

CRASH DE L'AIRBUS RIO-PARIS AF447

LES LISTINGS DES PARAMETRES FDR QU'ON CACHE :

LA JUSTICE EST ATTEINTE D'UNE DANGEREUSE OBSTINATION

Un enfant de dix ans comprend ce qui suit. Des listings de paramètres s'obtiennent en quelques heures et rien ne s'oppose à leur publication. On en trouve même... au Journal officiel de la République française !

CREATION DES LISTINGS.

En pages 2, 3 et 4 de ce PDF, on trouve le fac-similé d'un « COMPTE RENDU DE RECUPERATION ET D'EXPLOITATION D'ENREGISTREMENT MAGNETIQUE SUITE A UN ACCIDENT AERIEN ».

Les opérations y sont décrites, il suffit de lire. Au chapitre « 4 - EXPLOITATION », on peut lire « **le premier résultat obtenu est un listing de la totalité des paramètres, ce premier résultat est obtenu le 27 juin à 6 heures du matin** ». Il a fallu quelques heures pour obtenir les listings.

NB. Il s'agit d'un accident qui s'est produit il y a vingt-quatre ans, alors que la technologie n'était pas ce qu'elle est maintenant. L'accident s'est produit un dimanche. Il a fallu ramener le FDR vers les laboratoires d'exploitation, alors que personne ne s'attendait à procéder à un dépouillement (de plus un dimanche). En outre, le support n'était pas une mémoire solide (mémoire flash) mais une bande magnétique sans fin qu'il a fallu, selon ce document, extraire et mettre en place sur une platine de lecture après avoir collé des amorces et qu'il a fallu lire mécaniquement plusieurs fois avec transfert des informations sur une autre bande magnétique, recherche de la vitesse de lecture, etc. Toutes ces opérations sont inutiles maintenant avec les mémoires solides (une clé USB en est une).

PUBLICATION DES LISTINGS.

En page 5 et 6 de ce PDF on trouve une page extraite de listings publiés au JO.

Bref, tout le monde comprend qu'un listing de paramètres s'obtient en **quelques heures** et que **rien ne s'oppose à sa publication**. Il va falloir que le BEA et, surtout, la justice « arrêtent leurs conneries ». Surtout la justice, qui refuse même qu'un tel document soit versé à la procédure, allant ainsi jusqu'à cacher la vérité aux parties civiles et à leurs avocats avec une dangereuse obstination. Sachant en outre que ce document qu'on cache, et beaucoup d'autres, sont officiellement en possession des techniciens d'Airbus, mis en examen...

Un peu plus sur ce point et sur le reste avec [les dernières magouilles au printemps 2012](#).

CENTRE D'ESSAIS EN VOL

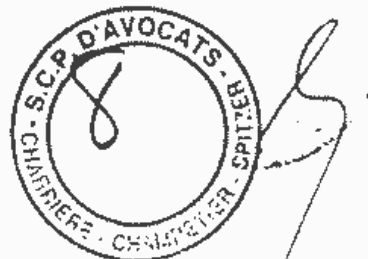
BRETIGNY, le 18 août 1988

BASE D'ESSAIS DE BRETIGNY S/ORGE

SERVICE DES METHODES ET MOYENS D'ESSAIS

Section EXPLOITATION

N° 162 SM.4/BY



11/10/88

C O M P T E R E N D U
DE RECUPERATION ET D'EXPLOITATION
D'ENREGISTREMENT MAGNETIQUE
SUIVE A UN ACCIDENT AERIEN

1 - IDENTIFICATIONS

AERONEF : AIRBUS A 320 F G F K C
DATE DE L'ACCIDENT : 26 juin 1988 - 15 heures
LIEU : MULHOUSE HABSHEIM
ENREGISTREUR : FAIRCHILD MODEL F 800
17 M 800 - 251
N° ESSAIS C.E.V. : A 6 2 9 3

2 - OPERATIONS DE RECUPERATION DU SUPPORT DES INFORMATIONS

- L'enregistreur est livré au C.E.V. sans protection particulière.
- L'enregistreur est en bon état, sans déformation mécanique visible de l'extérieur, l'enveloppe extérieure est légèrement grasse.
- L'enregistreur est ouvert et démonté sans problème particulier.
- La bande magnétique (bande en boucle sans fin) est coupée juste après le premier galet gauche pour être récupérée.
- Il n'est pas constaté de détérioration physique de la bande.
- La bande magnétique est transférée sur une bobine compatible avec les moyens de lecture sans problème particulier.
- L'état de la cinématique est parfait.
- Aucune opération particulière sur la bande magnétique hormis le collage des bandes amorces pour assurer la lecture intégrale des informations sur ce type de bande.

3 - OPERATIONS DE RECUPERATION DES INFORMATIONS ENREGISTREES SUR LA BANDE MAGNETIQUE

La bande magnétique reconditionnée est montée sur la platine de lecture FAIRCHILD de la station RESEDA.

Une première lecture permet de retrouver facilement le vol de l'accident avec la date et l'heure (27 juin 1988, 12h45 GMT). Ce vol est retrouvé sur la piste 1.

Le transfert sur bande magnétique compatible ordinateur est effectué avec les matériels FAIRCHILD pour la lecture du message et les matériels standards de la station RESEDA. Cette acquisition est faite à la vitesse $K = 8$ (8 fois la vitesse d'enregistrement pour un meilleur rapport signal/ bruit) en mode "TRONCATEUR", lequel permet de rechercher par logiciel le format d'enregistrement.

CEV619

4 - EXPLOITATION

L'exploitation de la bande obtenue sur la station RESEDA est faite sur l'ordinateur IMB 30-31 du C.E.V. à partir du logiciel "ACCIDENT" et du fichier avion (grille de paramètres et étalonnages). Le premier résultat obtenu est un listage de la totalité des paramètres, ce premier résultat est obtenu le 27 juin à 6 heures du matin. Jugé satisfaisant, le lancement des graphes (paramètres avion et moteurs) est effectué et ceux-ci sont remis dès 9 heures du matin à M. RENAUDIE (responsable de la navigabilité de l'A 320 au Service Technique des Programmes Aéronautiques) pour remise au Directeur Général de l'Aviation Civile et au Bureau Enquêtes Accidents.

L'examen qualitatif de ces résultats bien que jugé satisfaisant par la commission d'enquête, laisse apparaître un trou d'informations pendant quelques secondes environ 10 secondes avant la fin de l'enregistrement (perte de synchronisation du message). Des essais de lecture à des vitesses différentes sont effectués afin d'essayer de combler ces pertes d'information, la vitesse de lecture avec le rapport 2 permet de restituer la totalité des informations. Ceux-ci ne remettent pas en cause les premiers résultats fournis. Des listages et graphes complétés sont fournis à la commission d'enquête le 30 juin 1988. Les résultats définitifs sont donnés le 07.07.1988.

5 - CONCLUSION

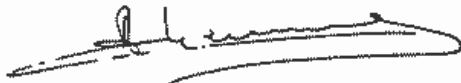
La récupération et l'exploitation de l'enregistreur d'accident FAIRCHILD se sont faites sans problème particulier. Le bon état de l'enregistreur et du support magnétique ainsi que l'établissement préalable du fichier de l'A 320 ont largement contribué aux faibles délais mis par le C.E.V. pour fournir les premiers résultats.

Des anomalies sur le fonctionnement des enregistreurs FAIRCHILD ayant été constatées sur d'autres installations (cf note C.E.V. 4720 du 19 avril 1988), un examen plus approfondi de l'enregistreur de l'A 320 montre un enchaînement aléatoire et inexplicé des enregistrements et si son fonctionnement s'est révélé satisfaisant dans le cadre de cet accident, il n'en reste pas moins que les actions préconisées par le C.E.V. dans la note précitée restent plus que jamais d'actualité.

610619

Vu, le Chef du Service des METHODES
et MOYENS d'ESSAIS de BRETIGNY

A. CHEMINAL



Le Rédacteur

G. CHALES



JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ÉDITION DES
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
28, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
STANDARD : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

COMMISSION D'ENQUÊTE
sur l'accident survenu le 26 juin 1988
à Mulhouse-Habsheim (68)
à l'Airbus A 320, immatriculé F-GFKC

RAPPORT FINAL

ACCIDENT AIRBUS 4320 DFDR 17M900-751 N01237 CEV LE 27/06/88

910A

GNT	M	MM	---ALTITUDE---		-V7--	---VITESSE---		CAP	TAT	---COMMANDES DE VOL---		AILERON			GOUVERNES			ASSIETTE		TMC			
			FI	FT		FT/HR	HR			FT/HR	AIR	SOL	MACH	DEG	DEG	DEG	DEG	DEG	DEG		DEG	DEG	DEG
1244	240.0	0	+019	+1853	0998	-0257	202	202	336	R02	R00	00	U03	00	L01	L01	001	U01	U01	00	U02	+00	1
1244	241.0	0	+1950	0998	+0044	203	202	337	+23	L00	00	00	U00	00	L01	L01	004	D07	D01	001	U01	+02	2
1244	242.0	0	+1847	0996	-0128	204	202	337	337	L00	00	00	D02	00	L01	L01	003	D05	000	001	U01	+01	3
1244	243.0	0	+1842	0990	-0197	204	202	0.32	+23	L00	00	00	U00	00	L01	L01	005	D05	001	00	U01	+00	4
1244	244.0	0	+018	+1840	0998	-0377	205	204	337	L05	00	00	D01	00	L01	L01	U01	006	D01	000	U01	+00	1
1244	245.0	0	+1820	0976	-0377	205	204	337	+23	L01	00	00	U00	00	L01	L01	004	D07	000	000	U01	+01	2
1244	246.0	0	+1923	0968	-0377	204	204	337	+23	L00	00	00	U00	00	L01	L01	004	D05	000	000	U01	+01	3
1244	247.0	0	+1818	0964	-0577	205	204	0.32	+23	L01	00	00	U00	00	L01	L01	003	D06	000	001	U01	+01	4
1244	248.0	0	+1802	0957	-0834	205	204	336	+23	00	00	00	D03	00	L01	L01	004	D06	000	000	U01	+01	1
1244	249.0	0	+1792	0946	-0898	203	204	336	+23	R01	00	00	U04	00	L01	L01	004	D02	000	001	U01	+01	2
1244	250.0	0	+1785	0936	-0834	204	204	336	+23	R00	00	00	U01	00	L01	L01	005	D05	001	000	U01	+01	3
1244	251.0	0	+1769	0927	-0641	203	204	0.32	+23	00	00	00	U00	00	L01	L01	005	D05	001	000	U01	+01	4
1244	252.0	0	+017	+1757	0912	-0705	205	202	336	L02	00	00	U03	000	L01	L01	003	D05	000	001	U02	+01	1
1244	253.0	0	+1750	0904	-0834	203	202	336	+23	R00	00	00	U00	00	L01	L01	003	D06	000	001	U02	+01	3
1244	254.0	0	+1729	0896	-0967	202	202	336	+23	R00	00	00	U00	00	L01	L01	003	D05	000	000	U02	+01	4
1244	255.0	0	+1721	0876	-0962	201	200	0.31	+23	00	00	00	D01	00	L01	L01	004	D05	000	001	U02	+01	1
1244	256.0	0	+017	+1708	0867	-0577	200	200	335	00	00	00	U00	00	L01	L01	004	D04	000	000	U02	+01	4
1244	257.0	0	+1696	0840	-2116	200	198	336	+23	R00	00	00	U00	00	L01	L01	005	D04	000	000	U02	+02	2
1244	258.0	0	+1676	0827	-0898	198	196	335	+23	R00	00	00	U00	00	L01	L01	003	D06	001	000	U02	+01	3
1244	259.0	0	+1670	0798	-0795	196	196	0.31	+23	R00	00	00	U00	00	L01	L01	003	D06	001	000	U02	+01	4
1244	260.0	0	+016	+1657	0786	-0898	197	194	334	R00	00	00	D00	00	L01	L01	004	D04	000	000	U02	+01	1
1244	261.0	0	+1654	0758	-0649	195	192	334	+23	L00	00	00	U04	00	L01	L01	005	D04	000	001	U02	+01	4
1244	262.0	0	+1637	0759	-0952	195	192	334	+23	00	00	00	U01	00	L01	L01	005	D06	000	000	U02	+01	2
1244	263.0	0	+1617	0744	-0962	192	190	0.30	+23	R01	00	00	U01	00	L01	L01	003	D05	000	000	U02	+01	3
1244	264.0	0	+1604	0717	-0962	192	189	334	+23	R03	00	00	U02	00	L01	L01	007	D02	001	000	U02	+01	1
1244	265.0	0	+1589	0704	-1218	191	188	334	+23	R04	L00	00	U02	00	L01	L01	008	D03	001	001	U02	+01	2
1244	266.0	0	+1573	0678	-1090	191	189	334	+23	R01	L00	00	U00	00	L01	L01	004	D05	001	000	U02	+01	3
1244	267.0	0	+1561	0664	-0962	190	186	0.30	+23	R00	L00	00	U00	00	L01	L01	004	D05	000	000	U02	+01	4
1244	268.0	0	+1542	0654	-1074	190	186	334	+23	R00	L00	00	U01	00	L01	L01	007	D00	001	002	U02	+01	2
1244	269.0	0	+1516	0640	-1154	189	184	334	+23	R02	00	00	U04	00	L01	L01	010	D05	U02	U00	U02	+01	3
1244	270.0	0	+1514	0627	-1026	188	182	335	+23	L04	00	00	D02	00	L01	L01	002	D07	000	D00	U02	+01	4
1244	271.0	0	+1489	0604	-0705	185	180	334	+23	L00	L00	00	U03	00	L01	L01	005	D04	000	00	U02	+01	1
1244	272.0	0	+015	+1489	0604	-0705	185	180	334	L00	L00	00	U00	00	L01	L01	005	D04	000	00	U02	+01	2
1244	273.0	0	+1497	0590	-0577	182	178	334	+23	R01	00	00	U02	00	L01	L01	010	D05	U02	U00	U02	+01	3
1244	274.0	0	+1471	0580	-0834	181	176	335	+23	L00	00	00	D03	00	L01	L01	005	D04	000	000	U02	+01	4
1244	275.0	0	+1450	0564	-0967	179	176	0.28	+23	L00	00	00	U04	00	L01	L01	005	D04	000	001	U02	+01	1
1244	276.0	0	+014	+1438	0557	-1076	179	174	335	R00	00	00	U01	00	L01	L01	004	D05	001	001	U02	+01	2
1244	277.0	0	+1425	0530	-1283	178	174	335	+23	L02	00	00	U01	00	L01	L01	003	D07	000	000	U02	+01	3
1244	278.0	0	+1306	0514	-1090	178	172	334	+23	L04	00	00	U02	00	L01	L01	005	D10	001	000	U02	+01	4
1244	279.0	0	+1300	0514	-1347	175	172	0.27	+23	R00	00	00	U01	00	L01	L01	005	D03	000	000	U02	+01	1
1244	280.0	0	+013	+1289	0484	-1154	177	172	334	R04	00	00	U05	00	L01	L01	009	D05	001	001	U02	+01	2
1244	281.0	0	+1327	0457	-1347	176	170	334	+23	L01	00	00	U02	00	L01	L01	001	D05	000	001	U03	+01	3
1244	282.0	0	+1327	0436	-1283	176	170	336	+23	L00	00	00	U00	00	L01	L01	001	D05	000	001	U03	+01	4
1244	283.0	0	+1306	0408	-1074	172	168	332	+23	R01	00	00	U00	00	L01	L01	004	D05	000	001	U03	+01	1
1244	284.0	0	+012	+1270	0300	-0962	172	168	332	R01	00	00	U00	00	L01	L01	004	D05	000	00	U03	+01	2
1244	285.0	0	+1244	0370	-1076	173	166	332	+23	P04	00	00	U05	00	L01	L01	005	D03	001	001	U03	+01	3
1244	286.0	0	+1255	0347	-1090	169	166	332	+23	00	00	00	U01	00	L01	L01	006	D09	000	000	U03	+01	4
1244	287.0	0	+1235	0340	-0898	167	166	0.26	+23	00	00	00	U01	00	L01	L01	006	D09	000	000	U03	+01	4