

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

AIRBUS : LE « **BIG BANG** »... QUI ME DONNE RAISON !

L'EASA va révolutionner l'aviation. Un « *big bang* » (1).

Il faut lire cet article avec *in fine* l'exposé des neuf points de la révolution. Mais... ben... en fait, il en a toujours été ainsi depuis que l'aviation existe (le pilote automatique a été expérimenté avant la Première Guerre et il est devenu opérationnel au cours des années vingt). Ces neuf points ont toujours été le b.a.-ba des pilotes. C'est ce qu'on leur a toujours seriné pendant la formation théorique, puis la pratique. Ce sont les points prioritaires qu'on surveille à l'occasion des contrôles et des entraînements en cours de carrière. Ah bon... Mais... Alors... ?

Mais Airbus avait voulu changer tout cela dans les années quatre-vingt avec sa nouvelle technologie « toutotomatik » (voir page 6 de ce PDF). On a même vu quelques brillants commentateurs des médias écrire ensuite « *L'équipage pourrait être composé d'un pilote et d'un chien. Le pilote pour nourrir le chien. Le chien pour mordre le pilote si celui-ci veut toucher à quelque chose.* »

Ainsi, ce big bang annoncé par l'EASA n'est que celui de l'officialisation du demi-tour d'Airbus. C'est celui de l'aveu de l'échec d'Airbus, de la France et de l'Europe dans leurs choix. C'est celui de la reconnaissance des erreurs du constructeur toulousain et des institutions françaises et européennes.

C'est donc du même coup un big bang à la rubrique « tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ». Pour autant les problèmes ne sont pas réglés. En effet, les Airbus conçus et produits depuis trente ans... ne permettent pas de mettre en œuvre ce que l'EASA et Airbus préconisent avec leur superbe big bang du retour à la case départ. Les Airbus resteront d'une complexité effrayante en situation dégradée avec le pire : des cas de conflits entre le pilote et les systèmes défaillants, les systèmes défaillants gardant la main sans que les pilotes puissent s'y opposer ! Rantanplan va continuer à faire des siennes. Avec des bains de sang inutiles à répétition et des familles de victimes qu'on détruira avec méthode pour cacher la vérité. Sans oublier les pressions pour neutraliser les gêneurs, avec chasse à l'homme et enfermement si nécessaire.

Justement, où en est-on dans l'enquête sur l'AF447 ?

(1) article de aerobuzz.fr, 18 avril 2016 : <http://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/article/entrainement-des-pilotes-l-easa>

PRECEDEMENT...

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 24 JANVIER 2016)

A la rubrique « tout me donne raison » on peut ajouter le choix des militaires pour l'achat de drones, domaine où la France et l'Europe ont une quinzaine d'années de retard (ils se fournissent chez les Américains). La DGA a choisi le futur Patroller de Safran (boursier.com / Reuters). Et Airbus Group (ex-EADS, European Aeronautic **Defence** and Space company), champion autoproclamé de l'avion sans pilote ? Inexistant !

Chez Airbus, ils croient encore qu'il vont réussir l'avion de ligne sans pilote, avec les passagers dans le rôle des cobayes, pour transférer ensuite la technologie dans le domaine militaire. C'est stupide et criminel.

Il est depuis quelque temps incontestable qu'Airbus est dans une impasse technologique. Ce simple constat impose une décision. Poursuivre dans la même voie ou bien admettre qu'il est nécessaire de corriger la trajectoire. Au prix d'un gros coup de marche arrière si nécessaire. Après des dizaines de petites reculades.

En effet, il apparaît maintenant qu'à la suite d'un audit, l'US Department of Transportation (ministère des Transports des Etats-Unis) a la gentillesse, après quelques critiques visant la FAA (administration fédérale de l'aviation civile), de mettre sur la table ce qui sera exigé prochainement (2).

Qui peut encore contester le fait que tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ? Qui peut encore contester le fait qu'au vu de ce rapport du DoT (2) il va falloir continuer à me donner encore plus raison ? Doit-on attendre un nouveau crash inutile ?

Que font les pouvoirs publics ?

Si Airbus vendait de l'amiante ou des poches de produit sanguin pour transfusion et non des avions, que feraient ses dirigeants ? Peut-on imaginer les entendre dire autre chose que « notre produit est bon, on en vend, c'est très bien, il faut continuer » ? N'appartient-il pas aux pouvoirs publics de contrôler tout cela ? Surtout quand il est de plus en plus évident que le mur est devant !

Et des magistrats hors-la-loi, « voyous » (comme dirait Valls), faussaires, escrocs, continuent dans l'enquête sur l'AF447 Rio-Paris à s'enfermer dans une caricature d'affaire Dreyfus pour enfoncer l'équipage décédé. Et ils continuent à me pourchasser pour me jeter en prison.

(2) Rapport d'audit sur le site du gouvernement US : [PDF - 356 Ko](#) (ou à partir de la [page de présentation](#))

. / ...

ET AUSSI...

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 25 DECEMBRE 2015)

Il faut lire ce qu'il se passe aux Etats-Unis avec Boeing et la FAA. On en parle un peu partout dans le monde, y compris dans les pays francophones, sauf en France, où c'est le silence. Par exemple en Suisse, la Tribune de Genève : « *Normes de Sécurité, Boeing épinglé par les autorités américaines* » ([article](#)).

Il convient de lire l'intégralité de l'article (on trouve plus détaillé en anglais, mais peu importe). Cela ne devrait-il pas donner à réfléchir quand on voit ce qu'il se passe avec Airbus en France et en Europe ?

En suivant en cascade les documents que j'ai diffusés et mis en ligne au cours de ces derniers mois et de ces dernières années, on trouvera les choix des autres avionneurs et un bilan des plus grosses erreurs d'Airbus, de la France et de l'Europe. On retrouve l'historique des principaux événements depuis les années quatre-vingt. On trouve également les documents qui montrent que l'exécutif actuel, jusqu'au sommet de l'Etat, est parfaitement informé de tout, y compris le fait que des magistrats violent les lois.

Il est temps de voir enfin plus loin que le bout de son nez. Il est temps de **s'interroger sur ce que seront les avions de ligne des divers constructeurs dans dix à quinze ans**. Airbus ne va-t-il pas se sentir bien seul avec ses minimanches Nintendo non couplés et sans retour d'effort, ses manettes de poussée à crans fixes et tous ses logiciels des systèmes vitaux d'une complexité aussi inutile qu'accidentogène parce qu'ingérables en situation difficile et qui peuvent en outre prendre parfois la maîtrise totale de l'avion sans que les pilotes puissent s'y opposer ? Jusqu'au crash. Habsheim, Bangalore,... Toulouse,... Perpignan, AF447, QZ8501... Il y a **des décisions à prendre et à assumer !**

Si Airbus et les autorités devaient continuer à refuser d'admettre la nécessité de corriger le tir chez Airbus, le résultat est connu : **dans dix à quinze ans les Airbus auront deux fois plus d'accidents** que les autres avions. On pourra dire ce qu'on voudra des causes des accidents (la faute du pilote, la faute du pilote, la faute du pilote...), cela ne changera rien au résultat et les passagers comme les compagnies aériennes ne s'intéresseront qu'au résultat pour en tirer les conséquences : **toutes choses étant égales par ailleurs, mieux vaut éviter Airbus.**

En attendant, des vies humaines sont en jeu. Vivement le prochain crash inutile, « stupide » qui aurait dû être évité ?!

Un peu plus : norbert-jacquet.jacno.com (site principal : jacno.com)

Pour faire toucher du doigt l'impasse dans laquelle se trouve Airbus, conséquence des choix des années quatre-vingt et de l'entêtement à avoir tenté de poursuivre dans la même voie, je présente en page 6 de ce PDF un petit rappel de ces années avec quelques observations.

./...

ET ENCORE...

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 4 DECEMBRE 2015)

28 décembre 2014 : crash de l'Airbus A 320 d'AirAsia, vol QZ8501.

Encore une tragédie à ajouter à la collection « si on m'avait écouté, elle ne se serait pas produite ». En effet, les enquêteurs indonésiens viennent de me donner raison avec éclat. Il demandent à Airbus de modifier la conception de ses avions pour supprimer un défaut majeur que je dénonce depuis trente ans.

Dans le rapport rendu le 1er décembre 2015 en Indonésie on trouve en page 51 (53 pour la pagination PDF) des courbes intéressantes sur les minimanches (« STKPF » et « STKPC »), mais je veux faire simple et je me contente de l'image figurant en page 59 (61 pour la pagination PDF). Elle est reproduite ci-dessous.

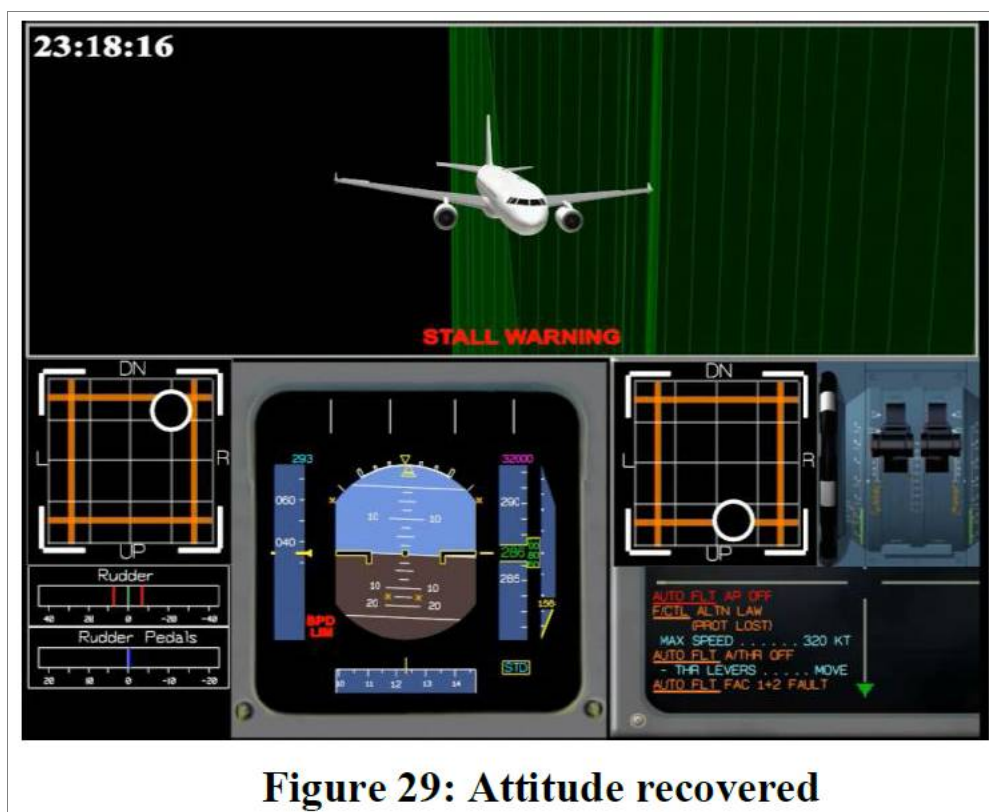


Figure 29: Attitude recovered

A gauche, le commandant a le manche en butée à piquer. A droite, le copilote... exactement le contraire.

./...

Imaginez une voiture... ou plutôt non, certains aigris bilieux aimant bien comparer les pilotes de ligne à des chauffeurs d'autobus, imaginez plutôt un autocar avec deux conducteurs et deux volants indépendants... Déjà, vous commencez à comprendre qu'il pourrait y avoir des problèmes.

Ce n'est pas tout. Imaginez que les deux volants soient remplacés par des mini-volants (ou des minimanches) latéraux, indépendants, sans retour d'effort (des boîtes à ressort), invisibles d'un conducteur à l'autre ?

Voilà. Vous avez compris comment fonctionne un Airbus et pourquoi Boeing et les Américains puis Mitsubishi et les Japonais m'ont donné raison en conservant les manches classiques (colonne et volant) et pourquoi d'autres avionneurs adoptent les minimanches **couplés** et à retour d'effort (ce qui m'apparaît toutefois rester une source de problèmes pour deux raisons : les manches restent hors du champ de vision des pilotes et le système de couplage électromécanique n'est pas simple... mais l'avenir dira !).

Tout cela n'empêche pas Airbus, soutenu par tout l'exécutif jusqu'au sommet de l'Etat, de persister dans son erreur des minimanches latéraux non couplés, sans retour d'effort, invisibles d'un pilote à l'autre, avec de surcroît des logiciels « usine à gaz » pour gérer tout cela en aval du cockpit vers les gouvernes. Des logiciels intellectuellement ingérables par l'équipage en situation difficile. Pire : des logiciels conçus pour s'opposer aux ordres des pilotes... même quand ils reçoivent des fausses informations en provenance des diverses sondes et autres systèmes de l'avion et qu'ils envoient des ordres aberrants aux gouvernes !

Mais... (aïe, aïe, aïe !)

L'agence de presse Bloomberg, spécialisée dans l'économie, indique « *"What the captain was doing wasn't in line with the co-pilot" head investigator Nurcahyo Utomo told reporters in Jakarta. "The captain pulled while the co-pilot pushed so the recovery wasn't effective."* » Et aussi : « ***As a result of the pilots' actions, the committee said it's recommending plane maker Airbus Group SE to have connected cockpit control sticks similar to those in rival Boeing Co. planes.*** » ([article Bloomberg](#))

La France a tout faux sur tout et j'ai raison sur tout

Ainsi ce crash est une nouvelle répétition, au millimètre près, de ce que je dénonce depuis les années quatre-vingt, quelle que soit la cause de départ, qui peut présenter des différences d'un cas à l'autre. Lisez ou relisez mon livre paru au début septembre 1994, qui se conclut avec le crash de Toulouse survenu deux mois plus tôt, le 30 juin 1994. Tous est très exactement annoncé dans ce livre et sa conclusion. Au millimètre près. Ce livre est [téléchargeable gratuitement depuis une page de mon site Web](#).

./...

LES ANNEES QUATRE-VINGT

L'Expansion / L'Express a publié le 20 juin 2015 un [article de Gil Roy](#) qui mérite attention. Oublions pour le moment son titre « *Sécurité aérienne : retour à la réalité pour les pilotes* » et attachons-nous à son contenu. L'intertitre « *Redonner aux navigants le sens de l'air* » résume bien celui-ci.



Il ne faudrait toutefois pas oublier que **la volonté de déqualifier les pilotes fut exclusivement française et européenne**. Avec les avions Airbus. Elle a surgi dans les années quatre-vingt. A cette époque, on pouvait lire dans la presse des publicités telles que « *Le nouvel A320, une intelligence supérieure est arrivée* », « *A320, son cerveau sort du nôtre... Aerospatiale : l'entreprise qui dépasse l'imagination* » (voir ci-contre).

Il n'était pas rare d'entendre des responsables d'Airbus, en premier lieu Bernard Ziegler, soutenus par les pouvoirs publics, tenir des propos tels que « *les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes* », « *l'A320, ma concierge peut le piloter* », « *on ne demande pas à un pilote de savoir ce qu'il y a dans son Airbus de la même manière qu'on ne demande pas à un chauffeur de taxi de savoir ce qu'il y a sous le capot de son véhicule* », « *le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes* »...

Le même Ziegler et quelques autres déclaraient à l'époque que l'avion de ligne automatique arriverait dans les dix ans.

Il a fallu déchanter. **Au prix du sang**. Et au prix de méthodes parfois « *musclées* » pour faire taire les opposants.

Il a même fallu employer des méthodes totalitaires à mon encontre. Méthodes qui apparaissent finalement inutiles, meurtrières et même stupides au vu des évolutions. En effet, il n'est pas excessif de dire qu'au bout du compte « *tout me donne raison sur tout* » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années. Et ce n'est pas fini !



Le curieux titre de l'article de l'**éminent spécialiste Gil Roy**, qui **tente de déporter les responsabilités**, ne changera rien aux faits. Mais la France entend manifestement rester le pays le plus obtus de la planète. Quand on voit ce qu'il se passe dans l'enquête sur l'AF447 !

* * *