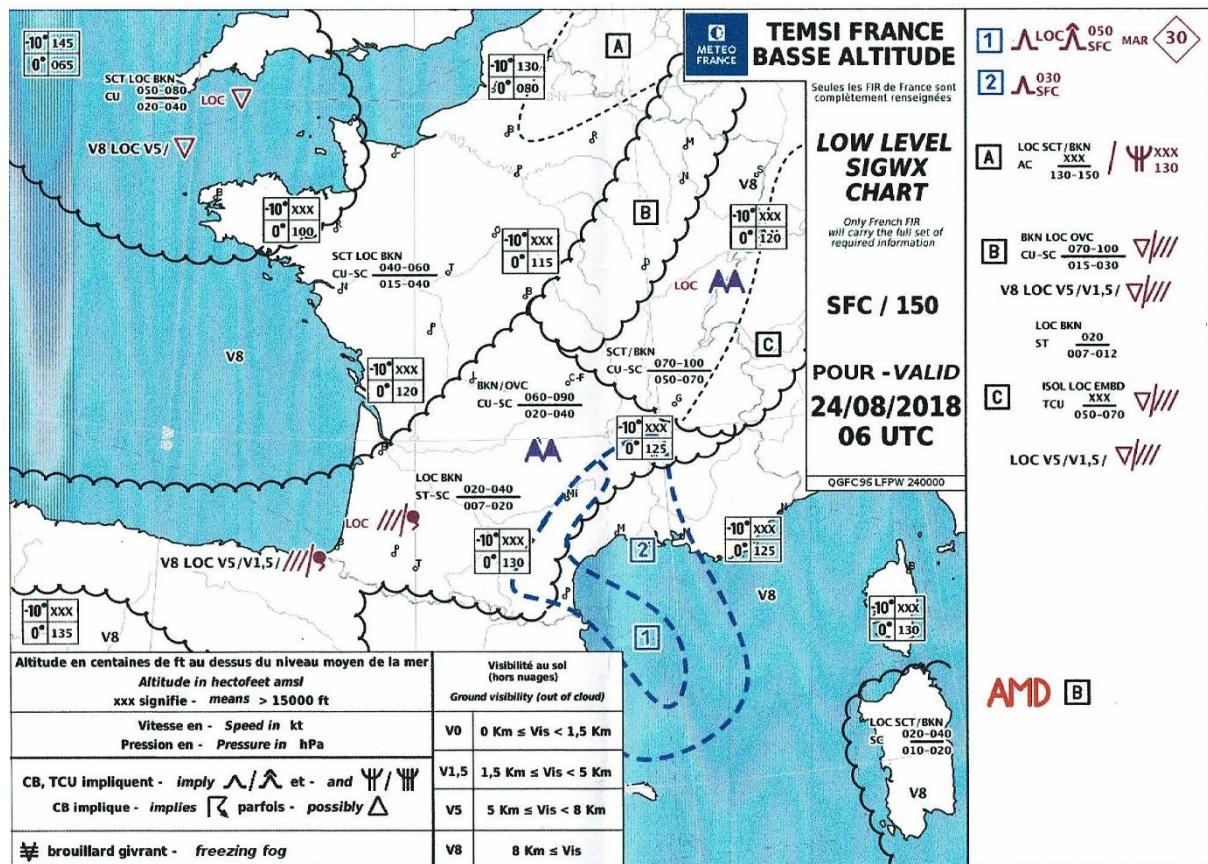


# CASSOULET AIRPORT 2018, L'OCCASION D'UNE BELLE NAVIGATION ET D'UNE ISSUE INATTENDUE

*Selon une tradition bien établie, le dernier Week end d'août est dédié à notre participation à Cassoulet Airport à Castelnaudary. En 2016, nous avons posé un lapin car, au moment où le repas festif battait son plein, nous étions au-dessus de la dune du Pyla en train de tester BUUH, notre nouvelle machine. Comme il est toujours un peu hasardeux de quitter Habsheim le matin même pour la « célébration de midi », nous avons pris l'habitude de décoller la veille avec un posé intermédiaire variable pour y passer la nuit. Cette année, l'étape retenue – que nous connaissons mal – sera Perpignan.*



Lever des roues vers 9 h 30 avec un cap sur la Trouée de Belfort. Une fois n'est pas coutume, sans être super, le temps est correct en plaine tout en restant couvert avec des nuages bas sur le Jura. Le TAFL de Bâle indique un vent d'ouest de 12 Kts forçant dans la matinée jusqu'à 25, quelques cumulus à 3 000 pieds et la possibilité de pluies mais la visibilité horizontale est parfaite. John qui relève d'une intervention sur son épaule joue le rôle de navigateur et Bâle Info nous autorise, dès le premier contact à gagner 3000 pieds. Il ne tarde pas à nous rappeler pour nous signaler que les R 171 et 45 D sont actives. Nous prenons le parti de transiter sur un cap Dôle en gardant l'autoroute au sud de notre axe de vol. Impossibilité de monter du fait d'un plafond soudé alors, on suit le cours de l'Ognon cap sur Dôle Tavaux. En approche de notre point tournant, on remarque qu'un méchant grain s'attaque à notre cible alors on change de but en choisissant Lons le Saulnier.

Petit à petit, la météo s'améliore et, bien que fort gazeuse, on récupère un champ de vision qui nous permet d'embrasser la côte du Jura et celle du Maconnais. Après Bourg en Bresse, les conditions sont CAVOK ; Lyon Info nous fait transiter par les nouveaux points de trafic VFR Est qu'il importe maintenant de bien visualiser car autrefois c'était plus simple en se dirigeant d'Ambérieux sur le VOR de la Tour du Pin.





En approche de la CTR de Grenoble Saint Geoirs, on demande – avec succès – un transit direct vers



Romans pour éviter le contournement plus complexe et plus long par l'est et le sud. Bien vite on se sent déjà dans le midi : l'air devient chaud et sec et les tuiles romaines font leur apparition. Le vent tourne et ce début de mistral nous permet une composante de vent arrière qui augmente bien notre vitesse sol.

#### **LFLS GRENOBLE ISERE**

**METAR :**

METAR LFLS 240600Z AUTO 26004KT 230V340 9999 SCT034 BKN052 BKN066 19/15 Q1017 TEMPO SHRA SCT030TCU BKN040=

**TAFL :**

TAF LFLS 240200Z 2403/2503 34006KT 9999 BKN040 PROB40 TEMPO 2403/2409 SHRA SCT030TCU BKN040 BECMG 2413/2415 CAVOK=

---

#### **LFLY LYON BRON**

**METAR :**

METAR LFLY 240600Z AUTO 36005KT 330V030 CAVOK 21/14 Q1017 TEMPO SHRA SCT045TCU BKN050=

**TAFL :**

TAF LFLY 240500Z 2406/2506 30006KT CAVOK PROB30 TEMPO 2406/2410 SHRA SCT045TCU BKN050=

---

#### **LFLU VALENCE CHABEUIL**

**METAR :**

METAR LFLU 240600Z AUTO 02011KT 9999 SCT052 SCT062 22/16 Q1015=

---

#### **LFTW NIMES GARONS**

**METAR :**

METAR LFTW 240600Z AUTO 30008KT 270V340 CAVOK 23/15 Q1014 NOSIG=

**TAFL :**

TAF LFTW 240200Z 2403/2503 32010KT CAVOK TEMPO 2413/2421 32015G25KT=

---

Après avoir tangenté par l'est la CTR de Valence, cet étrange terrain aux équipements superbes où, pour la troisième fois en semaine et à heure ouvrable, personne ne répond à la tour, on contacte Marseille Info. Ils nous confient un code transpondeur sur lequel on va veiller jalousement. Dans la vallée du Rhône, pas question de suivre le cours du fleuve car les centrales nucléaires et leurs zones prohibées sont nombreuses. Alors, on se calque sur le piedmont des Préalpes. C'est plus prudent. Après Valréas, on entre dans une partie de vol sensible. Pour gagner Avignon, où nous ne nous sommes jamais posés, on pénètre dans un imbroglio de territoires contrôlés. Il est 12 h 30 et tout paraît calme... On passe travers Orange Caritat lorsque l'Info nous annonce que la zone d'Orange vient de s'activer. On les contacte puis on appelle Provence Info pour annoncer notre prochaine pénétration de la CTR d'Avignon puis on bascule sur Avignon Tour.

Il y a du trafic et le contrôleur nous dirige vers Echo puis Sierra Echo, ensemble industriel au nord de la Durance. Le terrain est à 124 pieds d'altitude et on conserve 1 500 pendant les manœuvres. Visuel des installations et préparation machine pour un posé en 35 face au mistral qui s'est renforcé à une vingtaine de nœuds. Il ne reste plus qu'à espérer que les rafales soient rares ! En dessous de notre courte finale, des vignes basses, des vergers protégés par de hautes haies de canisses qui ondulent. On n'est plus chez nous... La piste est longue et, comme nous avons fait part au contrôle de notre souhait de refueler, il nous envoie au parking Fox où le camion doit nous retrouver. L'air est chaud et embaume la garrigue, les essences de pin et la sécheresse d'une année étonnante.



Le chien est tout heureux de retrouver la terre ferme et d'explorer les pelouses voisines. Il n'a pas franchement apprécié le vol et Michelle nous raconte qu'il était, pour le moins, crispé...

A resto, nous retrouvons des amis de John pour un moment de plaisir culinaire partagé. Bien que la salle soit vide, le chef se met à ses fourneaux et nous régale. Bonne adresse à diffuser car les belles tables sympatiques et goûteuses sont rares sur nos aérodromes hexagonaux. Après le repas, on paresse un peu car nos deux couples d'amis ont beaucoup de choses à se raconter et que, pour moi, il fait si bon déguster une pipe de caporal export au bon soleil chaud du midi, malgré le mistral. C'est curieux de constater que le ressenti de chaleur paraît souvent plus élevé lorsqu'on est dans le midi alors que nous avons, chez nous, souvent les mêmes températures...





### **LFMT MONTPELLIER MEDITERRANEE**

**METAR :**

METAR LFMT 240600Z AUTO 28013KT CAVOK 23/14 Q1014 NOSIG=

**TAFL :**

TAF LFMT 240200Z 2403/2503 31010KT CAVOK TEMPO 2412/2420 32015G25KT=

---

### **LFMU BEZIERS VIAS**

**METAR :**

METAR LFMU 240600Z AUTO 33010KT CAVOK 21/14 Q1016 NOSIG=

**TAFL :**

TAF LFMU 240200Z 2403/2503 28010KT 9999 FEW040 TEMPO 2409/2420 29015G25KT=

---

### **LFMP PERPIGNAN RIVESALTES**

**METAR :**

METAR LFMP 240600Z AUTO 32012KT CAVOK 22/15 Q1016 BECMG 32015G25KT=

**TAFL :**

TAF LFMP 240200Z 2403/2503 32015G25KT 9999 FEW035=

Pour la suite de l'aventure, je propose de « piquer » vers les Saintes Marie de la Mer avant de nous offrir un survol maritime jusqu'à Perpignan. A partir des Saintes Marie, c'est un trajet que nous connaissons bien et qui ravit tout l'équipage. Avant, on ne l'a jamais réalisé et ce sera donc une première. On quitte nos amis. On remplit les formalités d'usage et paie les taxes. On regagne notre brave BUUH et notre coquin petit fauve se fait un peu tirer les oreilles pour regagner les fauteuils arrière...



On sort en WA et, alors que j'attendais d'après les cartes VAC à devoir faire un crochet par SW avant de quitter la zone, nous sommes autorisés pour une directe vers les Saintes Marie de la mer. D'abord de grandes étendues plates vouées aux travaux des champs et sans le moindre relief si ce n'est celui des Alpilles à l'est. On y distingue bien les balafres des carrières qui ont permis la construction des arènes d'Arles ou de la maison carrée de Nîmes. Et puis, devant nous, le grand Etang du Vaccarès qu'il nous faut éviter car c'est une réserve naturelle. Alors on en longe le flanc occidental : roseaux aux lents mouvements ondulent et envoutant qui hypnotisent le regard, flamands roses labourant les fonds vaseux de leurs becs à la recherche de mollusques naïfs et inconscients, troupeaux de taureaux couleur d'enfer mais faisant la sieste à l'ombre chiche d'arbustes malingres mais aucune trace de Crin Blanc. Au-delà d'une succession de langues dunaires puis du cordon littoral s'étend la grande bleue !



Passage à 1 000 pieds verticale de la plage des Saintes Marie de la Mer et l'on retrouve la superbe église fortifiée et les arènes. Puis 10 minutes au-dessus d'une nature vierge et totalement inhabitée de lagunes et de bras d'eau borgnes. Au loin, la Grande Motte et ses pyramides des pharaons modernes et le Grau du Roi assoupi qui attend ses prochaines joutes navales sur son beau canal. Il est temps de contacter Montpellier pour le transit.



- Montpellier Tour, F BUUH, PA 28 et 4 POB, en provenance d'Avignon et destination Perpignan, ES pour SW.
- UH, pas de trafic connu, rappelez SW.





Ça fait du bien à entendre. Hormis lors de notre dernier passage ici, très matinal en juin lors de notre tentative de relier les 4 mers en un jour, il nous a toujours fallu tourner au-dessus des marais salants avant d'obtenir une autorisation de transiter. SW, c'est l'ancienne cathédrale de Maguelone qui nous avait, par le passé, donné tant de soucis pour la repérer visuellement car, du ciel et en vrai vol VFR sans GPS, elle ressemble tant à un de ces grands hangars si communs ici. Ensuite, Sète et son port, l'Etang de Thau et ses huîtres qu'on a un peu de mal à distinguer, le Cap d'Agde et son parc d'attraction puis le sud de Béziers. D'habitude, à cet endroit, on quitte le survol maritime pour se diriger vers Carcassonne, Toulouse ou les autres villes aquitaines. Aujourd'hui, on poursuit notre flânerie aérienne sur le trait de côte vers Narbonne par la zone lagunaire des Etangs de Sigean et de l'Ayrolle, extraordinaire zone marécageuse et lunaire qu'on ne connaissait pas. Après Port la Nouvelle et Port Leucate un nouvel étang que les anciens appelaient Etang de la Salanque. C'est ici que Saint Exupéry, en période de pause après ses missions avec l'Aéropostale en Amérique du Sud, passa quelques mois à tester les nouveaux hydravions Latécoère.

*. Il débarque à Saint Laurent de la Salanque en avril 1933 dans un endroit choisi par l'usine Latécoère pour les premiers essais en milieu aquatique de leur nouvelle production d'hydravions. Biscarrosse ne sera choisie que bien ultérieurement car il faudra plus de place pour de plus grosses machines. Mais, si sur cet*

*étang au nord de Perpignan, les conditions d'ensoleillement sont excellentes, celles concernant le vent se révèlent handicapantes avec une tramontane rendue tumultueuse par son passage sur les Corbières.*

*Victime d'un « effet miroir » dû aux reflets du soleil sur une eau particulièrement calme, un bimoteur Laté 38 s'était sévèrement abîmé le mois précédent en réalisant des essais à grande vitesse et basse altitude comme prévu dans le programme. Il y teste d'abord un gros hydravion bimoteur à coque, le Latécoère 381, juste sorti d'usine avant de le livrer aux marins de la base de Saint Raphaël. Puis le reste de l'année se passe à réceptionner des Laté 290 et Laté 293 torpilleurs, hydravions monomoteurs à flotteurs destinés également aux marins de Saint Raphaël ce qui lui procure l'occasion de rendre visite à sa famille à Agay. Les machines arrivent à la Salanque sous forme d'avions terrestres et sont ensuite équipées de flotteurs sur place. Il semble que Saint Exupéry, dans son rôle de pilote de réception testa une vingtaine de ces machines avant de les convoier. Elles constituèrent l'escadrille 4T-1 basée sur l'Etang de Berre et opérationnelle en 1934. Il quitte la Salanque et son poste de pilote d'essai fin janvier 1934*

On quitte le SIV de Montpellier en arrivant à Port Leucate pour contacter Perpignan sur 116,25.

- UH, rappelez E.
- UH, rappelez EA.

Devant nous, le terrain avec ses deux pistes presque parallèles : la 13/31 et la 15/33. J'informe la tour de notre souhait de nous poser en 31 pour retrouver nos amis de l'aéroclub du Roussillon qui nous « attendent ». Ils ne sont pas vraiment prévenus mais je me suis fait quelques amis lors de l'arrivée du Raid Latécoère l'an passé et leur parking est très pratique car voisin de leurs locaux associatifs où l'on pourra tirer demain matin une météo, il est équipé de câbles permettant d'arrimer la machine avec ce vent auquel nous ne sommes pas habitués et bénéficie d'un accès direct sur l'extérieur permettant d'éviter les tracasseries sécuritaires administratives dépendant de personnels soumis à horaires.

- UH, vous êtes autorisés pour la 31 mais je viens de vérifier et je n'ai pas de demande de visiteurs pour l'Aéroclub du Roussillon. Rappelez parking club.

Zut ! Excès de confiance mais il fallait tenter. Le vent souffle fort mais il est laminaire et presque dans l'axe. Posé sans casse et on taxie jusqu'au parking où le président, présent, nous accueille et me reconnaît. Le souci avec la tour est solutionné ; nous pouvons rester sur leur parking et... nous recevrons la taxe quelque semaines plus tard...

Le micro-molosse est content de se détendre les quatre pattes mais il nous fait comprendre – en boudant – que, maintenant, ça suffit ! On attache solidement BUUH après que ma casquette se soit envolée deux fois. On vide la soûte de nos quelques bagages légers et la maréchaussée débarque en grand uniforme pour un contrôle soigné et détaillé : tous les papiers de la machine et le manuel de vol du PA28, licences et certificats médicaux des pilotes, vérification de l'année d'impression des cartes OACI et Bossy, contrôle de l'année d'édition des logiciels de nos GPS. Ça, on ne nous l'avait jamais fait bien que ce soit judicieux. Heureusement que John a préparé sa navigation sur son ordinateur maison avec le logiciel Mach 7 avant de le télécharger sur la tablette Lenovo et que nous pouvons ainsi expliquer que la base de données est toujours à jour car celle de mon EKP V date de 2017 !

Un taxi nous amène à Perpignan où John a réservé deux chambres dans une belle bâtisse de la vieille ville. Pendant que les filles font du shopping dans des boutiques où il y a toujours des soldes, sur une grande place ensoleillée et à l'abri du vent, on attaque de larges bières indispensables à une bonne réhydratation physiologique.

La vieille ville – qu'on ne connaît pas – est super sympa. On découvre des venelles tortueuses et accueillantes et on finit même par dénicher un bar à huîtres. On voulait voir la gare chère à Dali mais on ne trouve pas le temps et on se dit qu'il faudra revenir car c'est vraiment très « chouette » et l'abord des gens est agréable. Mais, on est un peu crevés...



Ce matin, pas le moindre nuage et, dans les ruelles profondes du cœur de Perpignan, on ne se rend pas compte du vent. Hier, on annonçait 32015G25KT et en arrivant maintenant au terrain j'estime qu'il doit bien être dans les 15G35KT ! On charge BUUH et chacun s'installe après qu'on ait pris congé d'un président omniprésent. La manche est dans l'axe de la piste mais en taxi vers le seuil, on se rend compte que ça souffle fort et que personne ne vole (...) Vérification ultime de la Check List, manche au tableau, on décolle.

*Dès le lever des roues, c'est le tambour de la machine à laver d'un programme vraiment pas économique ! Des rafales assassines en ciel clair nous secouent en tous sens. Il faut bien tenir la manche, jouer du palonnier et réguler les gaz car le vent turbulent est d'une violence inouïe. J'ai du mal à grimper en sécurité et j'atteins difficilement les 1 500 pieds. Pas question de passer par les Corbières dont certains sommets dépassent les 4 000 pieds. J'ai l'impression naïve et probablement fautive d'être protégé de la tramontane en restant sur le trait de côte mais dans un déferlement de dégueulantes furieuses. Avec John, on n'est pas trop de deux pour tenir les manches. A l'arrière, le filles, conscientes qu'on en bave pas mal à l'avant sont silencieuses et Michelle supporte stoïquement les griffes de son fauve plantées dans ses genoux. On atteint le Cap Leucate et si mes doigts blanchis par les pressions exercées sur la manche pouvaient seulement se croiser un instant pour souhaiter que ça cesse !*

*Surveiller la bille, surveiller le compte tour du moteur, surveiller l'altimètre qui fait des bonds. Au sol, j'ai l'impression qu'on n'avance pas mais, piètre consolation, on ne paraît pas être dépassé par les voitures de l'autoroute. Après un trajet infini d'une soixantaine de kilomètres dans des turbulences qui semblaient venir de toutes parts – et les plus pénibles sont incontestablement celles qui viennent de l'arrière et du dessous nous projetant vers le sommet du pare-brise – il faut maintenant changer de cap pour gagner Lézignan. Le massif des Corbières est passé mais nous avons maintenant un vent violent et non constant de  $\frac{3}{4}$  face. On gagne 2 500 pieds mais on est toujours aussi branlotté et le programme passe maintenant sur essorage avec un tambour qui passe alternativement d'une giration à l'autre. On ne peut plus serrer les ceintures car on s'est bien saucissonné. En arrivant à Lézignan, c'est brutalement le bonheur, le vent n'est plus que laminaire ! Perpignan – Lézignan, 130 Km en 1 h 30 soit moins de 100 Km/h ou 54 Kts de Vs ! Voilà qui donne une idée de la violence du vent et on espère de tout cœur que personne n'aura l'occasion de faire baisser cette Vs de fou.*

*Lézignan – Castelnaudary, 70 Km et nous sommes posés après une petite demi-heure de vol. Le vent est dans l'axe et, même s'il a fléchi, on pose sans casse.*

Les machines commencent à arriver et le vaste parc est loin d'être plein. BUUH qui vient de subir un vol éprouvant est mis au repos un peu à l'écart pour pouvoir se reposer loin de la cohue. Mini-molosse est un peu sonné et il lui faudra un petit quart d'heure pour retrouver ses esprits et sa dynamique. Pour aujourd'hui, l'avion, c'est fini ! On découvre de nouvelles têtes mais on retrouve aussi beaucoup de vieilles connaissances. Un peu de changement dans la gestion de l'aéroclub car le président, malade, a rendu la main pour confier les rennes de l'association à une nouvelle équipe que l'on connaît déjà.







Le rituel, immuable, se déroule selon un rituel maintenant bien éprouvé, ponctué par des airs de jazz et des morceaux variés – revus à la sauce décontractée et déjantée d’une « banda » belle époque.





Puis viennent les discours. Mot d'accueil discret et bienveillant du président ; allocutions humoristiques et politiques truffées d'un chauvinisme gastronomique pantagruélique à la gloire du meilleur cassoulet du monde dans des mots fleuris et un accent guttural parfois difficile à comprendre du maire et de la présidente du Conseil Départemental ; hymne suave du Grand Maître de la Confrérie du Cassoulet de Castelnaudary en l'honneur des contenus de la toupine sacrée : les haricots tarbais, le confit de canard,





les tranches de lard, les saucisses de Toulouse et ... beaucoup d'amour ! Les bandas se déchainent. Avec John, nous arborons avec fierté notre cordon de membre de la Grande Confrérie, souvenir inoubliable de notre seconde participation à cette manifestation aéro-gastronomique étonnante. Nous en sommes un peu jaloux car nous aurions bien aimé réaliser un copié-collé de cette fête chez nous, sous le nom de Choucroute Airport. Hélas, jusqu'à présent et malgré 5 éditions, nous sommes loin du succès populaire

qui règne ici.



Les dignitaires de l'Ordre se regroupent autour du Grand Maître pour l'intronisation d'un pilote de Granville. Lorsque dans sa longue robe or et tannée, le célébrant proclame Urbi et Orbi que, cette année, c'est un membre de l'équipage venu du plus loin qui est fait nouveau membre de la confrérie, nous, les mulhousiens, on se rebiffe car on est à près de 100 nautiques plus éloigné de la capitale du cassoulet ! Alors, tout le monde rit et notre nouveau camarade – confrère est admis à prononcer son adhésion à la charte de la Grande Confrérie du Cassoulet de Castelnaudary.



On passe à table pour entrer dans le vif du sujet. Une bonne trentaine de tables rondes pour 16 personnes vers lesquelles se déplacent plusieurs centaines de convives affamés, dans une douce euphorie instillée par la dégustation préalable de Blanquette de Limoux et autres vins de pays exceptionnels que seuls les nez et palais de pilotes engendrés sur ce territoire savent dénicher. (Le matériel y compris les chaises sont fournis et acheminés le matin même par les services de la mairie !) Ce qui est plaisant c'est que tout le monde se regroupe un peu au hasard et qu'on se fait ainsi une tripotée de nouveaux amis.



L'énorme toupine de cassoulet, modèle famille très nombreuse, semble toujours respirer et de petites bulles viennent éclorre à sa surface un peu crouteuse comme il faut. Tous les cassoulets ont été préparés par l'Office Municipal des fêtes ; leur nombre est commandé le matin même en fonction des hôtes attendus et...livré ! La cassole de terre cuite offre l'image d'un magma de lave foncée avec des petits morceaux qui s'agitent paisiblement, les haricots divins. On casse la croûte une dernière fois et l'une des filles sert comme à la maison. Oubliées les turbulences assassines du matin, place à la fête des palais.



Les bandas agrémentent le repas, une cornemuse dont c'est une tradition occitane d'entrer dans la composition de ces cliques festives déchire le brouhaha des dîneurs d'une plainte émouvante. Le rythme se fait haletant puis prenant puis impose le silence de tous. On y a droit chaque année : Amazing Grace, la mélodie irlandaise qui saisit aux tripes. Une caisse claire se réveille, les longs gémissements de la parente de la bodèga ou cornemuse occitane se font bouleversant, un trombone à coulisse s'immisce dans la musique pour lui conférer le titre d'hymne. Les verres de vins de l'Aube se lèvent et on trinque une nouvelle fois.



Bien vite, chose incroyable, on distingue le fond du grand plat de terre cuite et, avant même qu'on ait eu le temps de prendre conscience qu'on était venu à bout de notre toupine, on nous en rapporte une autre ! Par le biais d'un ingénieux système de tonnelet mis en perce non loin, les bouteilles sont déjà pleines... A table, tout le monde parle et raconte ses aventures aéronautiques à des nouveaux amis que le destin nous donnera peu de chances de retrouver : voyages, rencontres, voltige, histoire locale, mécanique... Tout y passe !





Vers 16 heures, les premiers se lèvent pour se dégourdir les jambes en arpentant le terrain à la recherche de machines rares. Et puis certains prennent congé car ils ont un peu de « route » avant de rentrer chez eux et les moteurs s'éveillent. Et puis, comme à l'accoutumé, c'est bien vite le grand envol vers les écuries du sud. Quelques rares avions venus de destinations plus lointaines n'ont prévu de rentrer que dimanche, c'est-à-dire demain.

Dans la capitale chaurienne, c'est aussi la fête. Des stands de conserve de cassoulets locaux, des étals de saucisses de Toulouse et des confits d'oies et de canards, des sacs de lingots tarbais ou du Lauragais, on ne sait plus où donner de la tête ! Sur la grande place, au milieu de marchands de barbe à papa et de pommes d'amour, des bandas se succèdent et la musique est reine. Le centre-ville n'est pas bien grand, alors on descend puis on remonte le cours central.



Et puis, une invraisemblable fringale s'empare de nous malgré le repas copieux d'il y a quelques heures et on se remet à table pour déguster un nouveau cassoulet, toujours aussi bon ...



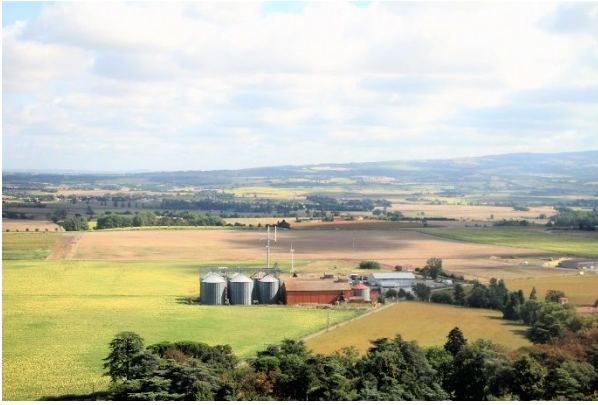
Sur la place pentue de la vieille ville, en contrebas d'une halle de marché couvert, les concerts se succèdent. On prend plaisir à se mêler à cette foule heureuse et à applaudir les prestations d'artistes locaux. Et puis, comme un coup de massue perçu en plein occiput, la fatigue s'abat sur nous et on regagne notre petit hôtel pour s'y effondrer.

Ce matin, le soleil est voilé par des stratus hauts. On distingue bien le relief de la Montagne Noire mais derrière, ça paraît bouché pour le moment. Nous avons prévu de remonter par le Massif Central et comptons bien que cela se lève rapidement comme l'on prévu les météorologistes. Visite pré-vol, on équipe la machine pour la navigation à venir et mini-molosse se fait prier pour regagner ses quartiers arrière. Visiblement, il paraît détester BUUH autant qu'on l'aime... Saluts aux amis et à l'année prochaine. On gagne le seuil de piste 29, face à la tramontane.



Durant les 10 premières minutes de vol, ce n'est que du bonheur car il n'y a pas de rafales et que les conditions sont CAVOK. En approchant de Castres, ça semble se gâter sur Albi et les premiers contreforts des Causses qui ne sont pourtant qu'à 2 000 pieds sont noyés. Pas bon ça car pour traverser le Massif Central, il faut gagner 5 000. Alors, repli stratégique dans les conditions d'un déroutement météo et cap sur Mazamet puis le nord de Béziers. La suite du vol vers Tarare n'est que du bonheur car le soleil est de retour et, si le vent nous est favorable jusqu'au nord de Montpellier, le mistral semble s'être effondré dans la Vallée du Rhône.





On arrive un peu tard à Tarare et il faut négocier avec le restaurateur pour qu'il accepte de nous servir. Sur la terrasse, il fait bon chaud et les convives du dimanche font durer un repas pour profiter du soleil, du spectacle heureux d'un aérodrome le dimanche et de la joie d'être ensemble.



Des Robinsons R44 enchainent les baptêmes de l'air, des Suisses nous quittent pour retrouver leurs terrains helvétiques, les planeurs font des ronds dans l'air et nous, une petite sieste dans l'herbe bien verte.



Alors que Fabienne et Michelle observent la chorégraphie des grands oiseaux de toile qui orbitent au-dessus de la colline d'en face, elles se mettent brutalement à crier : « Il est tombé ! ». De l'autre côté de la piste, a-t-il fait un virage lent trop serré pour gagner le seuil de la bande gazonnée, le planeur a pris un angle de piquer pour disparaître derrière la rangée d'arbres. Les filles se précipitent au bureau de piste pour signaler l'incident inquiétant tandis que,

du côté des vélivoles, personne ne paraît conscient du drame qui vient de se jouer, tout le monde vaquant à ses activités usuelles. 10 minutes plus tard, une sirène de pompiers et des mouvements rapides de voitures le long de la piste en herbe. Puis d'autres sirènes de pompiers et puis, il faut partir.



La piste en service est la 36 et elle fait 1 040 mètres de long mais elle monte. Je suis donc plus préoccupé par les conditions de décollages avec un plein aux Tabs que par l'observation de la catastrophe d'ailleurs invisible depuis la piste. Vol retour sans encombre et ce n'est qu'après le retour-maison que nous apprendrons sur internet que le pilote du planeur de Villefranche-Tarare avait fait son dernier vol.

Ce n'est pas gai de terminer un fabuleux Week end comme ça !