

Depuis le début de la semaine, je regarde la météo. Mais c'est sans surprise, il ne fera pas beau vendredi après-midi. J'ai eu droit au vent pour mon lacher. J'aurai les nuages et la pluie pour mon brevet de base (BB).

Depuis quelques jours, j'ai une boule dans l'estomac. Pourquoi ? Si Sylvie m'a présenté à l'examen pratique du BB, c'est que je suis prêt. Difficile à croire par soi-même. Lorsque j'ai appris que l'examineur ne serait autre que Sylvie, cela m'a soulagé un peu. Mais ce soir, je suis très anxieux.

Vendredi 8 avril 2005.

Je n'ai pas bien dormi. Comme toujours avant une épreuve, mon corps me refuse ce repos qui pourtant ne pourrais qu'être bénéfique. A la place de dormir calmement, j'ai révisé les procédures. Vol lent, décrochage, virage engagé... ne pas oublier la réchauffe... et la remise des gaz...

Je bondis sur la fenêtre et ouvre les volets. Nuages, nuages, nuages... et pluie. Comme prévu le plafond est bas, même pas 1000 m. Les nuages sont bien trop bas pour pouvoir respecter les altitudes réglementaires d'exercice. J'ai l'impression que mon BB va être reporté.

Je saute sur mon clavier et télécharge les cartes météo. Rien de bon n'est prévu. La météo des terrains alentours n'est pas extraordinaire. Tiens, il pleut maintenant. Je suis persuadé que je ne volerai pas. C'est dommage, car il n'y a pas de vent.

Je revise donc bien mon briefing, car je sais que Sylvie insistera dessus puisqu'il ne fait pas beau. Je vais avoir droit aux questions techniques sur l'avion. Je revise donc les vitesses, les masses, les performances, les procédures d'urgence, les check-lists, les emplacements des instruments et autres parties anatomiques de YO (Yankee Oscar : l'avion école). Ah, quelle est la taille de la piste ? Et dans quelle section du manuel se trouvent les limitations ?

J'aime beaucoup apprendre les caractéristiques des avions. Je trouve que c'est une façon assez poétique de rapprocher l'homme de la machine en fin de compte. Et puis, c'est un gage de sécurité indéniable. Sauf si on apprend de travers bien sur.

Il est 12h00 et toujours pas mieux dans le ciel. Tant pis. Je ferais mon briefing en commençant par la météo. Et je prendrai la décision de ne pas voler. Après, on verra bien.

Il est 13h00. Comme d'habitude, je vais arriver en avance à l'aéroclub. J'aime bien être en avance. Cela me permet de voir ce qu'il se passe dans les locaux. Qui est là et qui fait quoi.

Il n'y a qu' Elyzabeth. C'est désert. Elle m'informe que Sylvie va arriver. Bon. J'attends alors. J'en profite pour jeter un coup d'oeil sur le carnet de route et les autres documents. Il pleut toujours.

Sylvie arrive. Je suis souriant. Mais au dedans, mes boyaux se resserent et mon coeur bat trop vite. Comme toujours, elle n'a pas l'air de trouver la météo catastrophique. Mais je ne me laisserai pas influencer. Le plafond est trop bas.

Le briefing commence. J'expose mes documents météo. Sylvie ne parle pas et note des choses. Je me force à ne pas regarder ses notes. Elle me pose des questions et je lui annonce ma décision de ne pas voler pour cause de plafond trop juste.

J'ai pris la bonne décision et elle est d'accord. Mais pourtant, Sylvie me propose de tenter le coup quand même, sous sa responsabilité. Oups ! Surprise... Je n'avais pas prévu ça. Elle m'annonce que nous décollerons pour tenter d'effectuer des exercices de contrôle en secteur Nord. Si la situation le permet nous continuerons avec des exercices en tour de piste. Sinon, on remettra ça à une prochaine date. Enfin, si je suis d'accord.

Bien sur que je suis d'accord ! J'ai déjà volé sous la pluie une fois. Mais cela ne suffira sans doute pas à me mettre à l'aise.

Faisons le point. Il pleut. Les nuages sont bas. Il y a quelques nuages isolés sous la couche à éviter. Et je dois prouver que je sais piloter un avion. C'est plutôt négatif.

En revanche, il n'y a toujours pas de vent, pas beaucoup de monde en l'air et c'est la 04 en service. Concentrons-nous donc sur le positif.

Visite prévol... sous la pluie, les doigts gelés ou presque. Je remarque que YO à une aile plus haute que l'autre. Jamais vu ça. Est-ce que l'amortisseur est cassée ? En fait, l'amortisseur est resté coincé en position basse. Sylvie me montre comment soulever l'avion et le remettre à plat.

Continuons.

Une fois dans le cockpit, je remarque une belle fuite d'eau. Qui, par ailleurs, va me couler dessus pendant toute la mise en route et le roulage. Le tapis de sol est détrempé.

Continuons.

Demarrage normal. Radio, roulage.

Au point d'arrêt 04, j'effectue les essais moteur. Lors des basculements sur les magnétos gauche ou droit, le moteur se met à tourner irrégulièrement. Que se passe-t-il encore ? Lorsque je replace les contacts sur « both », le moteur ne reprend pas les tours initiaux. Je signale cela à Sylvie. « A quoi cela peut-il être du ? » me demande-t-elle.

Mais oui ! Il fait 10 degrés dehors. C'est donc un givrage carburateur. Je tire la « réchauffe » deux fois pour être sûr (c'est mon côté parano) et tout est remis dans l'ordre. C'est la deuxième fois que je givre au point d'arrêt.

Continuons.

Décolage court, montée initiale, pas de panne.

Arrivé en secteur nord, j'exécute les manoeuvres souhaitées pas Sylvie. Non sans avoir à zigzaguer entre les petits nuages isolés qui se trouvent, comme par hasard et pour faciliter ma tâche, souvent sur ma route. Sylvie ne me parle presque pas. Mais elle note.

Les exercices s'enchaînent. Je ne me sens pas particulièrement brillant. Mais, mis à part un virage à 45 degrés que j'ai dû un peu rattraper, je ne crois pas être sorti des limites imposées par les exercices. Personnellement, j'aurais aimé faire mieux.

Retour au dessus de l'aérodrome pour les exercices en tour de piste. Encadrements, basse hauteur, prise de terrains en U, remise des gaz... et rebasse hauteur. Maintenant, il pleut bien plus. Je suis d'ailleurs forcé d'effectuer une remise des gaz en courte finale à l'issue d'un basse hauteur car je ne vois plus très bien la piste.

Puis, c'est l'atterrissage final... et la dernière question surprise avant l'arrêt moteur : « Tu fais quoi si tu as un feu moteur ? ». Mais ça je l'avais prévu.

Le moteur est coupé. J'ai eu l'impression de ne pas avoir été trop mauvais. Mais pas très bon non plus. Je ne me trouve pas assez précis. Puis Sylvie m'annonce la bonne nouvelle.

Sur le coup, j'ai un peu du mal à le croire. Je suis encore trop stressé. Il me faudra une bonne semaine pour comprendre.

Ce soir là, vers 19h00, les nuages se sont soudainement dégagés pendant quelques dizaines de minutes. La vallée de Grésivaudan s'est retrouvée baignée de la lumière du soir.

C'était magnifique.

Jerome Malandrino

Merci de tout mon coeur à Sylvie, Kian et Laurent avec qui j'apprend à voler et bien plus encore.

Merci à l'aéroclub du Grésivaudan qui nous donne les moyens de réaliser nos rêves.