

Vendredi 24 septembre 2004 – Le Versoud - LFLG

Par la fenêtre du bureau, je vois les arbres se tordre sous le vent. Ce soir je dois voler et j'espère que le vent va tomber. Je n'ai jamais piloté avec du vent soutenu. Et là, il doit bien y avoir 20 nœuds. On verra bien ce soir. D'ici là, il se sera sans doute calmé. Et puis... peut être qu'au terrain il sera plus doux.

Je me souviens des consignes que j'ai lu plusieurs fois dans le manuel du pilote. J'ai bien tenté de les mettre en application sur X-plane de temps en temps, mais je ne suis pas très content de moi. Mais bon, je n'ai que 12 heures de vol en double commandes à mon actifs. Pas de quoi être sûr de soi.

17 heures, je suis sur l'aérodrome. La visibilité est bonne. Mais la manche à air est presque droite et pas vraiment dans l'axe de la piste. A l'ATIS ils donnent, 15 nœuds par 10 degrés de travers. Ca n'a pas l'aire de gêner Sylvie, mon instructeur. C'est rassurant. Au briefing elle me donne les consignes à tenir au roulage, en vol et à l'atterrissage. On va faire du « décrabage » me dit-elle. Bon...

Pendant la prévol, je sens bien le vent dans les cheveux, et je commence à me poser des questions. Je décide donc de tout bien vérifier, plutôt deux fois qu'une même. Autant être sûr de la machine pour ne pas avoir à y penser en l'air.

Sylvie n'a pas l'air bien inquiète (ah , l'expérience !). Au roulage, je ressens bien l'effet du vent sur les gouvernes, mais sans plus. Pourtant, elle insiste bien sur les positions du manche. Lors des essais moteur, elle m'obligera à me positionner face au vent. Je me retrouve donc en travers au point d'arrêt 04.

Enfin, c'est le décollage, avec du manche à gauche. Alors que pendant la prise de vitesse au sol, j'ai l'impression que le manche à gauche n'est pas très efficace, dès que les roues quittent le sol, l'avion s'incline nettement sur la gauche et je dois relâcher un peu la pression. Cela ne m'étais jamais arrivé non plus auparavant.

J'entame le tour de piste et Sylvie m'explique comment corriger la dérive. Mais c'est vrai qu'on dérive ! L'avion vole même de travers... Notre trajectoire n'est plus dans l'axe de l'avion, mais sur le côté. C'est déroutant. Mais comment vais-je faire pour la finale. J'ai déjà du mal quand l'avion vol dans l'axe, alors de travers...

Et bien finalement, ce n'est pas si compliqué que ça de viser de travers. Je fais juste abstraction du nez de l'avion, et j'imagine ma trajectoire. Et là, le miracle se passe ! Depuis, le début de ma formation, je n'arrive pas à visualiser clairement ma trajectoire car je tente de m'aider du capot. Et là, comme par miracle, en oubliant ce capot, je comprends enfin comment il faut ressentir ce fameux point d'aboutissement. Mais revenons à nos moutons, il faut atterrir.

A quelques mètres du sol, je sens bien que l'avion se balance pas mal par rapport à l'horizontale, et que surtout, je suis en travers sur la piste. Avec l'aide de Sylvie, nous allons « décraber » l'avion et nous poser.

Pour les sept tours de piste suivant je vais pas mal me débrouiller, et je crois que Sylvie est plutôt contente de moi. Elle me fera comprendre à mi-mot que ce que je considère comme beaucoup de vent, est en fait plutôt moyen. J'aurais d'ailleurs l'occasion de voler avec beaucoup de vent en rafales deux jours plus tard.

Dernier tour de piste. Atterrissage. Piste dégagée. Et Sylvie me dit :

- Tu en fait un tout seul maintenant ?

Surprise ! Cela fait plusieurs fois qu'elle me parle de lâché, mais aujourd'hui... avec ce vent...

- Je préférerais faire ça sans vent si tu n'y vois pas d'inconvénients.

Alors là, mon égo en a pris un bon coup. Mais mon instinct de survie a été le plus fort.

- D'accord. On va aller voir sur le planning quand on pourra faire ça.

En rentrant au club, elle m'explique comment se passe un lâché avec elle. En gros elle va à la tour avec le contrôleur pour pouvoir intervenir en cas de difficultés du genre trafic aérien difficile, etc. Puis nous prenons rendez-vous pour le lendemain 17h00.

La nuit arrive et je dors très mal.

Samedi 25 septembre 2004 – LFLG

Je me réveille et déjà, j'entends le vent dehors... Bon, espérons qu'il se calme aujourd'hui. Mais à 17h00, le vent ne s'est pas trop calmé. Il dépasse les 15 nœuds et il est encore plus de travers qu'hier. Mais je me dis que si Sylvie pense que je peux faire un tour de piste tout seul, je le ferai.

Sylvie arrive, le sourire aux lèvres et me regarde :

- Alors ?
- Et bien, c'est pire qu'hier, mais on va au moins faire des tours de piste ensemble...
- Ok.

Briefing comme la veille et c'est parti !

En effet, la dérive est plus forte, et le vent est bien plus de travers. De plus il y a des rafales de temps en temps. Heureusement, il n'y a pas grand monde qui vole et je peux me concentrer sur le pilotage. L'aiguille du badin n'est pas très stable aujourd'hui. On fait deux tours de piste et deux « décrabages » plutôt réussis. Puis elle me lance :

- Tu veux faire des tours de pistes tout seul ?

Je rêve où elle a dit DES tours de piste.

- J'en fait plusieurs ?
- Oui, fait en... deux.
- Ok.

Après quelques consignes, je dépose Sylvie sur le taxiway près de la tour.

Je me retrouve tout seul dans le cockpit... Plus personne ne me regarde, plus personne ne pourra me dire si j'ai oublié quelque chose. Et bien, miraculeusement, mon angoisse disparaît. Je n'ai plus peur de faire « mal ». Maintenant, c'est ma peau qui compte : do-
lists, check-lists, procédures radio, pilotage. Et pour l'instant tout va bien.

Je check, je roule, je check. Puis au point d'arrêt, le contrôleur me demande de maintenir car il y a un avion en finale. Puis, plus rien. Les minutes passent... Et je vois au loin un deuxième avion en longue finale. Je ne sais pas s'il faut que je passe entre les deux, et la tour est muette. Derrière moi, il y a deux avions qui font la queue. Dans le doute, j'attends. En fait, je pense que pour ne pas me stresser, Sylvie a dû demander au contrôleur de me faire attendre. Puis après la loooooongue finale :
« - F-XT autorisé décollage ».
C'est parti cette fois.

Je m'aligne. D'habitude, pour décoller, je mets les gaz en deux temps pour contrer les effets. Là, je ne sais pas vraiment pourquoi (c'est la faute à Freud peut-être), je mets un peu de gaz, puis j'accélère, un j'en remets un peu (90%) mais pas tout. 55 nœuds je décolle, et je me rend compte que ma main n'est pas à fond sur les gaz et je pousse à fond. Première erreur. Il n'est pas question que j'en fasse d'autres. La montée est bien plus franche que d'habitude. Je suis plus léger. Et j'atteins les 1400 pieds du tour de piste du Versoud bien avant ce à quoi je suis habitué. Tant mieux. Mise en palier à 1400 pieds et je tiens facilement les paramètres. Dans la radio, j'entends plusieurs personnes parler, mais je n'y fais pas trop attention. Je me doute qu'il commence à y avoir du monde.

C'est génial, je suis TOUT SEUL et JE VOLE. Comme dans mes rêves depuis 20 ans ! Je suis bousculé par les rafales et les trous d'air, mais je m'en fous. Je vole. Je voudrais faire 100 tours de pistes. Je voudrais monter très haut. Je voudrais voler des heures entières. Je voudrais... m'annoncer en vent arrière à la tour pour un touché.

Le contrôleur m'annonce numéro 2 après la longue finale... Ah bon. Il est où. Ah oui, c'est le petit point là devant. A priori, il ne va pas être en courte finale avant mon virage de base. Je décide donc d'allonger ma vent arrière pour attendre qu'il passe derrière mon aile. Et c'est ce qu'il fait. Du coup, à la place de tourner au niveau de « Domène », je tourne 1500 mètres plus loin. Mince. Il ne va pas falloir perdre trop d'altitude dans mes deux derniers virages. Je reste donc en palier et je me dirige vers la piste.

Comme je n'ai pas fait beaucoup de longues finales, je n'ai pas de repères. Mais là, j'ai l'impression que je suis dans le plan de descente. Alors je descends. Et peu après je retrouve mes repères en courte finale. Mon plan est bon. Je suis de travers. Axe, Plan, Vitesse. Tout est bon. Je suis stabilisé. Quelques bourrasques me font dévier mais rien de méchant. Axe, Plan, Vitesse. Et Hop ! Voilà le seuil de piste. Je réduit tous les gaz. Arrondi, manche à gauche, pied à droite. Impeccable ! Je touche la piste, en plein dans l'axe. Tout doux, par rapport à d'habitude. Pour moi, c'est parfait. J'en reviens pas. J'enlève un cran de volet, puis plein gaz. Et je redécalle pour un deuxième tour de piste.

C'est encore plus génial que le premier tour. Je peux atterrir tout seul. Mais bon, revenons à notre avion. Ce coup-ci j'écoute la radio. Un autre type a décollé derrière moi. Il est plus rapide et il coupe le circuit par ma gauche pour me doubler. C'est pas très sympa. A la radio, c'est une cacophonie. Il en vient de partout. Je m'annonce en vent arrière pour un complet et le contrôleur me retourne un : « numéro 4 ». Quoi ! J'en vois que deux. Il va encore falloir aller tourner plus loin. Alors, je cherche le troisième. Et finalement je le trouve en bas à gauche en basse hauteur. Deux des avions, seront posés dans quelques

secondes. Par contre celui qui est devant moi est plutôt près, et surtout, il va à la même vitesse que moi. Je le laisse donc tourner en base, et quand il passe derrière mon aile je tourne moi même en base.

Il est cette fois-ci bien loin devant moi, mais ça fait pas long quand même. Je repense à la procédure de remise des gaz, au cas où. Mais bon, il touche la piste et redécolle immédiatement. Ouf ! J'ai encore quelques secondes avant de passer le seuil. Tout va bien finalement. Et là, je remarque que le vent a bien faibli. A force de regarder l'autre se poser, j'ai un peu dévié de l'axe. Je le reprend. Le seuil de piste est passé. Réduction des gaz. Arrondi et... Paf une bourrasque. Je me retrouve un peu à droite de l'axe. Je remonte un peu. Je bloque le manche. Puis je perds ma vitesse et je tire, je tire. Les roues finissent par toucher la piste. Ce coup-ci, mon atterrissage n'est vraiment pas beau. Un peu sec même.

Piste dégagée, je roule au hangar. Et puis de retour au club on fête cela avec un verre à la main.

Finalement , vient le moment où pour la première fois de ma vie, je vais signer le carnet route en tant que commandant de bord.

J'en rêve encore... Mais vivement la suite maintenant.

Jérôme Malandrino
EP – LFLG

Je remercie de tout mon coeur l'aéroclub du Grésivaudan au Versoud et ses instructeurs. Plus particulièrement Sylvie et Kian avec qui j'ai beaucoup de plaisir à apprendre à voler.