



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

AF447 : LES COMMANDES DE VOL

Ce qui figure en pages 2 et 3 de ce PDF est connu de la justice depuis 2011. Les courbes sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011.

Ce PDF a pour seul objet de rappeler un problème avec les commandes de vol en faisant abstraction de toutes les autres causes, entre autres l'absence de couplage des manches et l'absence de retour d'effort dans les manches, la complexité des fausses informations délivrées à l'équipage par les systèmes de bord dès l'apparition de la première panne, les lacunes de la documentation dont disposent les équipages et le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci

Pareillement, les conséquences de ce qui semble être une panne dormante affectant la « vitesse verticale sélectionnée » (page 114 du rapport du BEA) et celles résultant d'un blocage de la sonde d'incidence gauche jusqu'à 50 secondes après le déclenchement des événements (pages 109, 110 et 114 du rapport) ne sont pas analysées.

Taubira, Urvoas, Valls, Hollande

L'exécutif actuel, y compris le nouveau Garde des Sceaux, informé quand il était député, sait que l'enquête sur le crash de l'AF447 est grossièrement falsifiée. Il sait qu'il s'agit d'une véritable affaire Dreyfus. Il sait en effet que des magistrats violent les lois pour tenter de mettre judiciairement hors de cause le constructeur Airbus, les autorités de certification et toute autre personne et pour déclarer les pilotes décédés responsables du crash.

Il sait ce qu'on trouve dans deux PDF disponibles en ligne :

Violations des lois par des magistrats (PDF, 353 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-sylvia-zimmermann-est-coupable-norbert-jacquet-27-janvier-2016.pdf>

Dernier état de la procédure avec quelques interrogations sur l'avenir (PDF, 223 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/aerien-droit-dans-le-mur-norbert-jacquet-24-janvier-2016.pdf>

Ce qui suit reprend deux PDF d'une page chacun, connus de la justice depuis 2011 et plusieurs fois rappelés à elle. Tout a en outre été publié sur le Web au fil du temps. Les courbes sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011.

. / ...

LE DECLENCHEMENT DES EVENEMENTS : L'AVION A COMMENCE PAR PLONGER

Avant même la déconnexion du pilote automatique, puis de l'autopousée, l'avion a commencé à plonger. Sans intervention des pilotes.

La figure 1 ci-dessous est un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011. Cet extrait concerne l'assiette. On voit que l'assiette, stable à 3° environ, diminue rapidement à 0° (flèche rouge). Elle augmente ensuite en raison de l'intervention du pilote qui tire sur le manche en annonçant, conformément à la procédure, « *j'ai les commandes* ».

Ce constat de la plongée de l'avion se confirme à la lecture d'autres paramètres. Pour simplifier, je n'en retiens qu'un ici : les indications de l'altimètre (figure 2).

La figure 2 est un extrait de la page 93 du même rapport du 29 juillet 2011. L'avion perd près de 400 pieds en quelques secondes, passant de 35 000 pieds à 34 636 pieds, ce qui correspond à une mise en descente marquée. Un plongeon.

Le pilote a agi conformément à ce qui est répété durant la formation de base de tout pilote : en premier lieu toujours assurer la trajectoire. Cet impératif est asséné à tous les pilotes durant tous leurs stages et entraînements au cours de leur carrière. **EN PREMIER LIEU ASSURER LA TRAJECTOIRE !**

Accuser les pilotes d'avoir tiré sur le manche sans raison est un très grossier mensonge.

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, cette pièce à conviction principale ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction en violation de la loi et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.

FIGURE 1

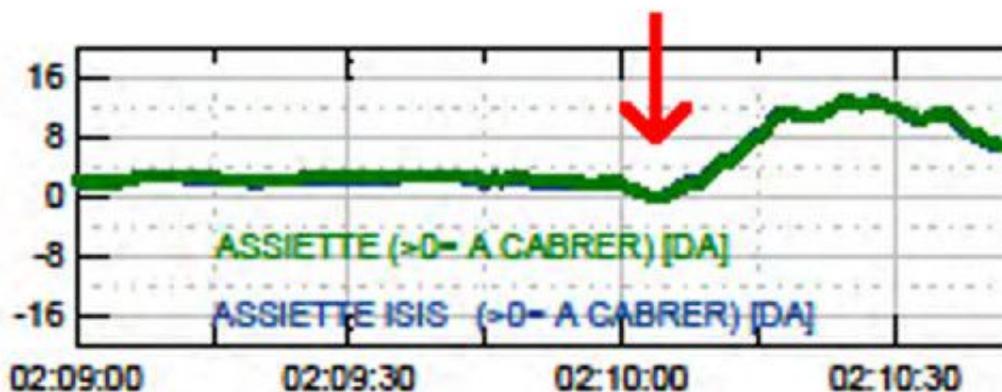


FIGURE 2

		et 5,3°.	
2 h 10 min 11	minimum (local) de 34 636 ft		Qu'est ce que c'est que ça ?
		La CAS ISIS passe de 270 kt à 73	

./...

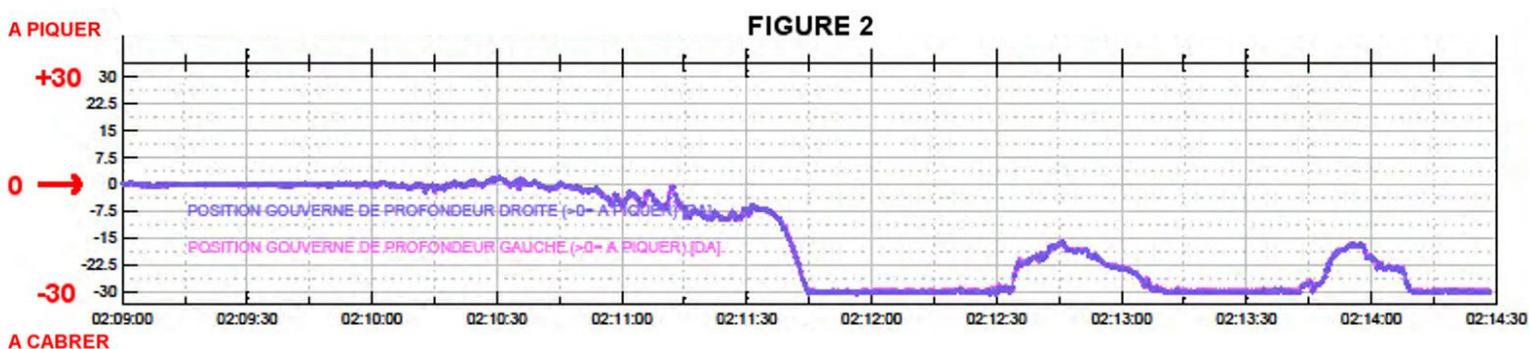
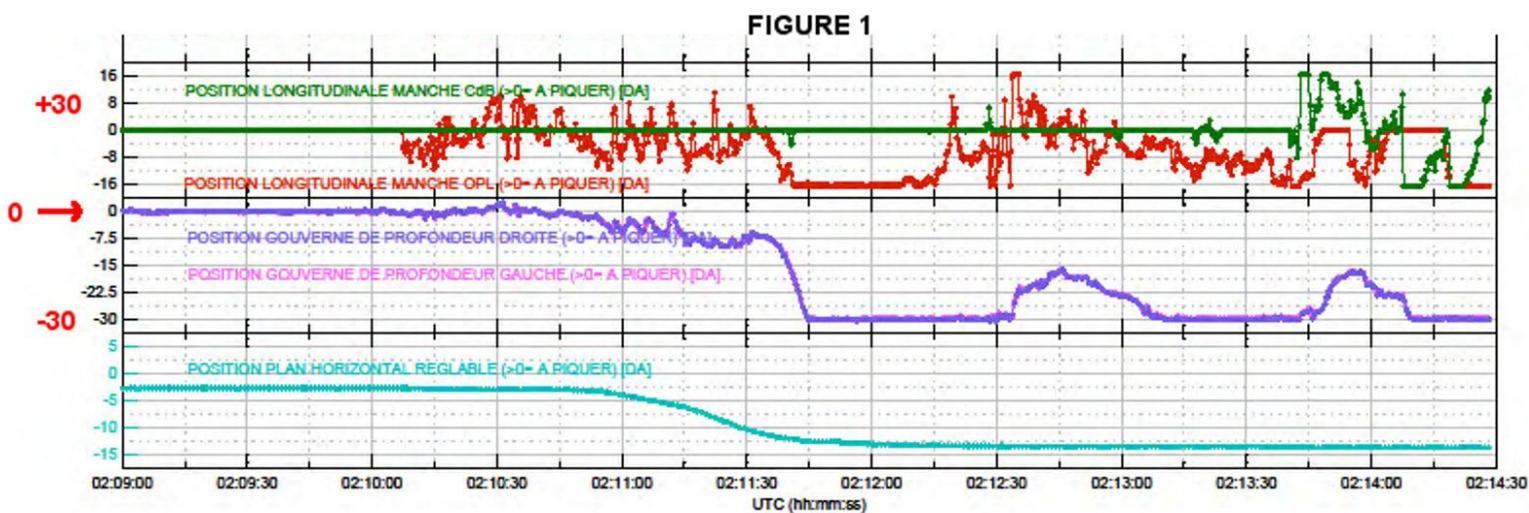
LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

En figure 1 ci-dessous se trouve un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011. Cet extrait concerne les paramètres suivants : positions/mouvements des manches, positions/mouvements des gouvernes de profondeur et positions/mouvements du plan horizontal réglable (PHR). L'étude de ces paramètres permet de vérifier si les demandes des pilotes, en montée et en descente, ont été suivies d'effet par les systèmes.

Le BEA a présenté la courbe des gouvernes d'une manière biaisée. Cette présentation ne permet pas de saisir immédiatement la réalité. La courbe des gouvernes aurait dû être présentée comme il a été fait en figure 2.

On constate qu'à aucun moment les gouvernes ne sont allées « à piquer », malgré les demandes fréquentes et parfois appuyées des pilotes en ce sens. On constate même que ces gouvernes de profondeur partent d'elles-mêmes en butée « à cabrer » et y restent, ne s'éloignant momentanément de la butée que de très peu, malgré les actions des pilotes. On constate aussi que le PHR part lui aussi de sa propre autorité en butée « à cabrer ». Que pouvaient faire les pilotes ? Les commandes de vol ne répondaient plus !

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, cette pièce à conviction principale ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction en violation de la loi et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.



* * *