

## EN ROUTE POUR GRASS COCKPIT 2017 ! VOL MULHOUSE-CHÂTEAUNEUF SUR CHER



Drôle de temps, ce jeudi 8 juin. Alors que partout en France, il fait un temps splendide sans la moindre menace du plus petit des cumulus joufflu ou ventripotent, la carte TEMSI de 9 h UTC révèle une espèce de formation patatoïde qui s'étend de Lyon à Dijon en s'étalant jusqu'à Besançon. Les TAF décryptent ceci comme un ban de Fog rodant à 200 pieds/sol, sans sommet annoncé, et susceptible de peu d'évolution dans les heures à venir. C'est aujourd'hui la Saint Médard, on est au moins assuré de ne pas avoir de pluie pour la journée et les jours à venir...

Doit-on passer par le sud pour rejoindre Châteauneuf sur Cher ? Pontarlier est dégagé pour l'instant mais il n'y a pas de prévisions à moyen terme dans cette capitale du Jura et la remontée depuis Lyon – dont la météo semble non volable – vers Avord peut, logiquement, poser problème. Passer par le nord pour rejoindre Vesoul puis Auxerre et ensuite descendre vers Bourges paraît un bon plan. Les TAF de Luxeuil et d'Auxerre sont excellents. Alors, on opte pour cette voie et il ne reste plus qu'à mettre à la poubelle nos logs de nav qui passaient par Autun.

Rendez-vous avec Pascal au terrain à 10 heures. On prépare BUUH. On charge modestement la machine. On fait le plein aux tabs car il fait déjà chaud et qu'on a que 2 heures 30 de vol de prévu. La manche à air est flaccide et on opte pour la 02. Réglage du conservateur de cap et de l'altimètre. Les paramètres moteurs sont dans le vert. On décolle pour contourner Mulhouse par le nord. Cap sur Vesoul. La météo est CAVOK avec une visibilité de plus de 50 Km qui nous fait nous interroger sur cette goutte de purée de pois sur la Bourgogne.

En approche de Belfort la R 209 est active alors on suit scrupuleusement le tracé de l'autoroute avant de franchir la trouée de Belfort au sud du Mont Salber.



- Luxeuil Approche, F-BUUH, PA 28 et 2 personnes à bord, provenance Mulhouse – Habsheim et destination Châteauneuf sur Cher, transpondeur à bord.
- UH, transpondeur XXXX, les zones sont inactives, rappelez passant .

Les militaires sont déjà en Week end et on devrait être tranquille pour franchir la R 45 un peu plus loin. Notre cap nous fait transiter un peu au sud du circuit de piste de Vesoul. Les coups d'œil fréquents vers Besançon nous

donnent toujours une sublime impression de beau temps. Où est donc passée cette zone de brouillard rasant ? On poursuit plein ouest pour laisser dans le lointain Langres dans des conditions de visibilité inespérées.

Après avoir passé la R 45 S2 et en approche de Chatillon, je me dis qu'il n'y a aucune raison météo de poursuivre jusqu'à Auxerre, alors on infléchit notre cap directement sur Cosne sur Loire. La nature du plateau bourguignon est belle et encore bien verte. On coupe l'autoroute de Paris puis survole, à moins d'un nautique la basilique de Vézelay avant de distinguer la Loire. J'aime bien ce trajet car on peut aisément se positionner grâce aux deux tours de réfrigération des deux centrales atomiques. Les conditions de vol sont excellentes.

J'appelle Avord Approche afin d'obtenir une clairance pour traverser leur CTR en prenant un cap sur Bourges afin de ne pas tutoyer leur zone d'aérodrome. Rencontrer fortuitement et de très près un AWACS ou un KC 135 ne m'enthousiasme guère... Nous sommes autorisés à transiter à 2 000 pieds et entamons la traversée de zone sur un cap 250 car nous avons été obligés de contourner Sancerre par le sud pour cause de largage parachutistes en cours. La campagne est plate comme la main et un peu monotone. Des champs, des prés et quelques petits bois : peu d'habitations. A proximité de Bourges, je demande à infléchir le cap au 180 vers Châteauneuf pour une directe. Accepté sans soucis et je suis amené à penser que malgré leur veille, ils sont inactifs. On quitte leur fréquence pour 123.5, histoire de repérer s'il se passe quelque chose à LFFU. Sur les ondes, une machine envoie déjà des messages en l'air. Le terrain n'est pas facile à trouver car perdu dans la nature à l'écart de toute agglomération. On tourne un peu avant de repérer l'autre machine qui se présente en finale.

Verticale terrain, préparation machine, intégration standard et on se pose sur une belle piste en herbe fauchée fraîchement et bien rase. On range le brave Piper à côté du premier DR 400 arrivé et on fait connaissance des membres du club accueillant qui festoient sur une longue table protégée de l'ombre maigrichonne d'un unique arbre. J'ai faim et il est 13 heures. Nous avons volé 2 h 30 depuis Mulhouse et c'est le moment de partager nos deux sandwiches après avoir avalé un nombre impressionnant de verre d'eau fraîche à bulle...



L'accueil est super sympa et je suis une nouvelle fois – comme d'habitude – surpris par le fait que sur chaque terrain de l'hexagone on rencontre des pilotes qui connaissent des pilotes qu'on connaît. Si rares sont ceux qui ont volé à LFGB il se trouve que la section planeur mulhousienne se transporte traditionnellement depuis des décennies à Bourges pour un stage d'été. Alors, on se rend compte que l'on connaît les mêmes personnes et, comme les amis de nos amis sont nos amis, les liens sont instantanément créés.

Il fait bigrement chaud malgré un petit vent irrégulier qui vient de plein ouest. La piste en service reste la 27 ! On s'effondre un peu, à l'abri du soleil sous de grandes tentes largement ouvertes vers le terrain, pour observer les arrivées qui ne devraient pas tarder. J'irais bien dormir un brin dans un petit coin tranquille et ombragé mais je n'en trouve pas. Alors je regarde le spectacle qui se met en place.



Le camion de 100 LL de Warter fait son apparition et Pascal va refaire les niveaux jusqu'aux tabs (87 litres) puis positionne l'avion en tête de parking, dans une belle herbe bien accueillante. L'un des membres de l'aéroclub m'informe qu'une machine immatriculée en Novembre est repérée sur Flightradar avec une estimée à 15 heures. C'est le Mooney de Ben, John et Michelle. Les avions du rallye commencent à arriver de façon plus soutenue et je suis agréablement surpris par le nombre de PA 28 supérieur aux éditions

précédentes.

En pourtour de piste, mon attention est attirée par des flaques de couleurs correspondant à des îlots de végétation épargnés par le passage de la faucheuse. Cette « tonte sélective » m'intrigue et me pousse à aller jeter un coup d'œil. Comme sur la majorité des terrains d'aviation français et, ici tout particulièrement puisqu'il est en herbe entouré de champs et de pâtures, c'est le territoire de la nature et de la biodiversité. Si les moutons tondeurs ne sont plus souvent là et on regrette un peu tous leurs disparitions pour le salut du berger et la course des chiens, ils n'en ont pas pour autant été remplacé par des méthodes toxiques pour éradiquer les mauvaises herbes. Nous, les mauvaises herbes, on les aime bien aussi ! Aucun traitement chimique de la plateforme, pas de crottin de cheval pour acidifier la terre ni d'épandage d'un lisier quelconque. Ici, tout semble pousser comme au premier jour.



Je quitte l'enclos sécurisé, réservé aux humains, pour examiner de plus près la nature de ces fleurs. Quelle surprise, les plates-bandes d'orchidées se succèdent. Nous sommes en face d'une véritable station de ce que j'identifie comme des variétés d'*orchis pyramidalis* (mais j'aurais besoin d'un orchidophile connaisseur pour confirmer). C'est la fin de la saison mais elles sont encore très belles. Tout autour, des petits chardons bleus, des bouquets de marguerites épargnées par la lame d'un jardinier poète, des pieds de poule ou



*lotiers corniculés*, des bleuets sans coquelicots...Le champ de blé voisin a dû être traité mais cela ne m'empêche pas d'y repérer, sur un épi encore bien vert, une variété de punaise des champs ou punaise arlequin ou *graphosome d'Italie*. Je marche sur un véritable lit de crottes de lapins...C'est fou ce qu'on peut trouver sur un terrain d'aviation champêtre !



L'arrivée des machines se poursuit maintenant à un rythme soutenu. Après le PA 28 du CAP c'est au tour du Robin de Thouars avec un Gérald tout barbouillé après une escale gastronomique à Yvetot. Lui, si connu dans notre petit monde pour sa gourmandise de desserts et son regard jubilatoire à la vue de toute assiette bien remplie a un teint un peu pale que même sa carnation de peau un peu rougeade a du mal à cacher. Attaque sournoise d'une huitre pas fraîche, crampe imprévisible du poignet droit au moment de se servir en

double crème, riche et excessive portion qu'il était impossible de terminer pour un honnête homme mais que ses principes civiques et religieux ont mis dans l'obligation de rendre une assiette bien torchée jusqu'à la dernière trace de sauce...Il ne dira rien et on respectera.



Puis le Mooney de Jacques, le Navion, le DR 221 et, et ...Une noria bien organisée s'étire devant la citerne roulante à 100LL. Christophe et son aide seront à la tâche, sous le soleil qui rôtit, durant plusieurs heures ! Grand merci à eux pour ce boulot bien ingrat mais indispensable. Quand on sait que ces remplissages, deux fois par jour, se feront gratuitement durant toute la durée du rallye, c'est admirable. Cette année, nous aurons, en prime, un nouveau ravitaillement, à convenance, pour nous permettre de retrouver

nos ports d'attache à l'issue de la rencontre !

Une bonne trentaine de machines est maintenant parquée, alignée comme à la parade, illuminée par la chaude lumière d'un soleil qui décline lentement. Les pilotes qui se connaissent déjà se retrouvent après un an d'absence et ça bavarde sec. Douze mois de beaux vols, des fêtes et des événements familiaux heureux à partager, un nouvel avion à proposer à l'admiration de tous...La grande tribu du Grass Cockpit se reconstitue de façon éphémère, le temps d'un fabuleux grand Week end joyeux.



La moyenne d'âge est très jeune mais avec les quelques séniors plus ou moins grisonnant, tous ne parlent que de la même chose : machines volantes, voyages aériens technologies nouvelles... Malgré le soin zélé apporté par nos hôtes, les bouteilles d'eau fraîches, de coca, de Perrier ou de jus de fruits se vident plus vite qu'on ne les remplace. Le service de réhydratation intensive du club est parfait et souriant. Partout, il règne une ambiance de passionnés bons enfants.





Vers 19 h 30, tout le monde est là. L'organisation laisse à chaque équipage le temps de prendre ses marques avant de se mettre, doucement, en place car, une fois les musettes-cadeaux distribuées, il est bien compréhensible d'avoir un petit moment de flottement. On attend le programme du soir entre plusieurs allers et retour à l'avion car il faut l'attacher pour la nuit et vider la soute de ce dont on aura besoin dans l'immédiat. Les nouveaux longs piquets de Décathlon font connaissance avec la terre du Cher. Pascal enfile sa belle combinaison

rouge hémoglobine pour réaliser quelques photos puis s'en débarrasse bien vite et ne la retouchera plus ! Il fait trop chaud !

Puis Philippe monte sur une chaise branlante pour se faire voir de tous et annonce le menu des réjouissances du soir. La liste des lodges qui nous attendent et la répartition des chambres est affichée sur la porte du club house. Un hébergement nous attend au « Castelnaut », gîte de groupe. Puis réception apéritive et dîner à la salle communale où les autorités locales lèveront le verre avec nous. La soirée se terminera par le retour à nos lieux de couchage par nos propres moyens.



Une navette de minibus va nous conduire à Châteauneuf d'où nous pourrons rejoindre, à pied, le lieu du repas. A 20 heures et sous une chaleur encore bien marquée, le chef-lieu nous apparaît comme un petit bourg rural où le temps s'est arrêté. La rivière donne avant tout l'envie d'aller s'y baigner puis, plus tard d'y taquiner les poissons locaux. Les nombreux volets clôtés et les commerces fermés le sont, peut-être, du fait de l'heure tardive et de la canicule mais les nombreux panneaux à vendre sont plus pessimistes. Nous ne rencontrons personne dans les rues.



Devant le préault où sont rassemblés les notables locaux qui nous accueillent avec gentillesse et où un apéritif sympathique nous est servi, trône le château qui a donné son nom à la ville et un étonnant clocher d'église. Le dîner est simple et chaleureux du fait des nombreuses retrouvailles bruyantes et accompagné d'un homme-orchestre qui finit par faire lever cette population de pilotes à forte majorité masculine pour des bourrées...



L'entrée dans un sommeil réparateur indispensable ne se fait qu'un fois passé les douze coups de minuit.