

EN ROUTE POUR L'AVENTURE GRASS COCKPIT

28 mai, 8 heures. Au hangar 12 C de l'aérodrome de Mulhouse Habsheim, c'est l'effervescence des grands jours ! Toute l'équipe Aviatik des participants au rallye challenge est sur le pied de guerre. En plus, il fait beau ce qui est assez inhabituel lorsqu'on débute une escapade aérienne un peu lointaine. Le café sent bon et les petits pains au chocolat sont goûteux et fondants...



Patrick, du reste, n'est pas en reste... Il termine déjà les pleins de la machine alors que leur départ n'est prévu que pour 9 heures. Pour cette superbe aventure qui se profile, nous avons mis en place une équipe volante et une équipe rampante. On charge donc – à bloc le volumineux coffre de la Hunday. Tandis que Patrick et Nicolas, Evelyne et Cathy vont faire en avion la première branche du trajet qui doit nous mener à Thouars, la voiture emmènera Fabienne, Michelle, John, Christophe et moi jusqu'à Auxerre où nous avons prévu de nous retrouver tous pour midi. Le terrain d'Auxerre, on ne le connaît pas. Il est bien situé, presque à mi chemin de l'étape du jour et il dispose d'un restaurant. Que demander de plus ?



Tandis que les volants se préparent en caressant leurs gris gris et en récitant les phrases incantatoires rituelles, nous prenons la route. On la connaît cette route qui descend vers Beaune puis remonte sur Paris. Le trajet est gai car c'est toujours un grand plaisir de nous retrouver pour une expédition aérienne, même si, pour nous, elle commence par une phase autoroutière...

Les conditions météo sont excellentes avec juste un petit voile de beau temps.



Au moment où nous faisons une petite pause en aval de Beaune, D ELIN est déjà parti. Les quelques photos que nous récupérerons plus tard montrent qu'ils ont fait un bon vol. Le GPS sophistiqué de la voiture nous donne des indications précieuses à la sortie de l'autoroute et nous retrouvons bien vite l'équipe de notre Piper Archer II. Cathy et Evelyne sont allées se dégourdir un peu les jambes dans le petit bois qui jouxte le terrain.

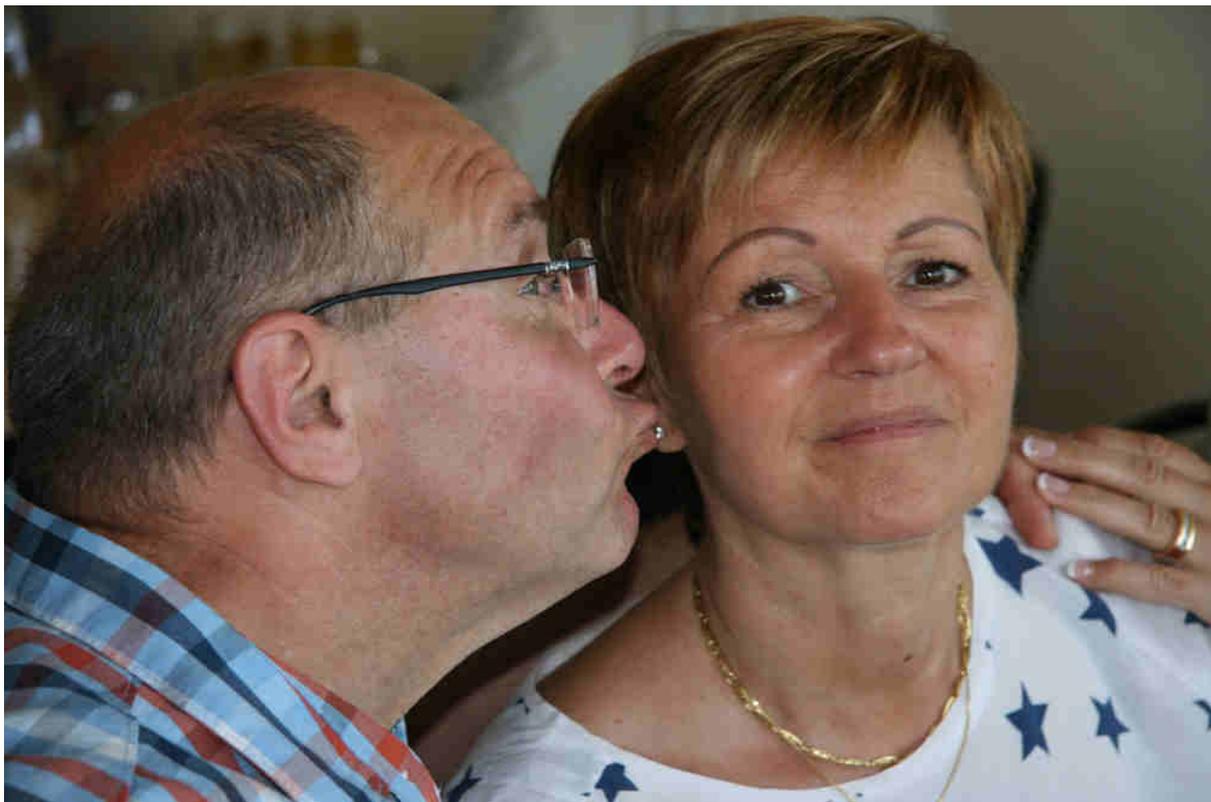


Nous n'aurons pas l'énergie nécessaire pour les attendre avant de commander une bonne pression !

Sur la longue piste en dur quelques rares appareils font des posés décollés tandis que sur le parking voisin, un Falcon offre un côté parfait et l'autre un peu en vrac. A notre arrivée, vers midi, le restaurant est quasi vide puis il va se remplir et la grande salle se retrouvera vite comble. Ca, c'est un bon signe, en semaine...



Buffet pour tous avec un vrai repas complet et pour les pilotes de l'après midi, une bonne saucisse aux lentilles pour éviter les fringales subites. Ceux qui ne volent pas s'offriront même la cuvée du patron.



Vers 14 heures, il est temps pour certains de reprendre la route et pour les autres de reprendre les airs. Hormis Christophe – car il n’y a que 4 places dans l’avion – les équipages permutent. Nous aurions assez d’essence, même avec les sécurités, pour gagner Thouars, mais John préfère que l’on noie les tabs. Passage à la pompe et décollage de la 19.



Nous ne connaissons rien des rallyes aériens et personne d'entre nous n'en a jamais fait. Lorsque nous avons découvert le projet Grass Cockpit, ce n'était qu'une ébauche et l'idée de centrer un challenge exclusivement sur des terrains en herbe – a priori méconnus dans une région de France que nous ne connaissons quasiment pas, nous avons été tout de suite intéressés.

Lorsque les lignes de l'aventure et les thèmes environnementaux se sont précisés, nous avons été conquis. Lorsque notre inscription a été acceptée, nous sommes devenus enthousiastes...



Lors de notre dernière journée « chantier » d'Aviatik, nous avons mis, au mur du hangar, la grande carte de France OACI au 500 000, l'une de nos premières tâches a été de visualiser les terrains en herbe et les terrains « Warter » de punaises de couleurs différentes. Et puis, compte tenu des aérodromes de passage prévus, nous avons avancé des hypothèses matérialisées par un fil rouge.

Les conditions de l'engagement précisait que tout pilote « senior » serait accompagné d'un « junior » au carnet de vol encore peu rempli. Patrick n'était pas encore senior mais plus junior...





Alors nous avons trouvé le moyen de le faire participer à l'aventure en lui confiant une partie des vols d'acheminement et de retour. C'est ainsi que c'est celui qui réalisera, en fin de compte, le plus de temps de vol...

