

Jean Edouard a le pieds lourd.

Jean Edouard est content. Il vient de passer la journée à Angers et rentre tranquillement à la maison ce jeudi soir... En observant le ciel, à l'ouest, il se dit qu'il a bien fait de ne pas trop s'attarder. De gros nuages pas très sympathiques pointent leur nez... D'ailleurs, quand il a contacté l'approche de Poitiers pour transiter dans la TMA, le contrôleur lui a signalé de gros orages en formation. Il est maintenant à 10 minutes de Limoges et il n'y a plus, aucun risque pour lui... l'ATIS Novembre passe la piste 22 et presque Cavok... Il est temps de contacter l'approche de Limoges...

« -Limoges Approche, F-KT, bonjour...

- F-KT, Limoges Approche bonjour
- F-GMKT, Régent en provenance d'Angers, destination vos installations estimées dans 10 minutes, libérons FL45, transpondeur 7000, info Novembre reçue, pour les consignes.
- F-KT, identifié radar, rappelez en vue pour une entrée en base droite 22
- On rappelle en vue pour une base droite 22, KT »

Tout va bien. Le contrôleur lui donne la route la plus directe pour lui... Jean Edouard vérifie sa vitesse sol sur le GPS... 120kt...

« F-KT, Limoges

- Limoges KT, j'écoute

- F-KT, Limoges, est ce que vous pouvez maintenir une vitesse élevée jusqu'en finale, et faire une approche directe, j'ai deux percées IFR en 04 qui vont débiter et vous êtes devant eux.

- Aucun problème, je maintiens la vitesse actuelle jusqu'en finale, F-KT

- OK, merci KT »

Jean Edouard est maintenant en vue de la piste... il passe 2500ft QNH en descente...

« Limoges F-KT, en vue, en longue étape de base 22

F-KT, numéro un, rappelez finale 22

-On rappelle finale 22, KT »

Puisqu'il est autorisé, il va viser le seuil de piste ça accélèrera les choses... Le voilà en vague étape de base... 2200ft...120kt toujours en descente... réduction... dernier virage 110kt... Plein réduit...

« Limoges, F-KT finale 22

-KT, autorisé atterrissage 22, vent 150° 10kt

-KT on atterrit 22 »

Voilà déjà le seuil... l'arc blanc... volets... La piste défile sous les roues... 90 kt... A cette vitesse, le Régent refuse de se poser... 80kt... déjà 900m de passés... Toucher des roues... Le vent vient de la gauche... maintenir l'axe... Déjà la bretelle... Jean Edouard se dit qu'il doit absolument dégager à cette bretelle... sinon, l'avion en approche 04, dont il voit parfaitement le phare, devra remettre les gaz... Les freins... il appuie le plus fort possible sur les palonniers... Soudain, l'avion embarque à droite... Jean Edouard le contre... il part à gauche... Jean Edouard ne comprend pas pourquoi, mais il devient très difficile à contrôler... La bretelle est à sa droite... Il freine toujours fort... enfin, KT s'arrête sur le côté gauche de la piste... Ouf... Il remet un poil de gaz pour faire demi tour et dégager la piste par le droite... impossible... L'avion refuse catégoriquement de tourner à droite... Et le phare grossit en finale 04... Jean Edouard décide alors de dégager à gauche, dans l'herbe de la bande gazonnée, pour libérer la piste....

« La tour F-KT on a dégagé sur la bande gazonnée, j'ai un problème de direction...

-Reçu F-KT, je vous envoie la sécurité »...

Et l'avion en finale, informé de la présence du Régent en bordure de piste, se pose une grosse minute plus tard....

C'était moins une, se dit Jean Edouard....

Il ne croit pas si bien dire.

La vitesse beaucoup trop élevée à l'atterrissage à allongé la trajectoire et le freinage beaucoup trop musclé a bloqué les roues et fait éclater le pneu gauche, rendant l'appareil quasi incontrôlable aux freins. Jean Edouard a eu beaucoup de chance de rester sur la piste... Cette aventure aurait pu se solder par une violente sortie de piste aux conséquences matérielles et humaines difficile à prévoir...

Jean Edouard aurait du avoir présent à l'esprit que, même s'il avait dit à la tour qu'il allait maintenir une vitesse élevée jusqu'en finale, en aucun cas cette vitesse ne devait remettre en question les procédure normale d'atterrissage...(1.3VS0 en finale)...

Il aurait du également penser que, l'atterrissage étant trop long, mieux valait laisser passer la bretelle centrale et dégager en bout de piste, plutôt que de freiner comme un mulet...

L'appareil en finale 04 aurait éventuellement remis les gaz...

La remise des gaz fait partie intégrante d'un vol et ne doit en aucun cas être considéré comme un échec, ni par celui qui la provoque, ni par celui qui l'exécute....

Jean Edouard est bien convaincu à présent qu'il ne faut jamais précipiter une procédure ou prendre un risque quelconque pour éviter une remise de gaz à l'appareil qui suit...**en avion, l'improvisation tue...**

Limoges Septembre 2003