

## GRASS COCKPIT JOUR 1 : CHÂTEAUNEUF SUR CHER – LA FLECHE – MONTENDRE



Je suis toujours étonné par les capacités de mobiliser, dès le petit matin, une énergie qu'on est loin d'avoir récupéré durant la nuit ! Endormissement 1 heure, debout 6 heures et multiples réveils nocturnes du fait de la proximité d'une route particulièrement bruyante et sonore. Un minibus poussif nous ramène au terrain à travers une belle campagne française comme on les aime : des champs de céréales à perte de vue, quelques prés, des fermes sans typicité et, ce qui nous change beaucoup, nous autres alsaciens, aucun massif montagneux à l'horizon pour nous servir de repères automatiques...

Le terrain se remplit à la fortune des petits bus qui déchargent leurs cargaisons ensommeillées. Pas de cris, conversations presque à voix basse, chaque équipage regagne sa monture pour remplir les soutes de sacs et désarrimer les avions. Petits coups de chiffon sur la rosée du matin, vérification des purgeurs, première visite prévol, tout va bien !

Même pour regagner le hangar évacué de sa flotte locale, c'est toujours le calme ou, peut-être, une certaine tension qui commence à s'immiscer dans les corps et les cerveaux. Il fait déjà soif, un grand verre d'eau en demanderait bien un second mais, là-haut, ce sera difficile de vidanger... Alors on opte pour deux petites bouteilles chacun et une grande en secours. Tôt le matin, je n'ai jamais eu faim mais comme je crains l'hypoglycémie il me paraît prudent d'opter pour un petit café noir, deux tranches de jambon et deux tartines beurrées. J'ai des gâteaux secs – sans chocolat – dans mon sac de vol...



Vers 9 heures, les tables sont débarrassées. Chacun des 33 équipages du rallye se cherche une surface suffisamment plane pour y étaler cartes et matériel de navigation. La grand'messe peut commencer.

Dans un briefing clair et concis, le directeur des vols brosse la situation météorologique du jour sur tout le trajet. Activité convective pas trop forte jusqu'en fin de journée. Vent du nord-ouest, laminaire à 20 Kts mais turbulences mécaniques dans les basses couches. Sans donner trop de détails sur le trajet -car nous ne l'avons pas encore – il nous précise que si nous volons à 2 500 pieds, aucune zone militaire n'est active mais qu'il nous appartient de faire la radio avec tous les terrains où nous sommes sensés faire une présentation. Enfin, le terme de la ballade de ce matin étant La Flèche, il insiste pour nous conseiller vivement de ne pas entrer dans la CTR du Mans car toute activité aérienne est prohibée du fait de la course automobile. Et puis, on distribue à tous, la première enveloppe ...

La résolution des points tournants ne pose pas de problèmes. On trace la navigation sur la carte au 1/500 000° et la carte à Bossy puis on reporte le tout sur l'ipad avec le logiciel Mach 7. Nous avons déclaré une vitesse de croisière de 95 Kts. Et puis, même si on a le temps, tout se précipite dans les dernières minutes au point qu'on en oublie de saluer et de remercier nos hôtes de Châteauneuf.

Décollage 10 h 45 et il faut bien retenir l'immatriculation de l'avion qui s'élance devant nous pour nous insinuer dans la colonne. Les numéros des machines ne nous seront donné que ce soir. Juste avant de lancer le moteur, nous avons reçu les photos des lieux à identifier et à positionner sur la carte. Pascal est aux commandes et je vais jouer le rôle de radio et d'observateur. Bien que parti avec quelques minutes d'avance, je surveille une machine qui n'est pas très loin. Sur la fréquence 123,5, ou fréquence club, les messages en l'air se succèdent pour indiquer les machines en tours de piste sur les prochains terrains que sont Issoudun et Vierzon. Nous avons à y effectuer une intégration standard avec remise de gaz en courte finale. Très rapidement, je repère des sites et des bâtiments remarquables qui figurent sur les photos à identifier et j'annote avec l'heure de survol.



A Romorantin, sur la fréquence spécifique, le contrôleur gère, avec un peu de nervosité, cet essaim d'engins volants qui tourbillonnent autour de sa plateforme sans même s'y poser. Au sol, une trentaine de planeurs, alignés comme à la parade, attend les heures chaudes de l'après-midi pour participer à une compétition.

Puis on prend un cap vers Blois mais, à mi-chemin, il nous faut retrouver au milieu des bois de la Sologne, l'original du château du capitaine Hadock : le château de Cheverny. Puis, petit circuit complexe jusqu'à Chambord que l'on contourne par l'est. Avec la météo dont on bénéficie, c'est extraordinaire.





On reprend la route de Blois que l'on distingue très bien à quelques nautiques et, nouvel indice photographique. Vue du ciel, cette ville blanche en pierre de tuffeaux avec ses toits d'ardoise est une vraie merveille. On descend le cours de la Loire à la recherche d'un terrain ULM qui s'est niché dans un bras oublié, puis le château de Chaumont et, ensuite, par une route plein sud, on retrouve le Cher et le château de Chenonceau.



Ensuite, pour éviter la CTR de Tours, on s'abandonne dans une plaine écrasée de soleil et bien plate. Le Louroux, Loudun et Thouars sont les prochaines étapes où l'on va frôler les pistes après intégration standard. A Thouars, des bandes blanches, placées en travers de la piste nous rappellent une épreuve d'atterrissage de précision. Ici, la difficulté vient du fait que le toucher est prévu juste après une dénivellation – beaucoup, dont nous, sortirons du cadre...





Puis longue étape terminale pour le circuit de la matinée jusqu'à La Flèche, au sud du Mans. Beau survol presque vertical de la très belle ville de Saumur, traversée royale de la Loire malgré la lumière écrasante de midi et arrivée sur la piste en terre et en graviers de La Flèche. Toute végétation a disparu de la bande roulante et le terrain m'apparaît un peu délicat malgré un circuit prudent. Les deux seuils de piste sont flanqués d'une barrière de hauts arbres nécessitant d'ajuster une pente de descente un peu « cassée » car la futaie est dans le plan. Une fois posé sur ce sol de petits cailloux et d'herbes rachitiques auquel on n'est pas trop habitué, il faut remonter le long de la piste dans une végétation ligneuse grillée par le soleil et regagner la queue qui patiente à la pompe.



Le camion de Warter ne nous attend qu'à l'étape de ce soir. Il y a au moins une douzaine d'avions devant nous aussi la priorité est de s'enquérir de prises électriques car les 2 h 30 de vol de ce matin ne nous laissent que 40% de batterie pour cet après-midi, ce qui est insuffisant. Par ailleurs, la chaleur générée par l'IPad combinée aux 40° C qui règnent dans le cockpit ont mis deux-trois fois la tablette en rideau. Il nous a fallu la positionner pendant 5 minutes au-dessus de la bouche à air du plancher !

Le rébus de l'étape de l'après-midi est distribué dès l'arrivée. Aussi, je pars à la recherche d'une table pour étaler nos cartes. Pas de place. Tous les équipages arrivés avant nous ont monopolisé les tables brasseries en nombre insuffisant. En effet, il est 13 h 30 et beaucoup d'affamés ont disposé leur matériel de navigation et commencent à manger à côté. Tant pis, on préparera la nav plus tard mais ça me stresse. Autant le vol avec les points tournants préparés à l'avance et le grand bonheur de découvrir – ou de redécouvrir – des nouveaux paysages, ce n'est que du bonheur, autant la phase de décryptage des « énigmes » du trajet me déclenche presque de l'angoisse...

Je m'occupe de l'avitaillement de BUUH et remet une quantité de carburant similaire à celle de la veille puis vais le garer à l'autre bout du terrain avec les avions déjà rassasiés. Marcher un peu me fait du bien, bouger les jambes, boire, boire, vider la tension qui n'a pourtant pas lieu d'être.



Nous avons parcouru la branche du matin comme il faut et repéré plus de 50% des photos « en route ». Je retourne voir où en est l'IPad que j'ai branché dans l'atelier à la prise d'une machine-outil et il n'en est qu'à 48 %.



Jean Michel semble s'être chargé du casse-croûte de midi et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il a vu les choses en grand et en magnifique. Nous sommes arrivés trop tard pour le barbecue car toutes les grillades ont été englouties dans des estomacs affamés mais il reste des victuailles à profusion. Des tranches de foie gras succulentes, une montagne de cuisses de poulets, des terrines de rillettes locales bien grasses comme on les aime, un large plateau de fromages variés et des desserts abondants. Le pain est bien frais et des sandwiches de rillettes ont rapidement raison de ma fringale. A côté, une palette de bouteilles

d'eau est dévalisée !

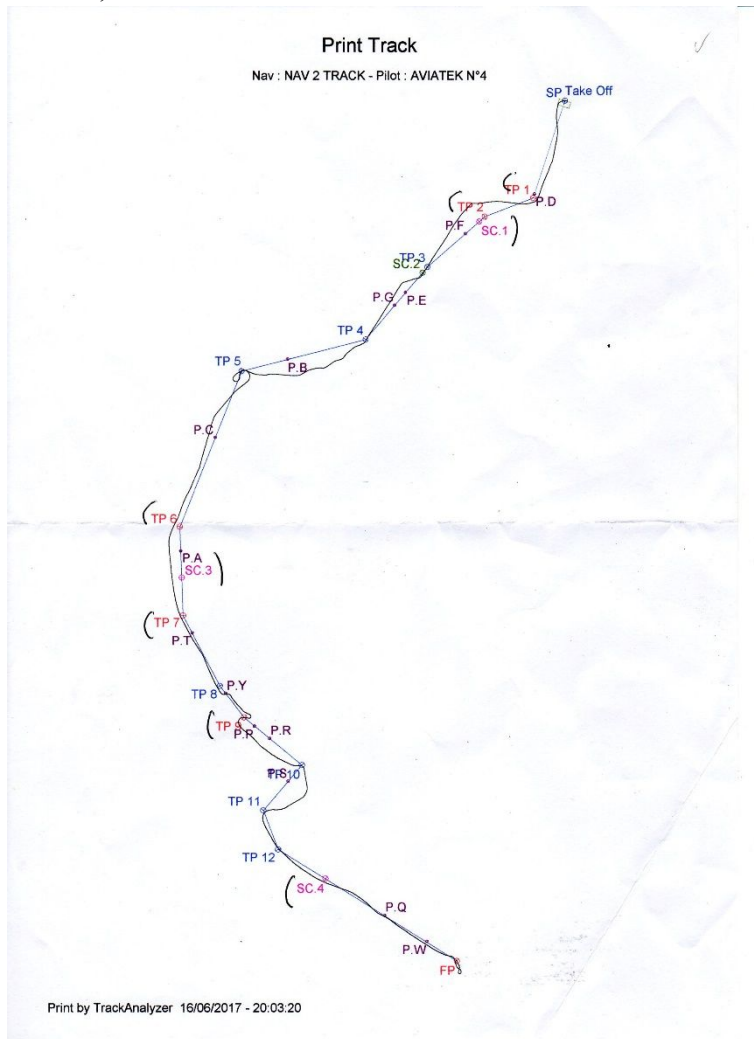
Sur les tables, les restes de ripailles gargantuesques s'évacuent lentement et les cartes reprennent les places. On commence à étudier le trajet de l'après-midi sur un banc. Ça semble moins compliqué que je ne le craignais. Vers 14 h 30, les premiers équipages à partir nous concèdent un coin de table. On peaufine notre trajet qu'on marque d'un trait rouge sur les cartes avant de le reporter sur Mach7. L'IPad vient de dépasser 65%. On est prêt.

Pour la navigation de l'après-midi, on échange les postes du matin et Pascal fera la navigation et la radio. Il fait très chaud et, sur cette piste difficile en graviers dans lequel la machine a tendance à s'enfoncer, je mange beaucoup de piste avant d'arriver à 70 KT et de pouvoir tirer le manche. Une nouvelle fois, je me dis que les tables techniques fournies par les constructeurs n'intègrent pas la réalité rencontrée sur des pistes sommaires en herbe ou terre plus ou moins molles et humides. Ici, il m'aura fallu plus de 600 mètres pour pouvoir déjauger sur un terrain sec et presque au niveau de la mer... Soit un facteur 1,6.



L'avion monte lentement bien que nous ne soyons que deux avec 150 litres d'essence et quasiment pas de bagages. On passe au-dessus des frondaisons de ces hauts arbres en régime de montée et on est dans le ciel ! Cap sud vers une obscure aire de stationnement d'une autoroute pour nous non moins obscure. La forte chaleur a fait perdre sa limpidité à l'atmosphère de ce matin. Certes, la visi reste bonne mais il commence à régner une espèce de vapeur gazeuse.

On loupe le point tournant 2 mais on se retrouve sur le trois et le quatre. Le 5 c'est le terrain de Montaigu et je fais une intégration avec remise de gaz. Beaucoup de machines, dans le circuit, rendent le vol un peu tendu mais c'est de la bonne adrénaline. Et puis cap sur Les Sables d'Olonne. A l'approche de l'Océan, la visibilité devient sans limites.



La côte sablonneuse fait la frontière avec la mer qui, de nos 2 000 pieds, apparait comme une sage étendue bleue foncée. Je ne suis jamais venu ici et c'est pour moi une première que cette perspective qui marie une campagne bien verte, un mince trait de côte beige, une mer outremer et un ciel délavé. Pour ne pas interférer avec un trafic que l'on imagine dense sur un aéroport qui ne peut qu'être l'objet de rêves de navigation de tous les pilotes de la région, on laisse la plate-forme sous l'aile gauche de BUUH pour prendre directement un cap sur le phare des baleines.



Celui-ci, je le distingue plus que je ne le vois à la pointe nord-ouest de l'Ile de Ré qu'on entrevoit de façon un peu floue dans le lointain. Pascal est tout à sa joie de réaliser sa première traversée maritime bien que je l'observe, à plusieurs reprises, se retourner vers la banquette arrière pour confirmer la présence physique des gilets de sauvetage... La visibilité est exceptionnelle et la mer à peine ridée. Entre les deux points, 15 nautiques soit à peine 10 minutes de vol que l'on savoure en maintenant les 2 000 pieds afin de pouvoir s'en « mettre plein les yeux ». Je reconnais bien le Phare des Baleines, objet d'une de nos ballades aériennes antérieures, sa grève de cailloux et, un peu au large, ses anciens pièges à poissons qu'on ne peut distinguer aujourd'hui. On doit être à marée haute !

Le parking auto est presque désert, la saison touristique n'a pas encore commencé. Oh que j'aurais aimé batifoler au-dessus de l'île pour y retrouver les marais salants et les bassins d'affinage des huîtres ! Mais, dans un rallye, il faut suivre la règle du jeu et la trace.

Alors, le goût d'une creuse un peu verte, en bouche, on poursuit, sans infléchir le cap vers le point tournant suivant où il est question des Tours d'Antioche. En décryptant le rébus de la navigation, je me suis demandé ce que pouvait bien faire au milieu d'une découverte charentaise, le nom de la ville natale de Saint Jean Chrysostome, en Turquie actuelle ? C'est ainsi que j'ai découvert ce Pertuis d'Antioche, entre les îles de Ré et d'Oléron...

Le phare, le rocher ou la Tour d'Antioche sont situés à quelques encablures du grand Phare de Chassiron qui marque la Pointe Nord de l'Île d'Oléron. On les distingue bien depuis le Phare des Baleines. C'est une zone de récifs où l'on ne compte plus les bateaux disparus avant la mise en place de ces amers, il y a moins de 100 ans...



L'Île d'Oléron apparaît plus sauvage que celle de Ré avec des forêts des vignes, des cultures. Le centre paraît couvert de zones humides et c'est là que se trouve l'aérodrome de Saint Pierre. Verticale terrain et repérage de la manche à air. Après avoir annoncé nos intentions sur 120.2, j'intègre directement la vent arrière 28 et la prolonge un peu pour jouir du spectacle du survol des bassins et d'une zone de marécages. Que c'est beau ! Remise de gaz en courte finale et dégagement par la gauche avec une pensée fugace, en survolant le petit cimetière où est enterré Pierre Loti, l'un de mes aventuriers romantiques préféré. Prochain point Marennes.

Cela fait déjà un bout de temps qu'on a le fameux pont en visuel. A gauche, dans le lointain, un petit point difficile à préciser mais qu'on aurait bien aimé aller survoler de plus près : Fort Boyard. Mais il est temps de quitter cette seconde plus grande île métropolitaine française après la Corse et de « prendre » le second pont le plus long de France. Que cette ancienne province de Saintonge – au nom si charmeur – est belle et on est tenté de faire un « tour pour voir » au risque d'être disqualifié.

Dans tout sport, il faut respecter la règle du jeu ... Alors on continue sans s'imaginer que ce que l'on va encore découvrir est tout aussi beau...

La petite ville de Marennes avec ses petites maisons blanches à toits de tuiles rouges-orangées donne le sentiment d'un lieu de calme et de sérénité où l'autre ami romantique qu'est Lamartine aurait pu écrire que le temps y est suspendu. Il est près de 18 heures et la lumière, en se faisant plus oblique, offre des couleurs saturées et réchauffe même les nuances froides. Rien n'est mièvre, tout est éclatant et joyeux. Les modistes des années 2015 doivent ici être à la peine... Retrouver l'ancienne piste en herbe nous prend un peu de temps car, à force d'avoir les yeux cinq nautiques en avant de la casserole d'hélice, on oublie parfois le lieu où l'on est vraiment. Mais on finit par la dénicher et alors, comme aimanté par une vision d'une inimaginable beauté, on poursuit, hors de la route prescrite vers le bassin ostréicole de ce fleuve côtier qu'est la Seudre. A perte de vue des bassins de décantation aux couleurs changeantes, de toutes tailles et de toutes formes, de petites barques à fond plat poussées par des perches et des alignements de cabanes de planches aux couleurs pastel et à toits de tuiles des ostréiculteurs. Pour nous, c'est tellement exceptionnel qu'on en a oublié qu'il fallait garder le tracé dans la raie des fesses. Alors, un peu à contre cœur, comme un enfant qu'on aurait sans ménagement sorti d'un rêve fabuleux et qui s'éveille, pas content et un soupçon grincheux, on corrige pour retrouver le point tournant 11.

C'est la Pointe de la Coubre, sur la lèvre nord de l'embouchure de la Gironde. Vue du ciel et après une immense forêt de pins, c'est une vaste étendue lunaire, un grand cirque sablonneux où rien ne semble en vie. Dans cette immense cuvette de sable terreux craquelé, nous n'observons aucune trace d'activité humaine ou animale. Mais c'est impossible car les limicoles doivent s'en donner à cœur joie et l'humus doit regorger de mollusques et de vers. Après le grouillement de Marennes et de la Tremblade, nous survolons un cirque d'une lointaine planète sans avoir enfilé nos combinaisons extravéhiculaires ! Cette cuvette, que les anglophones appelleraient pan, n'est que faiblement ouverte vers l'intérieur de la Gironde. La mer semble toutefois entamer un reflux car un petit courant s'en échappe. Malheureusement je suis aux manettes et il est impossible de tirer le moindre cliché de cet étrange endroit qui évoque un lagon polynésien, la lumière et les palmiers en moins...

Premier couac de l'organisation Grass Cockpit, nous aurions bien aimé – voir trouvé normal – qu'un cargo, transporteur d'une aile de 380 franchisse à ce moment l'embouchure. Cela aurait fait un superbe souvenir, mais on ne peut être excellent en tout !

Le **phare de Cordouan** est un magnifique ouvrage d'art planté au beau milieu d'un banc de sable et de récifs. Quelques bateaux chargés de touristes zigzaguent dans un labyrinthe de dunes qui affleurent à la surface. Il n'est pas prévu dans le Road Book d'effectuer quelques 360 autour de la construction étonnante qui date de 1611 mais, on s'en met toutefois plein les yeux ! On se raconte l'histoire du « roi des phares » ou du « phare des phares ».



*Deux hypothèses majeures semblent expliquer un nom ici inattendu. Dans le Haut Moyen Age, une colonie maure venue de Cordoue avait installé un comptoir sur les rives de la Gironde et un ancêtre du phare actuel avait été érigé pour assurer la sécurité de leurs vaisseaux. Mais une autre étymologie est possible. Nous sommes au cœur de l'embouchure de cet estuaire et le banc de sable – qui était il y a 500 ans un banc rocheux – s'appelle le banc des Asnes d'où ce nom de cœur d'Asnes qui aurait donné Cordouan.*