

Page 1 : Quelques lignes de bons sens sur l'informatique à bord.

Pages 2 et 3 : Le décrochage ; pour cette seule cause des gens vont inutilement mourir par centaines

Avertissement. Ce PDF a été rédigé très rapidement. Il est un peu brouillon dans le style, mais l'essentiel est d'être compris. En outre, aucun des nombreux liens hypertextes utiles n'est inséré. Toutefois, une recherche sur le Web avec les mots-clés idoines en ajoutant si nécessaire *jacno.com* en mot-clé supplémentaire donne des résultats immédiats vers les documents, accompagnés d'explications, que j'ai mis en ligne et vers des vidéos qui présentent ces documents.

QUELQUES LIGNES DE BON SENS SUR L'INFORMATIQUE A BORD

Ceux qui connaissent le fonctionnement d'un avion de ligne sont peu nombreux. Dans les années quatre-vingt, ceux qui connaissaient l'informatique étaient également peu nombreux. Sur le second point l'évolution est phénoménale. De nos jours tout le monde manie l'informatique au quotidien. Ce qui suit peut donc être maintenant parfaitement compris de tous.

Tous les Airbus depuis les années quatre-vingt sont conçus selon la même logique, plus ou moins avancée (on la trouve ainsi partiellement sur les A310 et A300-600) : ce sont les automatismes qui devraient tout faire à bord. A en croire Airbus et ses soutiens, on laisse encore un peu le pilote dans le cockpit comme un organe en passe de devenir inutile dans l'évolution d'une espèce. Malheureusement, la réalité est autre.

On ne sait pas faire du tout automatique, surtout quand l'environnement n'est pas nominal (conforme à une référence prédéterminée, aux erreurs de mesure près en parlant d'une grandeur, un état ou un processus). On en arrive à des situations où les automatismes lâchent prise en marmonnant dans leur barbe : « *Hé, les pilotes, prenez les commandes. On ne sait plus ce qu'il se passe. On ne peut rien vous dire de plus puisqu'on ne comprend plus. D'ailleurs, la plupart des indications essentielles qu'on vous livre sur vos planches de bord sont fausses. Mais on ne peut pas vous dire lesquelles, puisqu'on ne le sait pas et qu'on ne comprend plus. Débrouillez-vous !* »

Ce n'est pas tout. Ce qui n'a jamais été dit et ne figure dans aucune documentation est bien plus grave. Les ordinateurs se délectent : « *Ces pauvres pilotes ignorent que, bien que ne comprenant plus rien, nous continuons à agir sur certains systèmes, notamment les gouvernes... et en plus sans que les pilotes ne puissent s'y opposer... et tout cela sans qu'ils puissent même s'en rendre compte, pas même avec la main sur le manche et les manettes de poussée à crans fixes, qui ne restituent rien... et pour ajouter au folklore, les minimanches, invisibles d'un pilote à l'autre, ne sont pas couplés pour amener chaque pilote à ignorer ce que fait l'autre.* »

Doit-on attendre le prochain crash ayant les mêmes causes ou le même faisceau de causes ?

Le surnom des Airbus à la fin des années quatre-vingt était Rantaplan. Rien n'a changé. Avec parfois des conséquences dramatiques. Prenons l'exemple du décrochage. Un phénomène dangereux. Parmi d'autres. Si j'ai choisi de prendre l'exemple du décrochage c'est en raison de l'actualité avec le crash de l'Airbus A320 d'AirAsia le 28 décembre 2014.

./.

LE DECROCHAGE

POUR CETTE SEULE CAUSE DES GENS VONT INUTILEMENT MOURIR PAR CENTAINES

Une [dépêche de l'agence Reuters](#) relative au récent accident du vol AirAsia, le 28 décembre 2014, mérite d'être lue attentivement avec sa conclusion. On y trouve, mais de manière encore incomplète, ce que je dénonce depuis 1985. Mes prises de position figuraient dans la presse française de l'époque. On retrouve celles-ci dans mon livre paru en 1994, avec de nombreuses informations complémentaires. Tout a ensuite été publié sur mon site Web créé le 23 août 2004. Sur ce site, tous les faits nouveaux utiles, étayés de nombreux documents, ont été mis en ligne au fil du temps. Le drame d'AirAsia est une nouvelle confirmation éclatante du bien-fondé de mes analyses. Il n'est pas excessif de dire que « tout me donne raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire.

L'Airbus A320 d'AirAsia a décroché

L'Airbus A320 d'AirAsia a décroché (les circonstances du décrochage importent peu, dans un premier temps, même si leur analyse ultérieure est nécessaire pour comprendre l'accident dans son ensemble). L'appareil a décroché. **Les commandes de vol sont donc forcément prises en défaut.** Forcément. Pour la seule raison qu'un Airbus ne peut pas décrocher. C'est le leitmotiv du constructeur depuis les années quatre-vingt. C'est tellement vrai qu'à la différence de Boeing qui teste toutes les formes de décrochage sur tous ses appareils (des vidéos très significatives existent à foison sur le Web, certaines étant présentées par des pilotes et ingénieurs de Boeing), Airbus n'a jamais procédé à un tel essai sur ses avions conçus depuis les années quatre-vingt. Jamais. Même après le crash de Toulouse survenu au cours d'un simple vol de présentation à des pilotes de ligne à bord de l'appareil, avec le chef pilote d'essai de la machine aux commandes, dont les dernières paroles furent « *eh... je ne sais pas ce qui s'est passé* ». Même après d'autres crashes ayant pour cause un décrochage, comme celui de Perpignan. **Même après le crash du Rio-Paris.**

Si le constructeur toulousain n'a jamais procédé à de tels tests de décrochage, c'est parce qu'il sait parfaitement qu'un Airbus décroché est irrécupérable. Même avec un équipage de plusieurs pilotes d'essai, soigneusement entraînés et préparés, de jour, par temps clair et calme, l'avion étant gentiment amené au décrochage par les pilotes eux-mêmes, qui peuvent ainsi « tâter prudemment le terrain ».

La suite : voir un peu plus loin que le bout de son nez

Les défauts des commandes de vol, avec des conflits entre les ordinateurs et le pilote, l'ordinateur étant prioritaire sur le pilote qui ne peut s'opposer aux ordres donnés par les logiciels sur les gouvernes... cela avait commencé avec Habsheim en juin 1988, le ministre Mermaz qui a participé à un trafic de faux enregistreurs de vol, la falsification de la bande magnétique de l'enregistreur de vol FDR (paramètres techniques) et les méthodes totalitaires utilisées contre moi et ce malgré une grève, seule grève au soutien d'un pilote depuis 1974. Une grève avec préavis au ministre, parce que l'Etat m'a retiré ma licence de pilote de ligne. Mais les incidents et accidents se sont multipliés. Airbus et les autorités françaises et européennes chargées de veiller à la sécurité aérienne se sont arc-boutés sur leurs dogmes. Il a fallu attendre le 9 décembre dernier pour que les précités prennent quelques mesures pour commencer à résoudre en partie quelques problèmes (très peu) au prix d'une procédure abracadabrantesque, dénoncée comme telle par mes soins.

Ceux qui persistent à faire fi de la sécurité et à considérer les passager des Airbus comme des cobayes chargés de tester les futurs avions européens entièrement automatiques, disponibles dans un avenir qu'ils espèrent proche, **sont des imbéciles et des criminels**. L'avion de ligne automatique, ce ne sera pas avant 2040 ou 2050 (y a-t-il un quelconque projet sérieux actuellement prêt à « passer à la planche à dessin » ?... Aucun !). Peut-être même plus tard, voire « plus tard encore et au-delà ». Il faut imaginer en outre tous les problèmes de souveraineté, d'intégration dans les trafics civils et militaires... dans des pays parfois en guerre ! Bien sûr, les premiers obstacles sont techniques. Alors justement, même les sociétés de chemins de fer n'envisagent pas de telles automatisations, sauf dans le cas d'une ligne unique, type ligne de métro. Ce serait pourtant beaucoup plus simple pour un réseau national de chemins de fer que pour l'aviation mondiale. En outre, le train est posé sur des rails, il n'a qu'un seul degré de liberté, alors que l'avion en a six. Et, avec les trains, si ça va mal, on arrête le train. Ou même tous les trains. Et on réfléchit.

Il faut voir aussi que l'avion automatique restera forcément en liaison avec le sol, avec des interventions depuis le sol... avec les risques d'erreurs commises par des gens du sol, qui se sentent moins concernés parce que n'étant pas à bord. La routine, trois heures du matin... cela peut facilement se transformer en catastrophe. Sans parler du fait que chaque vol nécessitera une programmation spécifique au sol avant le départ. Là encore... Un tel avion est également sensible à des actes de malveillance, sans personne à bord pour « sauver les meubles ». Quand on voit que les groupes terroristes commencent à s'y connaître pour pénétrer divers réseaux informatiques, nul doute qu'il s'en trouvera un (un « Etat terroriste » ?) pour penser qu'il pourra prendre le contrôle d'un ou plusieurs avions de ligne et envoyer tout le monde au tapis si ça lui chante. Et il saura s'en donner les moyens.

Bref, l'avion de ligne automatique a du plomb dans l'aile. Dans un avenir lointain peut-être. En attendant...

Les passagers aériens ne sont pas des cobayes

Les passagers aériens n'ont rien à faire des rêves de quelques ingénieurs qui veulent débarquer les pilotes. Ce qui les intéresse en premier lieu, c'est la sécurité.

Il y a des décisions à prendre concernant les commandes de vol des Airbus. Tant pour ce qui concerne les logiciels des commandes de vol que s'agissant du retour d'effort dans les minimanches, leur couplage... sans parler d'autres systèmes vitaux un peu « foireux », parce que conçus selon la même philosophie (les manettes de poussée à crans fixes ? D'autres interactions abusives entre divers systèmes... ?)

Boeing et les Américains, qui ont comme chacun sait largement montré depuis le début du siècle dernier qu'ils n'avaient rien compris à l'aviation, ni à l'aéronautique, ni au spatial persistent à « rester classiques » dans la conception des avions de ligne actuels. Très classiques ! Une véritable provocation !! C'est pour me faire plaisir, bien sûr.

Norbert Jacquet