

INCIDENT AIRBUS CARACAS-PARIS (22 juillet 2011)

LES METHODES « ENORMES » DU BEA

Le BEA a publié hier un rapport sur un incident survenu le 22 juillet 2011 ([rapport du BEA](#)). On va voir qu'un des faits déclencheurs est une brutale mise en piqué, non commandée par l'équipage, ce qui entraîne celui-ci, surtout au vu d'autres indications qui lui sont fournies, à tirer sur le manche. C'est une réponse normale à un tel événement. Ne pas agir ainsi constituerait une faute. Cette mise en piqué intempestive, qui constitue pourtant le fait déclencheur essentiel, a été totalement occultée par le BEA

Dans ce rapport, c'est comme d'habitude, beaucoup de parlote, sauf sur l'essentiel. L'essentiel se trouve en partie, pour un paramètre au moins, dans le tableau de la page 17 du rapport (page 19 du PDF). Ce tableau est reproduit page suivante, avec un marquage rouge ajouté. On constate (paramètres encadrés en rouge) :

1) Le nombre de Mach calculé « CALCULATED MACH NUMBER » commence par augmenter. Il dépasse la limite autorisée de 0,866. On ignore la raison de cet événement. Le BEA suppose à la fin du rapport qu'il s'agit d'une rafale horizontale de vent, mais cela n'a pas été vérifié avec les variations comparées des paramètres de vitesse sol et vitesse air et d'autres paramètres. Quand bien même cela serait, un grave problème se pose, comme le montre la suite de ce très court topo.

2) L'alarme survitesse « OVERSPEED » se déclenche. NB: le rapport ne fournit aucune information sur les régimes moteur à ce moment, c'est dommage ! Ni sur d'autres paramètres vitaux à cet instant. C'est vraiment très dommage.

3) **L'assiette « PITCH ATTITUDE » qui semble avoir légèrement augmenté dans les secondes précédentes, passe de +3,2 à -0,8 en deux secondes. C'est une brutale mise en piqué de quatre degrés. Cette mise en piqué n'a pas été commandée par l'équipage. On constate au contraire qu'à ce moment un des pilotes tire sur le manche (flèche rouge). CE CONSTAT EST FONDAMENTAL.**

La réponse de l'équipage est ainsi parfaitement adaptée à ce qu'il a constaté : Mach excessif + alarme correspondante de vitesse excessive + mise en piqué... l'équipage a tiré sur le manche ! Evident.

Comparons avec une voiture. Vous roulez tout droit sur une route, elle aussi toute droite, sans aucun autre véhicule alentour. Votre voiture se met à partir à droite vers le trottoir, assez brutalement, ce que vous ressentez physiquement, avec un indicateur de cap indiquant que votre voiture part à droite hors limites et avec un déclenchement de l'alarme sonore et visuelle rouge (et pas jaune) « ECART A DROITE HORS LIMITES ! »... cela fait vraiment beaucoup ! La réponse normale est de mettre du volant à gauche. Ou alors, il faudrait que soit très clairement expliqué que l'alarme ne sert à rien, qu'il ne faut surtout pas en tenir compte et qu'il faut laisser faire sans toucher à rien. Est-ce cela la « logique » Airbus ? Bizarre, bizarre... pour ne pas dire : n'importe quoi !

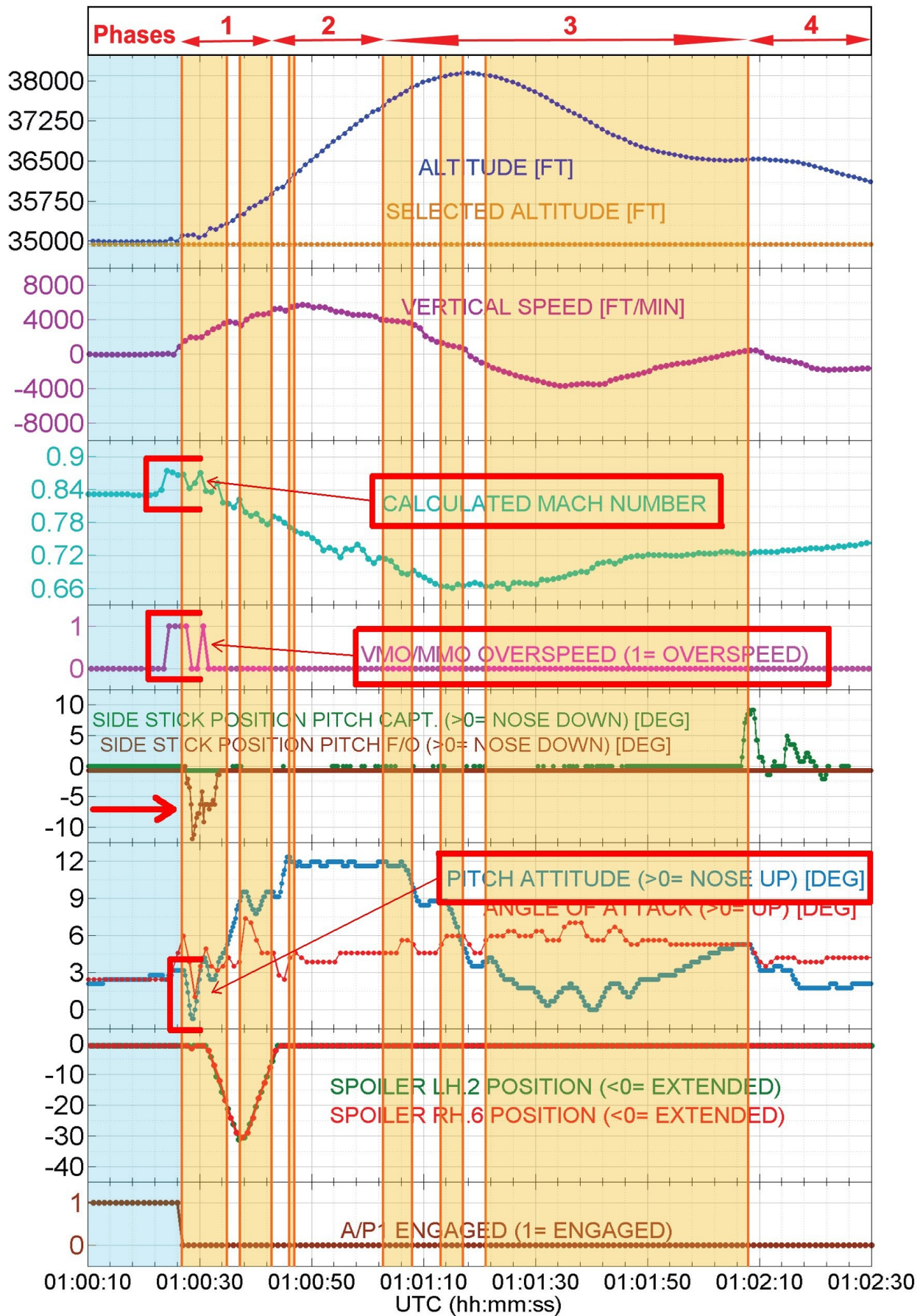
D'autant plus étrange (sauf pour ceux qui connaissent les méthodes du BEA) que manquent les informations sur de nombreux paramètres dont la connaissance est essentielle pour analyser les faits.

Mais cet incident ne rappelle-t-il pas quelque chose ? N'y a-t-il pas eu un certain nombre de précédents ?

Une nouvelle fois, les menteurs du BEA passent sous silence des évidences, cachent la vérité, et tentent, comme d'habitude, de faire croire que les pilotes sont des idiots qui ne savent pas ce qu'ils font. **En réalité, Airbus et ses ordinateurs Rantanplan ont encore sévi.** Et, comme d'habitude, le BEA tente de le cacher.

Et les morts ? Ils s'accumulent. Et les familles de victimes ? On leur crache à la figure ! Quant à ceux qui contestent... on leur applique la méthode Corée du Nord.

Pour ceux qui n'auraient toujours pas compris : [les fausses licences](#) !



- Périodes d'activation d'Alpha Prot
- Periodes de contrôle en facteur de charge
- AP ON