

GRASS COCKPIT 2017 JOUR 2 : ETAPE GAILLAC – SALON EYGUIERES



C'est vrai qu'aujourd'hui, alors que ni la tramontane ni le vent d'Autan ne soufflent, on aurait bien aimé gagner Salon par le littoral méditerranéen. En Grumman AA5A, avec John, nous avons déjà réalisé la portion Cassis – Agde, il y a une dizaine d'années. Des entrées maritimes tant redoutées nous avaient obligé à gagner le niveau 45 en vol on top dès le survol de l'étang de Thau. On comprend aussi qu'il soit difficile de négocier le transit à Montpellier pour une caravane volante d'une douzaine de machines...

On débarrasse la table des restes d'un excellent pâté de tête, on empile nos deux assiettes qui portent encore quelques traces de fromages locaux, phénoménaux et affinés à merveille et on décide dans un moment de rare lucidité qu'il n'est pas raisonnable de lancer une troisième mission exploratrice du côté des desserts. Les premiers équipages sont partis. Le hangar – réfectoire – salle de briefing – marché annexe perd un peu son image de buffet de la gare sonore pour une atmosphère de ruche bourdonnante plus silencieuse. Tous les avions ont fait le plein de 100 LL (60 litres) et la piste en service a changé de sens pour devenir la 25. Pour la dernière manche du challenge Grass Cockpit 2017, on va permuter les postes dans le cockpit de BUUH et Pascal prend le



manche.

L'IPad est en charge depuis une heure et une autre heure lui ferait du bien pour que nous soyons à l'abri d'un passage en rideau. Ce matin, tout comme hier, il a été victime de la chaleur et nous avons dû, à plusieurs reprises le placer directement sur la bouche d'aération pour lui redonner vie.

On ouvre la grande enveloppe de papier kraft pour découvrir la sauce à laquelle nous allons être croqués.

Le premier point tournant est déjà énigmatique et je me fourvoie d'emblée en l'attribuant à Albi – le Séquestre. J'ai, en effet, le souvenir bien vivace d'un décollage de cette piste, dans la chaleur de l'été et avec les pleins complets pour une directe sur Mulhouse. Bien que dans le diagramme du devis de masse et centrage, l'appareil était lourd et nous avons fait une montée de sénateur juste au-dessus de la cathédrale, à très faible altitude...Mais le questionnaire indique une piste de 1030 mètres, en herbe, et ça ne colle pas avec Albi.

Je reprends le déchiffrement de la question, sans précipitation, me rappelant un épisode pénible de mes études supérieures où, dans un examen d'anatomie, j'avais hardiment rempli 16 pages sur l'artère radiale alors que le sujet demandé était l'artère cubitale...

« Une des plus belles pistes de la région, 1030 mètres, à l'atterrissage en piste 31 permet de faire une superbe verticale de la cathédrale et de sa bastide fondée en 1252 par Alphonse de Poitiers. L'exemption des taxes en fit un paradis fiscal et assura son succès (mais c'est bien fini...) ».

Quand on n'est pas du coin, c'est un peu coton. Alors, on procède avec méthode en épluchant les cartes VAC des aérodromes « en route » vers le nord car les points suivants sont dans la CTR de Rodez. Certes, la longueur de la piste correspond à celle de Villefranche de Rouergue : Villefranche fait penser à une ville sans taxes mais Wikipédia ne donne aucune trace d'une cathédrale dans ce lieu ! Tant pis, on opte pour Villefranche.



Les autres points du trajet ne posent pas de soucis particuliers, alors on trace et on reporte. Et puis, on profite de la petite demi-heure qui nous reste pour souffler un peu et...Boire. On apprend, un peu inquiets, que Ben a dû se poser à Bergerac dans le cadre d'une procédure d'urgence, pour perte de puissance moteur. Mais, avec John et Michelle, tous les trois vont bien. On en saura plus ce soir car ils ont pu louer une voiture pour se rendre directement à Eyguières. L'IPad est à 75 %. On attrape nos affaires de vol et en route pour la machine.

Volez aussi... en France !

AGaillac, le long de la piste en herbe jaunie par le soleil, abrité sous un parasol, un ordinateur portable allumé devant moi, j'observais le ballet des concurrents du Grass Cockpit, une centaine de jeunes et « vieux » pilotes allant et venant, dans l'excitation du dernier levé de drapeau de cette compétition écologique, fraternelle et bon enfant. Je rêvassais quand la voix espiègle de Jean-Jacques Turlot, président de l'Aéro-Club Aviatik Mulhouse, filtrée à travers ses orgueilleuses bacchantes, m'a fait sursauter : « *Comment va Monsieur le sous-préfet ?* » Il n'y avait ni petit bois de chênes verts, ni oiseaux, ni violettes, ni source sous l'herbe, j'étais en t-shirt et non en habit brodé, je ne suis pas sous-préfet mais j'ai alors compris qu'il me fallait profiter de l'instant, qu'il n'y aurait pas d'article sur le Salon France Air Expo, du moins dans le magazine de juillet.

Je l'avais pourtant promis à l'obstiné Didier Mary, organisateur méritant quand on se souvient de ses derniers salons de l'aviation, ceux de Pontoise et d'Abu Dhabi, noyés sous les flots du dérèglement climatique. Didier a eu raison de s'acharner car celui de Lyon-Bron a été une parenthèse aussi ensoleillée que réussie dans le monde violent que nous connaissons, avec de la passion, des rencontres pleines de souvenirs et riches en promesses, de l'amitié et du rire partout, des échanges fructueux, des pilotes et des exposants satisfaits, un peu de business et des projets du côté de l'AOPA, du GIPAG, de l'OSAC... Didier devra attendre le mois prochain, du moins si les ours blancs ne m'ont pas dévoré car je fais un saut éclair au Spitzberg vendredi pour y accompagner une petite poignée de lecteurs intrépides.

Didier Mary me pardonnera, l'aviation est exigeante, c'est ainsi. Pour ceux qui ont manqué les deux précédentes éditions, le Grass Cockpit est un rassemblement de pilotes intelligents. Inventé par Philippe Favarel, un homme avisé mais sans moyens – il boucle généralement son budget à la dernière seconde et de façon quasi miraculeuse – ce challenge de précision traverse la France le temps d'un très long week-end, en ne se posant que sur de l'herbe. D'où

le jeu de mots farfelu Grass Cockpit qu'il a inventé et qui m'a consterné quand il l'a testé auprès de ses amis. J'avais tort.

Les pilotes volent à l'heure Breitling, se dirigent avec la précision Garmin et ils consomment le moins possible de 100LL Warter, généreusement offerte par le pétrolier polonais qui piétine le gazon de Total avec son carburant moins cher. 13000 litres divisés par 40 avions, cela fait 80 litres par jour de vol, c'est plutôt raisonnable pour les milliers de nautiques parcourus à quatre par avion.

Le Grass Cockpit, c'est pour une fois de l'aviation à haute dose alors qu'elle se consomme hélas à dose homéopathique. C'est la découverte de richesses oubliées des pilotes des grandes métropoles. Des endroits charmants où le sous-préfet d'Alphonse Daudet aurait pu effectivement être surpris couché sur le ventre, débraillé comme un bohème et faisant des vers : Châteauneuf-sur-Cher, Jonzac, Thouars, Gaillac, Montendre, Eyguières... Des installations souvent modestes, des présidents de club jupitériens, des bénévoles philosophes et des rencontres ahurissantes, telle celle avec Jack Nortier, un pistard benévole, propriétaire d'un CP 80, qui m'avait assisté avec intelligence lors une course aérienne, que je n'avais pas croisé depuis 27 ans, auquel je pensais souvent et que j'ai pu enfin serrer avec force dans mes bras. Ou bien celle avec la joyeuse Khatel Boulanger, vainqueur du challenge, avec laquelle je n'avais jamais devisé alors que nous partagions la même amitié profonde pour Jacques Delafaye, l'ancien président de l'AC de l'Hérault. Et des dizaines d'autres encore...

L'aviation en France est généreuse et splendide. Alors, profitez de vos vacances d'été pour vous envoler. Sans forcément aller loin, ni de casser votre tirelire, il y a partout des aérodromes un peu oubliés, sans tour de contrôle, sans grillage, avec des pilotes heureux et passionnés qui espèrent simplement vous voir atterrir chez eux.

Jacques Caillies

522 - Juillet 2017 - Aviation et Pilote 3



En plein soleil, une table de jardin et deux chaises de métal à peine ombragées par un parasol rond qui joue une étrange rumba rythmée par le réveil des thermiques. Une chemise de coton largement ouverte, un chapeau de toile difforme d'entomologiste concentré et deux mains qui s'agitent sur un clavier d'ordinateur. Un sourire gourmand qui trahit sa présence dans une autre dimension, Jacques Caillies travaille ou plutôt fait comme... Des rafales brûlantes venues d'une chaudière solaire qu'on imagine saharienne font voler les volants décolorés de son abri de fortune dans tous les sens. Imperturbable dans la canicule, il pianote des récits d'aventures aéronautiques ou des comptes-rendus de tests en vol de sublimes machines. Cette vision insolite qui relève un peu du mirage me remémore un texte célèbre rédigé non loin par Léon Daudet dans les contes du lundi : Monsieur le Sous-Préfet aux champs.

Alors, faisant un petit écart du chemin infernal qui mène à BUUH, je lui lance : « *Comment vas-tu Monsieur le Sous-Préfet ?* ». Sourires, rires et vaines tentatives de se justifier... J'ignorais que la plaisanterie lui servirait de fil conducteur pour son prochain édito d'Aviation et Pilotes...

Dans l'habitable de BUUH on se sent rapidement comme dans un bain marie. Fidèle malgré ces

températures extrêmes, les 180 chevaux assoupis sous le capot se réveillent à la première sollicitation. On s'aligne en seuil de 25 et on décolle et on se met rapidement sur un cap nord en grim pant à 2 500 pieds pour trouver une fraîcheur toute relative. Le thermomètre extérieur affiche 30 °C et on se réjouit de ne pas avoir de sonde dans le cockpit.

Au début, le paysage est celui d'une belle plaine bosselée avec un patchwork de petits champs cultivés et de prés grillés par le soleil puis, bien vite, nous atteignons les contreforts de la montagne après le survol des gorges de l'Aveyron sur une vingtaine de kilomètres. Bien qu'à moins de 400 mètres d'altitude, Villefranche donne vraiment l'impression d'être sur la première marche du Massif Central, entouré de petites collines couvertes de maquis.

On repère le terrain au nord de la ville et divers clochers significatifs puis on reprend un cap à l'est dans un environnement de plus en plus montagneux. Certes, il ne s'agit pas d'un relief alpestre mais l'écorce terrestre est bien fripée.

On laisse le superbe terrain isolé, désert mais asphalté de Cassagne sous notre aile gauche. Perdu au milieu de nulle part mais dans un cadre fabuleux de nature vierge et de petites propriétés agricoles. Un avion du circuit nous dépasse par la droite et nous oblige à beaucoup de vigilance pour le surveiller car, bientôt sa silhouette blanche se confondra avec la ligne d'horizon. La contrôleuse de Rodez a du pain sur la planche pour surveiller tous les spots qui doivent s'afficher sur son moniteur comme une longue caravane de chenilles processionnaires. Par instants, on note une certaine tension dans sa voix mais elle assure « grave ».



Notre prochain point tournant est un obscur barrage de retenue non loin de Villefranche de Panat. De là, plein nord pour retrouver le lac de Pateloup, site lacustre exceptionnel enchâssé au confluent de riantes petits vallons dominés de collines pelées. Objectif : réaliser une verticale d'une petite île isolée – ravissante mais incapable d'y accueillir Robinson Crusoé car trop minuscule.



Overhead. Cap sud, Au revoir plein de reconnaissance à notre belle inconnue dans son beffroi climatisé de la tour de Rodez et à nous le viaduc de Millau !

Cet ouvrage d'art, fierté française légitime, nous l'avons souvent survolé en descendant à Castelnaudary ou à Carcassonne. Mais le spectacle est toujours aussi beau dans cet environnement de Causse élimés, sauvages, minéral et creusé de profondes vallées dont les rivières alimentent le Tarn. L'habitat y est très dispersé mais on repère d'en haut de charmants hameaux de pierres qui ne semblent pouvoir être approvisionnés que par les corbeaux...

Bien entendu Pascal ne peut résister à la plaisanterie aéronautique locale inévitable : « On passe entre quelle arche ? » Je crains que ce ne soit une opération Adieu licence... On contourne la ville par le sud en laissant le Larzac sous l'aile droite (grandes étendues lunaires destinées à devenir un immense champ de manœuvres militaires lorsque nous avions...20 ans) et on gagne le Causse Méjean.

A 5 500 pieds, le Chaos de Montpellier le Vieux apparaît moins impressionnant que lorsqu'on y est confronté depuis le sol. L'endroit est vraiment sauvage et je commence à appréhender de croiser le vol d'un vautour fauve. Depuis le passage des Gorges de la Dourbie, j'ai la vue encore plus focalisée sur tout ce qui bouge devant la machine.

Heureusement, il n'y a pas d'avions du rallye mais les 30 Kg d'un tel oiseau feraient du mal quelle que soit la surface touchée !

Avec John, nous avons déjà croisé un peu plus au nord ces rapaces dont il vaut mieux admirer le vol de loin que de près. Si par hasard ils décidaient à plusieurs que BUUH devait être considéré comme un ennemi voire un rival, on serait mal...



Mais le franchissement des Gorges de la Jonte se fait sans discerner le moindre oiseau de proie. Impossible de repérer le confluent du torrent impétueux qui entaille cette véritable forêt primaire méditerranéenne avec le Tarn car la lumière venant de l'arrière, nous donne un contre-jour où l'on ne voit plus rien. Devant, en bas et à droite, le pavillon d'accès à l'Aven Armand ne permet pas d'imaginer ce qu'il y a dessous...



Et puis débute la partie nord du Causse Méjean, pour moi la plus belle avec ses chaumes d'altitude où paissent de belles Aubrac. Dans le cockpit, l'air est indéniablement plus frais mais, même avec beaucoup d'attention, il nous est impossible d'entendre les clarines... De grandes landes inexploitées avec quelques trous d'eau pour abreuver les troupeaux et, parfois, on ne sait pourquoi, un champ de céréales ou une parcelle bien

verte, futur foin de l'hiver. Les corps de fermes sont très rares et tout ce plateau d'altitude se déploie jusqu'à une crête d'altitude orientée Sud-ouest – Nord-est formant un véritable à pic avec les Cévennes.

La visibilité est époustouflante puisque l'on distingue les Alpes avec leurs sommets enneigés et, à une centaine de kilomètres, Avignon et la Vallée du Rhône.



Après avoir survolé le terrain de Florac dont la piste est peu aisée à repérer dans cet univers de montagne, cap plein est pour celui de la Grande Combe. Après le haut plateau des Causses, il nous faut prendre encore de l'altitude pour passer la Réserve Naturelle des Cévennes. Heureusement l'air semble calme et on n'est nullement chahuté. Les pensées mauvaises de ce que serait un voyage ici par mauvais temps sont rejetées au loin dans les circonvolutions cérébrales de l'oubli. Compte tenu des conditions de visibilité, le spectacle n'en est que plus beau.

Une longue entaille horizontale, à flanc de montagne, attire mon attention depuis déjà quelques minutes. Qu'est-ce que cela peut bien être ? Cette blessure rectiligne, creusée dans une roche orangée, ne peut être une route puisqu'elle ne semble se prolonger à aucun bout ? Les limites de la Réserve sont maintenant franchies, alors Pascal met en descente sans avoir l'utilité du réchauffage carburateur car un coup d'œil sur la sonde extérieure nous donne toujours 30 °C.

Cette surprenant saignée dans le flanc de la montagne s'avère être le terrain de la Grande Combe ! Endroit extraordinaire où il ne doit pas être aisé de se poser. Toutefois je reste un peu déçu de ne pas avoir vu décoller un prototype ultra secret de Buck Danny car le lieu n'aurait pu qu'inspirer Victor Hubinon dans les premières séries originales...

On poursuit la descente presque sur le même axe vers Uzès et sa piste en herbe. La zone n'est pas contrôlée en dessous du niveau 65 et, chaque fois que nous sommes passés ici, le SIC de Montpellier était surchargé et diffusait un enregistrement d'indisponibilité.



A Uzès, on ne se sent pas encore tout à fait dans la Vallée du Rhône mais encore bien dans les Cévennes. Le mistral est en congé mais on déboule quand même très vite sur Avignon et le dernier point tournant est sur la limite de la CTR. Alors, soucieux d'éviter une pénétration malencontreuse dans une aire de trafic présumé dense, mes yeux voient, avant le passage de l'autoroute, une surface verdoyante et tarabiscotée pouvant très bien être le terrain recherché que j'identifie comme celui de Pujaut. Mais ce n'est pas lui, le bon est encore plus loin !

Pascal prend un cap plein sud pour l'avant dernière étape. Franchissement du Rhône à 2 000 pieds en aval de la cité des papes, après le confluent de la Durance et avec une très belle vue sur le fameux pont. On coince le radial 170 du VOR d'Avignon entre nos deux sièges. A la hauteur de Saint Rémy j'ai la confirmation qu'on est bien dans l'axe du dernier point tournant, les Baux de Provence. Avant de s'appeler Saint Rémy, cette bourgade s'appelait Glanum du nom du dieu celte Glan ; on va essayer de ne pas l'être !

Survol des Baux à 2 000 pieds puis changement de cap pour la grande plaine de la Crau qui nous attend plus à l'est et dans laquelle les cartes nous annoncent qu'il doit s'y trouver Salon Eyguières. On laisse sous l'aile gauche les carrières dont l'exploitation a servi à édifier les arènes d'Arles ou de Nîmes et, en arrière-plan, la Montagne Sainte Victoire chère à Cézanne. Au loin, dans l'axe de vol, on distingue bien une vaste zone dégagée avec un beau terrain en dur mais ce doit être Salon de Provence. Bien que l'accueil inopiné d'une Patrouille de France ravie de voir un vrai avion de tourisme pourrait être sympa, mieux vaut, probablement, ne pas taquiner leur nid !



Et puis, sur la lèvre orientale de ce grand désert beige sale à la végétation du Grand Erg algérien qu'est la Crau, je crois distinguer une rangée d'avions bien alignés. C'est là ! L'écoute de la fréquence nous informe que les appareils du rallye se posent en 33. Verticale terrain 2 000 pieds, vent arrière 1 300 et finale 800. Full Stop.

Dernier posé sur une très longue piste en terre sèche car il doit y avoir bien longtemps que toute herbe a disparu, à l'exception des chardons et des plantes méditerranéennes odoriférantes. On gagne le parking, bloc/bloc : 1 h 52.



Quitter proprement la radio et couper tous les contacts ; ranger un peu le capharnaüm de l'habitacle et réunir les notes ; colliger les photos « en route » reconnues et les positionner, déplier les membres ankylosés, retrouver le plancher des moutons car ici, il n'y a pas de vaches et rejoindre l'aéroclub pour dénicher une bière fraîche...En réalité, tous les deux on n'est pas compliqué ; on vient de faire un vol sublime et on a juste soif !



On retrouve Ben, Michelle et John arrivés depuis Bergerac en voiture. Le Mooney est bloqué pour un bout de temps. Perte de puissance brutale et 2 cylindres HS. Heureusement que cela n'est pas arrivé sur le trajet chinois mais l'ami Ben va devoir casser sa tirelire. Comme hier soir, les questions de culture générale sont disponibles sur internet (on n'arrête pas le progrès !) et il faut y répondre tout de suite. Une nouvelle fois certains sujets nous laissent sans voix. Mais on est trop content d'être arrivé, trop d'heureux d'être les premiers Amiatiks à avoir terminé tout le circuit proposé et trop fatigués pour se mettre la pression.



Dans les locaux de l'aéroclub, il fait bon grâce à de grands ventilateurs de plafond. Comme démobilisés après ces deux jours où régnait – tout de même - une certaine tension, toute cette petite escadrille de pilotes soudainement sans buts immédiats va et vient vers on ne sait quoi. A part reprendre le chemin de la maison demain matin, on n'a subitement plus rien à faire. La capacité d'accueil des tables et chaises de la terrasse est largement dépassée et tous les membres de cette petite escouade rendue à la vie civile errent à la recherche d'un siège, d'un fauteuil ou de quelques marches de béton pour se reposer à l'ombre d'une tonnelle de mûriers.

Au loin, au-dessus d'Istres, deux Grumman Tracker bombardier d'eau font des ronds dans le ciel suivis de simulations d'attaque de feu. Que c'est beau le chant d'un moteur en étoile lorsqu'il change de régime...Consciencieux, on remplit le carnet de bord de l'avion. Il n'est pas 18 heures et rien n'est prévu avant le repas de ce soir vers 20 heures. Pascal avise l'un des chauffeurs de voitures individuelles qui nous assiste aux étapes pour lui demander s'il peut nous conduire à notre hôtel afin d'y déposer nos affaires et de confirmer notre réservation. Cela ne prendra qu'une demi-heure mais nous serons plus tranquilles pour ce soir car nous n'avons aucune idée de la fin de la fête finale et de la tournure que cela va prendre. Il y a 2 ans, à Saint Cyr, on s'était retrouvé tout seuls et sans moyens de transport à l'issue de la remise des prix.

Et puis on retrouve bien vite le terrain où, belle initiative locale, des artisans proposent des vins à la dégustation. Le buffet, toujours copieux, est pris d'assaut par des affamés et chaque équipage se regroupe avec d'autres selon les affinités. Une très bonne formation musicale assure l'ambiance et la salle applaudit à tout rompre lorsqu'elle exécute magistralement The Wall des Pink Floyd.



Dans un coin du hangar, un beau Bonanza est pavoisé aux couleurs de Breitling tandis qu'à côté de l'estrade un présentoir offre à une centaine d'yeux concupiscent les derniers GPS de Garmin qui font partie des prix.

Deux équipages « professionnels » ex-aequo raflent tous les prix sous les cris enthousiastes d'une assemblée bon enfant.



Heureusement qu'un jour, le baron de Coubertin a eu la lumineuse idée de proclamer que l'essentiel était de participer. Mais un GPS à écran large et menu déroulant, sur le panel de BUUH, ça aurait eu de la gueule...

Pascal s'installe au clavier et fait encore monter l'ambiance. L'équipe d'animation de Grass Cockpit 2017 est ovationnée debout...



Et puis, très vite, la fatigue s'abat brutalement sur cette bande de joyeux pilotes victimes probables, tout comme moi, des variations d'altitude de la journée et de l'accumulation d'une bonne tension dont on est si friand. A 23 heures, on est de retour à l'hôtel...Point n'est besoin de berceuses, on s'effondre !

Le lendemain matin, l'esprit Grass Cockpit est retombé. Les machines font la queue à la pompe pour un vol qui les ramènera chacune vers leurs écuries habituelles, sous des cieus qui leurs sont plus familiers.



Deux doigts au-dessus des tabs pour ne pas être trop lourd car on ramène Michelle avec nous. Grass Cockpit est terminé alors j'emprunte la piste en dur plus confortable.

Décollage 11 heures – arrivée : 14 heures. 3 heures bloc/bloc et vol dans des conditions météorologiques de rêves sans apercevoir le moindre nuage.

A Habsheim, il fait aussi chaud qu'à Eyguières.

Superbes paysages, belles rencontres humaines,



Jean Jacques Turlot

Organisation tiptop,
 Merci Grass Cockpit 2017 ! 2018 ?