



THOUARS, PREMIERE ETAPE DE L'AVENTURE GRASS COCKPIT WARTER TOUR 2015

Nous nous sommes déjà posés plusieurs fois sur le terrain de Thouars. Nous l'avons découvert il y a plusieurs années, au retour d'un vol breton pour y examiner un PA 28 à vendre. La machine était vraiment un peu usée, possédait l'ancienne voilure et il y avait beaucoup de travail à envisager. Nous y sommes retournés l'an passé à l'occasion du Jour le plus Long organisé par l'aéroclub thouarsais et nous étions ceux qui arrivaient de plus loin. D'ELIN, notre avion, avait passé quelques heures enrichissantes à papoter avec ses voisins, un exceptionnel Beachcraft Staggerwind et un nostalgique de Havilland Chipmunk.



Pour nous, pilotes alsaciens habitués à évoluer dès le décollage dans un environnement montagneux avec des repères que sont les Vosges, la Forêt Noire et, dans notre proche terrain de jeu, le Jura, dès passé la Loire on se retrouve dans un univers plat comme la main. La navigation est donc toute différente de ce que nous pratiquons habituellement.



Immenses étendues de la forêt solognote où les plantations sont si denses qu'on a beaucoup de difficultés à repérer les innombrables étangs. Dans cet environnement, on n'a aucun mal à imaginer les parties de chasse des rois puis des aristocrates. Aubigny sur Nère et son château des Stuart, Romorantin et sa piste fréquentée l'été par nos vélivoles en stage, perdus dans l'immensité des bois de feuillus, restent les rares taches de vert tendre dans une mer épinard sur laquelle flotte toujours une nappe brumeuse les après midi d'été.



Et puis, la traversée du Cher, aux alentours de Chenonceaux, marque l'arrivée dans un terroir plus riant. Des prairies où broutent de paisibles ruminants ou des chevaux de courses, des châteaux en pierre de tuffeau aux toits d'ardoises, des petits bois aux formes géométriques tarabiscotées, une foultitude de petits bourgs comme jetés sur un tapis de 421, bref une délicate impression de douceur tourangelles puis angevine qui, vue du ciel, nous

ramène vers une certaine image de la civilisation.

Et c'est ainsi que se poursuit l'observation attentive depuis notre balcon volant. Dans ce paysage uniformément plat, même à basse altitude car, pour en profiter, nous avons décidé de naviguer entre 2000 et 3000 pieds QNH, l'occupation principale et qui tourne au jeu, c'est la recherche de gentilhommières et de petits châteaux. Il n'y a que la radio et les réinitialisations des VOR qui rompent notre curiosité de cette terre en costume d'arlequin jaune et vert. La silhouette de la machine se déplace comme il faut sur les écrans des GPS. Tours Tour nous autorise à transiter dans ses zones sud et l'ETA arrive à grands pas.

- Thouars Tour, D ELIN, quatre personnes à bord, provenance Auxerre et destination vos installations, à 5 minutes par l'Est et 2 500 pieds QNH.

Pas facile de repérer visuellement le terrain au milieu des grands champs cultivés qui, en cette fin mai sont encore tous bien verts. Pas évident, sans la position GPS bien pratique, d'imaginer derrière quelle ligne de feuillus s'étendent les 1100 mètres de la piste en herbe ! Quant aux châteaux d'eau qui pourraient servir de repères, ce n'est pas ce qui manque dans ce plat pays...

Terrain en vue. Verticale 1800 pieds, vent arrière 1 300 pieds. Pour ce qui est de la piste en service on verra passant la manche.

- Thouars pour India Novembre. La piste en service est la 30. La vent arrière se fait jusqu'au château d'eau. Rappelez finale.

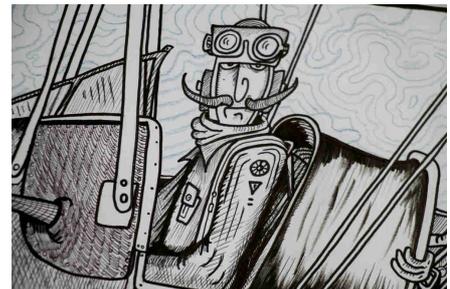
Vue d'en haut il semble régner une animation inusuelle mais peu de machines sont déjà arrivées. Je n'en compte pas plus d'une demi douzaine. C'est sûr que le rush se produira en fin d'après midi.



On rejoint l'étape de base derrière le château d'eau et on rappelle en finale établie. La piste est longue et en plus elle monte. Malgré tout, sur l'herbe, on est toujours confronté au délicat problème de freinage car ça glisse et ça embarde si on actionne trop violemment les palettes au dessus des palonniers.

Alors, on laisse glisser et on profite de la douceur du ralentissement sur ce matelas herbeux presque tendre. Ici, pas de taxiway identifié alors on quitte la piste là où l'Archer II s'est immobilisé et, sur l'indication de la radio et, au vu des grands gestes d'un sémaphore humain planté à côté de la pompe, on gagne la station d'essence Warter décorée d'oriflammes. Il fait chaud mais il n'y a pas que nous qui avons soif. Alors, en bons chevaliers (des airs) on s'occupe d'abord de notre monture. Pleins un travers de doigt au dessus des tabs et coup de peau de chamois sur le pare brise...

Beaucoup de visages nous sont inconnus. A vrai dire quasiment tous. Mais on finit bien par retrouver Gérard lequel, nous connaissant bien, nous entraîne vers une pompe à bière, attention notable, louable, délicate et vitale car nous avons tous la menteuse qui colle au palais. Le grand hangar a été vidé de ses avions et les murs décorés de tissus blancs de qualité où il nous semble même reconnaître des draps de lin anciens ! En dehors d'une petite zone d'exposition d'un artiste local chez lequel on discerne un esprit farceur et original, le décor est assez minimaliste et vide. Attendons que cela se comble par les arrivées successives.



Après avoir « rangé » D ELIN sur son emplacement dans le parking en herbe, on musarde car il y a encore peu d'avions arrivés. Il est 16 h 30 et je ne compte effectivement que 6 machines avec la nôtre. Bien sûr une grande majorité de DR 400 et leurs familles...



Tous les uns plus beaux que les autres ! La manche à air semble hésiter entre un état de flaccidité précaire et pendouillant et un angle à 45° bien rigide. Le vent vient d'ouest tandis qu'arrivant par le nord, l'avant-garde d'une ligne de cumuli, prévue par les météorologues, semble s'étirer sur un axe Troyes-Nantes. Derrière, on devine une couche qui se soude mais paraît bien haute. Ca ne devrait se couvrir, transitoirement, qu'en soirée.



Au sol, il fait bon chaud alors on renoue avec les traditions en s'offrant une petite sieste. La dernière fois que nous étions là, les filles avaient piqué un roupillon à l'ombre délicieuse des ailes du Staggerwind ! Aujourd'hui, ce sont celles de D ELIN qui leur offrent une fraîcheur relative. Les équipes de Warter Aviation viennent décorer

les fuselages d'autocollants. Bientôt ce sera le tour de Breitling !

L'arrivée d'un Mooney Ovation 2 qui vient se ranger aile dans aile avec notre Piper, réveille les somnoleux. Bourré de technologies dernier cri et nanti d'un Glass Cockpit à faire rêver les plus traditionalistes d'entre nous – et il y en a - . Le coup d'œil qu'il jette au tableau de bord de son voisin, couvert de pendules d'un autre âge, lui suggère un discret sourire qui élargit fugacement ses entrées d'air mais sans la moindre trace de moquerie car tous deux apprécient pareillement d'appartenir à la famille qui nous donne tant de bonheurs.



De l'autre côté de la piste, un tracteur vert John Deere traite les cultures et lève une poussière qui confirme bien le sens du vent. Conformément aux techniques d'assolement traditionnel, le champ de blé à côté duquel stationnait notre Archer II, l'an passé, est planté de betteraves. Les alouettes des champs que les Anglais nomment élégamment alouettes du ciel montent à la verticale haut dans les airs sans interrompre leur mélodie puis, redescendent jusqu'au sol où il devient impossible de les distinguer dans les hautes herbes.



Un Tecnam 2002 que je prends initialement pour un Cessna entame sa finale. La descente est gracieuse et comme la piste est en monté, je le vois disparaître pour se fondre dans les blés avant de revoir émerger sa verrière puis d'assister à un posé en décélération rapide.



Je me suis assis sur un vieux banc public de béton comme on les construisait dans les années 50. Derrière moi, un coq chante triomphalement dans la basse cour de ce qui dut être, un jour, la maison du mécanicien-gardien-homme à tout faire du terrain.



Un vieux monsieur arrose ses tomates et surveille ses oignons qui montent déjà en graines. La vue que j'ai devant moi de ce champ d'aviation, visiblement inchangé depuis sa date d'inauguration, me rappelle un tableau de Dufy avec ses drapeaux qui claquent au vent du soir, ses couleurs des avions qui maintenant s'alignent comme à la parade et sa fine barrière linéaire de ciment qui serait tellement plus belle avec une couche de peinture blanche...



Des adolescents passionnés me posent des questions – mal formulées mais c’est normal - sur les modalités d’intégration d’un terrain non contrôlé et comment déterminer le tour de piste. D’autres, plus jeunes, dégustent des gâteaux au chocolat qui leur donnent des moustaches d’aviateurs de la belle époque.



Une toute petite fille court, comme on court à 4 ans, après un chat roux lequel, complice, se laisse enfin caresser puis, voyant que je gribouille sur mon calepin, me dit : « Moi, je ne sais pas dessiner les chats ! ». Alors, je lui en dessine un et elle part ravie le montrer à d’adorables grands parents aux visages ridés comme de vieilles pommes de variétés locales. Un mouton, ça je n’aurais pas pu !

La vie s’écoule tranquille et insouciante comme si ici le temps n’avait pas prise tandis que de l’autre côté de la fine barrière de ciment (non normalisée), les avions, une fois passés à « l’abreuvoir Warter », viennent se ranger les uns à côté des autres, sur plusieurs rangées, comme dans une cour de récréation à l’heure de l’appel. L’heure de rêvasser est finie ? Il faut commencer à s’intéresser à ce qui se passe sur le terrain car, maintenant, ça bouge bien.



Beaucoup d'équipages se connaissent car ils ont déjà participé à des rallyes et les retrouvailles sont joyeuses. Nous, on a, dès le début, eu l'impression merveilleuse de retrouver des gens bien qu'on ne les ait encore jamais vus.



Et ça parle
avion,
équipements,
plaisir de
vols
effectués,
aventures
vécues, bref
nous sommes
tous à
l'unisson.

Et comme nos femmes ont pris le virus dès qu'on les a plongées dans ce milieu, c'est rapidement du bonheur pour tous.



L'air fraîchit. On passe une petite laine. Gérald découvre qu'il a complètement zappé l'apéritif en dehors des boissons. Qu'à cela ne tienne, nous sommes venus avec des produits rares du terroir alsacien. Il y a, bien sûr, des bretzels, des moricettes, du Metwurscht, du Bluetwurscht, des cervelas et du Riesling. Nous n'oublions pas qu'Aviatik est porteur du label Qualité Alsace et on se met aussitôt au travail pour proposer, au débotté, une table apéritive. Le succès est au rendez vous puisqu'en un quart d'heure il ne reste plus rien sur la table si ce ne sont beau bouquet très décoratif d'arômes, des taches de gras sur la nappe de papier, des cadavres de bouteilles vides du fameux apéritif local Duhommard et notre belle cigogne mascotte...

Gérald, en tant qu'organisateur et responsable de l'aéroclub accueillant, assure. En attendant que le buffet froid ne se mette en place, il trouve un piédestal pour lui permettre de dominer la foule et accueille officiellement tout le monde. L'ambiance festive ne tarde pas à gagner l'ensemble de son auditoire enthousiaste par nature et convaincu par avance.



Il laisse se dérouler un long rouleau de papier qui s'arrête aux pieds de son auditoire, sensé être son discours. Heureusement, il ne s'agit que d'une longue feuille vierge et notre ami improvise des paroles de chaleureuse bienvenue avant de présenter ses acolytes Philippe Favarel et Jean Michel Samoyau ainsi que le directeur des vols Christophe Mathy.



Grass Cockpit est une première et il importe donc de donner quelques informations pratiques sur le déroulement du challenge. L'accent est surtout mis sur le matériel d'enregistrement des paramètres du vol, les heures du premier briefing de demain matin, le fait qu'il n'y a pas d'obligation à poser sur les terrains mais qu'une présentation avec respect du circuit d'aérodrome et remise de gaz sera considérée comme un posé. Pas d'autres détails sur le rallye à proprement dit, ce soir, si ce n'est que l'état d'esprit ne doit – en aucun cas – être une compétition sportive chronométrée et que le maître mot est : faites vous plaisir ! Ca, c'est un discours qu'on aime ...Et qui nous rassure déjà un peu...

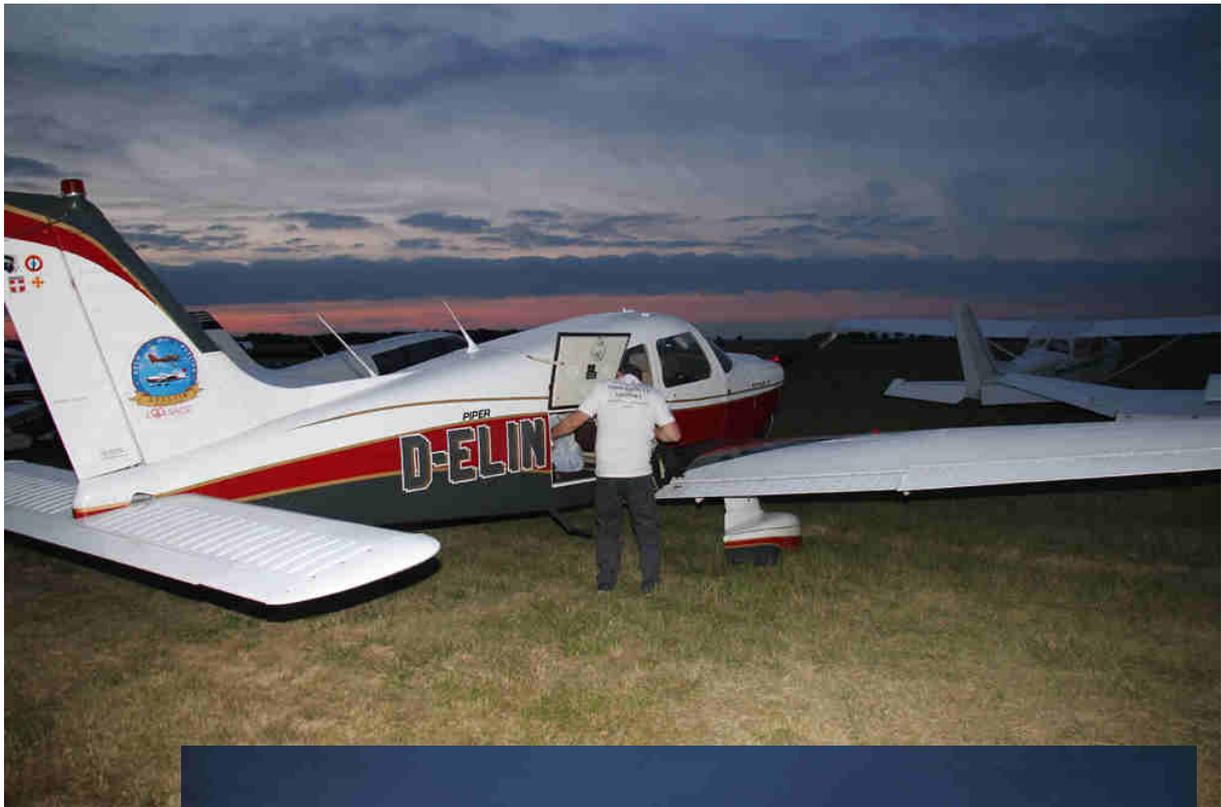


Et puis chacun glisse vers un buffet de crudités, de terrines de rillettes d'oie grasses à souhaits ou de pâtés campagnards goûteux, d'un excellent jambon fumé à l'os découpé en fines tranches par un officiant qui découvre le métier mais qui s'y implique comme un pro, et de deux superbes plateaux de fromages représentant le nec plus ultra de la production française – avec un absent de taille, le munster - fleuron alsacien dont nous regrettons l'absence pour cause probable de palais délicats et non préparés – accompagnés d'une monstrueuse motte de beurre salé estimées à 4 Kg ! – au moins !



Il est 22 heures. Chacun, l'assiette à la main gauche et le verre d'Anjou Démon à la droite, contemple la flotte de Grass Cockpit dans la lumière d'un jour qui ne veut pas finir. Certes, le soleil s'est éteint dans la barre de cumuli joufflus un peu à l'ouest, sur la mer, mais il règne maintenant une lumière gris bleue suffisante pour permettre l'accueil des derniers retardataires.





C'est l'heure d'aller faire un dernier coucou à ELIN qui ne semble pas s'ennuyer avec ses nouveaux petits copains.



Petits bisous sur la casserole d'hélice, caresse flatteuse et presque sensuelle sur le galbe de ses saumons et vérifications de sécurités avant de l'abandonner dans sa vaste prairie, sans l'entraver toutefois.

Patrick fera deux rotations avec notre véhicule terrestre d'assistance pour nous mener à l'hôtel Saint Jacques, en ville. Nous sommes un peu excités dans l'attente de la journée de demain, moyennement soucieux devant l'inconnu des règles d'un rallye aérien – formule que nous ne connaissons pas du tout – et, complètement crevés !

Alors, nous nous noyons instantanément dans les bras de Morphée.

Demain est un autre jour...