désert nous ont accompagnés silencieux et discrets, nous reprenons le chemin de la vie plus forts et apaisés. »

Dimanche 4 mars : La journée est consacrée au relevé GPS de chaque morceau important de l'avion, à la recherche des débris éparpillés et du site idéal pour le Mémorial... Nous faisons encore des découvertes difficiles mais trouvons aussi des traces d'occupation du site au néolithique, à l'âge de la pierre taillée, de la pierre polie et du bronze. Ce désert conserve la mémoire de tous les événements. En fin de journée, le site du mémorial est trouvé : une colline de sable dominant la région à 6 km au Sud Ouest du « Sanctuaire ». Jérôme Carret, le réalisateur, qui n'était pas au mieux de sa forme depuis plusieurs jours est resté couché au camp, malade.

Lundi 5 mars : Après un dernier recueillement, nous quittons progressivement le site, passons au lieu choisi pour le Mémorial et cherchons un puits indiqué sur certaines cartes. Il n'est malheureusement pas accessible par camion. Nous poursuivons vers le Massif le Termit pour choisir la carrière de grès noir qui pourra fournir les roches dont nous avons besoin. Vers midi, l'objectif est atteint. L'état de santé de Jérôme Carret ne s'améliore pas et nous devons trouver une solution. Lors du bivouac, nous envisageons les différentes possibilités, sachant que nous devons rejoindre notre convoi de ravitaillement le lendemain soir (eau, gasoil, nourriture).

Les familles du DC10 UTA en colère !
site internet : <http://assoc.wanadoo.fr/dc10-uta/>

Mardi 6 mars : Akly Joulia arrive à joindre un de ses amis, pilote pour Aviation Sans Frontière qui est dans le sud et dont l'avion doit rejoindre Agadez en passant approximativement au dessus de nous. Il accepte de se dérouter et d'évacuer Jérôme Carret vers Agadez. Nous improvisons une piste d'atterrissage et vers 10h00, l'avion se pose ... et s'ensable. Il nous faut plus d'une heure pour le désensabler et pour le placer sur un sol assez dur pour lui permettre de décoller. Nous reprenons la route, mais il est trop tard pour rejoindre le convoi de ravitaillement aujourd'hui, nous bivouaquons en chemin.



Mercredi 7 mars : A l'heure du déjeuner, nous rejoignons notre ravitaillement et pouvons refaire le plein des véhicules et des jerricans de gasoil, le plein d'eau de boisson et de cuisine. Nous partons vers le Massif de l'Air en passant par la piste d'atterrissage de l'Arbre du Ténére pour en vérifier l'état. Elle pourrait servir lors de l'inauguration, pour accueillir les officiels.

Jeudi 8 mars, vendredi 9 mars : Nous rentrons progressivement vers Agadez, via le Massif de l'Air. Cette région est beaucoup plus habitée que celle de Mémorial, avec de nombreux puits, des oasis, des palmiers. Après le séjour près du « Sanctuaire » la beauté des paysages nous remonte le moral.

Samedi 10 mars et dimanche 11 mars : De retour à Agadez où nous retrouvons Jérôme Carret en pleine forme, nous rencontrons successivement le Gouverneur d'Agadez, représentant de l'Administration centrale, le Sultan d'Agadez, autorité traditionnelle, morale et religieuse. Nous travaillons sur la mise en place du Mémorial, les modalités de construction et le budget.



Lundi 12 mars : La journée est consacrée au retour vers Niamey. Akly Joulia, devant se rendre à Niamey avec son avion, nous propose d'emmener quatre d'entre nous. Pierre-François Ikias et Francis Conty se dévouent pour faire la route en voiture, avec les principaux bagages. Nous profitons de ce temps supplémentaire pour avancer sur le projet et pour chiffrer les travaux. Nous rencontrons aussi le Colonel dirigeant le détachement Génie pour la région d'Agadez et des entreprises de BTP possédant des camions Mercedes 6*6, des citernes, des grues ...

Arrivés à Niamey, grâce à Akly Joulia, nous sommes reçus par le Ministre de l'Intérieur, chez lui, le soir même.

Mardi 13 mars : Dans la matinée, nous sommes reçus par le Ministre du Tourisme et de l'Artisanat puis par le Chef de Cabinet du Ministère des Affaires étrangères (La Ministre est en déplacement à l'étranger). SEM l'Ambassadeur de France nous invite pour le déjeuner et nous rendons compte de notre mission. L'après-midi, nous travaillons à nouveau sur le projet de chantier avec Akly Joulia et en soirée nous prenons l'avion pour Paris que nous atteignons le 14 mars.

II - Sur les résultats de notre mission par rapport aux objectifs :

1) Atteindre le site du crash de l'avion et en juger l'accessibilité :

Nous avons pu atteindre sans encombre le site, hormis quelques problèmes de santé indépendants du lieu (voir le rapport du Dr Francis Conty, pages suivantes). Il est cependant impératif d'être accompagné par une entreprise spécialisée, avec un bon guide, du matériel en bon état et des moyens de navigation et de communication bien adaptés. La contribution d'Akly Joulia et de son équipe au succès de la mission est indéniable. Le site est atteignable en convoi 4*4 en 2,5 jours à partir d'Agadez dans des conditions de sécurité et de confort acceptables.

2) Juger de la faisabilité technique d'un Mémorial consacré à l'attentat :

La construction Mémorial est tout à fait possible, compte tenu de nos observations et de nos calculs. La difficulté principale provient de l'isolement du site qui alourdit considérablement la logistique. La suite de ce rapport indique les choix techniques.

3) Adapter notre projet de Mémorial aux contraintes et réalités du terrain :

Suite aux observations dans le cockpit du vol aller et sur le terrain, des améliorations ont été apportées au projet pour en faciliter le repérage du ciel.

4) Obtenir un coût de réalisation précis et un calendrier :

Cet objectif est aussi atteint et un devis peut être soumis à la Fondation de l'Attentat du DC10. Idéalement, les travaux devraient débuter mi-avril pour se terminer mi-mai.

5) Si possible obtenir les autorisations et le soutien des autorités nationales, régionales et locales

Cet objectif a été atteint au-delà de nos espérances. Nous avons reçu le meilleur accueil de la part des différentes autorités, nationale, régionales et locales qui nous ont toutes exprimé leur solidarité et leur soutien dans notre projet.

III – Rapport médical du Dr Francis Conty

RAPPORT D'ACCOMPAGNEMENT MEDICAL D'UNE EQUIPE DE ONZE PERSONNES POUR UN SEJOUR DE QUINZE JOURS DANS LE DESERT DU TENERE.

- L'équipe est composée de quatre membres des familles victimes du DC10, d'un cinéaste, d'un médecin et de cinq touaregs.
- Le but est d'atteindre la zone du crash du DC10 et d'évaluer les possibilités de création d'un mémorial sur place.

(I) LES CONTRAINTES A PRENDRE EN COMPTE SUR LE PLAN MEDICAL :

- Facteur climatique : 38° le jour, 8° la nuit.
Le vent de sable permanent.
- Facteur géographique : l'éloignement, 3 jours de 4X4 avec une moyenne de 8 à 9 heures de voiture par jour.
- Région totalement désertique nécessitant une autonomie totale.
- Facteur humain : changement de type alimentaire et de rythme de vie. Une fatigue progressive entraînant une moindre résistance des organismes. Prévention du paludisme par prise de Nalarone, de façon journalière.
- Enfin ne pas sous évaluer le potentiel non négligeable d'accident de 4X4, compte tenu du relief accidenté (rochers, dunes, etc.).

(II) LES MOYENS :

(a) La pharmacopée tenant compte des multiples incidents pouvant survenir.

- Collyres (3 types) : les yeux sont exposés au soleil et surtout au vent de sable et grande sécheresse du climat.
- Antibiotiques (3 types) en fonction des cibles polyvalentes et respiratoires, urinaires, digestives.
- Antidiarrhéiques et anti-spasmodique.
- Anti-inflammatoire, et anti-histaminique.
- Antalgiques trois gradations de puissance.
- Antimalarique.
- Drogues d'urgence vitale.
-

(b) Petit matériel :

- Pansements stériles. Boîte à suture.
- Solution antiseptique. Solution d'anesthésie locale, matériel de contention (d'éventuelle lésion ostéo-articulaire).

(c) Moyens techniques.

- Fournie par l'équipe de transfert : GPS et téléphone satellite.

(III) LE BUT

- Traiter les incidents de parcours, de niveau léger ou moyen.
- Evaluer la bénignité ou l'éventuelle gravité immédiate ou potentielle d'une pathologie ; afin de prévoir et d'organiser en temps voulu un rapatriement. Ceci en fonction de l'état clinique et des possibilités offertes.
- A noter, « La bobologie » pourrait être pratiquée par un personnel infirmier. La présence d'un médecin permet en plus d'évaluer, le niveau d'importance d'une éventuelle pathologie, et de prendre en conséquence la décision raisonnable. En sachant qu'il est hors de question de pratiquer des traitements lourds sur place, on se limitera à la mise en condition, pour un transfert.

(IV) EVENEMENTS PATHOLOGIQUES SURVENUS LORS DU SEJOUR.

Sur le plan digestif :

- Un état dysentérique précoce, rapidement résolutif sous traitement.
- Un état dysentérique avec fièvre et frissons résolutif sous traitement en 3 jours.
- Un début d'abcès dentaire chez un touareg, résolutif en 4 jours sous traitement.
- Mais surtout une pathologie grippale ayant atteint 4 personnes. Il semble du fait de la précocité de l'apparition de cette mini épidémie, que la contamination se soit faite en France. Cette grippe s'est traduite par un syndrome ORL, et broncho-pulmonaire suivi de troubles digestifs avec fièvres, myalgies et asthénie. Une des quatre personnes atteintes a présenté une évolution sévère, avec fièvre, syndrome dysentérique majeur, vomissements itératifs, asthénie marquée, avec début de déshydratation, malgré un traitement institué d'entrée.

La décision de rapatriement sur Agadès a été prise et s'est réalisée dans de bonnes conditions.

Contact par téléphone satellite d'une équipe d'ASF qui devait rejoindre Agadès en partant de Zinder. Le pilote a accepté le déroutement, après repérage par nos soins d'une zone de sable plane et résistante, balisée par nos 4X4 et localisée par GPS.

Le petit avion a atterri et pris en charge notre malade; le transfert sur Agadès s'est passé dans de bonnes conditions.

CONCLUSION :

Intégrité de l'équipe à la fin du séjour

Les familles du DC10 UTA en colère !
site internet : <http://assoc.wanadoo.fr/dc10-uta/>

IV - Sur la possibilité d'effectuer un pèlerinage familial vers le Mémorial :

Après le voyage que nous avons effectué, nous préconisons d'effectuer ce voyage en petits groupes, durant la saison fraîche (octobre à mars), en prenant un vol charter direct Paris-Agadez. Cela évite de passer par Niamey et de perdre 2 jours dans un déplacement fatigant et monotone. Il n'y a malheureusement pas (encore ?) de compagnie aérienne intérieure.

L'auberge d'Azal est un endroit très agréable et fleuri, les 9 chambres sont spacieuses et confortables, le service discret est efficace, la cuisine y est excellente.

Cette auberge convient parfaitement à l'accueil de petits groupes familiaux, particulièrement dans le contexte d'un pèlerinage au Mémorial.



Concernant l'expédition, il faut prévoir une semaine minimum (2,5 jours d'approche à l'aller, autant au retour et deux nuits sur place). Elle est accessible à toute personne en bonne santé qui accepte le principe du bivouac sous tente et les conditions spartiates liées à ce type de voyage. L'eau est réservée à la cuisine et aux boissons et il faut accepter de se laver avec peu d'eau matin et soir, dans une petite bassine et d'utiliser des lingettes nettoyantes ou des savons liquides à base d'alcool. Un séjour de 10 jours permet de revenir sur Agadez par le Massif de l'Air et de retourner progressivement vers la civilisation après l'épreuve que représente le passage au « Sanctuaire » et au futur Mémorial.



Tous les participants reconnaissent l'effet très positif de ce voyage, en particulier Pierre-François Ikias dont le corps du petit frère n'a pas été identifié.

Les bivouacs en plein désert permettent une approche progressive, dans le calme et le silence. L'isolement du site est propice au recueillement et à l'introspection

Le voyage est déconseillé aux jeunes enfants ou les personnes très âgées en raison des températures élevées et des risques de déshydratation. Dans tous les cas, les participants doivent être en bonne santé, le premier hôpital est à Agadez.

Les véhicules d'Agadez Expéditions sont neufs et la climatisation permet de résister sans effort à la chaleur. Sur le plan de la sécurité, le convoi est équipé d'une pharmacie très complète, de téléphones satellite, de GPS, d'une radio, de pièces de rechange... Les pneumatiques sont changés chaque année, avant la saison touristique.

Le convoi est constitué **au minimum** de trois véhicules pour 6 visiteurs : deux 4*4 climatisés avec chauffeur-guide avec 3 visiteurs chacun et un véhicule d'assistance avec un chauffeur et deux cuisiniers. Pour 9 visiteurs, il y aurait trois 4*4 climatisés, pour 12 visiteurs, il y en aurait quatre... et autant de 4*4 d'assistance que l'agence le jugera nécessaire.

