

LES ENSEIGNEMENTS DU CRASH DE L'AIRBUS A400M A SEVILLE

Une simple erreur dans le chargement d'un logiciel, pourtant effectué par Airbus et de plus sur un avion qui sortait d'usine, s'est traduite par un enchaînement de problèmes informatiques qui n'a pas permis à l'équipage (des pilotes et ingénieurs d'essai) de garder la main pour effectuer un atterrissage de fortune. La zone survolée était pourtant une belle plaine. L'avion est prévu pour se poser à très basse vitesse sur des terrain de fortune très courts.

Par comparaison, on voit de temps en temps des atterrissages en campagne avec des avions de ligne sans trop de casse. Avec de nombreux survivants. Parfois sans aucun mort ni blessé. Avec des pilotes standard aux commandes. Et pourtant les avions de ligne sont taillés pour la vitesse et non pour le « baroud dans la pampa ». Ils ont en outre des ailes basses et non hautes comme sur l'A400M. Aucun droit à l'erreur sur l'inclinaison latérale avec un avion de ligne.

Prenons l'exemple du vol Scandinavian 751 ([article dans Wikipédia](#)). Les deux moteurs sont tombés en panne juste après le décollage. Plus aucune poussée, même faible, pour régler la trajectoire. L'avion est devenu un planeur intégral. L'environnement n'était pas très réjouissant (forêt). Les pilotes ont trouvé une clairière pour « aller aux vaches ». Pas un seul mort. Des blessés légers. Deux plus sérieusement, sans séquelles.



Par comparaison, un simple coup d'oeil sur une photo du crash de Séville en dit long :



Poussons un peu l'analyse. La violence de l'impact à Séville confirme un problème de maîtrise de trajectoire. Le secteur était très dégagé (des champs). La photo montre que l'avion a tapé très fort. Les traces noires sur les cotés montrent que, malgré les ailes hautes, des morceaux des ailes et/ou des moteurs ont frappé le sol immédiatement ou bien que le choc a provoqué des dégâts tels que du carburant a été massivement projeté au sol. Le choc a été violent. La trace au sol du côté gauche (flèche rouge) avant le brûlé et la vision globale de la scène du drame laisse penser que l'avion était incliné à gauche au moment de l'impact. Ceci est à comparer au vol Scandinavian 751, avec un avion de ligne.

Ce rapide petit travail d'analyse (du simple bon sens) amène à conclure que l'équipage de l'A400M ne maîtrisait plus la trajectoire. Pourquoi ? Pilotes incompetents, incapables et même franchement nullissimes ? Dans les écoles de pilotage (cela vaut pour les aéroclubs) dès que la maîtrise est suffisante on apprend en double-commande, sous le contrôle de l'instructeur, à trouver en cas de panne moteur un champ de fortune et on s'entraîne à approcher celui-ci jusqu'aux derniers mètres. Comment expliquer que des pilotes d'essai n'auraient pas été capables de restituer ce qu'on apprend en aéroclub ? Comment expliquer qu'ils n'auraient pas été capables de réaliser ce que des pilotes de ligne standard réussissent avec des avions de ligne ?

C'est comme d'habitude avec les Airbus. Un petit loupé dans l'informatique déclenche un processus. Tous les systèmes étant liés, ce petit loupé entraîne des conséquences en cascade pouvant parfois aller jusqu'à des plantages irréversibles avec perte imparable des capacités à assurer la trajectoire quand il s'agit des commandes de vol. Sans aller jusqu'à ces cas extrêmes, la situation restera en général ingérable par les pilotes dans ces situations d'accumulation en cascade.

Norbert Jacquet

PS. Demandez aux institutions françaises, elles savent beaucoup de choses : <http://jacno.com/prov/francois-hollande-les-crashs-aeriens-et-norbert-jacquet.pdf>