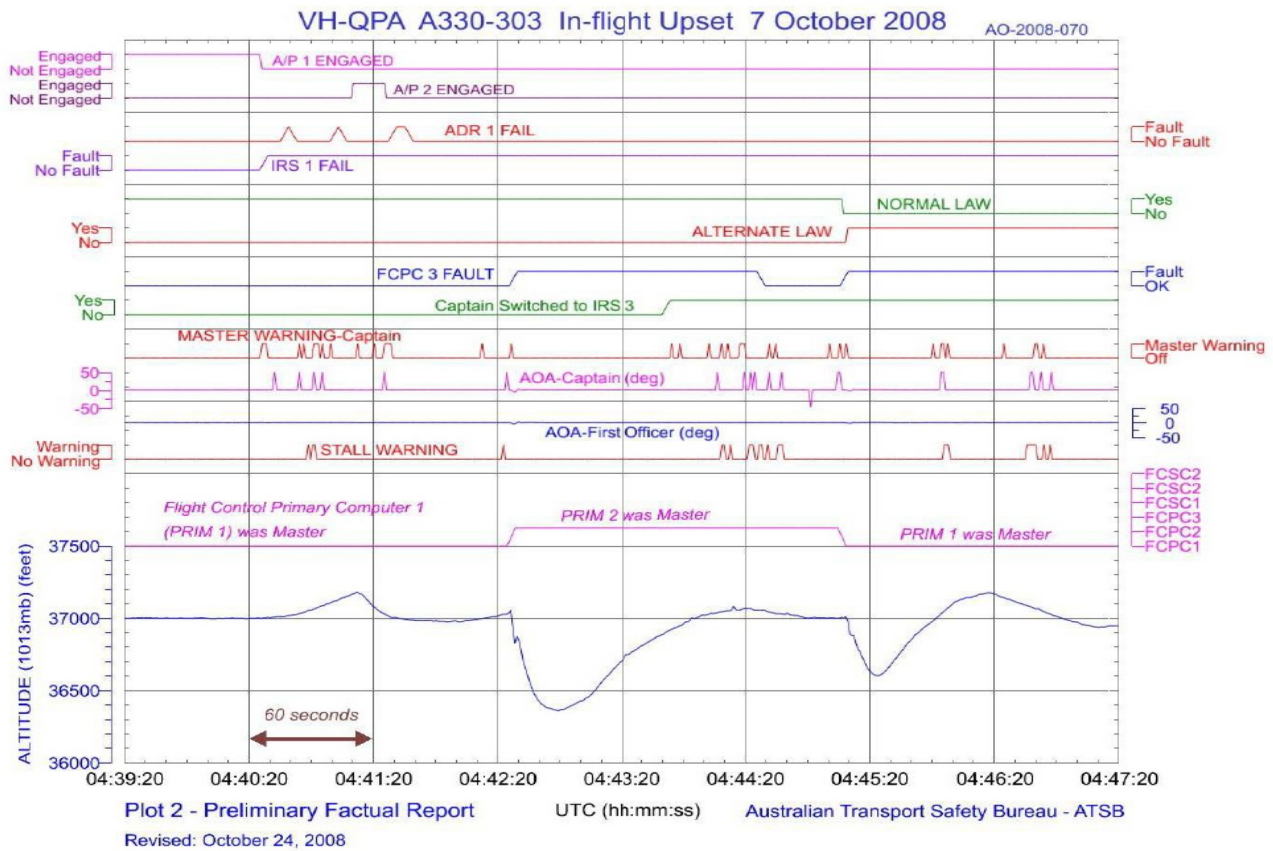


## CRASH DE L'AIRBUS RIO-PARIS AF447

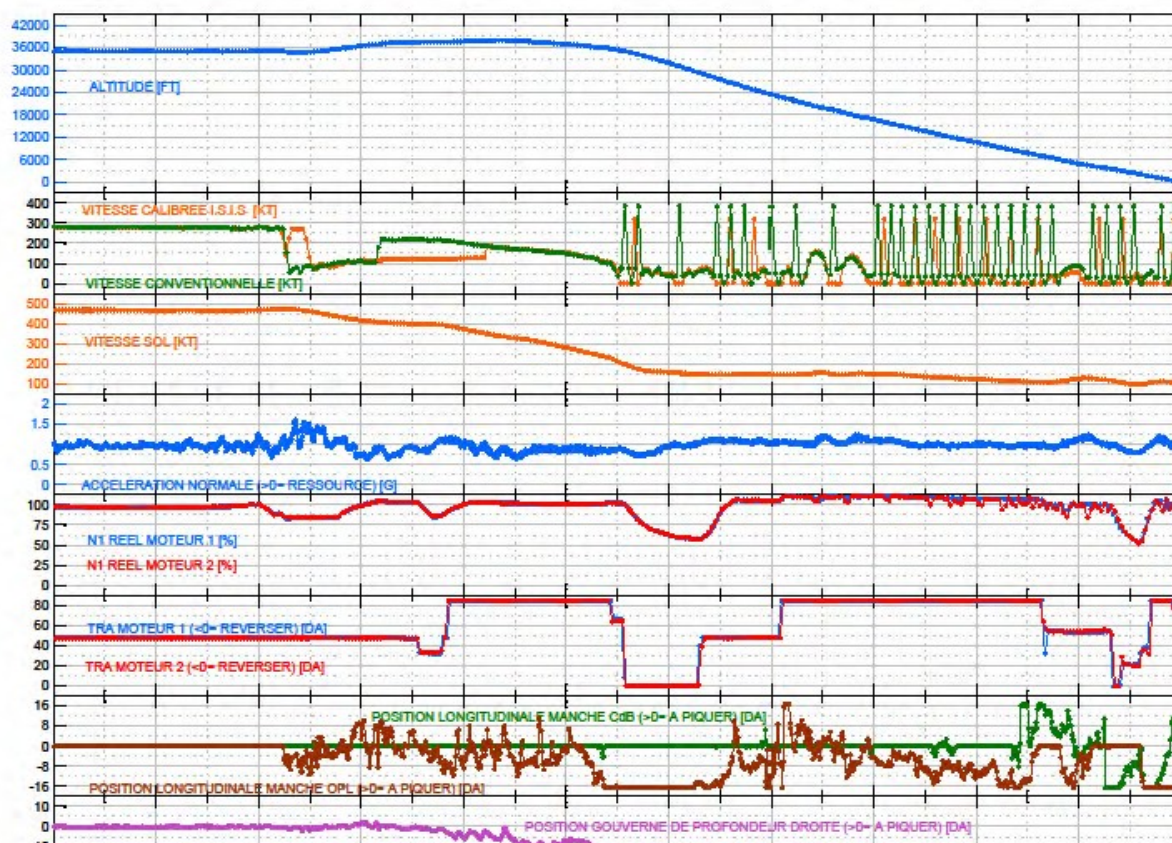
### LES METHODES GROSSIERES DU BEA

Il n'y a rien de technique. Pas d'analyse. Juste à juger de la présentation comparée des faits par l'ATSB australien (incident Qantas QF72) et le BEA français (Rio-Paris). Il suffit de regarder les images.

Prenons donc le rapport australien sur l'incident du vol Qantas QF72. **En englobant le moment le plus crucial**, celui du déclenchement des événements, et en s'attachant plus particulièrement à celui-ci, les australiens livrent une présentation précise. Par exemple, l'altitude est présentée finement, en détail, avec précision (cela vaut pour les autres paramètres intéressants, qu'on trouve aussi sur d'autres graphes, par exemple dans la planche reproduite en page 3 de ce PDF). On peut lire les variations d'altitude à quelques pieds ou quelques dizaines de pieds près. On constate des variations d'altitude de l'ordre de quelques centaines de pieds (dernier paramètre en bas de cette planche, n'hésitez pas à agrandir le PDF) :



Prenons la présentation du même paramètre par le BEA (le premier en haut de la planche ci-dessous). On constate que l'épaisseur du trait est de 1500 pieds environ. Ainsi, les variations d'altitude de la même grandeur que celles du QF72 sont complètement masquées :



Les sources de cette note, compréhensible par un gamin de dix ans, sont disponibles sur le Web. Il est significatif de constater, pour l'ensemble des paramètres intéressants, la présentation fine, détaillée, précise du rapport australien, par comparaison aux graphes du BEA tracés « avec un poteau télégraphique en guise de crayon », même si le BEA présente par endroit des graphes plus fins et plus précis, mais pas au « bon » moment des événements et/ou pas avec les bons paramètres (par exemple l'altitude calculée ISIS seule, sans l'altitude réelle). **Je mets au défi quiconque de trouver**, dans les travaux du BEA (ou ailleurs) des graphes du Rio-Paris qui reprennent les mêmes paramètres, au même moment des événements, avec la même présentation et la même précision que le rapport australien. **Il s'agit quand même de comprendre à ce moment crucial les actions du pilote, qu'on ne cesse de dénoncer comme incompréhensibles en accusant l'équipage d'être des quasi demeurés.**

Sources :

- rapport australien : [http://www.atsb.gov.au/media/51227/AO2008070\\_prelim.pdf](http://www.atsb.gov.au/media/51227/AO2008070_prelim.pdf)

- rapport du BEA : <http://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601e3/pdf/f-cp090601e3.pdf>

On pourra toujours ergoter, mais, finalement, n'est-il pas plus simple de cesser de cacher les paramètres sous la forme de listings (c'est le plus précis). Ces listings s'obtiennent avec une facilité déconcertante. C'est dans le Journal Officiel (où on trouve aussi de tels listings !) Quelques informations dans [une note séparée](#).

Une autre planche extraite du rapport australien :

