



Quarante-cinq minutes de vol et les premières notions de pilotage.

Toute ma vie j'ai rêvé... non pas d'être une hôtesse de l'air mais de piloter un avion ! Direction l'aérodrome de Tous-sus-le-Noble pour une première leçon.

Dès l'entrée dans l'aéroclub Ipsa, le ton est donné. Car les Ipsa, ce sont les infirmières pilotes secouristes des deux guerres mondiales. De sacrés bouts de femme qu'on voit sur des photos noir et blanc accrochées au mur. Casque sur la tête, en combinaison blanche près de leur appareil, elles témoignent d'un bel esprit d'aventure. Pas question d'avoir peur. Il va falloir être à la hauteur.

Il est là. Il m'attend : un DR480 de chez Robin, 180 CV, quatre places, bleu comme le ciel. Tout de suite, je frime un peu pour me rassurer en déchiffrant, grâce à ma connaissance de l'alphabet radio international, l'immatriculation sur son fuselage : F-GDEB, Fox Golf Delta Echo Bravo, ou plutôt Echo Bravo dans le langage des pilotes. Mon instructeur, c'est Éric. Un sympathique moustachu, Ray-Ban Pilot (évidemment) vissées sur le nez. « On va vers Rambouillet, on monte pour éviter les turbulences. Au-dessus de Dampierre à 1.500 pieds, on ira survoler les étangs de Hollande. »

« Tire à fond le bazar »

Avant de s'installer à bord, il faut effectuer la visite prévol : retirer les protections au sol des capteurs d'altitude et de vitesse, inspecter l'état général : « C'est la responsabilité du pilote en cas de pépin qui est engagée, et accessoirement c'est nous qui sommes dedans, donc c'est une visite très importante », souligne Éric. Allez, on grimpe à bord en montant le long de l'aile. Je m'installe à la place gauche, celle du pilote, Éric à droite. On commence par noter l'heure sur l'horamètre. L'utilisation de l'avion est facturée à la minute près. 120 à 140 euros de l'heure selon sa puissance. Puis on fait la check-list : verrière verrouillée, horizon réglé, volets en état de marche... Reste plus qu'à appuyer sur un petit bouton à gauche du tableau de bord : l'hélice vrombit, l'avion est secoué de toute part, on ne s'entend plus. Vite, on met nos casques pour continuer de nous parler. La tour de contrôle donne la météo avec un débit ahurissant. Au micro, Éric demande l'autorisation de rouler sur le taxiway. « Echo Bravo ? Autorisation de rouler, décollage prévu en piste 25 gauche », annonce la tour. « Echo Bravo merci. On prend la 25 gauche et on vous rappelle au point d'arrêt », répond Éric.

On essaie les freins, une petite manette qui rappelle le levier de vitesse de la 2CV ! En les lâchant, l'avion se met à rouler, et se guide avec les pieds, le fameux palonnier. Il faut savoir jouer des pédales. « Tire à fond le bazar et tourne », me dit Éric. Le bazar ? Ah oui, le frein. Un dernier virage, on s'arrête avant de s'engager vers la piste d'envol. Dans l'attente de l'autorisation de décoller, c'est reparti pour une dernière check-list : indicateurs moteur ? Vérifiés. Commandes de vols ? Vérifiées. Volets en position décollage ? OK, on les sort à moitié. « Echo Bravo ? Vous êtes autorisés à décoller. » « Regarde la manche à air. Le vent est dans l'axe. C'est tout bon. T'es prête ? On y va ? Tu le tiens ? » demande

Éric. Bon ce n'est pas le moment de réfléchir et de se dégonfler. Allez ma p'tite dame, c'est parti. On met les gaz, l'avion roule de plus en plus vite. « À 110 km/h il est prêt à décoller, tu restes bien alignée au milieu de la piste. 80, 100, 110, vas-y tire sur le manche et regarde droit devant », lance Éric. Fantastique ! Le nez s'élève, on ne voit plus la terre, l'engin se cabre, nous sommes dans les airs. « Tu te fixes un point sur l'horizon pour le garder bien droit durant la montée, tu rentres les volets et tu montes jusqu'à 1.500 pieds. » J'ai la sensation d'être portée par les airs. Je n'ai aucun effort à fournir. Juste laisser l'avion voler à son rythme. On quitte la fréquence de l'aérodrome au château de Dampierre. C'est là que peut commencer véritablement le cours de pilotage. « Allez on monte à 2.000 pieds, pas plus haut car nous sommes proches de la zone d'Orly. Et tu vas aller te positionner au nord de Rambouillet. Cap au 290 et mets plus de puissance, monte à 2.500 tours », intime l'instructeur.

Aïe, une grosse secousse, une turbulence, un trou d'air. « Je fais quoi là ? » « Rien surtout, répond Éric. Tu le laisses tranquille. Il gère tout seul. Plus tu es dure aux commandes, plus il va rebondir comme une balle de ping-pong et c'est très inconfortable. Bien piloter, c'est être souple. Un avion ne se maltraite pas. » Cela parle à la cavalière que je suis. Autour de nous c'est très impressionnant. Magnifique même. La visibilité est excellente : on aperçoit la tour Eiffel et plus haut dans le ciel les grands oiseaux blancs qui viennent de décoller d'Orly. Là ce sont les étangs de Hollande. Au loin, le ciel est très sombre. Je crains l'averse. « Oui c'en est une. Mais comme on voit au travers ce ne sera pas très méchant », rassure Éric. Oui enfin... Ça bouge beaucoup.

Le coup de la panne

Première étape de l'apprentissage : la mania-bilité. Ça commence par un virage à droite en poussant le manche latéralement, puis à gauche, sans jamais perdre d'altitude. Une maîtrise qui s'apprend à différentes vitesses. Environ dix heures de vol pour l'avoir bien en mains. Là, Éric me fait gentiment le coup de la panne. Pas parce que je suis une fille. En phase de formation, c'est un classique ! Il réduit les gaz au maxi. « C'est souvent la peur la plus fréquente. Tu vois il ne se passe rien, l'avion garde quasiment sa vitesse et plane. Mais c'est toi qui vas le faire descendre. On se dit que nous allons atterrir sur le petit champ. » 1.500, 1.000... pieds. Le sol défile à toute vitesse, l'avion est sur sa lancée. À 500 pieds, je m'inquiète « euh on pourrait peut-être remettre les gaz là ? » La main pousse la manette des gaz et c'est reparti dans les airs. Nous avons anticipé dans la le-

çon. Les pannes, c'est la deuxième phase, celle de la sécurité. Ensuite, on apprend à gérer l'environnement (la radio notamment). Enfin en dernier, le « lâcher » où le jeune pilote est seul à bord et l'instructeur le guide depuis la tour de contrôle. Au fur et à mesure que tout se passe bien, le périmètre s'agrandit. Avec des navigations plus complexes à accomplir.

On survole le péage de Saint-Arnoult en Yvelines et remonte l'autoroute à 1.500 pieds. Cap au 030, qui va nous ramener sur Rambouillet. Et de nouveau la prise de contact avec la tour de Tous-sus en branchant le transpondeur. L'engin lui signale ainsi notre position sur le radar. Elle va gérer maintenant l'arrivée de l'avion en vue de la piste d'atterrissage. « Allez, on ralentit la vitesse et tu sors les volets. La piste est en vue. La tour nous a attribué la 25 gauche. En finale, tu sors le deuxième cran de volet ». 500, 200, 100 pieds, oups on tire un chouia le manche et le voilà posé, tout en douceur. La sensation de vitesse est extrême. Éric joue du palonnier, freine et tourne sec. Demi-tour, on rentre au parking.

Après quarante minutes de vol, on ouvre le capot. « C'est la clim », plaisante l'instructeur. Il fait tellement chaud sous la vitre. Au total pour être brevetée, il me faudra effectuer au moins 50 heures de vol et déboursier environ 6.000 euros. Sans compter un gros pavé théorique à intégrer. Dans dix-huit mois, j'aurais peut-être ma PPL, « pilot private license ». SOPHIE PETERS

DEVENIR PILOTE, C'EST PAS UNE IDÉE EN L'AIR !

Si l'aventure vous tente, du 11 au 24 mai, 600 aéroclubs de France et de Navarre vous donnent rendez-vous pour votre première leçon. Pendant ces journées et week-end découverte organisés par la Fédération française aéronautique, vous pourrez aussi visiter les avions dans les hangars, découvrir des as de la voltige ou seulement vous installer dans un cockpit pour faire comme si... A noter : le 17 mai, un coup de projecteur sur l'aviation au féminin. Et aussi une belle occasion de se renseigner sur les formations au métier de pilote de ligne. Sachez qu'une compagnie ne recrute pas en dessous de 5.000 heures de vol. Un privé qui vole déjà beaucoup effectue en moyenne 40 heures par an. Mais voler, c'est aussi le nouveau loisir des jeunes retraités. Une bonne occasion de mettre un rêve de jeunesse à exécution. Tout le programme sur www.enviedepiloter.fr Pour en savoir plus : www.ff-aero.fr

Supplément au numéro 4181

LOISIRS

Piloter ce n'est pas une idée en l'air PAGE 8

F-GDEB

LATRIBUNE.fr

LA TRIBUNE DU WEEK-END

Jeudi 30 avril 2009

