

Limites des Hommes

juin 11, 2011

Après une recherche de deux ans, l'épave de l'Airbus d'Air France qui s'était abîmé dans l'Atlantique le 1 juin, 2009, a été découverte dans les premiers jours du mois d'avril, ce qui a permis de récupérer les « boîtes noires » qui enregistrent tous les détails du vol d'un avion. Ceux-ci projettent une lumière troublante sur le désastre qui laissait perplexe jusqu'ici. Quel drame ! Il paraît que l'Airbus 330-200 a décroché à une altitude de quelque 11,500 mètres pour tomber ensuite verticalement pendant trois minutes et demie et s'écraser dans l'océan, envoyant instantanément devant le tribunal de Dieu toutes les 228 âmes à bord.

Le problème de départ pour le vol AF 447 a pu être le temps très mauvais rencontré cette nuit-là dans les hauteurs au-dessus de l'océan à deux heures de Rio de Janeiro en route pour Paris. Les conclusions à tirer de l'évidence fournie par les boîtes noires ne sont pas encore fixées, mais le problème suivant a pu être que les indicateurs de vitesse de l'avion, informés par les sondes Pitot peut-être gelées à l'extérieur, ont mal renseigné les pilotes. Lorsque l'avion s'est mis à décrocher, au lieu de baisser le nez de l'avion pour reprendre de la vitesse et ainsi rendre à l'avion sa capacité de voler, les pilotes auraient fait accélérer les moteurs, autre façon normale d'empêcher un avion de décrocher, mais qui lève le nez de l'avion au lieu de le baisser. L'alarme de décrochage aurait continué à sonner automatiquement jusqu'au décrochage définitif, à partir du moment où l'avion se serait mis à tomber du ciel sans que les pilotes aient pu faire quoi que ce soit pour empêcher qu'il ne s'écrase.

Se sont-ils efforcés de monter au-dessus de l'orage pour ne pas, en descendant, s'y précipiter ? Se fiaient-ils trop à leurs instruments électroniques, dont certains craignent qu'ils ne prennent trop d'influence dans les cockpits des

avons ? Ont-ils paniqué ? (Qui ne l'aurait pas fait à leur place ?) On attend les résultats définitifs de l'enquête que mène Air France pour déterminer les causes du désastre, mais quelques vérités connexes sont certaines.

Nous pouvons tous mourir à n'importe quel moment, et pour une variété de causes. Aurons-nous au moment de la mort le temps, la grâce et la présence d'esprit pour faire un bon acte de contrition suffisant pour sauver nos âmes ? La peur d'une mort imminente peut tout effacer de l'esprit sauf le désir instinctif de survivre. Or des millions de passagers intercontinentaux se font transporter en un clin d'œil en toute sécurité par-dessus les océans dans nos brillantes machines à voler, mais celles-ci sont peu de chose en face des forces de la nature. « Stop ! » a dit l'orage, « vous ne nous maîtrisez pas nous autres éléments comme vous le pensez. » Et les passagers et l'équipage de l'avion, arrachés violemment au confort de leurs repas et films à bord pour confronter la réalité brutale, ont dû être terrorisés durant une grande partie des 210 secondes de leur chute à la mort, la nature avec sa loi de la gravité ayant repris le dessus sur l'ingénuité que déploie l'homme pour la braver.

Même après 672 jours au fond de l'océan, les boîtes noires ont fonctionné parfaitement, et voilà qu'elles livrent les secrets des dernières minutes du vol AF 447. Idée géniale ! Brillamment exécutée ! Pourtant combien d'âmes à bord de cette machine géniale étaient prêtes à entrer dans l'éternité ? Et combien d'autres auraient pu être prêtes si seulement les hommes dévouaient au salut de leurs âmes une petite partie de ce génie et de cet effort qu'ils dévouent à la construction de leurs machines matérielles ?

Mère de Dieu, priez pour nous autres pécheurs pour que ni la distraction ni la terreur ne nous empêchent de mettre en ordre nos âmes et de les y garder, « maintenant et à l'heure de notre mort ».

Kyrie Eleison.