MON PREMIER LACHE

- " C'est bon - allez-y " me crie le moniteur.

J'appuie doucement sur la manette des gaz. Pas trop de moteur. Un coup d'œil au tachymètre : 900 t/min. - bon - Je roule doucement sur l'herbe du terrain de Villacoublay. Il est cinq heures de l'après-midi et nous sommes aujourd'hui le 23 avril 1954. Le soleil est encore un peu haut sur l'horizon, mais les petits cumulus commencent à se teinter de rosé. Coup d'œil à droite - Feu vert du starter - Je pénètre sur la bande. Doucement - Pas de coups de pied brusques - Les freins sont secs, gare au cheval de bois - Manche à gauche, pied à droite. Lie .voici dans l'axe de la piste. Encore un coup d'œil au starter - tout va bien -Une inspiration profonde et une demi-seconde d'hésitation - Ça y est la manette des gaz est à fond. L'aiguille du tachymètre se, stabilise à 2100 tours. Légère pression sur le manche vers l'avant ; me voici en ligne de vol. Attention ! bien tenir l'axe de la piste - Une légère pression à gauche pour compenser le couple de renversement.

L'herbe défile de plus en plus vite sous les plans - Badin : 80 ... 90 ... 10û.« Je sollicite l'avion en tirant un peu sur le manche - J'y suis, les roues ont décolla .... Et si la " carafe " arrivait II Dans ce cas je me poserai droit devant .... Mais heureusement ... rien - Un léger palier au ras du sol pour prendre de la vitesse ; puis me voilà en montée : 110 au badin, + 4 au vario. (il est faux II) 2050 tours au moteur. L'aiguille de l'altimètre commence sa ronde ... 50 ... 100 ... 150. Stop, ne pas dépasser 150 mètres. Surtout bien tenir l'altitude. Premier virage à gauche. Bon. Devant moi, à droite, Paris avec son manteau de brouillard et fumées, au-dessous, le bois de Meudon. Tiens voici 1' étang octogonal de Chalais. Amorçons le second virage. Voilà, je suis parallèle à la bande mais en vent arrière. Et là, seulement je réalise : en jetant un coup d'oeil dans le rétroviseur, je vois le siège avant . . . VIDE - Les sangles sont attachées ensemble mais elles ne retiennent personne. ;"Je suis seul à bord. Jusqu'à ce moment, trop occupé par les différentes manœuvres, je ne m'étais aperçu de rien. Il me semblait entendre les conseils du moniteur. Il nous les a telle­ment répétées que ces paroles se sont gravées dans nos oreilles, comme une chanson sur de la cire vierge.

Me voilà donc " lâché ". Je remue le manche et le palonnier dans tous les sens pour bien me persuader que c'est moi, moi seul, qui suis maître à bord. Je regarde à gauche, à droite. J'ai envie de crier, de chanter ... D'ailleurs, il me semble bien que je parle mais je ne m'entends pas. Je parle à l’avion comme le dompteur parle à la bête, sans une parole ..... Et si la " panne " arrivait !'!! Un léger frisson. Au-dessous de moi, la forêt, il faudrait coûte que coûte rejoindre le terrain. Un coup d'œil à la pression d'huile, au mano d'essence, bon -Tout va bien. Troisième virage au-dessus du petit cimetière de Vélizy. Un coup d'œil à gauche pour voir la piste. Elle est libre - Pas d'avion en finale. Dernier virage - Attention - Pas trop serré, il faut retomber dans l'axe de la bande - Au-dessous de moi, la mairie de Vélizy. C'est notre repère pour réduire (mais il ne faut pas le répéter). Je tire doucement sur la manette des gaz et je pousse sur le manche pour garder 100 - 110 au badin. L'aiguille de l'altimètre m'indique ... 130 ... 100 80 ... 50. Il ne faut plus la regarder. Je crois que j'arriverai juste

••\*/••