

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

AIRBUS : NOUVEAU COUP DUR POUR LA FRANCE

Figure 1 to Paragraph (g) of this AD

Airspeed Drop

In the event of a sudden, unrealistic drop in indicated airspeed, do not apply large, abrupt control column inputs. Fly the airplane with normal pitch and power settings. If manual flight is needed, disconnect the autopilot prior to making manual flight control inputs.

L'image ci-dessus est extraite d'une directive de navigabilité de la FAA disponible à partir des liens suivants :

- [http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgad.nsf/0/024d507c0b79612986257f88004e8ecd/\\$FILE/2016-07-10.pdf](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgad.nsf/0/024d507c0b79612986257f88004e8ecd/$FILE/2016-07-10.pdf) (72 Ko)

- <https://www.federalregister.gov/articles/2016/04/01/2016-07190/airworthiness-directives-the-boeing-company-airplanes>

- <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2016-04-01/pdf/2016-07190.pdf> (246 Ko)

- http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgad.nsf/AOCADSearch/024D507C0B79612986257F88004E8ECD?OpenDocument

Il s'agit du Boeing 787 et de la procédure à appliquer par le pilote en cas d'indication de vitesse erronée suite à un givrage de sondes. C'est du basique en matière de pilotage. Presque une lapalissade. Mais la FAA, en association avec Boeing, a estimé, **par précaution**, devoir rappeler aux pilotes cette évidence.

Pour les Airbus, qu'en est-il ? C'est plus compliqué et cela a été illustré par des incidents graves et des accidents, notamment le crash de l'AF447. Il arrive en effet que les fausses informations en provenance des sondes contaminent non seulement les valeurs de vitesses affichées à l'attention des pilotes, mais aussi beaucoup d'autres paramètres sur les planches de bord. Et il y a plus grave.

Les fausses informations peuvent aussi affecter le fonctionnement des commandes de vol. Par exemple, par un ordre à piquer donné aux gouvernes de profondeur. L'avion plonge. Le pilote a donc l'obligation d'intervenir et d'intervenir avec célérité pour contrer ce plongeon. Pour piloter sans visibilité extérieure il ne dispose que des informations figurant sur sa planche de bord. Une étude fine des événements de l'AF447 à ce moment montre un résultat « à hurler » : tout varie dans tous les sens. Pas facile pour le pilote de faire le tri et d'éliminer ce qui est faux pour ne conserver que le vrai. Surtout quand il y a une alternance avec une fréquence de quelques secondes : ce qui est faux devient vrai et ce qui est vrai devient faux, ces inversions se produisant à un rythme d'une dizaine de secondes. Ce n'est pas tout.

La sensibilité des manches de pilotage change parce que les lois de pilotage ont changé. Pour les pilotes cela devient « mission impossible ». C'est une loterie. Pour peu que l'avion approche du décrochage...

A l'approche du décrochage et en raison du changement des lois de pilotage, le trim de profondeur (variation du plan horizontal réglable) va partir de lui-même en butée à cabrer, c'est-à-dire qu'il va amplifier l'évolution vers le décrochage. Comme dirait l'autre : c'est pas malin. Et si l'avion décroche ?

Si l'avion décroche le pilote doit effectuer une sortie de décrochage. Elle est impossible sur Airbus. Le constructeur n'a pas prévu cette situation. Quand un Airbus a décroché, les commandes de vol ne répondent plus. Il n'y a plus rien à faire. L'avion est perdu. C'est la cause de plusieurs accidents d'Airbus.

Il conviendra d'ajouter cette décision de la FAA à la rubrique « 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 ! Pour autant, des magistrats hors-la-loi continuent à me pourchasser dans le but de m'enfermer. Malgré la plainte pour subornation de témoin émanant de familles de victimes de la tragédie du vol AF447 Rio-Paris.

L'exécutif est informé :

- page Web : <http://norbert-jacquet.jacno.com>

- PDF de sécurité (1,41 Mo) : <http://franceleaks.com/hollande/licra-des-hors-la-loi-bien-protoges-norbert-jacquet-29-mars-2016.pdf>

La suite de ce PDF est un rappel de deux points essentiels concernant l'AF447, déjà largement diffusés.

AF447 : LES COMMANDES DE VOL

Ce qui figure en pages 3 et 4 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 qui suit 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 et la complexité des fausses informations délivrées à l'équipage par les systèmes de bord dès l'apparition de la première panne. Il convient d'ajouter les lacunes de la documentation dont disposent les équipages et le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci, conséquences d'une volonté délibérée d'Airbus et des pouvoirs publics, aidés par des magistrats complaisants, de débarquer le pilote pour le remplacer par des ordinateurs seuls maîtres à bord.

Pareillement, les conséquences de ce qui semble être une panne dormante affectant la « vitesse verticale sélectionnée » (page 114 du rapport précité 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.

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'autopoussee, 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

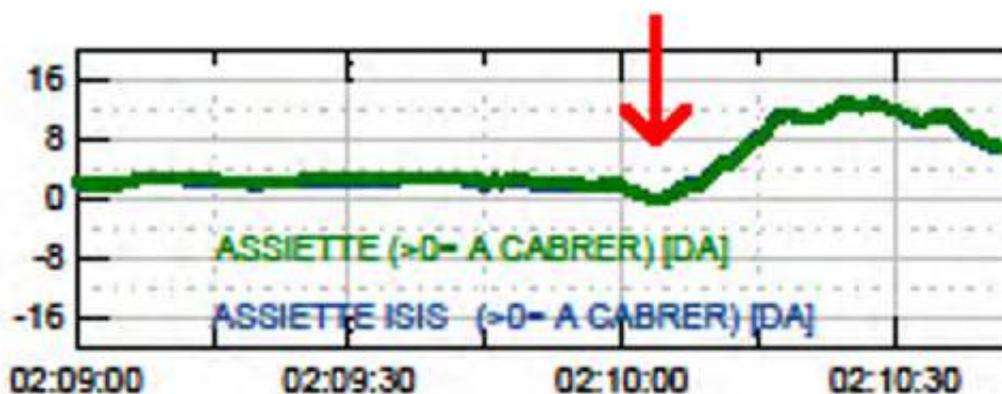


FIGURE 2

		et 0,3°.	
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	

./...

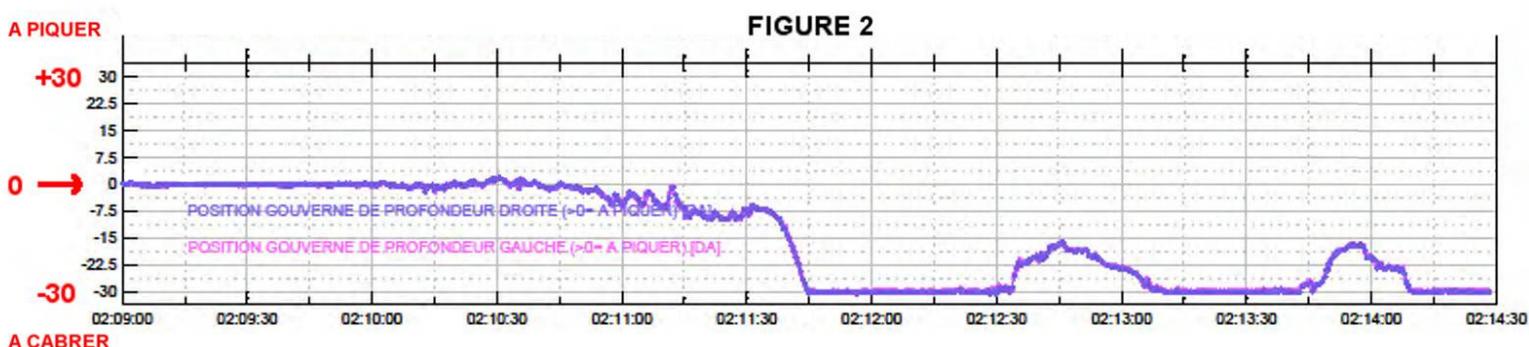
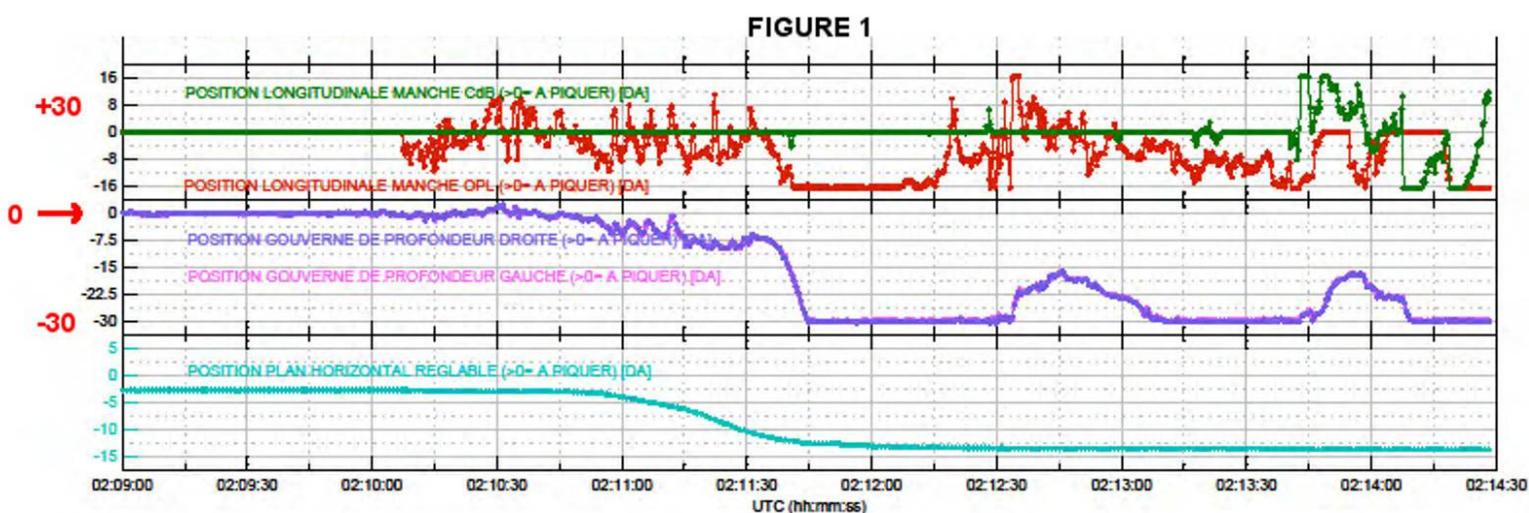
LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

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.



* * *