

## IL FAUDRAIT ARRETER DE SE MOQUER DU MONDE



Ce qui suit est un condensé de ce qui est répété depuis un an et plus. La seconde partie, sur le matériel de dépouillement, est sans appel sur le fait que la France se paie la tête des familles de victimes.

### Quelques faits criants

Le rapport N°3 du BEA (29 juillet 2011) donne des informations intéressantes, bien qu'incomplètes. Avant tout autre événement plusieurs faits surviennent, qui sont la genèse de l'accident. Pages 109 et 111 on voit que le régime des moteurs commence à varier fortement plusieurs secondes avant le déclenchement des automatismes. Page 93 on voit que l'altitude commence à diminuer brutalement quelques secondes avant le déclenchement des automatismes. Pages 109 et 114 on voit que l'assiette commence à diminuer fortement plusieurs secondes avant le déclenchement des automatismes. Bref, des familles de victimes ont déjà constaté que la genèse des événements est claire : les ordinateurs ont envoyé l'AF447 à piquer plusieurs secondes avant la déconnexion des automatismes.

Le pilote a donc tiré sur le manche pour corriger cette mise en piqué intempestive et anormale, dont la seule cause est la perturbation des systèmes de commandes de vol et de commande des moteurs par des fausses indications en provenance des sondes extérieures. Jusqu'à ce jour, le BEA et les juges Zimmermann et Daurelle ont tout mis en oeuvre pour cacher ces réalités et faire croire que le pilote a tiré sur le manche parce que c'est un idiot qui ne comprend rien à rien. Sans parler du reste. Les précités ont tout mis en oeuvre pour cacher la vérité et accuser les pilotes décédés d'être responsables du drame. Et ceci intervient après qu'on a cherché pendant deux ans l'épave partout, sauf à l'endroit où on savait qu'elle se trouvait.

Des familles de victimes ont parfaitement compris que, pendant ces premières secondes cruciales, les pilotes ont été obligés de tenter de récupérer un avion préalablement déstabilisé par les automatismes, mais qu'ils ont perdu dans le même temps les informations utiles sur leurs planches de bord s'agissant de la trajectoire, que les indications qui leur étaient données étaient même fausses pour certaines d'entre elles, sans aucune référence visuelle extérieure, que la sensibilité de pilotage au travers des manches avait changé (passage en "loi alternate"), que l'absence de couplage des manches est un défaut de conception, d'autant plus que cette absence de couplage s'ajoute au fait qu'un pilote ne peut savoir ce que fait l'autre, que l'alignement des leviers de poussée après déconnexion de l'autopoussee est un problème récurrent sur les Airbus (Cayenne, Toronto, pour ne parler que d'Air France, mais d'autres compagnies en ont été victimes). Elles ont compris que les pilotes se sont retrouvés dans une situation ingérable.

En outre, un festival d'alarmes s'est déclenché dès le début des événements. Ces alarmes se chevauchent, se contredisent, s'annulent l'une l'autre. Ce fut un véritable son et lumière de folie qui ne correspondait à aucune réalité environnementale, mais à une vérité : les systèmes ont perdu les pédales.

. / ...

## 2.

Des familles de victimes ont également constaté, à la lecture de divers paramètres du rapport N°3, qu'il existait très certainement une panne dormante (avant le déclenchement des événements).

Des familles de victimes ont parfaitement compris que, durant les quatre minutes qui suivent, les commandes de vol ne répondent plus, ou répondent très mal. Il suffit de regarder les mouvements du/des manche(s) et celui des gouvernes en faisant abstraction des artifices visuels de présentation visant à tenter de masquer les faits, gros comme le nez au milieu de la figure.

Des familles de victimes ont parfaitement compris tout cela, et tout le reste, le mensonge d'Etat permanent depuis les années quatre-vingt, les méthodes bananières et totalitaires pour neutraliser les gêneurs, les responsabilités et les culpabilités dans le drame qu'elles vivent.

### Le matériel de dépouillement



Avec une tablette (400 € en moyenne dans n'importe quelle grande surface) et avec le logiciel de la CEFA (ou d'autres sociétés qui commercialisent ce type de logiciels) on peut lire les données FDR "à la chaîne" (tous les vols successifs). Pour un vol donné, on peut faire une exploitation très fine de tout ou partie du vol. Ceci est expliqué en [quelques lignes sur le site de cette société](#) qui indique « *Aircraft incidents and accident investigations* », précisant : « *En quelques clics de souris, il [le logiciel] prend les données de vol et les transforme en informations utiles que tout le monde peut facilement comprendre et exploiter. CEFA FAS montre instantanément chaque instant du vol d'un avion et fournit ainsi une présentation claire et précise de la chaîne complexe d'événements qui se produisent lors d'un incident ou un accident -sans compromis, hypothèse ou toute interprétation imaginaire* ». Il faut savoir que ce logiciel permet un défilement au ralenti et même "image par image", avec lecture arrière pour passer et repasser autant de fois qu'on veut une séquence de quelques secondes ou quelques dizaines de secondes cruciales avec présentation simultanée des indications dont les pilotes disposent sur leurs planches de bord, avec restitution des alarmes visuelles et sonores et des actions des pilotes (minimanches, palonnier, manettes, leviers, sélecteurs, interrupteurs...), restitution des variations des paramètres enregistrés (par exemple les mouvements des gouvernes... un exemple qui n'est pas pris au hasard !).

[Un peu plus](#) (mis en ligne en été 2011 et également disponible en [anglais](#), [allemand](#), [portugais](#)).