

**CRASH DE L'AIRBUS AF447 RIO-PARIS**

**LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS**

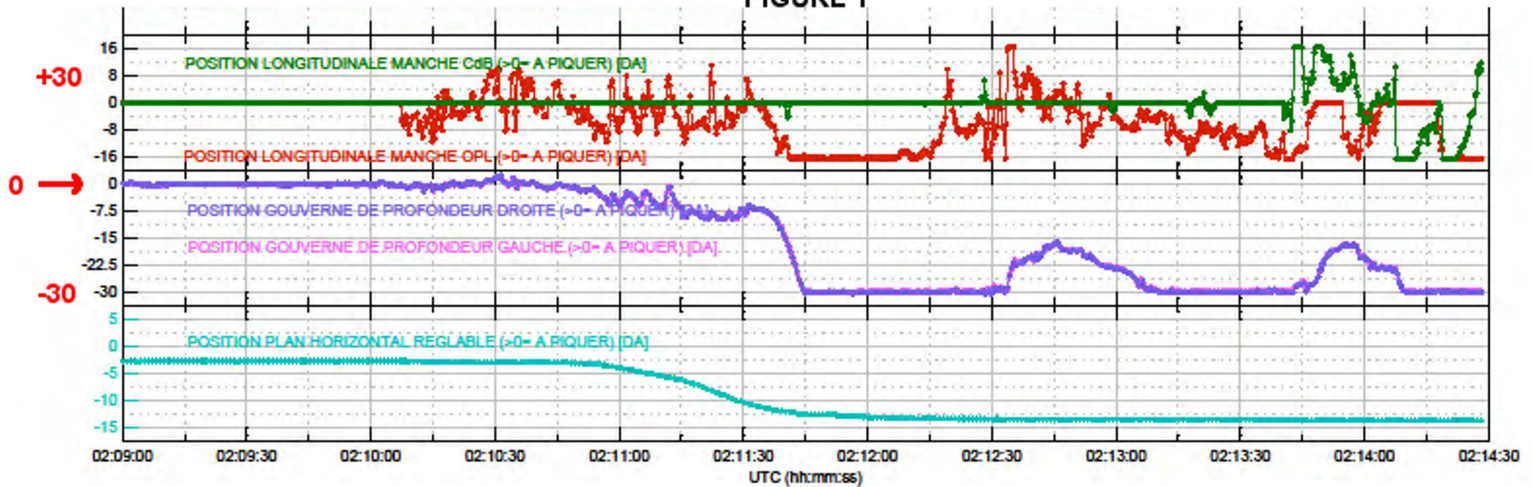
En figure 1 ci-dessous se trouve un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011 (1). Cet extrait concerne les paramètres suivants : positions/mouvements des manches, positions/mouvements des gouvernes de profondeur et positions/mouvements du plan horizontal réglable (PHR). L'étude 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.

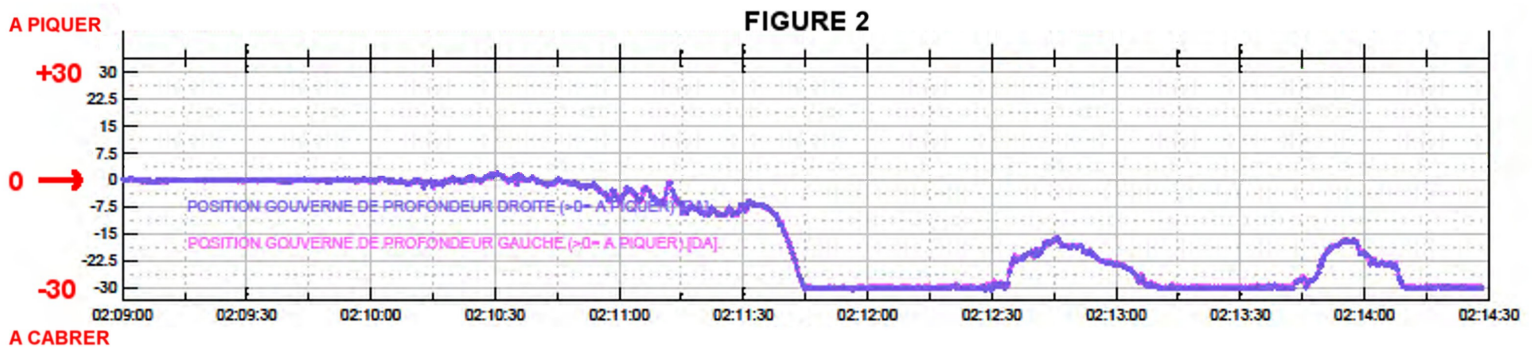
On constate qu'à aucun moment les gouvernes ne sont allées « à piquer », malgré les demandes fréquentes et parfois appuyées des pilotes en ce sens. On constate même que ces gouvernes de profondeur partent d'elles-mêmes en butée « à cabrer » et y restent, ne s'éloignant momentanément de la butée que de 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.

**FIGURE 1**



**FIGURE 2**



(1) disponible sur le site du BEA : <http://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601e3/pdf/f-cp090601e3.pdf>