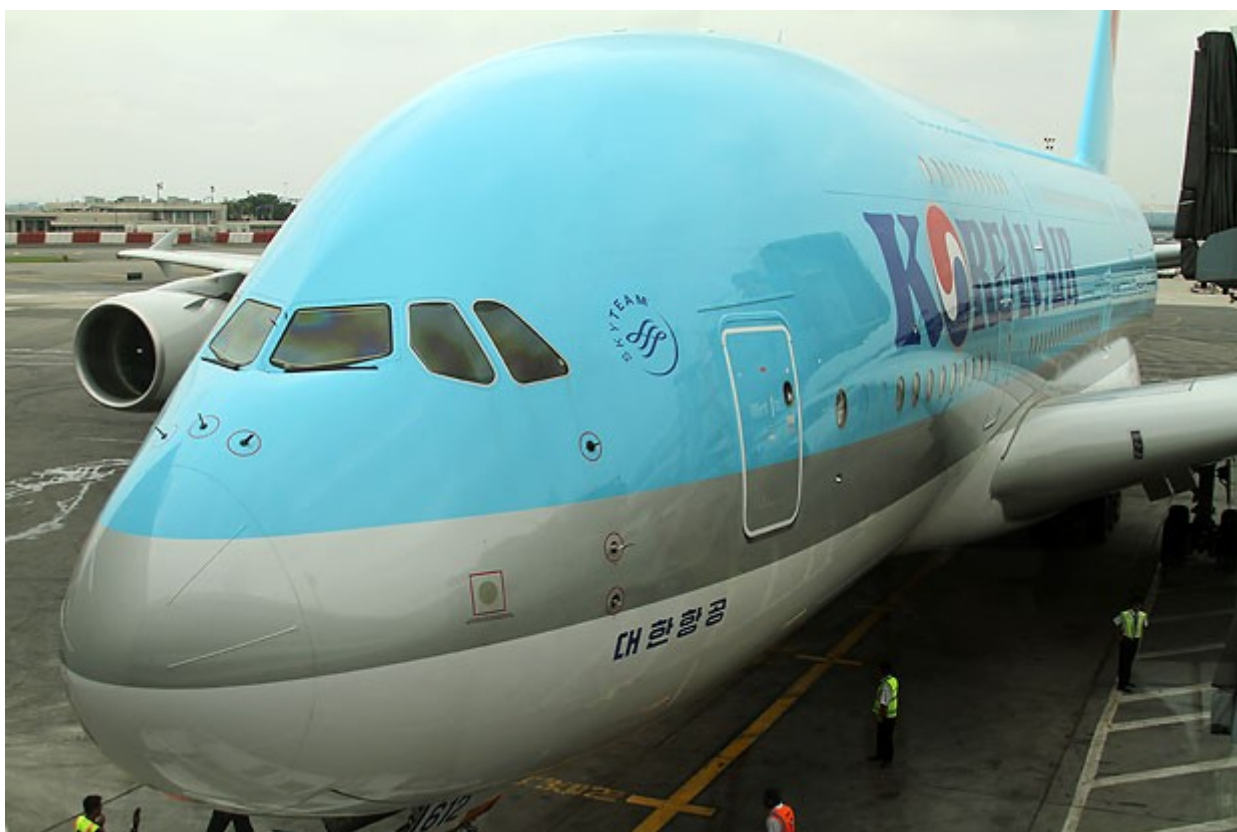


LE NEZ D'AIRBUS, UN DE SES TALONS D'ACHILLE

Il arrive que le radôme, l'extrême pointe avant de l'avion, se détache. En tout ou partie. En un ou plusieurs morceaux. Cela se produit sur tous les avions, pour des raisons diverses. Dans son projet de modification du 15 février 2012, l'EASA précise, au sujet des rivets du nez de l'A380 : « *This condition, if not corrected, could lead to in-flight loss of the radome...* ». Les conséquences peuvent être de gravité variable, mais jamais catastrophiques. Des sondes peuvent être arrachées. Les conséquences restent limitées... **sauf sur Airbus**, parce que l'arrachement de sondes (il y en a neuf, trois de "pression totale" mesurée par les sondes Pitot, trois d'incidence et trois de température) peut entraîner le plantage des ordinateurs des commandes de vol. Et les pilotes n'ont plus que leurs yeux pour pleurer. Il suffit de regarder une photo pour comprendre. Cela saute aux yeux (les diverses sondes sont les « bitards » entourés d'un cercle rouge sur l'avant du fuselage).



Faut-il rappeler qu'il a suffi que deux sondes d'incidence gèlent pour entraîner la [perte des commandes de vol de l'A320 de Perpignan](#) ? Un exemple parmi beaucoup d'autres (il suffit de chercher un peu sur le Web).

Faut-il rappeler que Boeing a refusé de suivre Airbus dans l'informatique à tout-va, avec les ordinateurs qui ont priorité sur les pilotes et sont seuls maîtres à bord, et que le constructeur américain en [tire publiquement argument](#) ?

Le France a-t-elle eu raison de donner carte blanche à [Bernard Ziegler](#) et [Pierre-Henri Gourgeon](#) ?

Est-il judicieux de sa part de continuer à s'acharner maladivement contre moi, démontrant ainsi que j'ai raison sur toute la ligne ? (pour ceux qui douteraient, [un peu de croustillant](#))