



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

# EXPERTS AF447 : COMMANDES DE VOL

## COURRIEL DU 22 JANVIER 2018 AUX JUGES ET AUX EXPERTS

Le 22 janvier 2018 j'ai écrit aux trois juges chargés de l'enquête sur la catastrophe du vol AF447 Rio-Paris et à deux des trois experts.

Les trois juges (pôle accidents collectifs du tribunal de Paris) sont Nicolas Aubertin, Emmanuelle Robinson et Fabienne Bernard.

Les deux experts sont Gilles Le Barzic et Jean-Yves Grau (je ne dispose pas d'une adresse de boîte électronique concernant le troisième expert, répondant au nom de Pastor).

Le texte du courriel figure ci-dessous. La capture d'écran de ce courriel est présentée en page suivante.

Pour faciliter la lecture, et par précaution, j'ai ajouté en pages 3 à 8 du présent PDF la reprise au mot près du PDF transmis aux trois juges et aux deux experts (seules les références de pagination ont été modifiées afin de correspondre à la pagination du présent PDF et de faciliter la lecture).

### TEXTE DU COURRIEL

**Objet :** AF447 Rio-Paris : blocage d'une sonde d'incidence

**PJ (PDF, 6 pages, 337 Ko) :** "airbus-les-commandes-de-vol-af447-norbert-jacquet-22-janvier-2018.pdf"

Mesdames les Juges, Monsieur le Juge, Messieurs les Experts,

Des événements semblent n'avoir jamais été pris en compte dans l'enquête sur les causes techniques de la catastrophe, entre autres le blocage d'une sonde d'incidence antérieur au bouchage des trois sondes Pitot. On constate également une possible panne dormante affectant la vitesse verticale sélectionnée. Ces faits, et leurs conséquences sur le fonctionnement des commandes de vol, sont exposés dans le fichier au format PDF joint.

Je vous prie d'agréer, Mesdames les Juges, Monsieur le Juge, Messieurs les Experts, l'expression de mes sentiments respectueux.

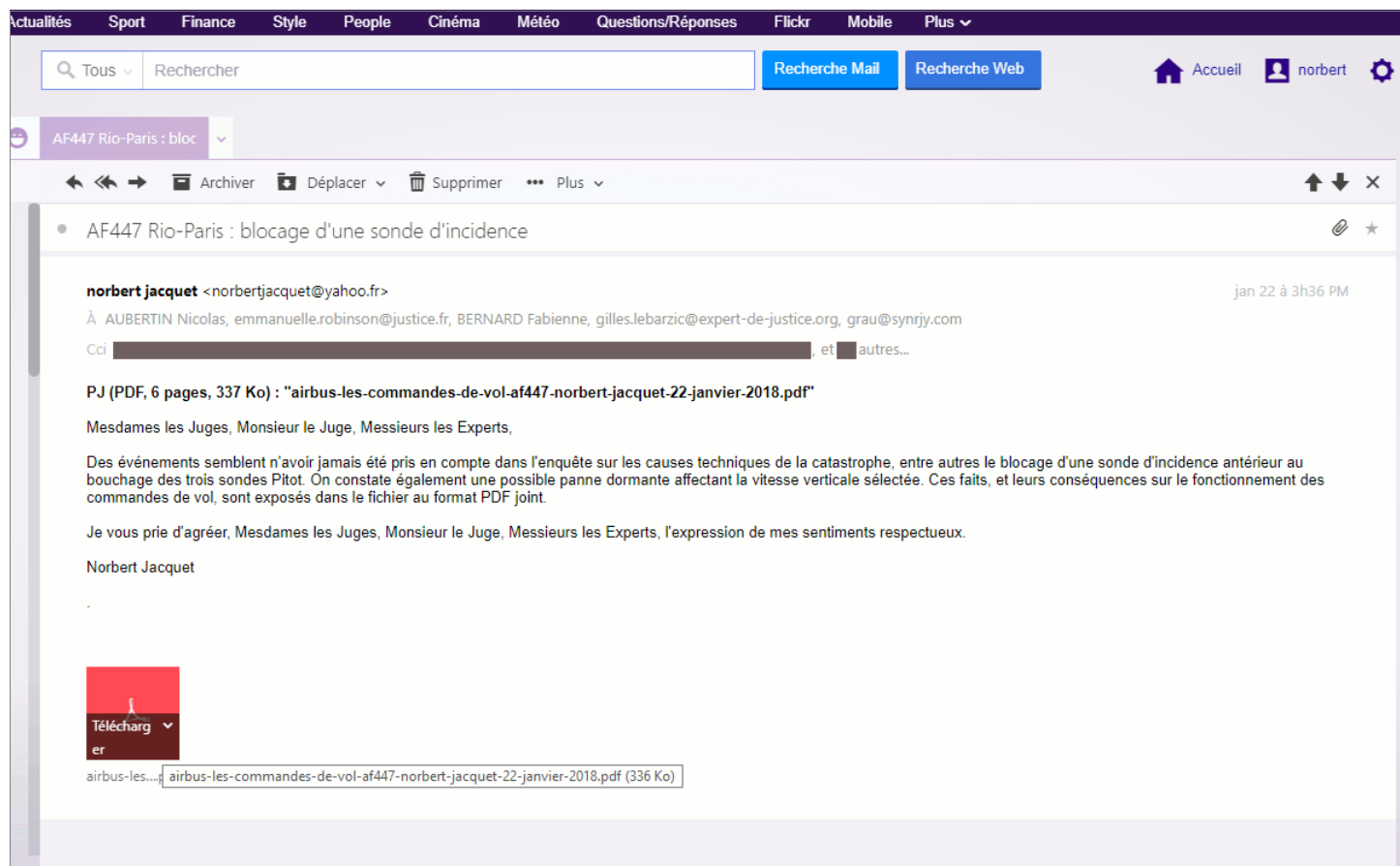
Norbert Jacquet

## COURRIEL ENVOYÉ LE 22 JANVIER 2018 AUX TROIS JUGES ET A DEUX DES EXPERTS

Le fichier PDF joint à ce courriel est disponible sur le Web (6 pages - 337 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-les-commandes-de-vol-af447-norbert-jacquet-22-janvier-2018.pdf>

(ce fichier joint est reproduit en pages 3 à 8 du présent PDF)



./...

Ce qui suit en pages 3 à 8 du présent PDF est la reprise au mot près de la pièce jointe au courriel (seules les références de pagination ont été modifiées afin de correspondre à la pagination du présent PDF et de faciliter la lecture).

## AIRBUS : LES COMMANDES DE VOL (AF447)

Dans deux récentes notifications de proposition de directive de navigabilité (« Proposal to issue an Airworthiness Directive » ou PAD), la première du 24 octobre 2017 (PAD N° 17-153) pour la série des Airbus A330 et la seconde du 21 novembre 2017 (PAD N° 17-158) pour les séries des A318, A319, A320 et A 321, Airbus et l'European Aviation Safety Agency (EASA) ont proposé de mettre en œuvre des mesures pour palier les conséquences des blocages de sondes d'incidence (sondes AoA) dans le fonctionnement des commandes de vol.

La seconde proposition est d'une complexité effrayante et accidentogène. La première, relative aux A 330, est en outre **mensongère**. En effet, elle indique faussement en bas de sa première page :

**Reason:**

In 2015, occurrences were reported of multiple Angle of Attack (AOA) blockages. Investigation results indicated the need for AOA monitoring in order to better detect cases of AOA blockage.

Tous les types d'Airbus conçus depuis les années quatre-vingt sont affectés par de tels blocages, parfois avec des conséquences dramatiques (crash de Perpignan par exemple).

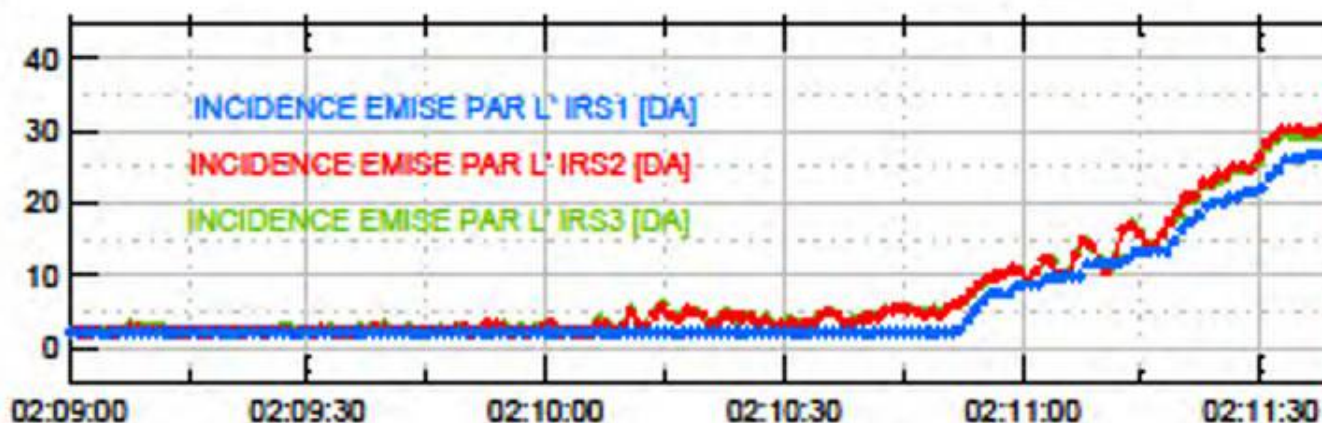
S'agissant des conséquences des erreurs de mesure des diverses sondes sur le bon fonctionnement des commandes de vol, de **nombreuses mises en garde** avaient été énoncées, y compris par des pilotes d'un A330 de Qantas qui ont déclaré publiquement en 2008 que, s'ils n'avaient pas été en bonnes conditions de visibilité, ils ne s'en seraient pas sortis (déclarations reprises par les médias australiens). L'ensemble de ces faits a été signalé aux autorités par mes soins : à l'EASA et, en France, au BEA, à la DGAC, aux ministères concernés et à la justice. Et j'ai mis clairement en garde : une catastrophe se produira à nouveau en raison des problèmes liés aux **combinaisons de fausses informations** délivrées aux logiciels des commandes de vol par les diverses sondes. J'ai multiplié les avertissements.

Au sujet du crash du vol AF447 Rio-Paris, on a beaucoup parlé du bouchage des trois sondes Pitot, mais...

### **AF447 Rio-Paris : une sonde d'incidence (AoA) bloquée**

Depuis la publication du rapport d'étape N°3 du BEA le 29 juillet 2011 on a confirmation que le givrage des sondes Pitot est une des causes techniques initiales du drame. Il convient de rappeler que le blocage de la sonde AoA N° 1 apparaît en pages 109, 110 et 114 de ce rapport et dans les rapports ultérieurs. **Ce blocage commence avant le bouchage des sondes Pitot et le déclenchement des événements et se poursuit durant cinquante secondes supplémentaires après le déclenchement de ceux-ci.**

Graphique extrait de la page 114 du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011 (voir courbe bleue) :



## CE QUI SUIT EN PAGES 4 A 6 DU PRESENT PDF EST UN RAPPEL

### AF447 RIO-PARIS :

#### RAPPEL DE QUELQUES FAITS CONCERNANT LES COMMANDES DE VOL

##### Des vies humaines sont très inutilement en danger, par centaines

Ce qui figure en pages 5 et 6 ci-après est **connu de la justice depuis 2011**. Les images (figures 1, 2 et 3) sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011 sur le crash du vol AF447 Rio-Paris.

NB : les deux paragraphes suivants sont, par exception, un peu techniques, mais leur lecture montre qu'il n'est pas nécessaire de s'interroger sur le sens de leur contenu et qu'il suffit de se limiter aux deux pages suivantes sur les commandes de vol pour comprendre certains faits qu'on tente de cacher par le mensonge et les falsifications.

Ce qui est exposé en pages 5 et 6 a pour seul objet de rappeler un gros problème avec les commandes de vol en laissant de côté 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 ainsi que le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci sur avions Airbus résultant de la seule volonté du constructeur et des pouvoirs publics (« *un Airbus, ma concierge peut le piloter* » répétaient les concepteurs de ce bijou, le « toutotomatik » de l'aviation).

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 bref rappel de quelques faits qui sautent aux yeux.

Ces constatations sur les commandes de vol sont **connues de la justice depuis 2011**. Elles lui ont été plusieurs fois rappelées. Tout a en outre été publié sur le Web.

## 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 est toujours cachée aux familles de victimes. Elle 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

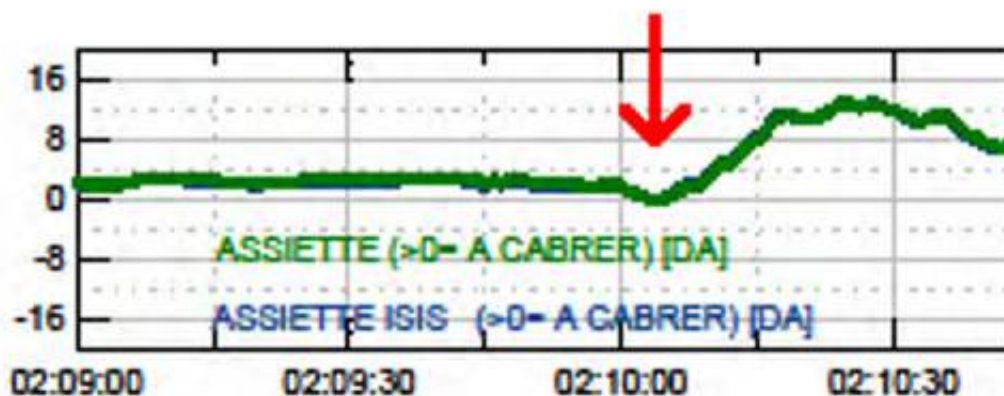


FIGURE 2

		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	



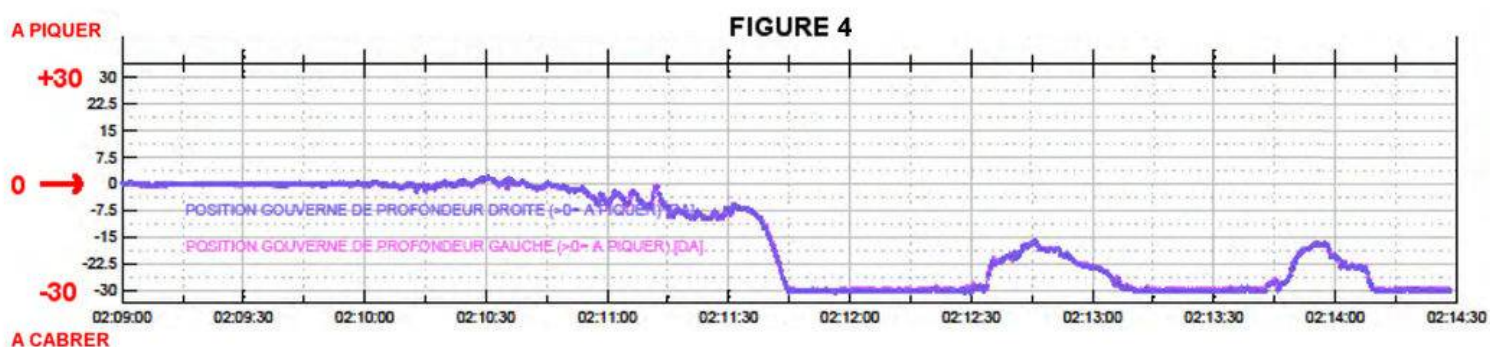
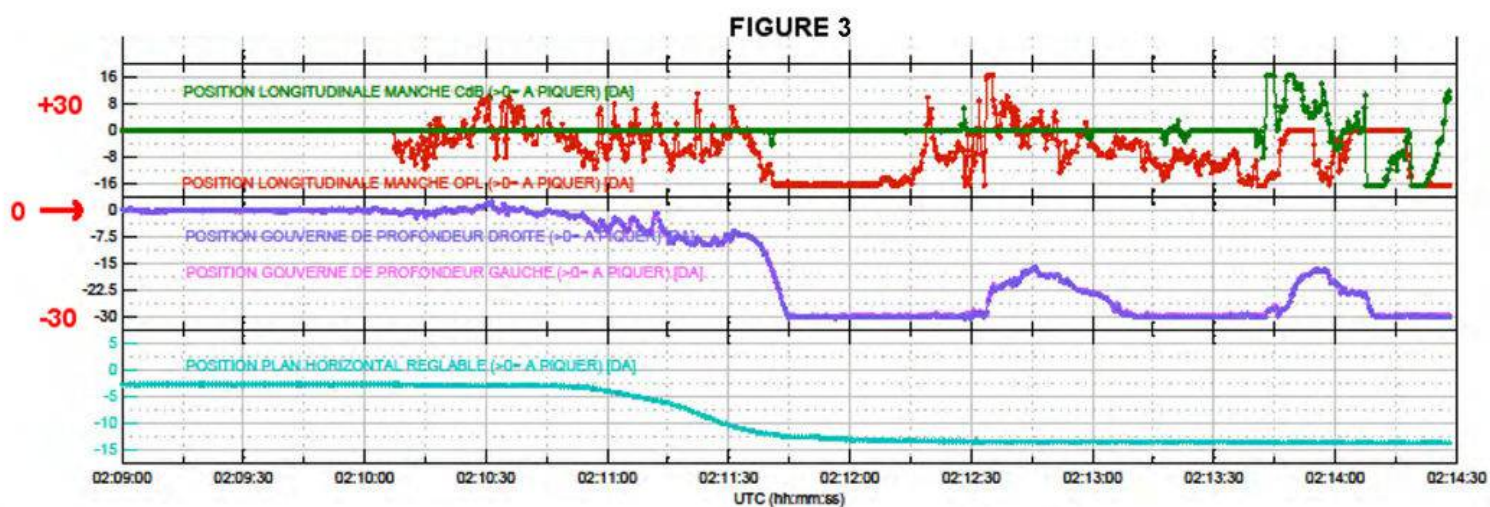
## LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

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 rouges en marge étant de ma main). Cette présentation masque 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, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle 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.



## RECAPITULATIF ET SECURITE PERSONNELLE



Quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 : « *En 1985 déjà,...* »

Ce récapitulatif, constituant une sécurité personnelle pour moi, mais qui ne prend pas en compte les derniers événements, est l'objet d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/corruption-generale-trois-pdf-pour-leternite.htm>

Le début du contenu de la page dont je viens d'indiquer l'adresse URL est repris ci-dessous.

La corruption générale qui sévit en France a pour conséquence la falsification des enquêtes sur les accidents aériens et sur les incidents graves. Au mépris de la sécurité aérienne. Au mépris de la vie humaine. Et au lourd préjudice des familles de victimes qui sont sciemment détruites à petit feu. Quant à ceux qui osent contester, ils sont réduits au silence par tous les moyens. Et cela peut aller loin ! Bien sûr, la France actuelle n'est pas celle de Pétain ni la Roumanie de Ceausescu. Toutefois...

Trois PDF sont présentés ci-dessous. Un seul suffit pour comprendre, même si tout venait à disparaître du Web et si je venais à subir le même sort (enfermement ou autre cause). Ces PDF sont présentés par ordre inversement chronologique de création, qui correspond également à l'ordre de taille croissante. Je peux donc dire : « Lisez le premier, c'est simple et c'est suffisant. Vous pouvez compléter avec le deuxième. Et vous disposez même d'un troisième ». N'hésitez pas à enregistrer et sauvegarder ces PDF « farcis » de documents. Il s'agit de sécurité aérienne. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

**Le premier.** Après deux pages de considérations générales, il livre les preuves du fait que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et parvenir à un non-lieu. PDF de 18 pages (881 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-les-falsifications-et-ma-securite-norbert-jacquet-30-novembre-2017.pdf>

**Le deuxième.** On y trouve tous les documents utiles pour comprendre dans le détail que l'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris est une fumisterie. La présentation est moins figolée que pour le premier. Il y manque quatre ou cinq documents récents, importants. PDF de 87 pages (4,88 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-rio-paris-la-france-ne-sent-pas-bon-norbert-jacquet-30-octobre-2017.pdf>

**Le troisième.** C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est brouillon et un peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017. Il manque des documents produits depuis cette époque, très importants. On trouve ceux-ci dans les deux autres PDF mentionnés ci-dessus. PDF de 213 pages (11,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-explications-long-norbert-jacquet-7-mai-2017.pdf>

# CORRUPTION GENERALE ET SECURITE AERIENNE

## Aérien : corruption à grande échelle

Dans l'aérien la corruption générale constitue la principale méthode de gestion, en premier lieu pour ce qui concerne les accidents et les incidents graves. Les conséquences en sont dramatiques : les morts inutiles s'accumulent par centaines. La corruption dans l'aérien c'est, entre autres :

- emplois fictifs, notamment à Air France, de femmes et d'hommes politiques et/ou de membres de leur famille et/ou de leurs collaborateurs et de divers « consultants » et autres « conseils » (il semble toutefois que du côté des ministres, du staff élyséen et de membres de cabinets ministériels, cette pratique soit devenue beaucoup moins courante au cours de ces dernières années),
- distribution à grande échelle de billets d'avion gratuits, y compris à des magistrats à l'occasion,
- subventions par l'Etat à des organisations dont les dirigeants, magistrats et avocats, participent directement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- distribution de médailles de la Légion d'honneur, en guise de remerciement, à ceux qui participent directement ou indirectement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- multiplication de passe-droits et d'actions de favoritisme, au sein des institutions et hors de celles-ci (médiats audiovisuels, « presse écrite », édition...), en faveur de quiconque est susceptible de rendre service dans le cadre des enquêtes falsifiées sur les accidents aériens,
- accessoirement, pressions sur les médias au moyen des budgets publicitaires.

## Sécurité : l'aérien doit-il rester une exception ?

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers, voire beaucoup plus. Le 26 octobre 2016 Toyota a annoncé le rappel de près de six millions de véhicules. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts des Galaxy Note 7 de Samsung constituent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 14 juillet 2017 Reuters-Washington a indiqué que « *Honda a annoncé vendredi le rappel d'environ 2,1 millions de véhicules à travers le monde en raison de problèmes de batteries... L'objectif de ce rappel est de corriger un problème de capteurs de batteries, dont l'attache pourrait ne pas être suffisamment étanche pour empêcher l'humidité de pénétrer et de rouiller ces pièces, avec un risque d'incendie du moteur à la clé. Aucune blessure n'a jusqu'à présent été signalée en raison de ce problème.* »

Le 16 octobre 2017 les médias ont annoncé que Mercedes rappelait un million de véhicules pour un problème d'airbag, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 21 décembre 2017 les médias ont annoncé qu'après une décision identique aux Etats-Unis Audi rappelait 875 000 véhicules en Europe en raison d'un risque d'échauffement et d'inflammation d'une gaine. Il semble que l'événement ne se soit jamais produit ou qu'il se soit produit sans conséquences graves.

La contamination de produits laitiers Lactalis est prise au sérieux au début janvier 2018 et fait débat à la suite de quelques dizaines de cas de salmonellose, sans conséquences graves.

Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur ce qui semble bien être des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?