

Chapitre 4

Premier Solo

24 mai 2001

Au moment de commencer la rédaction de ces quelques lignes, je n'ai qu'une seule pensée en tête...

CA Y EST, JE L' AI FAIT CE PREMIER SOLO...

Lieu : Namur-Suarlée (EBNM) Belgique

Appareil : Cessna C150

Avant d'entamer ce vol, mon carnet de vol totalisait 20h20' de vol et 85 atterrissages en double-commande...

Récit des événements...

7h20 : (local time) : la météo vent 050/5Kts - CAVOK...ça commence bien...

8h00 : je suis dans ma voiture, comme d'habitude au moment de partir, j'appelle Claude... Je tombe sur son répondeur... Tiens, bizarre... Je laisse un message...

8h35 : j'arrive à EBNM, Claude est là, l'humeur taquine "Bon je t'ai pas rappelé pour pas te décevoir, on n'a pas d'avion, il est à l'entretien, et l'autre est réservé...". Moi, je fais semblant de marcher : "Bon ben c'est pas

grave, j'avais une réservation, alors on prend le "172", mais au prix du "150" " ... Eclat(s) de rire et ..."Tiens, voilà les papiers...on va y aller avant qu'il y ait trop de trafic..."

8h40 : je suis devant "mon" 150 et j'entame l'external...

8h50 : Claude me rejoint, on taxie vers la 06, et on entame la Before take-off checklist

8h55 : "Before take-off checklist completed", on s'aligne sur la 06, full power et..., on décolle pour 4 tours de circuit classiques

9h35 : nouveauté : "On va faire 2 circuits courts pour te montrer qu'on peut le faire si t'as une panne de moteur ou le feu à bord...". Rassurant non ?

Au deuxième circuit Claude appelle le pilote du Pilatus qui a décollé juste derrière nous, rempli de parachutistes : "Tu largues dans combien de temps ?" "... "10-12" minutes répond la radio.. "OK, reste à l'écoute...", lui dit Claude...

9h42 : Claude me dit : "Tu poses cet avion, tu le freines jusqu'à la vitesse d'un homme au pas et alors seulement tu vires pour sortir de la piste", ce que j'exécute docilement...

9h45 : je remonte le taxiway vers le "Club House" en passant devant les nombreux "parachutistes" (c'est vrai qu'en ce jour férié, le monde commence à arriver et le trafic s'intensifie...) et au moment de virer vers le

parking Claude me dit : "Non, non, tu continues tout droit vers le seuil de piste (sous-entendu la 06)

9h47 : Si "Approach Clear", tu t'alignes...

9h48 : Claude me dit par l'intercom : "Voilà, tu vas aller faire un circuit tout seul... T'as de l'essence, mais pas trop... Reviens quand même..., et entier..., tu feras une annonce radio en Downwind et en Final "... Sans me laisser le temps d'en placer une, il s'adresse à la tour en disant : "Je lâche un élève pour son premier solo..., alors, tu le protèges..." et il débranche son casque et descend de l'avion en me tapant sur l'épaule...

9h48 et... x secondes... Je mets 10° de flaps, je mets les gaz, pied à droite, mais pas assez, je pars vers la gauche, je mets plus de pied ; ok ça redresse... 60 mph, je soulage, ça décolle presque tout seul, je "rends" un petit peu, montée, l'altimètre décolle, 70mph, je me retourne, la piste est là, bien dans la lunette arrière, je vérifie mon cap (066)... JE VOLE... ! TOUT SEUL... ! : je passe l'autoroute, je m'entends dire dans ma tête : "900ft : flaps up, landing lights off... after take-off checklist completed...", et je vire au 330... attention, les pylônes de la ligne H.T., ok c'est bon...", "1400 ft...level..., je réduis à 2350 rpm..., et je trimme...". Je me retourne vers la gauche, le terrain est là, en arrière à 45°, "ok, je vire..cap 240...", et j'annonce : "oscar, oscar, papa, romeo, hotel...en Downwind"... Pas de réponse, pas de réaction... ça doit être bon... "Downwind checklist" : je répète à voix haute tout en m'exécutant : "ailes horizontales", 2-3-5...2-3-5... ok (check gyro-boussole), altimètre 1-0-2-2,

Ceinture..., Brakes..., fuel open..., quantité d'essence..., température et pression d'huile... je tire le réchauffeur et j'allume le phare d'atterrissage... Arc blanc, je mets 10°... Downwind checklist completed...". Je me tourne vers la gauche et je cherche le terrain... Bon sang, ça va vite, il est déjà presque à 30° derrière moi... Je regarde à droite, à gauche, pas d'avion en vue, je vire au 150, un coup d'oeil à l'altimètre presque 1500 ft, j'ai grimpé... (l'effet des flaps...), je réduis à 2000 rpm en milieu de virage, je tiens le nez pour "casser la speed". Je sors de virage..., 80 mph c'est bon..., 20° de flaps..., mais je suis trop haut, je réduis à 1500 rpm et je baisse le nez... ok je descends bien... à 1250 ft, je remets 1700 rpm, je "reprends" un peu le nez et je commence mon virage en finale : un peu trop tôt... ou un peu trop serré, je suis trop à gauche, je sors de virage aux environs du 090 pour rattraper l'axe et ok, en douceur, je m'aligne... J'annonce : "oscar, oscar, papa, romeo, hotel : final runway 06"... 1000 ft, un peu bas, je remets 1900 rpm... Ok, ma piste est là devant moi..., elle grossit..., 900ft..., les arbres sont là... je suis un peu haut, je devais les passer à 800ft... Je réduis..., ok, c'est bon... Mais, dans ma tête, ça va vite... Je vois (ou plutôt je devine) Claude, devant les barrières du restaurant, je passe le début du terrain, je coupe la puissance, je fais mon palier..., un peu tôt... Le seuil de piste passe en dessous de moi, je plane..., et je ne descends pas... Si, ça y est, je m'enfonçe... Je tire doucement sur le manche..., une fois..., deux fois, ... le klaxon de décrochage... Je touche (un peu loin)..., je roule..., je pose la roue de nez, je maintiens dans l'axe, je freine par petites poussées en essayant d'équilibrer les 2 pieds... Ouf, je suis presque à l'arrêt..., je vire en

remettant un peu de moteur, et je reviens vers le Club-House.

Claude est là au milieu du taxiway, qui a l'air de m'attendre, les poings sur les hanches... Je roule droit devant moi, à vitesse réduite... Je m'arrête à sa hauteur... Que va-t-il me dire ? Il ouvre la portière et me tend la main, je lui tends la mienne... on se la serre virilement et il me dit : "Félicitations, maintenant t'es un pilote... Allez, va au parking garer l'avion, je te suis...". Je mets les gaz doucement et veux virer vers la gauche, je me rends compte que ma jambe gauche tremble violemment... C'est nerveux, le relâchement sans doute... Pas facile de diriger l'avion comme ça... J'essaie de me calmer, et je rentre l'avion... Je freine sur le parking, Claude rouvre la portière. Je continue mon "travail" : 1000 rpm, all radios off, all switches off..., mixture full lean... Le moteur s'arrête... magnétos off et je retire la clé... Je retire le casque... et Claude commente : "Ca va , tu as bien géré ça... , au départ..., ton pied... , j'ai bien cru que t'allais te payer les lampes (les balises-boules de la piste... pas celles de l'autoroute...), mais t'as bien rattrapé... et puis en approche, trop haut, mais t'as bien corrigé... et ton arrondi trop tôt, tu vois c'est ce que je t'ai toujours dit... tu refuses le sol... t'as vu où t'as atterri, presque à la manche à air..., mais c'est bien, je suis content... Et toi, comment tu te sens ?... Tu pourras indiquer 12' de "Solo" dans ton carnet... Allez viens, je t'offre un café... et il s'en va..."

10h06 : je descends de l'avion, je le sécurise, je reprends les casques, ma "valise", les papiers, la clé...

et dans ma tête, ça répète, tout seul : "Je l'ai fait..., je l'ai fait..., je l'ai fait ..."

Claude qui ne manque pas d'humour m'accueille au bureau de navigation où il m'a devancé, par un cordial : "Un premier solo le jour de l'Ascension, c'est pas beau ça .!?!!"... Eclats de rires autour de moi..., je souris et lui réponds : "Tu ne laisses rien au hasard, tu prévois toujours tout..."

S'en suivent des commentaires sur notre vol en duo, le solo et la suite des cours... mais ça c'est déjà une autre histoire...

Ce jour j'ai franchi une étape psychologiquement importante, je me suis trouvé pour la première fois seul à bord aux commandes d'un appareil en vol...