Le Lâcher sur L'Outback

Soumis par Administrator
08-04-2007
Dernière mise à jour : 04-08-2008

VOL N° 44

Suivi des vols : Vol N° 44 sur AIRBORNE Outback

CONDITION DE VOL : très peu de vent PISTE : 07 Avion

N° Date Instructeur Temps Temps Cumulé0044 08/04/2007Lâcher371842

LE LÂCHER SUR L'OUTBACK

(Le 08 avril 2007 d'après-midi)

Le moment le plus attendu d'une formation est celui du lâcher, le jour où votre instructeur juge que vous êtes apte à partir tout seul faire des tours de piste. De plus lorsque cet évènement doit se dérouler sur votre propre machine le plaisir et l'émotion ressentie sont beaucoup plus importants.

Une fois le cours 43 achevé Alain s'est entretenu avec Serge au sujet de mon lâcher, Les deux ont un avis favorable et me propose si je désire l'effectuer ce soir. Banco ! Avec un petit pincement car je réalise que je serai tout seul là-haut pour effectuer ce que nous faisons en cours.

Serge me prépare mon attestation de vol seul à bord et il me fait signer ma fiche de fin de formation qui certifie que d'une part je reconnais avoir suivi une formation de pilote pendulaire et que d'autre part je suis d'accord pour effectuer le lâcher.

Une fois ces tâches administratives accomplies, direction le pendulaire pour mettre un peu d'essence. Comme je vais être tout seul, mieux vaut avoir un réservoir plein pour prendre un peu plus de poids.

Nous attendons que le vent faiblisse un peu et les autres pilotes du club décident de rester un peu plus longtemps chez VELIPLANE pour assister à mon lâcher. Je peux ainsi me changer les idées et ne pas trop appréhender ce premier vol en solo. Geneviève de son côté s'organise et prépare tout le matériel photo.

Serge en profite pour me donner les derniers conseils et comme Alain, il insiste bien sur le taux de montée du décollage. Il sera nettement plus important que celui que j'ai l'habitude d'avoir avec un instructeur à bord.

Le moment est venu, je dois songer à ma pré vol et à effectuer ce lâcher. Je prépare le pendulaire, je l'éloigne du hangar pour ne pas gêner lors de la mise en route et je m'installe sans précipitation.

Cette fois-ci je suis seul à bord, il faut se rapeler de tout

Une fois installé, je suis déjà dans mon premier vol. Drôle de sensation, cocktail de volonté de le faire, d'appréhension et de plaisir de savoir que je vais l'effectuer. J'enchaîne naturellement les actions à entreprendre comme je l'aurai fait avec mes instructeurs. Je crois même pouvoir dire que l'on fait encore plus attention lorsque l'on est tout seul.

Personne derrière, moteur et je m'écarte un peu plus pour la sécurité

La mise en route du moteur ne pose aucun problème, l'Outback aussi veut le faire ce lâcher. Il veut me montrer son fameux potentiel de montée ! Je repense aux conseils d'Alain et de Serge à ce sujet. Avant les pleins gaz j'y penserai pour ne pas me faire surprendre.

Quand faut y aller, faut y aller. Après l'Atis je passe sur la fréquence de la tour

Après avoir pris connaissance de l'ATIS, je m'annonce à la tour en précisant au passage qu'il s'agit d'un pendulaire pour un lâcher et je continue la phraséologie adéquate. C'est parti. La tour m'autorise à me diriger vers la piste 07 en faisant attention à un pendulaire et un Cessna qui remonte la piste 16 droite dans ma direction.

Le moment le plus fort ; lorsqu'on décide d'y aller

En arrière plan Lionel, un pilote 3 axes ravi de me voir partir sur ma machine. Un lâcher c'est toujours un évènement dans un club. De mon coté, j'étais trop occupé à la vérification de mon instrumentation avant de faire mes premiers tours de roue.

C'est parti pour mon premier vol sur mon Outback

A ce moment là, je suis vraiment dans le vol ; attentif au moindre bruit et aux alentours, je m'éloigne du hangar pour remonter la piste 36 gauche en direction de la piste 07 droite. Comme je vais devoir laisser le passage à deux autres aéronefs, j'en profite pour ralentir et laisser Geneviève faire des photos.

Petit regard à gauche pour la photo en attendant le passage d'un Cessna

Aujourd'hui la météo est au rendez-vous c'est-à-dire du soleil et presque plus de vent. Les conditions idéales pour un lâcher. Je regarde la manche à air et je m'aperçois que le vent a nettement faibli. Les conditions que j'affectionne particulièrement : soleil et calme plat pour atterrir dans du beurre. Si cela se passe bien j'ai déjà en tête d'effectuer plusieurs tours de piste.

Suprême et délicieux mélange entre la satisfaction et la petite crainte de l'inconnu

Il est temps de me mettre sur la gauche pour leur laisser le passage et j'en profite par la même occasion pour penser à la check liste de départ que j'aurai à effectuer au point d'arrêt. L'ensemble des conseils de chaque instructeur me revient à l'esprit comme s'ils étaient avec moi.

Au même titre que le premier saut en parachute, la première chute libre, la première compétition à plusieurs, le premier décollage en 3 trois axes ou en paramoteur, la première fois où vous êtes seul pour effectuer cette étape importante de votre formation vous ressentez monter ce petit taux d'adrénaline impossible à oublier. En ce qui me concerne, je suis toujours anxieux, cela est certainement dû à la volonté de ne pas faire d'erreur, le lâcher est réellement un passage, une étape à passer qui procure cette joie indescriptible. Une fois que vous savez que votre instructeur vous juge apte à le faire, le désir d'y aller s'intensifie mais attention vous prenez aussi conscience que vous serez seul là-haut et là, il faut gérer entre le désir de concrétiser votre formation et l'angoisse provoquée par l'inconnu.

J'attends tranquillement le passage du Cessna qui était annoncé à la radio

Cette petite attente aura permis au moteur d'avoir la bonne température, petit salut aux passagers du Cessna et direction mon point d'arrêt. Personne dans le ciel et personne au point d'arrêt. Il faut en profiter. J'effectue ma check liste deux fois plutôt qu'une et je n'oublie rien. Je confirme à la tour que je suis prêt et elle m'autorise à m'aligner et à décoller. Je positionne le pendulaire sur la piste et cela fait drôle de se trouver sur la piste, prêt à partir tout seul. Le moment tant attendu est arrivé. Il est temps de mettre plein gaz et de voir ce fameux taux de montée dont je dois tant me méfier. Je pousse mon trapèze et j'écrase mon pied droit sur la pédale des gaz, c'est parti. Le pendulaire prend de la vitesse et ne tarde pas à quitter le sol.

Plein gaz ! mais il monte cet Outback, je vais sur la lune à ce rythme

Hooooooo! ... même prévenu cela décoiffe, malgré le maintien du trapèze l'Outback veut se mettre en orbite avec un cap sur la lune ! Ce n'est pas un pendulaire, c'est une navette spatiale. Tête d'autruche ! Il faut que je te maîtrise dès aujourd'hui toi ! Je continue de monter en faisant attention à mon cap. Petit coup d'œil sur mes deux GT et rien à signaler, la température est bonne. Allô CAP CANAVERAL? Maintenant je larguerais bien les rétros fusées de

l'Outback !!!!!!! Je gère les gaz pour contrôler cette assiette et je comprends à ce moment tout le travail de gestion des gaz que Serge m'a fait faire. J'effectue le premier virage sans surprise et j'arrive à mon altitude de circuit. Bientôt le second virage et il faudra penser à la radio en vent arrière pour demander un toucher sur la piste 07. Comme je suis tout seul dans le circuit, la tour m'autorise à atterrir sur la 07 gauche N° 1 sans me demander de rappeler en final. OK. Je collationne et je donne mon indicatif à la fin de mon message. Cela me convient, je vais pouvoir me concentrer sur mon approche. Je me rappelle les conseils d'Alain; " vérifie toujours quand tu arrives en base s'il n'y a pas d'autres appareils dans les parages. " Vérification effectuée je prépare mon dernier virage et je me retrouve face à la piste. Tout seul à bord, l'Outback ne veut pas aller voir ce qui se passe au sol. Curieusement, j'ai trouvé l'atterrissage plus facile à gérer tout seul qu'avec un passager. J'arrondis et je laisse le pendulaire se rapprocher du sol. Les roues touchent le sol. J'ai atterri et je remets les gaz pour un second tour de manège.

Un taux de montée de folie quand on est seul à bord, IMPRESSIONNANT !

Sur la série de rotations faites, un seul atterrissage aura été un peu long. Au fur et à mesure que j'enchaînais les rotations, la gestion des gaz au décollage s'affinait. Il suffit de le savoir à l'avance et après cela se gère parfaitement. Un autre pendulaire est entré dans le circuit pour le même exercice que moi, parfait cela va m'obliger à faire attention à suivre ses échanges avec la tour et à surveiller sa position. Difficile de rentrer tout de suite. A chaque passage je me disais : allez, un autre tour ! L'autre pendulaire demande un complet. Je vais me retrouver tout seul, je ne sais pas combien de rotations j'ai effectuées. Je suis parti avec 44 litres dans mon réservoir ; de ce fait je savais que je pouvais travailler. Lorsque la tour m'a demandé si je désirais continuer l'exercice, je lui ai confirmé que cette fois-ci ce serait non pas un toucher mais un complet. Il faut savoir s'arrêter aussi. Une fois atterri, j'ai dégagé rapidement la piste et j'ai confirmé que la piste était dégagée. Exercice effectué ! La tour me confirma que je pouvais quitter la fréquence au hangar.

Après une belle série de rotations, il a fallu penser à revenir

Exercice effectué ! Moi qui ne pensais pas au lâcher pour aujourd'hui, il aura été fait. En comparaison avec celui que j'avais effectué 8 ans auparavant en Cessna, je crois pouvoir dire que la formation ULM m'a paru plus complète. J'étais moins impressionné que mon premier lâcher en 3 axes même si l'émotion est vraiment présente dans les étapes suivantes:
- au démarrage du moteur,
- à la prise de contact avec la tour et les premiers tours de roue,
- à la fin de la " check list " au point d'arrêt avant de confirmer à la tour que vous êtes prêt,
- et au positionné sur la piste juste avant de prendre la décision de mettre les gaz.

Après une fois lancé, vous avez trop de choses à penser et à contrôler, tout s'enchaîne naturellement, L'atterrissage quant à lui vous prend toute votre attention, de ce fait pas de place pour une quelconque appréhension. La nervosité se manifeste avant de partir mais heureusement pas en l'air.

Sur le " taxy way " en direction du hangar VELIPLANE

En route vers le hangar, je vois que les photographes du club sont déjà en position pour mitrailler le retour de l'Outback. Le bonheur total, j'ai volé tout seul sur ce 4x4 des airs ! Je ne suis pas prêt d'oublier ce 8 avril 2007.

Plaisir indescriptible, il faut le vivre

Arrivé devant le hangar, je coupe les circuits devant un petit groupe ravi de me voir satisfait de mon premier vol en solo. Je ne saurai dire qui était le plus heureux à ce moment là ! Réellement un lâcher reste un moment important pour tout le monde. Les pilotes des 3 axes étaient même restés pour partager cet évènement.

Remerciements à mon instructeur Serge BOUCHET et une pensée pour les trois autres instructeurs: Thierry, Cédric et Alain

J'ai remercié tout de suite Serge qui m'a fait découvrir cet ULM lors d'un vol d'initiation. Il m'a non seulement encouragé à passer mon brevet pour réaliser mon projet mais a su trouver la machine qui répondrait au mieux à mes attentes.

Quand je pense au premier vol d'initiation où je m'étais demandé : est-ce bien raisonnable de se lancer dans cette aventure? Ce premier vol m'avait vraiment impressionné, n'ayons pas peur des mots, j'avais eu peur malgré un vol très calme et sans turbulence.

Le souhait de voler en pendulaire était là, bien ancré dans mon esprit et depuis plusieurs mois mais ce rêve n'était-il pas au dessus de mes capacités? Tel était mon état d'esprit avant de m'engager. Aujourd'hui je ne regrette pas d'avoir suivi cette formation, petit à petit tout s'est mis en place pour remplacer la peur par le plaisir de voler et aujourd'hui plaisir suprême : le premier vol en solo.

A présent place au Champagne, Geneviève ouvre une bouteille pour célébrer le lâcher sur l'Outback. La semaine prochaine je rapporte mes bouteilles, je sais que certains instructeurs ne se contenteront pas d'une seule bouteille pour passer la soirée. N'est-ce pas A..... ! il se reconnaîtra.

Champagne ce soir et demain aussi

Merci Geneviève pour les photos