

## LES MANIPULATIONS - L'INTOXICATION

Deux exemples concernant le Rio-Paris (et un peu plus ensuite). Le premier exemple montre que le gros coup d'intox initial a fait flop, au point que les menteurs préfèrent qu'on l'oublie, alors que ce fut pourtant une ritournelle pendant deux ans.

- Avant même la découverte de l'épave et depuis les jours qui ont suivi le drame il a été prétendu et seriné que l'équipage avait foncé tout droit dans un orage et qu'il était irrémédiablement fautif, responsable et coupable du crash. Deux ans plus tard, après récupération des enregistreurs, on a commencé à exploiter une phrase du commandant "*on ne va pas se laisser emmerder par des cunimbs*" en prétendant que cela signifiait ne pas éviter ces zones orageuses et on a monté cela en épingle comme une confirmation des accusations serinées pendant deux ans. Mais ces propos peuvent aussi avoir la signification inverse : on ne va pas hésiter à faire un détour pour éviter les cunimbs. Or les faits ont démontré qu'effectivement une altération de cap pour éviter les orages a été volontairement effectuée et annoncée comme telle dans la conversation du cockpit, peu avant le drame. **Les menteurs avaient donc donné à la phrase évoquée un sens rigoureusement contraire à celui qu'elle avait** dans le but de tenter de confirmer leur intox initiale. Ils en sont pour leurs frais et ils préfèrent maintenant qu'on oublie cet énorme bobard dont ils ne parlent plus.

- Un pilote déclare, entre autres, "*je n'ai plus le contrôle de l'avion là, je n'ai plus du tout le contrôle de l'avion*" et on prétend que c'est parce que le pilote ne comprend pas. Ne serait-ce pas tout simplement parce que les commandes de vol ne répondent plus, ou mal ? C'est pourtant le sens évident de ces propos. Et bien, il suffit d'aller voir les paramètres pour en avoir confirmation (ceux qui ont déjà été publiés sous forme de courbes grossières, les listings complets permettront d'analyser plus finement et comprendre un peu mieux la salade dans laquelle les ordinateurs de commandes de vol se sont plantés). On peut aussi ajouter "*j'ai plus aucune indication*"... "*j'ai l'impression qu'on a une vitesse de fou, non, qu'est-ce que vous en pensez*" et toutes les autres expressions du même type (à foison), émanant tour à tour des trois pilotes, qui montrent en outre que ceux-ci ne disposaient plus des informations utiles pour assurer la trajectoire parce qu'ils avaient aussi une belle salade sur leurs planches de bord (étant rappelé qu'en tout état de cause ils ne pouvaient plus rien faire parce que les ordinateurs des commandes de vol "avaient pris le contrôle de l'avion" et s'opposaient à leurs actions, ce que les paramètres déjà publiés permettent de constater de manière flagrante).

Bonus. Juste après le déclenchement des événements et après deux annonces de décrochage, le pilote aux commandes déclare "*on n'a pas une bonne... on n'a pas une bonne annonce de...*" et le BEA n'en a pas transcrit plus. Parions que c'est "*on n'a pas une bonne annonce de décrochage*". Ce procédé de la transcription progressive, par étape, au fil des rapports du BEA et des rapports des experts judiciaires (toujours les mêmes menteurs habituels) a été utilisé par le BEA et les experts judiciaires dans les enquêtes sur d'autres accidents, notamment le Mont Sainte-Odile, la transcription restant finalement incomplète (pour le Sainte-Odile, on a découvert à l'écoute de la bande en audience publique quelques mots encore oubliés, mais plus personne n'y a prêté attention, d'autant plus que la qualité de ces enregistrements n'est pas Hi-Fi en raison de tous les bruits de fond enregistrés).

Super bonus. On voit à divers paramètres qu'avant toute chose l'avion est parti à piquer, de lui même, avant même la déconnection des automatismes. Quelques secondes après cette mise en piqué (entre quatre et sept secondes, on ne peut être plus précis dans l'attente des listings de paramètres complets) l'annonce décrochage retentit une première fois, ce qui est en contradiction avec la mise en piqué. Dans la seconde qui suit, le pilote non aux commandes dit "*qu'est-ce que c'est que ça*"... parce qu'il constate l'incohérence de l'annonce. Et c'est trois secondes plus tard, après une deuxième annonce décrochage, que le pilote aux commandes déclare "*on n'a pas une bonne... on n'a pas une bonne annonce de...*". Tiens, tiens ! Mais tout cela est charcuté par les menteurs habituels, avec des transcriptions incomplètes, pour tenter, en isolant des propos ("*qu'est-ce que c'est que ça*") de faire croire que l'avion fonctionne parfaitement mais que les pilotes sont des idiots qui ne comprennent rien à rien.

Super-super bonus en forme de pot-pourri. Air Caraïbe, où l'équipage a déclaré ne pas avoir tenu compte des annonces décrochage parce qu'il les a jugées fausses selon ses propres déclarations... Et d'autres incidents graves du même type... Avec, souvent, des mises en piqué brutales, parfois répétées, auxquelles les pilotes ne pouvaient s'opposer malgré le manche en butée à cabrer (tiens, du manche à cabrer pour s'opposer à une mise en piqué incontrôlable de l'avion, comme c'est bizarre)... Notamment le Qantas QF72 qu'il faudra soigneusement remettre sur le tapis, avec enquête sur les enseignements qui en ont été tirés... ou le refus d'en tirer en attendant le crash (comme pour d'autres accidents, notamment Ste-Odile, où on a laissé faire alors que des compagnies étrangères avaient pris des mesures de précaution avec les approches VOR-DME antérieurement au crash)... Toujours le QF72 où les pilotes ont justement déclaré (l'enquête l'a confirmé) qu'à deux reprises ils avaient le manche en butée à cabrer mais que l'avion ne réagissait pas pendant un certain temps, avant de partir en chandelle, tiens, tiens (bis)... Et la panne dormante sur le Rio-Paris qui a provoqué une situation plus grave que pour les très graves incidents précédents, sachant en outre que le Rio-Paris s'est déroulé de nuit, sans visibilité extérieure, avec des conditions de centrage et de répartition carburant différentes...

Banco. Et la lecture des paramètres FDR en 2D/3D effectuée par le BEA à la mi-mai 2011 avec un émulateur de cockpit dont c'est la fonction ? Toutes les compagnies aériennes sont équipées de ce matériel très simple, la doc montrant qu'un ordinateur portable peut suffire mais qu'en général les systèmes sont plus élaborés, avec plusieurs écrans. Il faudrait quand même arrêter de se moquer du monde !

Allez, le gros lot, avec le topo sur la reconstitution numérique en 2D/3D avec un tel matériel :

[Français](#) - [Anglais](#) - [Portugais](#) - [Allemand](#)