

## **Jean Edouard fait le poids....**

Arrivé à l'aéroclub vers 09h30, Jean Edouard a rendez-vous avec quelques copains pour casser une petite croûte entre amis. Oh, pas un gueuleton, non, juste un petit encas histoire de ne pas déjeuner seul.... Tous les avions sont sur le tarmac.

Vers 10h00, Jean Edouard décolle avec le PA28, pour faire quelques photos des points d'entrée de la CTR... Il fait déjà chaud... une petite heure en l'air à tourner autour du terrain et retour au sol... Un petit coup d'œil aux jauges le décide à remettre du carburant. Il a prévu d'aller à Brive cet après midi avec un autre des fidèles du Club... Au cas où l'idée leur viendrait d'élargir un peu le circuit, il remplit les réservoirs à ras bord.

Tout en avalant une salade composée bien fraîche, seul plat agréable alors que la température ambiante dépasse déjà les 30° , l'équipage s'agrandit... un, puis deux autres pilotes viennent s'y greffer... La navigation se développe... Brive, puis Bergerac, puis Angoulême, puis Poitiers, histoire de permettre à chacun de toucher le manche...

Jean Edouard se dit qu'il a bien fait de faire le plein... Un tel tour doit bien faire dans les 3h30 de vol... ils auront suffisamment de marge pour ne pas avoir à remettre de l'essence...

Un dernier petit café et le voilà en train de faire la prévol... Le co-pilote de circonstance a annoncé qu'il se chargeait des papiers. Rien d'anormal !...

Tout le monde à bord. Les passagers arrières ne sont pas gâtés... sans intercom, ils sont un peu isolés. Jean Edouard demande aux deux plus légers de prendre position à l'arrière, histoire de ne pas être trop centré arrière...

Mise en route... vérifications, demande de roulage vers le point S2 (la piste 22 est en service)... Essais moteurs, check avant alignement...

« Limoges Tous, F-UN, prêts alignement décollage 22

- F-UN, alignez-vous , autorisé décollage 22, 150°/10kt
- - F-UN, on va remonter un peu, nous sommes un peu lourd
- -Reçu F-UN, remontez alignez-vous et décollez
- -F-UN, on décollera 22»

Jean Edouard se dit qu'il vaut mieux remonter un peu car à eux 4, ls frisent certainement le maxi autorisé....

Plein gaz... 2300tr...ça roule... badin actif...65, 70, 75...rotation...

L'avion lève le nez, mais les roues sont toujours sur la piste.... Plus de 500 mètres....Jean Edouard laisse rouler un peu plus.... Enfin les roues quittent le sol... Le vario est très légèrement positif... moins de 100ft/minute... 1000 mètres...le bout de piste arrive... l'avion est pratiquement stabilisé à 20 ou 30 pieds au dessus de la piste...il accélère doucement...85, 90...Les antennes de l'ILS passent sous les ailes...Le vario est toujours aussi faiblement positif...Vi 100...les volets... le vario décolle enfin 150ft/min restons dans l'axe... 300ft Ouf !...

***Jean Edouard ne croit pas si bien dire... L'enchaînement de négligences de sa part aurait pu le conduire tout droit dans les antennes de l'ILS...***

Absence de devis de masse (il aurait vu qu'il dépassait largement la masse max avec le plein complet)...

Absence de devis de centrage

Absence de vérification des perfos de l'avion (avec une température supérieure à 30° et à 400m d'altitude, la distance nécessaire au décollage est supérieure d'au moins 30 à 40% à la « normale »)

Et pourtant... il y avait 4 pilotes confirmés à bord...oui, mais Jean Edouard était le commandant de bord, c'était à lui de dire au dernier arrivé qu'il ne pouvait pas le prendre à bord parce qu'il avait mis trop de pétrole... Savoir dire non lui aurait évité cette grossière faute de pilotage... A moins que ce ne soit un excès de confiance en sa connaissance de la machine...

Il avait certainement oublié que « rigueur et humilité » sont deux des qualités qui fabriquent les vieux pilotes.... Il s'est promis qu'on ne l'y reprendrait pas...

*JPN Juillet 2002*