Hola Colegas, tengo una teoría NO maligna con respecto a la posible causa del accidente del Airbus de Air France, y está basada en mi propia experiencia. El fenómeno meteorológico que me ocurrió a mí en esa zona donde se ha estrellado ese avión fue un 9 de mayo de 2001, cuando regresaba de Buenos Aires con un B-747-300 matricula TF-ATH, de Air Atlanta pero que lo volábamos las tripulaciones de  Iberia en esa época. Desde el sobrevuelo de Rio de Janeiro, seguimos exactamente la misma ruta que éste avión, y al pasar por la zona aproximada del accidente y cruzando el FIC (frente intertropical) a FL-370, con una turbulencia entre moderada y fuerte, en cuestión de 1 a 2 minutos de vuelo, experimentamos una súbita subida de temperatura exterior desde -48º C a -19 º C. Como consecuencia de ésta subida de temperatura, pasamos de volar con un margen de 10.000 Kgs. a quedarnos con unos 15.000 Kgs. fuera de normas a ese nivel de vuelo, entrando de inmediato el avión un inicio de perdida, con fuertes trepidaciones. Desconecté el Piloto Automático y nos fuimos para abajo, perdiendo 4.000 FT, estábamos en el "COFFIN CORNER" o rincón del ataúd, es decir que el avión nos daba "pérdida" por alta velocidad y por baja velocidad, y de no haber desconectado el Piloto Automático e irnos para abajo, posiblemente hoy estaríamos en el fondo del Océano haciéndole compañía a los de AIR FRANCE, ya que el Piloto Automático, habría intentado mantener altura a base de potencia en los motores....y eso era imposible, por tanto posiblemente habríamos entrado en una posición anormal muy difícil de recuperar por ser de noche y tener una gran desorientación espacial al estar en nubes.

Últimamente, he estado volando hasta final de febrero de 2009 el A-340 y que por culpa de la "crisis" me ha mandado al "dique seco", y haciendo entre otras esa misma ruta, Río a Madrid, y no se me ha vuelto a dar esa excepcional circunstancia MET. que os he descrito, es decir que en 40 años trabajando como Piloto de Líneas Aéreas, solo me ha ocurrido una vez. Yo lo describiría como un enorme embudo de una 40 Millas Náuticas de diámetro de aire enormemente calido y que como consecuencia de un Cúmulo-nimbo en periodo de formación o algo similar, ascendía hasta grandes alturas, afectándonos de lleno, y aproximadamente después de  5 minutos volando con el "culo apretado" empezó de nuevo a normalizarse la temperatura volviendo a los -48º C y pudiendo ascender de nuevo a FL-370.

Según el criterio AIRBÚS, volando en turbulencia fuerte o severa, NO se debe desconectar el Piloto Automático, pero lo que no hay previsto es que te ocurra éste fenómeno.....y si desde luego no lo han desconectado el P/A por no percatarse de éste fenómeno (caso de haberle ocurrido) en mi modesta opinión han entrado en posición anormal y el avión se ha roto, esta teoría la avala el orden de los mensajes ACARS (que son mensajes automáticos que envía el avión vía Satélite sin el conocimiento de los pilotos) y que os "pego" a continuación:" New information provided by sources within Air France suggests, that the ACARS messages of system failures started to arrive at 02:10Z indicating, that the autopilot had disengaged and the fly by wire system had changed to alternate law. Between 02:11Z and 02:13Z a flurry of messages regarding ADIRU and ISIS faults arrived, at 02:13Z PRIM 1 and SEC 1 faults were indicated, at 02:14Z the last message received was an advisory regarding cabin vertical speed. That sequence of messages could not be independently verified.,"

Esto traducido al Roman Paladino, es más o menos lo siguiente: cuando el P/A ya no puede aguantar más, se desconecta, pero el avión ya está descontrolado, a continuación pasa de ley normal  a alternativa en los mandos de vuelo, a continuación fallo de los inerciales y ISIS, que es un Horizonte artificial de emergencia, a continuación fallo de los Ordenadores de Vuelo PRIM1 + SEC1 y a continuación aviso de aumento de presión de cabina (en este momento en mi opinión es cuando revienta el avión) y finalmente múltiples fallos eléctricos porque el avión se está desintegrando. Todo esto ocurre entre las 2'10Z y 2'14Z.

El que quiera seguirla técnicamente: <http://avherald.com/h?article=41a81ef1/0004&opt=0>