

E-MAILS A MES COPAINS



Par Daniel Costes
Pilote AF

Pays Berrichon, mercredi 20 février 2002 ...

Vu de la fenêtre de ma chambre d'hôtel, ça fait un peu morne plaine ; il tombe des halberdes (à l'horizontale) et elles restent plantées, donc on ne volera pas aujourd'hui. Mais hier, juste avant que la perturb arrive, on y a eu droit : premier tour de manège sur le Sierra Delta !

Partis lundi en sacs de sable ; c'est l'instructeur et un copi qualifié qui sont aux manivelles ; faut bien qu'ils jouent un peu, eux aussi. Décollage de CDG à 15 heures 35 locales, 66 tonnes en dessous de la masse maxi, 4 PC allumées (on aurait pu faire sans, mais au diable les varices). Résultat : 37 secondes de la mise en poussée à 250 nœuds ... on a des plaisirs simples et on le sait.

Hier donc, réveil à 7 heures, petit déjeuner à trois ; Jean-Yves et Jean-Jacques, l'IMN, sont déjà à l'avion. On touille consciencieusement son café au lait, en cherchant (moi surtout) de quoi on pourrait parler.

8 heures, sous la bête, l'atmosphère sera porteuse : 0°, 1031 hectopascaux (un hectopascal, des hectopascaux). Daniel (Blay) me demande : « Bon, qui commence ? Ben, heu ... on tire au sort ? ». Et puis toujours très arrangeant : « C'est comme tu veux ... ». J'avale ma salive, je fais semblant de réfléchir, l'envie d'y aller me tenaille en même temps qu'une indicible appréhension me souffle de lui laisser la place, pour voir comment ça se passe ; il est tellement sympa avec moi depuis le début, ça serait normal, mais ... « Bon, je veux bien commencer. »

On s'énerve un peu avec les calculs, on s'assoie au poste, le cerveau (enfin, ce qui en tient lieu) vide ; heureusement, André, l'instructeur, orchestre tout ça comme si de rien n'était.

Mise en route standard, frein de parc relâché, faut déjà le retenir, le bougre ; il cavale sur le ralenti-sol. André : « Dou-oucement ». Et 5 mètres de nez qui oscillent au gré des amortisseurs, façon Rolls Silver Shadow ; rien à voir avec le bruit de caddy de supermarché du 340 quand on passe sur les plots du taxiway. Les check-lists comme au simu, faut pas traîner parce que les godasses commencent à chauffer. Demi-tour au bout de la 22. « Jean-Yves, t'es paré ? Paré à gauche ? » Les manettes verticales, les chronos, manettes en butée. Et là, on se trouve accéléré dans un hybride de kart / bobsleigh / surf, poussé par une grosse paluche invisible, accompagné d'un chuintement en crescendo ; le bruit, le vrai, on le perçoit à peine, loin derrière ; il est pour les Castelroussines, Castelroussins qu'on va arroser pendant une bonne heure.

Assiette 15 degrés, le badin qui cavale ; 200 pieds, virage à droite (un vélo), « Automanettes » (le cri qui sauve). André : « Bon, tu vires au coin de Brassioux » (le bled qui balise la vent arrière). Je vous dis pas, si le Père Jules a des escargots dans ses salades, on va les lui anesthésier vite fait, à ce rythme-là.

Vent arrière, 250 à la pendule, overshoot de 100 pieds sur l'altitude. Ouf, c'est pas un avion, c'est un Hobie-Cat, non un windsurf, dans le lagon de Nouméa par 25 nœuds d'alizé ; faut seulement régler le harnais du windsurf, enfin le trim, pour arrêter de se battre avec l'avion et tout ira bien.



Top travers entrée de piste, réduction vers 210 ; mais trime-le donc, imbécile ! Dernier virage, toujours en réduction ; l'assiette, crénom de Zeus ! Je suis sur l'axe, quaiement sur le plan, et voilà que je commence à pomper ... L'Ancien, sur Piper, à l'aéroclub, il disait « Moins tu touches, mieux ça marche ... » (il disait aussi « Y a pas de différence entre un Stampe et un Mystère IV », donc théoriquement, je devrais m'en sortir). On se calme, on respire, on lâche tout ; toujours du mal avec le trim mais ça s'arrange. Le Talking Altimeter (Jean-Yves) qui rappelle que la Terra Firma se rapproche ; hier, André m'a bien dit qu'il fallait faire **exactement** comme dans le bouquin : pseudo-arrondi, réduction **leeennte**... 3/4 de kiss, l'avion qui s'ébroue un peu, la tentation de passer les reverses, comme pour achever le boulot ; Jean-Yves qui arrête mon geste (bon sang, mais c'est bien sûr !), et nous voilà repartis pour 7 tours de plus.

TEMOIGNAGE

Rémi, Zoé, les mécanos, en bout de piste dans le Trafic de la Chambre de Commerce, nous drive vers le parking après le dernier atterro. Jubilation, y a pas d'autre mot, partagée avec tout le monde ; et pourtant, c'était un peu taillé à la hache ! Le lion n'a pas bouffé le dompteur, mais il a un sacré caractère.

17 tonnes de pétrole et on repart avec Daniel (Blay). La perturb arrive, on écourte la séance mais le contrat du premier jour est rempli.

Pour demain jeudi, les hommes-grenouilles nous donnent bon espoir. Faut pas laisser refroidir.

A plus tard.

.....
Salut les Amis, ça y est on est passé entre les gouttes ; le programme est bouclé, à l'arraché ! Contrôle samedi après-midi, 20 /25 nœuds, rafales à 30, pas dans l'axe, c'est plus drôle ...

L'euphorie du premier jour tombe un peu ; c'est pas le tout de boucler un circuit en 4 minutes 30, faudrait peaufiner. Toujours au-dessus du plan en finale, André qui s'impatiente un peu, mais on arrive à le poser sans le jeter par terre.

On a fait deux séances jeudi, en commençant par un peu de mania à 6000 pieds. « Heu, André, comment on fait pour monter là-haut ? Ben, on mettra les réchauffes au décollage pour vous montrer, et tu prends 20 degrés d'assiette tout de suite, sinon on a pas le temps de rentrer le train avant d'être à 270 nœuds ». Ah bon.

Sitôt dit, sitôt fait. Rotation. André : « Allez, allez, l'assiette ! Vario positif ! » (tu parles) « Train sur rentré ». Le nez haut tout de suite, l'aiguille du badin qui fait essuie-glace ; petite couche de strato-cu traversée, voilà le soleil ; 340 à la pendule, manettes toujours au taquet, faudrait penser à arrondir ... en palier 1 minute 23 secondes après la mise en poussée (je vous dis qu'on a des plaisirs simples) ; personne dans les bretelles, pas de sacoche au plafond. On vire, le nez sur la couche de strato-cu, 45 degrés d'inclinaison, 60 pourquoi pas, encouragé du geste par André ; sourire jusqu'aux oreilles (Tom Cruise, gares tes miches).



On arrête de jouer, et nous voilà repartis vers le terrain pour faire des gammes.

Vendredi, re les hallebardes, j'ai fait 29 minutes. André s'impatiente de plus en plus. On tire des plans sur la moquette ; les mécanos toujours prêts à faire ce qu'il faut, n'importe quand, pour nous arranger. Le soir, les Reully, Chateaufort, Mainetou-Salon aidant, on se console des déceptions de la journée. Faudrait que j'arrive à le trimer, sinon je vais rentrer avec un bras droit de bûcheron ...

Samedi matin, dernier tour de chauffe, les hommes-grenouilles ont tenu parole. Le chef est là, relax. « Bon les gars, voilà ce qu'on va faire ... ». Que du standard évidemment, pas de quoi se miner le bourrichon. Trois quarts d'heure plus tard chacun, l'affaire est entendue. On ne pavoise pas, mais il est raisonnablement satisfait ; André a le sourire. Rideau.

Valises et sacs en vrac dans la cabine ; Roissy sous la flotte, on quitte les mécanos, ces gens admirables, sans qui les avions n'existeraient pas.

On continue.

New York le
14 mars.

DC



**De g. à dr. : Jean-Jacques Lajarge, Jean-Yves Dronne,
Daniel Costes, Daniel Blay, André Verhulst**