



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

## ALERTE : DES GENS VONT MOURIR PAR CENTAINES

### DANS DES CRASHS AERIENS INUTILES QUI AURAIENT DU ETRE EVITES

Ce qui figure dans le titre de ce PDF n'est pas excessif. L'analyse rapide de quelques points de l'enquête sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris permet d'en juger. La lecture des trois premières pages de ce PDF est suffisante pour conclure. Et tout le monde peut comprendre.

#### Les commandes de vol

Ce qui figure en pages 2 et 3 de ce PDF est **connu de la justice depuis 2011**. Les images sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011 sur le crash de l'AF447 Rio-Paris.

Les pages 2 et 3 de ce PDF ont pour seul objet de rappeler un problème avec les commandes de vol en faisant abstraction de toutes les autres causes du crash, entre autres l'absence de couplage des manches, l'absence de retour d'effort dans ceux-ci, les difficultés de gestion des manettes de poussée à crans fixes, la complexité des fausses informations délivrées à l'équipage par les systèmes de bord dès l'apparition de la première panne, les lacunes dans la documentation mise à disposition des pilotes et le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci résultant de la seule volonté du constructeur et des pouvoirs publics.

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

Cet exposé sur les commandes de vol 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.

#### La suite et l'état des lieux de l'actuel

En page 4 de ce PDF figure une lettre du 16 octobre 2012 d'Alain Jakubowicz agissant au nom de la LICRA.

En page 5 de ce PDF figure l'état des lieux de l'actuel. Des vies humaines sont inutilement en danger.

./...

## 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, ce jour, **19 septembre 2016**, 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

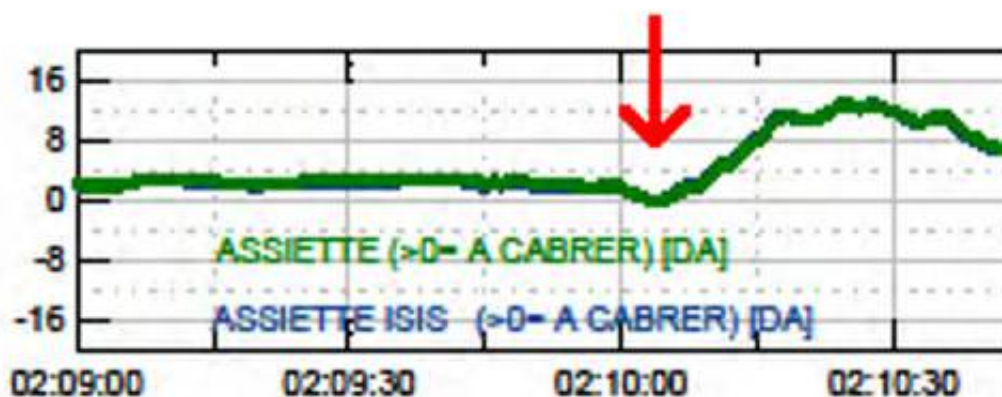


FIGURE 2

		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	

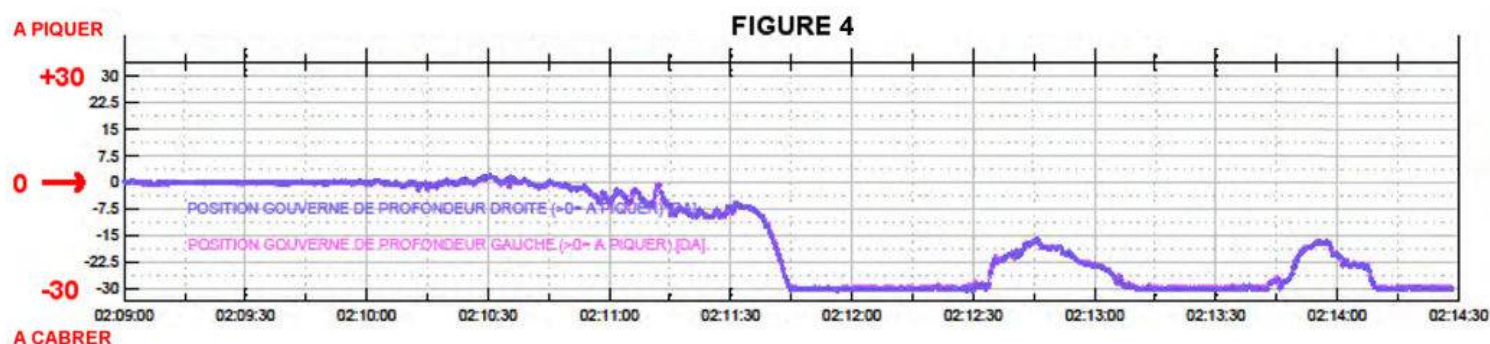
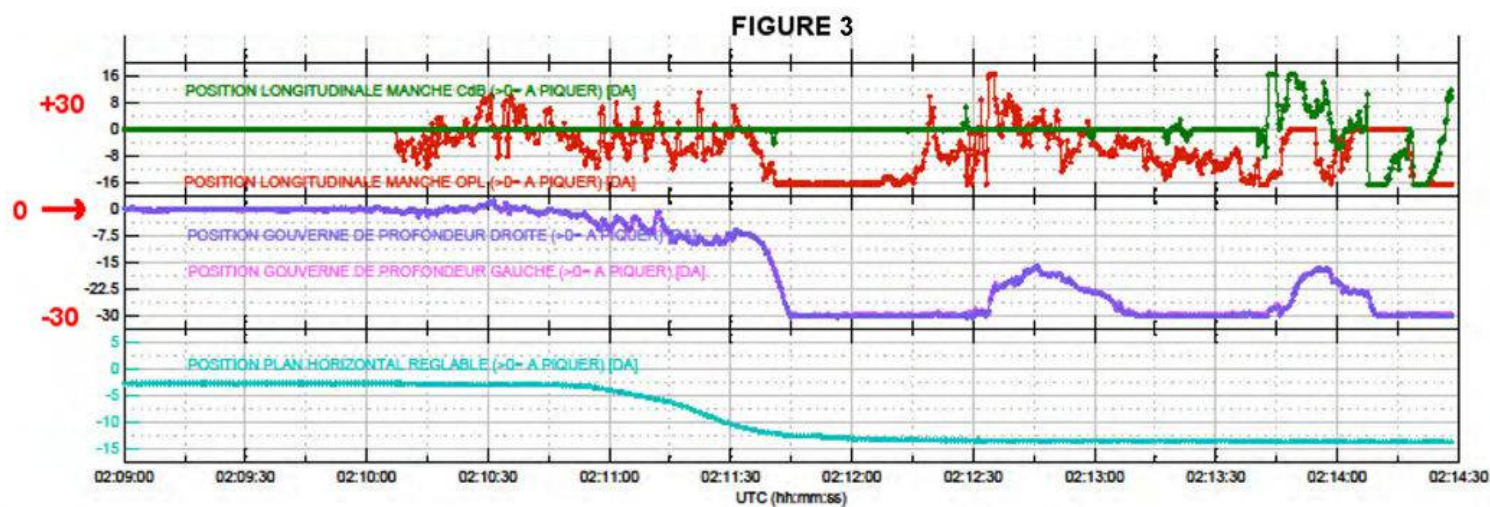
## LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

En figure 3 ci-dessous se trouve un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011 (les ajouts rouges en marge sont de ma main). 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 (figure 3, les ajouts rouge en marge étant de ma main). 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 4. Et la vérité saute aux yeux.

On constate en effet 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, ce jour, **19 septembre 2016**, 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.



## UNE CURIEUSE LETTRE DU PRESIDENT DE LA LICRA

Dans la lettre ci-dessous Alain Jakubowicz évoque une « affaire contre Norbert Jacquet ». Quels sont les protagonistes de cette affaire déjà en cours ? Quel est l'objet du litige soumis au tribunal dans le cadre de cette affaire ouverte à Rennes ? Quels motifs la LICRA invoque-t-elle pour intervenir ? On comprend déjà que cette intervention ne tient pas en droit et que Jakubowicz en a conscience. Qui a informé Jakubowicz de ce procès en cours ? Qui l'a informé de la date de l'audience ? Il devient clair qu'il s'agit d'une grosse magouille, illégale (la suite des événements, avec l'état actuel en page 5 de ce PDF, permet de conclure).



**licra**

ligue internationale contre  
le racisme et l'antisémitisme



Paris, le 16 juillet 2012

Président  
Alain Jakubowicz  
Président - fondateur  
Bernard Lecache  
Présidents d'honneur  
Jean Pierre-Bloch  
Pierre Aidenbaum  
Patrick Gaubert

### POUVOIR

Je soussigné Alain JAKUBOWICZ, né le 2 mai 1953 (Villeurbanne), intervenant en qualité de Président de la Ligue Internationale Contre le Racisme et l'Antisémitisme (LICRA), association régie par la loi de 1901, déclarée à la préfecture de police sous le numéro 46/8978 0013877, sise 42 rue du Louvre, 75001 PARIS, donne par la présente pouvoir d'ester en justice au nom de la LICRA à Maître Benoît ROUSSEAU, dont le cabinet est situé 6 rue Julien Videment, 44200 NANTES, dans l'affaire contre Norbert JACQUET.

L'affaire est appelée le 19 juillet 2012 devant le tribunal correctionnel de Rennes.

**Alain JAKUBOWICZ**  
Président

Association fondée en 1927, dotée du statut consultatif auprès des Nations Unies  
et du Conseil de l'Europe  
siège central - 42, rue du Louvre - 75001 Paris

T. + 33 (0)1 45 08 08 08 | F. + 33 (0)1 45 08 18 18

## ETAT DES LIEUX DE L'ACTUEL

Cette intervention de la LICRA (page 4 de ce PDF) avait pour objet, et elle a effectivement permis, d'établir ensuite des faux judiciaires et de faire usage de ceux-ci. Elle permet en outre d'escroquer au sens du code pénal les familles de victimes du crash de l'AF447 Rio-Paris. Ses autres conséquences sont gravissimes : des morts inutiles, « stupides » qui s'accumulent par centaines.

Plus grave : **des vies humaines sont toujours inutilement en danger.**

### Un dossier parfaitement connu de la justice et de l'exécutif



Le dossier est dans les mains du procureur Molins (PDF, 3 pages, 182 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/procureur-molins-fiches-s-et-securite-aerienne-norbert-jacquet-5-septembre-2016.pdf>



Il est dans les mains du chef de l'Etat (PDF, 25 pages, 917 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/alain-jakubowicz-valls-hollande-et-airbus-norbert-jacquet-31-aout-2016.pdf>



Airbus est peut-être dans une impasse (PDF, 12 pages, 496 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-tout-seul-au-fond-du-cul-de-sac-norbert-jacquet-30-aout-2016.pdf>



Au commencement, dans les années quatre-vingt (PDF, 6 pages, 320 Ko)...

<http://franceleaks.com/hollande/convoque-comme-temoin-crash-aerien-norbert-jacquet-2-septembre-2016.pdf>