

CRASH AF447 ET COMMANDES DE VOL DES AIRBUS : L'EASA MULTIPLIE SES AVEUX

MAIS...

L'EASA a émis récemment cinq AD fort intéressantes (1).

Sur A320 et dérivés (série A318/319/320/321) les logiciels des commandes de vol sont appelés ELAC (elevator aileron computers). Sur A330/340 ils sont appelés FCPC (flight control primary computers).

Il suffit de lire ces AD pour constater que l'EASA et Airbus revoient leur copie en profondeur, s'agissant des commandes de vol, après déjà trente ans de tâtonnements, de modifications mineures et de refus de changer la « philosophie Airbus ». Il est vrai que les accidents et incidents graves se succèdent et qu'il fallait faire quelque chose. Pour autant, ces modifications apportées dans la précipitation semblent insuffisantes. Ces mesures restent du replâtrage. Il vaudrait mieux reconnaître l'erreur globale de conception, en tirer les conséquences et repartir d'un bon pied. Malheureusement, l'*establishment* français, coutumier des enfermements dans l'erreur débouchant sur des scandales parfois retentissants, en est incapable.

L'AD du 26 juin (N°5 en renvoi ci-dessous) mérite une attention particulière. Avec les AD N°2 et N°4 elle montre qu'on ne cesse de corriger les ordinateurs des commandes de vol pour tenter encore et toujours d'éviter les « plantages » des gouvernes, la perte des commandes de vol, en raison de fausses informations de vitesse (sondes Pitot et autres sondes : pression statique, température...) ou de fausses informations des sondes d'incidence (AOA) et même de fausses informations en provenance des radio-altimètres (« RA »). Le 2ème paragraphe de la page 2 de cette AD du 26 juin indique bien « *erroneous RA information* », ce qui rappelle que les radio-altimètres ont donné un ordre aberrant à piquer aux gouvernes à Habsheim et Bangalore, auxquels les pilotes n'ont pu s'opposer malgré une action maximale sur le manche).

L'AD N°4 en renvoi ci-dessous mérite aussi réflexion. Son contenu en dit long sur l'incapacité de l'EASA et d'Airbus à améliorer la situation. Cette AD a pour objet de corriger et de clarifier l'AD du 22 mai, N°2 en renvoi, sur les logiciels de commandes de vol ELAC des A320 et dérivés. On peut en effet y lire : « *Since that AD was issued, some errors were detected in Appendix 1 of the AD, and one P/N ELAC was inadvertently omitted. This AD revises EASA AD 2015-0088 to correct these errors and to add clarification to paragraph (7)* ». Ainsi, **les ingénieurs de l'EASA, commettent d'énormes bourdes dans la gestion des usines à gaz Airbus**, alors qu'ils sont nombreux, confortablement installés dans des bureaux, sans décalages horaires à répétition ni alternances du travail de jour et du travail de nuit et qu'ils ont le temps de la réflexion. Il faut lire ensuite les pages 2 et 3 de cette AD corrective. C'est plus qu'inquiétant. On imagine toutes les erreurs possibles par les services de maintenance des exploitants. Ceci vaut pour l'ensemble des AD et l'ensemble de cette politique du tâtonnement menée depuis trente ans parce qu'on ne veut pas admettre certaines erreurs originelles.

.I...

(1) Liens vers le site de l'EASA :

- 1 - http://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2015_0087.pdf (22 mai 2015, remplacement sondes d'incidence, A320 et dérivés)
- 2 - http://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2015_0088.pdf (22 mai 2015, remplacement logiciels ELAC, A320 et dérivés)
- 3 - http://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2015_0089.pdf (22 mai 2015, remplacement sondes d'incidence, A330/340)
- 4 - http://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2015_0088_R1.pdf (2 juin 2015, correctif à l'AD 0088 ci-dessus en N°2)
- 5 - http://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2015_0124.pdf (26 juin 2015, remplacement logiciels FCPC, A330/340)

Tout ce qui précède concerne uniquement les logiciels. Quand on sait qu'en outre quelques pièges additionnels, tels que les minimanches invisibles d'un pilote à l'autre, non couplés de plus et sans retour d'effort, compliquent la tâche de l'équipage... Quand on sait que d'autres systèmes souffrent de défauts du même genre, comme la gestion de la poussée des moteurs avec les manettes à crans fixes...

D'autres crashes inutiles, « stupides » se produiront, qui pourraient être évités. Comme d'habitude on dira « c'est la faute des pilotes », même quand les commandes de vol ne répondent plus parce que leurs ordinateurs ont planté. On demandera à des magistrats de faire pire que l'affaire Dreyfus dans le but de déclarer les pilotes coupables et de blanchir la nomenklatura de l'aviation. Et « circulez, y'a rien à voir ».

Qu'en pensent Hollande, Royal, Valls, Taubira, Le Drian, Cazeneuve, Vidalies ? Ils attendent bêtement le prochain crash inutile, « stupide » qu'on aurait pu éviter, pendant que des magistrats multiplient les violations des lois dans les affaires de crashes aériens (code de procédure pénale et code pénal). Ces magistrats falsifient les faits, escroquent les familles de victimes, détruisent sciemment celles-ci à petit feu et mènent la chasse à l'homme pour enfermer celui qui dit la vérité et aide ces familles. Tout le monde peut le comprendre sans aucune connaissance technique ni juridique :

<http://jacno.com/prov/francois-hollande-les-crashes-aeriens-et-norbert-jacquet.pdf>

Norbert Jacquet

PS. Merci à ceux qui me soutiennent : <http://jacno.com/prov/merci-pour-les-hommages-et-les-soutiens.pdf>

PS 2. Tout cela est à ajouter à la rubrique « tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années » :

- <http://norbert-jacquet.jacno.com/justice-1985-2012-un-desastre-et-on-attend-le-prochain/>
- <http://norbert-jacquet.jacno.com/eads-drones-le-drian-airbus-zero-pointe-pour-la-france/>
- <http://norbert-jacquet.jacno.com/que-vont-faire-airbus-et-la-france/>

Bonus. Les deux pages suivantes présentent des documents qui en disent long.

./..

LE FAUX : UNE SPECIALITE DE L'AVIATION FRANCAISE

Ci-dessous, deux articles de « Minute ». Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. Pire : c'est moi, Norbert Jacquet, qu'on a jeté en prison pour les protéger, parce que j'envoyais ces articles dans les hautes sphères et les faisais connaître dans les rédactions (à une époque où l'Internet n'existait pas).

« MINUTE » DU 21 FEVRIER 1996 (article publié en Une)

Le Scandale de l'Airbus D'Habsheim

Un nouveau mystère !

Michel Asseline, aux commandes le 26 juin 1988 de l'Airbus A 320 qui s'écrasait à Habsheim, faisant trois morts, aurait-il été victime de la part des autorités d'une tentative de corruption, pour assumer seul toutes les responsabilités et blanchir l'avion ? Une vraie fausse licence semble le prouver !

Rappel des faits : trois mois après l'accident, alors que l'enquête judiciaire débute, la commission de discipline de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) retire à Michel Asseline sa licence pour une durée de huit ans, sanction confirmée le 29 septembre 1988 par le ministre des Transports Michel Delebarre. Asseline doit donc remettre sa licence aux autorités. Par la force des choses, il en est dispensé : sa licence a en effet brûlé dans l'accident... ce qui est confirmé dans un courrier adressé par Claude Frantzen, membre de la DGAC, à la Federal Aviation Administration américaine, s'interrogeant sur la situation juridique de l'intéressé : « La licence de monsieur Asseline ayant brûlé dans l'accident, de ce fait il n'était de toute façon plus en possession de celle-ci. »



La vraie fausse licence de Michel Asseline qui lui fut remise par un haut fonctionnaire de l'Aviation civile quelques jours après sa suspension.



Or c'est faux, Asseline était en possession d'un duplicata de cette licence, avec tous les tampons nécessaires, datée du 25 mai 1988, un mois avant l'accident, donc antidatée ! A quoi pouvait lui servir ce morceau de papier officiel ? A se recaser plus facilement à l'étranger...

française qui, en octobre 1988, m'a remis cette vraie fausse licence. Ça reflétait apparemment la volonté du gouvernement français de me faciliter la tâche dans un éventuel reclassement à l'étranger.

Mais c'était sans doute un piège pour me faire accuser de faux et d'usage de faux. Je ne me suis jamais servi de ce duplicata... »
La balle est désormais dans le camp de la DGAC. □

Pas claire, l'aviation civile !

Est-ce la DGAC qui se serait prêtée à ce jeu ou Asseline qui serait un faussaire ? Joint au téléphone, ce dernier nous a donné sa version des faits : « C'est un haut fonctionnaire de l'aviation civile

Quand Maurice PAPON utilise le passeport d'un ami, GUIGOU intervient publiquement. Pour de fausses licences de pilote de ligne... aucune réponse.

Quand un passager trisomique ou obèse a un problème d'embarquement, GAYSSOT intervient publiquement (en plein mois d'août, depuis Béziers où il est en vacances). Pour de fausses licences de pilote de ligne... silence.

(J'attends toujours une réponse du gouvernement sur ces faux.)

« MINUTE » DU 28 FEVRIER 1996

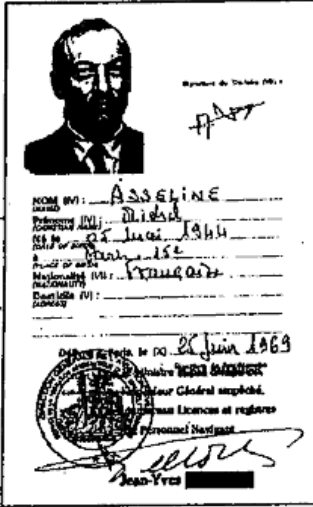
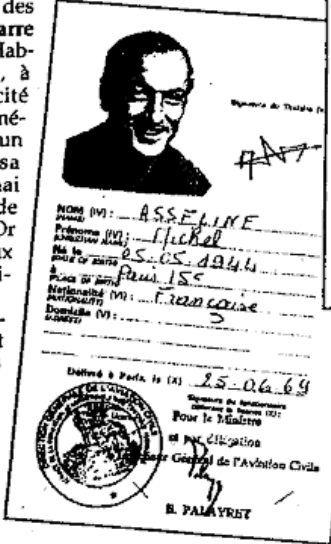
SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

Une seconde vraie fausse licence !

« **M**inute » révélait la semaine dernière que le commandant de bord Michel Asseline (suspendu le 29 septembre 1988 pour une durée de huit ans par le ministre des Transports Michel Delebarre suite à la catastrophe de Habsheim) avait bénéficié, à l'insu ou avec la complicité de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), d'un vrai faux duplicata de sa licence, antidaté du 25 mai 1988, pour lui permettre de se recaser à l'étranger... Or il existe un second vrai faux duplicata, également antidaté du 25 mai 1988 !

Pourquoi cette multiplication de duplicatas ? Tout simplement parce que les faussaires semblent s'être emmêlés les pinceaux. Le faux que nous publions aujourd'hui porte en effet la signature de Bernard Palayret... Or c'est ce même Bernard Palayret

Deux vraies fausses licences pour le prix d'une ! Le duplicata signé par Bernard Palayret, un haut fonctionnaire de l'aviation civile, aurait dû en effet être détruit...



qui, le 29 septembre 1988, avait signifié sa mise à pied à Michel Asseline. Que le nom de la même personne apparaisse à la fois sur la lettre de sanction et sur la vraie fausse licence était vraiment trop gros...

D'où la nécessité d'un

second faux, c'est ce qu'explique Michel Asseline : « Trouvant sans doute la signature du haut fonctionnaire [Palayret, NDLR] trop voyante, car cette même signature était déjà apposée au bas du document me communiquant la décision du ministre de suspendre mes licences professionnelles, un fonctionnaire, que j'appellerai M. X, me demandait par téléphone de détruire la première vraie fausse licence et m'en remettait une nouvelle, toujours duplicata daté du 25 mai 1988, mais avec une autre signature et une autre photographie. »

Sur ordre de qui ? « Il est invraisemblable que M. X ait risqué la cour d'assises pour complicité d'établissement de faux en écriture publique. Il était certainement couvert à l'échelon supérieur et pour moi cette "faveur" sentait très mauvais. Je décidais

donc de ne pas détruire la première et me retrouvais en possession de deux vraies fausses licences, dont je ne me suis jamais servi, ne désirant pas être accusé de faux en écritures publiques, ce qui était peut-être d'ailleurs le but final des personnages ayant couvert M. X ! »

Et, depuis huit ans, Michel Asseline attend qu'on lui restitue sa vraie licence. Le nouveau ministre des Transports de Bernard Pons, à qui il a demandé à bénéficier de l'amnistie présidentielle, lui a répondu qu'il n'en était pas question tant que l'affaire du crash de Habsheim n'aurait pas été jugée par la justice. Ce qui, bien que l'accident remonte au 26 juin 1988, ne semble pas être pour demain... Il y a des affaires que l'Etat a intérêt à étouffer.

O.F.