

## Le courrier des lecteurs

Suite à l'appel lancé à l'occasion du numéro 800 du mois dernier, nous publions...

# vos premières fois



## 1<sup>ER</sup> LÂCHER SOLO : QUELLE AVENTURE !

Tous les pilotes gardent un souvenir particulier de leur premier solo. Ce premier vol seul dans les airs, moment unique et hors du temps où l'on se retrouve (enfin) seul maître à bord ! Mais vous souvenez-vous de l'instructeur qui a signé cette autorisation et de l'émotion qu'il a partagée avec vous ?

Comme instructeur, autoriser un pilote à partir seul pour la première fois est toujours un moment très fort et très symbolique. Tout d'abord, il faut mesurer l'investissement qui a été nécessaire pour franchir cette première étape du parcours de la formation pratique. Le pilote a dû faire preuve de persévérance face aux aléas météo, de régularité dans la programmation de ses vols, d'attention durant les débriefings, de remise en cause devant les difficultés, etc. En autorisant ce premier vol solo, nous reconnaissons cet investissement et validons l'aptitude du pilote à faire face, seul, à l'imprévu. Et cette décision n'est pas facile ! Même si nous sommes présents au sol et attentifs en fréquence avec l'aide d'une radio portable, nous ne sommes plus ni aux commandes ni à ses côtés. Un jour, un ancien instructeur m'a dit : « Un pilote est toujours un meilleur pilote lorsqu'il est seul à bord plutôt qu'avec toi dans l'avion ! » Je n'ai jamais pu vérifier cette affirmation mais elle a souvent résonné en moi au moment de signer une autorisation de vol solo.

Personnellement, j'ai eu la chance d'accompagner plusieurs pilotes de leur 1<sup>er</sup> vol en doubles-commandes jusqu'à leur 1<sup>er</sup> vol seul à bord. Une relation particulière se met alors en place à travers la transmission pédagogique d'une passion partagée. Chaque parcours d'enseignement est unique et s'accompagne de surprises ainsi que de nouvelles expériences enrichissantes. J'ai souvent appris d'une difficulté qu'un pilote a pu rencontrer et que nous avons dû surmonter ensemble. Puis, un jour, nous arrivons finalement à ce moment tant attendu où la météo, les conditions physiques du pilote et la disponibilité de l'avion nous permettent d'envisager le lâcher. Après un briefing ciblé, nous montons ensemble dans l'avion pour réaliser un court et dernier vol de « validation » où j'interviens peu. Après l'atterrissage, une fois revenu au parking (ou parfois simplement arrêté au point d'attente), je quitte, comme prévu, le siège à droite du poste de pilotage. Le pilote est alors seul à bord. Je deviens un simple spectateur, observant avec bienveillance sa mise en route et son décollage avant de le laisser disparaître dans le tour de piste. Durant le vol, souvent limité à un circuit d'aérodrome, je veille toujours via la fréquence radio, mais j'interviens très rarement par respect pour cette confiance que je viens d'accorder.

Puis, rapidement, l'avion réapparaît en finale, touche le sol de la piste et roule vers le parking pour s'immobiliser en face des spectateurs présents. Une fois le moteur arrêté, le pilote encore assis dans le cockpit m'offre un sourire unique, complice et si précieux. Je peux vous affirmer que ce cadeau est la plus belle récompense que nous, instructeurs, recevons des pilotes que nous accompagnons.

Le saviez-vous ? Lors de ses débuts, un instructeur possède une licence restreinte et ne peut pas autoriser le 1<sup>er</sup> lâcher solo en tour de piste ou en navigation. La restriction est levée après avoir totalisé 100 h d'instruction et 25 solos supervisés (hors 1<sup>er</sup> solos).

## MON LÂCHER CAP 10

Le moniteur vient de descendre de l'avion. Pour la première fois, je suis seul dans « mon » Cap 10. Je m'aligne sur cette petite piste en herbe d'un aéroclub près de Cognac. Je vérifie tout. Au moins deux fois. D'abord, parce que plus personne n'est là pour me corriger. Ensuite, parce que, dehors, « on » me surveille. Le moteur tourne à fond. J'appréhende ce moment. Je lâche les freins, c'est parti. L'avion vibre, se dandine, trépigne et... se soulève. Ça monte dans le vrombissement du moteur. Je rentre les volets, je vérifie quelques petits cadrans. Le moteur ronronne, je me calme, ça vole. Je vole ! Seul ! Je regarde à droite : personne. Le siège est vide. Vide ! Les ailes m'apparaissent plus blanches que jamais. Le champ de vision est plus grand. Je vire, je manœuvre seul, enfin ! L'Armée de l'air me confie un avion pour moi, pour moi seul. Je suis fier de ce moment. Depuis, j'ai effectué environ 3 800 heures de vol en vingt-cinq ans d'Armée de l'air sur M3E, MF1c, M2000N, Jaguar, Alpha Jet, etc. « Mais ça, c'était avant... »

Michel Gay

Thibault Palfroy  
Instructeur/examineur - Créateur de [goodpilot.fr](http://goodpilot.fr)

© Shutterstock.

# info-pilote

www.info-pilote.fr



## Saga française

### Turbotech

Une turbine pour l'aviation légère

### Aéroméd

Mal de tête en l'air

### Météo

Changement climatique et VFR

### Voyage

Sortie aéroclub en Adriatique et mer Egée

### Shopping

La "hotte-list" du Père Noël

### Sécurité

Attention aux ruptures du train

### Meeting

# Alternative Duo

3 litres, 12 minutes, 39 chevaux

La voltige « classe » éco en RF-4

### Rétro 2022

Le bilan de l'année aéro