



LES DEBUTS DE GRASS COCKPIT : PREMIERE DEMI ETAPE : THOUARS – CHALAIS

Le réveil est, comme toujours, trop matinal. Il est 7 heures. Une fois la douche prise car, avec plusieurs heures enfermés à quatre dans la chaleur prévisible des quelques mètres cubes d'une cabine ensoleillée, il vaut mieux anticiper pour rendre les conditions de vol compatibles avec la survie la plus élémentaire de l'équipage, on se retrouve dans la salle du petit déjeuner de l'hôtel.

Alors que d'habitude on délire à propos de tout dès poltron minet, il me semble que les sourires sont plus figés que d'usage. Fromages, jambon blanc et yaourts ainsi que quelques viennoiseries comblent des estomacs un peu étriqués. Heureusement qu'un bon café est là pour aider à la mise en route des circuits neuronaux. D'où le nom de Neuron donné au drone expérimental de Dassault...

Dehors, le temps est exceptionnel et le soleil du matin illumine la vieille ville de Thouars où l'on aurait bien aimé aller faire un petit tour. Mais ce n'est pas au programme, il faut regagner le terrain. Sur l'aérodrome, peu d'équipages, tributaires de navettes remarquablement organisées par le club accueillant, sont déjà arrivés. On se



précipite sur D ELIN pour savoir comment il a passé sa nuit avec tous ses nouveaux petits copains. On enlève ses bouchons d'entrées d'air et son protège Pitot. On vérifie, comme si quelque chose avait pu se passer, le niveau de ses réservoirs. Des gouttes de rosée dégoulinent de son capot moteur – comme un gros rhume - et de l'empennage. Alors on l'assèche en lui parlant doucement pour éviter un réveil trop brutal comme on le ferait pour un petit enfant. D'autres pilotes matinaux font déjà des prévols soigneuses.

Des visiteurs voisins et autres lève tôt ont décidé de détremper leurs chaussures en rendant visite à cette escadre inhabituelle sur ce terrain de France profonde et ils sont nombreux à circuler entre les machines qui retrouvent vie à l'arrivée du jour. Les pilotes présents renseignent, répondent et contribuent à faire rêver les visiteurs qui ne demandent que ça. Des appareils, inscrits au rallye ou non, arrivent, survolent, s'intègrent et se posent.



A 9 heures, heure locale, certains équipages, hébergés en ville, n'ont pas encore regagné le terrain et d'autres ne semblent pas encore arrivés par la voie des airs alors on se dit que le briefing de 9 heures était, peut être, 9 heures TU comme indiqué dans le règlement initial. On déserte le hangar – salle de réunion – salle de briefing où règne un calme plat – en dehors d'un bébé qui a adopté notre cigogne peluche avec avidité, pour retrouver notre PA 28 lequel commence à ressentir la tension qui nous anime. Et il semble dire : « Cool, les gars, j'assume ! ».



Le vent est, comme hier soir, plein ouest et élève mollement la manche à air. Le ciel est complètement dégagé. La couche hermétique mais haute de la nuit s'est dissoute dans le soleil de l'aube et seuls quelques squelettes décharnés de cumuli achèvent de se dissoudre dans l'azur vers le sud. L'est n'est strié que par les traînées de condensation de gros porteurs qui gagnent Orly ou Roissy.

Comme la veille, tout le monde a un plaisir fou à retrouver des amis qu'il ne connaissait pas l'avant-veille. Une nacelle de montgolfière fait son apparition pour un vol matinal. Des canons effaroucheurs font leur travail dans le lointain en distillant des détonations inattendues.



Gérald nous avait prévenu qu'un groupe de collégiens de l'établissement Jean Rostang – des troisièmes de découvertes professionnelles – pointeraient sûrement leurs nez pour réaliser des enquêtes sur le monde de l'aéronautique. Certains se dirigent même vers des équipages anglophones pour réaliser leurs interviews dans la langue de Shakespeare ! Quand l'aviation générale devient un support pédagogique pour apprendre les langues (vocabulaire technique, concision de la question, compréhension de la réponse...) et un objet de curiosité pour comprendre notre petit monde méconnu et passionnant !



John va recevoir une demi douzaine de jeunes enthousiastes et curieux de tout et – à vrai dire – très attachants par la naïveté ou la subtilité de leurs questions. Bref, un amphi cabine qui a de la gueule et fait pétiller les yeux de nos jeunes amis.

Leur professeur ne s'y est d'ailleurs pas trompé puisqu'il vient nous rejoindre pour encadrer voire recadrer les discussions spontanées et à bâtons rompus qui éclosaient de partout !



Autre surprise, l'interview télévisée de FR3 Poitou Charente. Ca c'est une expérience qu'on avait jamais vécue ! Au pied de l'avion tout d'abord, flot de questions à John et à moi sur notre CV aéronautique, notre provenance géographique, nos motivations pour ce Challenge Grass Cockpit Warter Tour ou notre état d'esprit. Et puis, la journaliste et le cameraman vont nous accompagner pendant le briefing – filmant nos préoccupations et nos méthodes de travail – et jusqu'au décollage de l'avion. Une petite séquence en vol sera même prise puis envoyée par le smartphone à la rédaction...

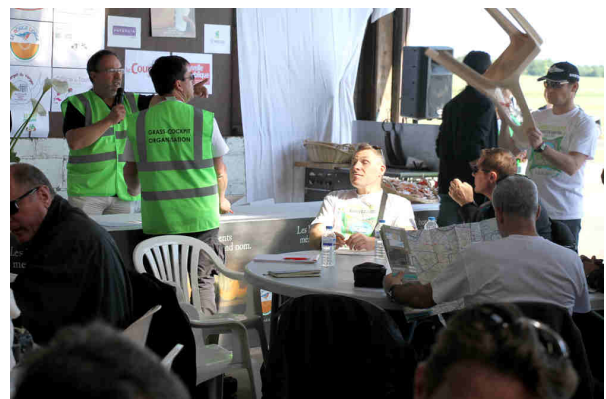


Patrick et les filles prennent la route d'Issoire car la distance est longue par la route.



Vers 11 heures, **briefing général** par les organisateurs.

18 terrains en herbe ont été retenus par le Challenge et on nous confirme une nouvelle fois qu'un posé complet n'est pas nécessaire tout en restant possible en fonction des caractéristiques de la machine. Que ce qui compte c'est un circuit d'aérodrome conforme et une présentation en bonne et due forme.



Un logger est disposé dans chaque machine afin de déterminer de façon précise la trace du vol et de dépister les comportements dangereux avec interdiction de revenir sur le trajet pour identifier des points non visualisés au premier passage.



Cette épreuve n'est pas une compétition où interviennent les temps de vol mais une forme de *grand jeu de piste* pour découvrir la France vue du ciel. Nous sommes là, avant tout, pour prendre du plaisir et respecter l'un des maîtres mots du challenge : *la transmission intergénérationnelle entre pilotes juniors et seniors des équipages*.

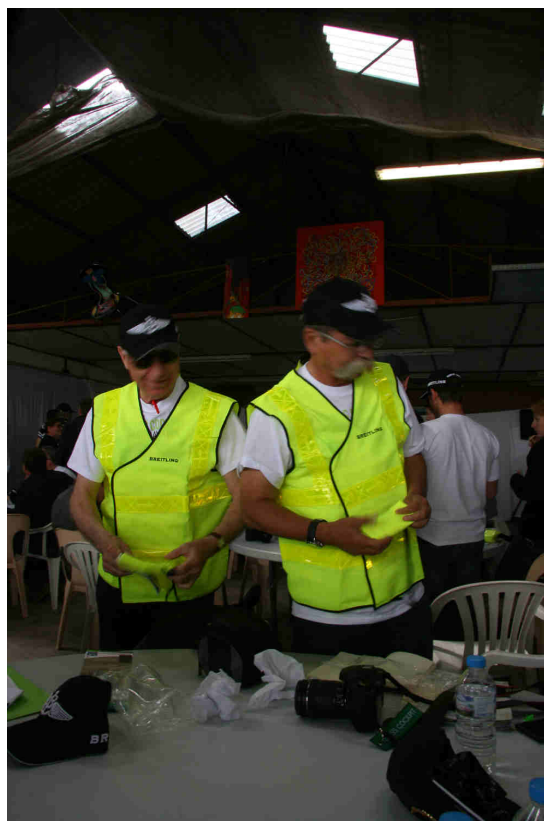
Trois types de questionnaires nous sont soumis :

- Considérations environnementales (10% des points)
- Considérations culturelles aéronautiques (30% des points)
- Considérations sur la navigation à suivre (60 % des points)

Pour ce qui est des questions environnementales, posées au départ, on peut se faire aider par l'extérieur. Il n'en est pas de même des questions de culture générale aéronautiques qui sont posées à l'arrivée et que l'on doit gérer seuls. Quand on pense que nous avons, dans le coffre de la voiture suiveuse, un pilote case de 15 Kg de documents aéronautiques.

Le Road Book comprend des **points tournants** parmi lesquels on trouve des aérodromes en herbe à identifier et où il faut se poser ou simuler un atterrissage, des photos de sites, de monuments, de corps de fermes, etc... ainsi que, par ailleurs, une **série de photos** prises de part et d'autres du trajet (à une distance de moins d'1/3 de nautique) qui doivent être localisés par rapport au points tournants précédents à moins de 1/2 nautique. La distance entre 2 photos peut être d'1/10 de nautiques et il peut exister des photos prises simultanément à droite et à gauche.

La série 1 correspond au trajet Thouars – Point 5.
La série 2 correspond au trajet Point 5 – Issoire.



Puis vient le **briefing sécurité**.

Sur les 50 appareils de l'aventure (15 pour transporter le staff), les 35 machines engagées dans le Challenge ont été scindées en deux groupes en fonction de leur vitesse déclarée. Le premier départ est fixé à 12 h 45 et l'enveloppe contenant les consignes sera distribuée 1 h 10 avant le décollage.

Lorsque 35 appareils sont en ligne sur le même itinéraire, à des distances proches, il importe de respecter les lois de l'air. Le commandant de bord est le seul responsable de la réalisation de son vol et doit respecter la vitesse indiquée. Il est toutefois autorisé à dépasser un avion rattrapé. Le vol en patrouille est interdit et toute trajectoire à plus de 90° de la route prévue, sanctionnée. Il faut, avant tout, regarder dehors pour visualiser les repères et assurer la sécurité. Un départ est prévu toutes les 2 minutes. Les erreurs de navigation ne sont prises en compte qu'au-delà de 2 nautiques du trajet fixé.



La météo prévue sur l'ensemble du trajet est favorable. Le brouillard matinal qui sévissait à Cognac est en train de se lever. Si la météo venait à se dégrader, conservez les conditions VFR et déroutez vous.

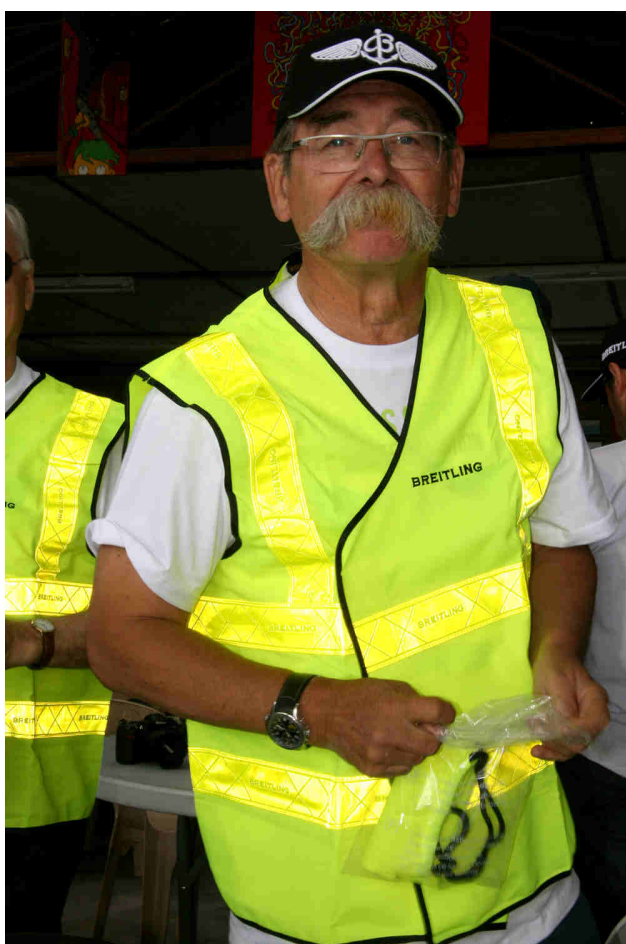


En ce qui concerne la préparation de vol, vérifiez les performances au décollage des avions sur terrains en herbe. Tous les terrains à intégrer sont non contrôlés mais, s'il n'est pas nécessaire de faire une verticale terrain et que l'intégration peut se faire directement dans la vent arrière, il est indispensable de faire la radio avec une phraséologie correcte sur

123.5 ou sur la fréquence propre du terrain si elle existe. Puis dégagement rapide de la piste et de son axe. Conseil est donné de voler à 1 000 pieds QNH.

Les SIV sont informés du challenge mais il n'est pas conseillé d'encombrer leur fréquence. Celui de Poitiers n'est pas en mesure de répondre aux appels. L'itinéraire ne comporte aucune pénétration dans un espace aérien contrôlé. Le premier et le dernier appareil affichent 7046 au transpondeur et les autres 7000.

L'exercice militaire 075/15 est terminé. L'AZBA 166 et la R251 Saint Astier ne sont pas actives. Dans la zone de Cognac, 1 500 pieds max pour éviter de rentrer dans leur CTR.



L'avitaillement, pour ceux qui en ont besoin, se fait à Chalais.

Avant d'arriver à Issoire, contactez Clermont sur 122.225 :

- Clermont Info, Grass Cockpit, immatriculation,message.

Puis Issoire sur 118.150, 3 minutes avant une verticale terrain obligatoire. Il y a deux pistes en herbe à Issoire. Prendre la plus à l'ouest, la préférentielle étant la 36. A l'arrivée, faire le plein directement au camion Warter – situé à côté d'un grand bac de rétention d'eau pluviale – avant de regagner le parking.

Pas de questions. Bonne chance à tous. Rendez vous ce soir à Issoire !

A ce moment là, on se dit tous les quatre qu'on n'a probablement pas tout lu dans le règlement et que ça va être chaud. Et on ne sait pas encore qu'on est loin d'avoir tout compris...

Comme nous sommes programmés dans le second groupe, on devrait avoir le temps d'aller manger mais les estomacs sont serrés et on ne peut avaler autre chose qu'un peu de fromage et de charcuterie. Pourtant, il y avait du « chaud »...

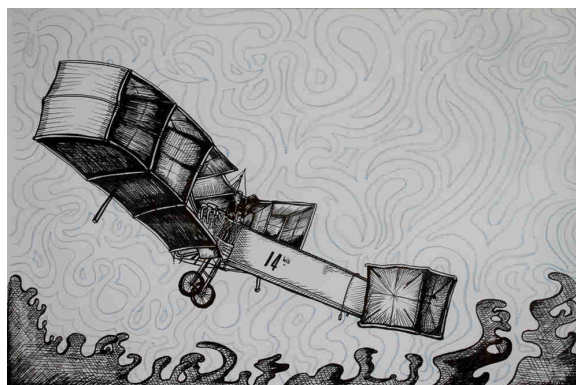
La télévision reprend contact avec nous pour connaître notre état d'esprit après ce premier briefing. Nous donnons l'impression d'être posés alors qu'au fond de nous, pour ce premier rallye aérien, nous sommes plutôt mal à l'aise devant tant d'inconnus.

La distribution des feuilles de route a commencé pour les premiers équipages. Très perceptiblement, la tension monte, alors, toute l'équipe Aviatik se replie vers D ELIN. Conformément à son habitude, celui-ci est serein et cherche même à nous apaiser. Les pensées jouent au billard à trois bandes entre les os de nos crânes. On essaie de s'organiser au vu de ce qu'on vient d'apprendre mais le résultat est un peu brouillon. On marche, on piétine, on tourne en rond. Une forme sourde de préoccupation s'insinue...



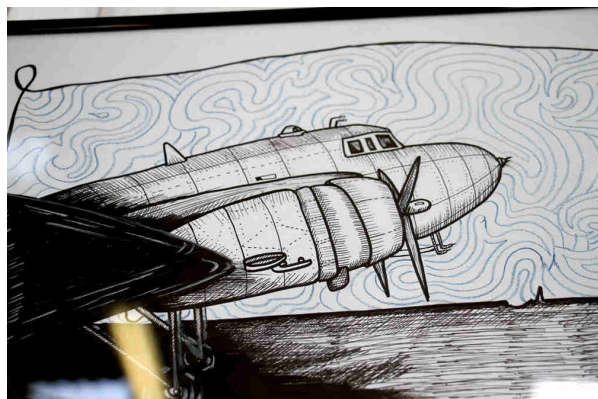
Sur le terrain, il fait chaud et les avions ont été desserrés du parking pour leur permettre de s'ébranler en fonction de leur numéro de départ dans la liste. Les premiers sont d'ailleurs déjà partis. On téléphone une dernière fois à Jacob Delafon. On s'hydrate avec un peu d'appréhension car il ne faudrait pas ressentir une envie pressante là haut. Et puis, on nous appelle...

D'abord le questionnaire de culture générale. Il y a peut être des sujets où nous répondons juste mais force est d'admettre que la forme des tours du château de Thouars ou la classification des crus de Cognac n'inspirent guère les Alsaciens que nous sommes. Par ailleurs, mes trois comparses se sont jetés sur les énigmes du trajet et ne se sentent que peu impliqués dans cette première épreuve dont on ne recevra pas, heureusement, les résultats détaillés...



Tous les quatre, nous cherchons alors à déchiffrer les indications qui doivent nous permettre de découvrir où sont les points tournants localisés par rapport aux VOR, à des confluences de routes, à des latitudes ou à des édifices remarquables. La bande de Champollion semble avoir résolu assez rapidement la question des terrains en herbes : Thouars – Loudun – Couhé – Saint Jean d'Angély – Pons – Jonzac – Montendre – Chalais.

Mais pour ce qui est des photos à identifier, on n'a pas pris en compte le fait qu'il fallait non seulement les identifier (ou non) mais encore les localiser de façon précise. Et ça va nous coûter très cher !



Départ. D ELIN, conscient de l'évènement est maintenant pressé et le montre nettement en labourant l'herbe brûlée par le soleil de sa roue du train principal droit. Christophe, en PF junior est aux commandes avec John en PNF senior. Nico et moi servons d'observateurs pour balayer la route de droite à gauche à la recherche du moindre indice. Nous décollons donc du département des deux Sèvres – cours d'eau que nous ne verrons d'ailleurs pas – sans avoir pu placer

dans le questionnaire de culture générale où il ne figurait du reste pas, que la période géologique toarcienne correspondait à celle du Jurassique inférieur...



Cap sur **Loudun** dans la Vienne. La navigation est courte mais trouver le terrain que nous avons survolé la veille s'avère délicat en venant de l'ouest et Christophe rame un peu avant de s'intégrer. Heureusement que les manœuvres dans les zones d'aérodromes ne sont pas sanctionnées. Tout ceci nous a fait oublier que c'est ici qu'en 1949, la « sorcière » Marie Besnard fut accusée d'avoir empoisonné à l'arsenic 11 personnes...Derrière, on cherche des indices mais on ne trouve pas.

Cap sur **Couhé** au 178 et toujours dans la Vienne. Maintenant, la distance à parcourir est plus longue (28 min. à 110 Kts). A la sortie du bourg, le paysage est plat mais très agréable. On reconnaît l'un des points figurant sur le Road Book et on le coche tout content, mais sans se rendre compte qu'on n'a pas noté sa distance par rapport à Loudun !



Un peu plus loin, on « subodore » que la maison sur pilotis présente dans le catalogue d'images à repérer, doit se trouver non loin, en bordure d'un des étangs. On cherche et on ne trouve rien. On survole Vouillé où se déroula la fameuse bataille entre Clovis et Alaric en 507, puis on reprend notre route plein sud, toujours à la recherche d'indices visuels figurant sur nos fiches. Les hangars ressemblent à ceux que l'on doit retrouver mais ne sont pas identiques. Les corps de fermes sont bâtis de façon identique mais des détails ne collent pas.

Le paysage est fait d'un heureux patchwork de prés, de champs et de forêts, le tout très lumineux. Un grand bonheur !



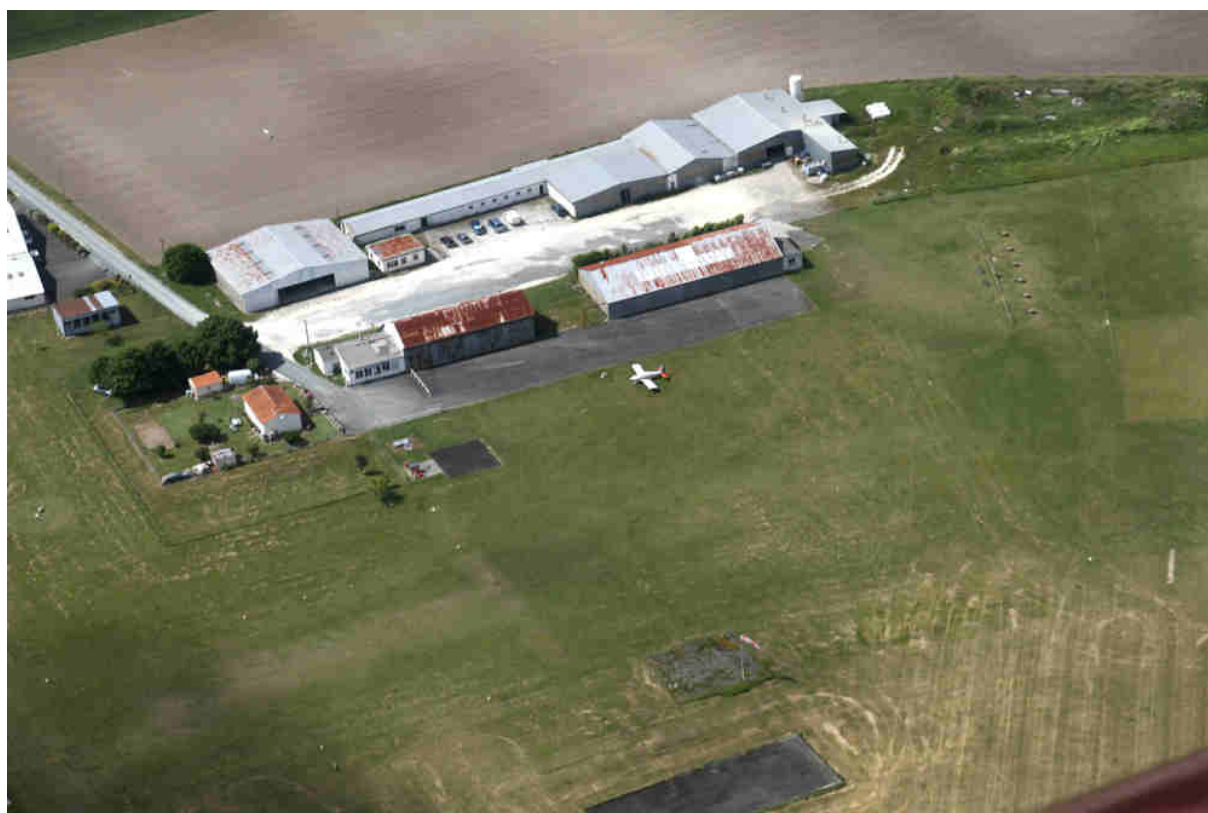
Le terrain de Couhé se distingue de loin et un DR 400 de Grass Cockpit remet les gaz ce qui permet de confirmer la piste en service et de noter un vent de composante sud. Belle intégration, belle finale puis belle remise de gaz après avoir effleuré la surface. Christophe a repris confiance.

Cap sur **Saint Jean d'Angély** à 20 minutes de vol et au cap 240. Notre trajet entre dans les Charente Maritimes. On se rapproche à 50 Km de Rochefort que l'on voit bien ainsi que l'Océan Atlantique. Pour nous autres, habitants français les plus éloignés de la mer, c'est toujours une grande joie. Alors, on savoure sans oublier de scruter le sol à la recherche d'un détail qu'on trouve rarement mais pour lequel on se contente toujours de ne marquer qu'une croix, sans localisation topographique précise...Et pourquoi ne pas avoir pris ce merveilleux champ de coquelicots dans la liste ?



A Saint Jean d'Angély, la piste est orientée Est-Ouest. Par chance, deux poissons pilotes du challenge sont dans le circuit et nous indiquent, sans le savoir, la piste en service nous évitant ainsi un survol de la manche à air.

Puis cap au sud vers **Pons**. On entre dans la CTR de Cognac mais comme on navigue en dessous de 1 500 pieds, on ne contacte pas. Pons est un petit terrain charmant avec une piste orientée perpendiculairement à ses installations. Un oiseau de fer est déjà dans le circuit, alors on s'éloigne un peu par sécurité pour venir prendre une majestueuse « vent arrière de ministre » lorsqu'il a effectué sa remise de gaz.



Christophe semble en avoir ras la casquette de se limiter à des approches sans toucher alors, il pose D ELIN pour lui redonner le plaisir de fouler l'herbe grasse avant de rentrer les volets et

de relancer la machine. Il fait si beau qu'il n'y a pas besoin de réchauffage carburateur. Ca fait du bien à tous de toucher un peu terre !

Jonzac est tout près. Moins de 5 minutes de vol. Juste le temps de retrouver une altitude de croisière avant de préparer la machine. La Gironde est toute près et on la distingue au loin de même que les côtes du Médoc. On serait bien allé faire un tour dans le coin. La campagne est, comme toujours, plate comme une planche à pain mais, en plus, on l'imagine très sèche à en juger par la couleur de ses parcelles.



Pour gagner **Montendre**, un peu au sud, c'est une autre histoire car, après quelques minutes de vol, nous découvrons un drôle de terrain au milieu d'une haute forêt.

Vu du ciel, l'état de la piste ne met pas du tout en confiance. Alors, on se limite à une approche qui confirme ce que nous voyions d'en haut. La tension se relâche un peu dans notre recherche d'indices.



Puis cap plein est pour **Chalais** dans les Charente, terminus de la première partie de cette première journée. La fatigue commence à se faire sentir et nous ne goûtons plus autant le superbe paysage pour nous si inhabituel. On quitte les plaines plates pour des reliefs plus collinaires et la campagne se fait plus verte. Il semble même faire un peu plus frais. Longue finale sur la ville. Posé un peu long sur une herbe bien épaisse et qui donne l'impression de pratiquer un surf mal contrôlé et on se faufile dans la queue, devant la pompe. Les traits sont un peu tirés mais ce n'est pas pour autant qu'on enfilerait une paire de charentaises car la journée est loin d'être terminée...

