

GERARD ARNOUX

25 JUIN 2013 AT 20 H 50 MIN - RÉPONDRE

Tout a fait d'accord et ça fait seulement 18 ans que je pilote cette monstruosité des Shadoks de la ville rose (14 ans Commandant de bord sur cette machine infernale). Et j'ai quelques arguments à charge:

Le 12 février 1999 nous avons tenté d'éviter un planeur que mon copilote avait détecté suffisamment à l'avance (Le BEA a calculé que cela représentait une cible de 10 cm à 9 m de distance). J'imagine que ce rapport est toujours en ligne sur leur site (?).

J'ai pris instinctivement les commandes dans une action conforme aux règles d'évitement de la circulation aérienne.

Le problème c'est que la protection en roulis ne nous permettait pas un taux supérieur à 15°/seconde alors que le manche était en butée (inclinaison maximale demandée).

Quand le planeur de 600 Kg est devenu très gros devant le pare brise, j'ai donné un grand coup de palonnier ce qui nous a fait gagner 2 ou 3 m et peut-être évité que le planeur ne percute le moteur 1 avec l'arrachage prévisible de l'aile qui le supportait (rappelez vous le Boeing 737 de la GOL « descendu par un jet d'affaires au dessus du Brésil) .

Son plan horizontal a touché le bec gauche de notre A320 à 2m environ à l'extérieur du moteur.

Nous étions à 8000 pieds en descente;

Je crois que ce jour là nous avons eu beaucoup de chance car les commandes de vol de l'Airbus et leurs protections n'en laissaient aucune aux 169 occupants de cet avion.

Lors de l'enquête j'ai émis des doutes quant à la pertinence de cette architecture de commandes de vol et l'absence d'un « push button » qui aurait permis de passer en loi directe afin d'effacer les protections.

Avec un Mercure ou un 737 on aurait effectué l'évitement sans le moindre problème.

Je pense que les pilotes d'essai de l'A330 crashé au décollage de Toulouse auraient pu probablement s'en sortir sans la protection en facteur de charge qui ne leur a pas permis d'utiliser le plein débattement de la profondeur pour continuer la ressource qu'ils avaient entreprise après récupération du décrochage initié par un autre système débile du professeur Shadoko (la priorité de la capture d'altitude sur la vitesse).

Les enquêteurs (AF et BEA) m'ont alors conseillé d'éviter de continuer dans cette direction politiquement peu correcte. J'étais jeune Commandant de bord à Air France alors je l'ai fermée; mais je me suis rattrapé depuis...

CHRISTIAN ROGER

26 JUIN 2013 AT 8 H 07 MIN - RÉPONDRE

Bonjour Gérard,

Ta collision avec un planeur est effectivement un superbe exemple de l'absurdité de cette idéologie d'ordinateurs bêtes et méchants qui éliminent le pilote de la boucle dans la conduite de la trajectoire.

Je partage ton point de vue sur le crash du A320 à Toulouse aux mains de pilotes d'essais, qui n'ont pas pu utiliser l'énergie disponible pour corriger leur funeste trajectoire.

Quand j'ai fait l'expertise de l'accident de Sharm el Sheikh, j'ai constaté que le pilote aux commandes avait tiré 4 G pour faire la ressource du piqué mortel vers la mer, mais il l'a fait trop tard. S'il avait anticipé cette manœuvre de quelques secondes, ces 4 G auraient permis d'échapper au crash. Mais s'ils avaient été sur un A320, la limitation de 2,5 G imposée par l'ordinateur les aurait mis dans l'eau. Les concepteurs d'Airbus n'ont pas encore compris qu'il vaut mieux ramener un avion un peu tordu par des G que de l'envoyer à la patouille.

Comme tu le dis, ce sont des Shaddoks !

Amitiés

Christian ROGER

Et notre bon vieux débris n'a toujours pas compris ce qu'était le décrochage dynamique qui a tué tant de pilotes de voltige et de chasseurs en sortie de boucle basse altitude.

Dans cet accident la vitesse de l'avion était bien trop faible pour supporter 4G, il était donc en plein décrochage fatal

Alexandre G.

Fail to prepare..... Prepare to fail