

GRASS COCKPIT 2017 JOUR 2 : ETAPE MONTENDRE – GAILLAC



Ça fait toujours un peu drôle de se réveiller d'une nuit profonde dans une chambre qu'on ne reconnaît pas ! Hier soir, je me suis effondré comme une masse sur un lit d'appoint qui jouxtait un modèle matrimonial. Il était presque une heure du matin lorsque le sympathique bénévole de l'aéroclub de Montendre nous a conduit, à travers un labyrinthe très tortueux de petites routes de campagne jusqu'à la maison d'hôtes d'une petite femme pétillante et sans âge. Elle attendait trois équipages depuis quelques heures et n'en accueillant que deux, s'appêtait à poursuivre sa veille lorsque nous lui avons permis de souffler en lui disant que nous étions les derniers à quitter l'aérodrome.

Une caresse d'un soleil déjà bien chaud se met en tête de faire rissoler mes pommettes. Dans un lointain vraiment très éloigné, un coq salue vigoureusement l'arrivée d'un nouveau jour et son chant victorieux se crée difficilement un chemin dans ma conscience léthargique. Un proverbe africain dit qu'il ne faut pas réveiller un enfant qui dort mais toujours laisser le temps à son esprit vagabondeur de regagner sereinement son enveloppe charnelle. Comme je tiens à rester quelque part un enfant, je savoure béatement ces instants de retour sur terre...

Pas un bruit dans cette campagne d'un matin du monde si ce n'est le roucoulement de quelques colombes amoureuses qui donnent plutôt envie de replonger dans un sommeil qu'on dit « réparateur ». Par l'étroite lucarne qui me sert de fenêtre, percée dans le mur épais d'une vieille bâtisse construite pour résister à la touffeur de l'été, s'installent des senteurs de terre assoiffée et de plantes aromatiques. Le fond de l'air est encore frais et il dissipe les énormes quantités de calories solaires accumulées lors des superbes vols de la veille au-dessus de la Côte Atlantique.

C'est le moment que choisit l'oiseau solaire, chéri de la mythologie grecque pour sa vaillance et sa lubricité (?) et repris dans le Nouveau Testament en tant que reniement rapide du plus fidèle, pour proclamer, une seconde fois, le retour du jour et affirmer la fuite des ténèbres. Un vieux fond de catéchisme m'enjoint d'attaquer la journée avant le troisième rappel...Et je sors de ma couche.

L'IPad, l'iPhone et le Lenovo ont leurs batteries chargées à fond, prêtes pour la nouvelle aventure de la journée. Vite une bonne douche et un coup de rasoir pour mettre un terme à ce réveil difficile. Les premiers instants de Pascal ressemblent aux miens et il n'exprime une opinion qu'après avoir erré une dizaine de minutes... Hier soir, nous avons déposé nos affaires un peu n'importe comment et il faut maintenant tout rattrouper pour ne rien oublier. On partage un café avec l'autre équipage et notre logeuse ainsi que quelques gâteaux secs car le petit déjeuner nous attend au terrain.



7 heures tapantes, notre chauffeur de la veille vient nous cueillir pour nous ramener à nos machines par le chemin des écoliers. Au milieu d'un paysage de forêts de pins et de petits champs, on découvre ainsi les installations d'un fameux distillateur de cognac. Etrangement, cela ne déclenche aucune envie de dégustation matinale...

Au terrain, la scène de la veille au matin, se reproduit. Chaque équipage regagne son avion, charge la soute et effectue la pré-vol en insistant sur la vérification soigneuse des purges. On nous distribue les grands autocollants attendus avec les numéros pour nous distinguer. Comme ils sont vraiment très grands, on décide de les couper en deux car ils ne « tiennent » pas d'un seul tenant sur le fuselage. Il commence à faire chaud !



Forts de l'expérience de la veille où, malgré la quantité d'eau ingurgitée, la diurèse avait été dangereusement trop basse, on boit ! Un étrange serpent de cuivre, issu du cerveau des distillateurs volants locaux, traverse une cuve réfrigérante pour délivrer une eau fraîche à souhait ! Deux verres, trois verres puis un café avec quelques tranches de pain frais, charcuteries et fromages...



A 9 heures, le grand hangar-réfectoire est débarrassé de toute trace de nourritures terrestres au bénéfice d'un autre type d'alimentation. Bref Briefing sur les conditions de vol du jour qui ne nous feront tutoyer aucune zone militaire active et, avec un transpondeur sur 7000, contacter les SIV ne nous semble pas indispensable. C'est vrai que l'on aura assez de travail sans ça !

La navigation-rébus du matin est distribuée. Le point tournant n°2, un pont TGV au sud d'une ville du Canton des Trois Monts en

Haute Saintonge, aux confins de la Forêt de la Double Saintongaise me laisse un peu perplexe avant que je ne repère – dans une ligne suivante – une seconde définition : dans le radial 359 de SAU et à 16 Nm de NB 361... On prépare fébrilement notre nav puis on la reporte sur l'I Pad et le Lenovo tout en la traçant – en rouge – sur la carte OACI. Environ 250 Nm...

Navigation N° 3 Grass Cockpit 2017 Montendre - Gaillac		
SP	AD Montendre	
CP1	Hippodrome	Hippodrome au sud de la commune de Montendre
CP2	Pont TGV	Au Sud d'une ville du canton des Trois Monts, en Haute Saintonge, aux confins de la forêt de la Double saintongaise dans le radial 359 de SAU, à 16 Nm de NB361
CP3	Aérodrome	Terrain situé entre Bergerac et Libourne
CP4	Aérodrome	Terrain dans le radial 023 de LSH à 11,5 Nm de Marmande
CP5	Aérodrome	Dans le Radial 272 de AGN Joli terrain mais attention à la pente !!!
CP6	Pont	Au Sud d'une ville qui rappelle que des Arabes y construisirent un château, vous enjambez un grand fleuve
CP7	Terrain ULM	Petite surface pour les ULM, mais beaucoup moins visible que les grands hangars de la coopérative fruitière qui la jouxte
FP	AD Gaillac	<i>Vous êtes arrivé</i>

Handwritten notes on the right side of the table:
 ABC
 DEF
 SF Foix la grande
 LA REOLE
 LFDR
 AD LFID LAMOOM
 R
 ↓
 W

Décollage prévu à 11 heures et, aujourd'hui, il est plus facile de repérer la place à prendre dans la file grâce à nos gros numéros ! Le vent n'a pas changé et la piste de la veille est en service. Par groupes de 3 avions, nous remontons un semblant de taxiway où le minéral a la part belle sur le végétal méridional...

Pour cette étape, j'ai pris le manche tandis que Pascal va faire le navigateur – observateur. Tout comme moi, je vais rapidement me rendre compte que mon ami préposé au rôle de scrutateur obstiné est passionné et obnubilé par ce paysage que nous n'avons encore jamais survolé. Sur le trajet, on ne repèrera aucune de photos « en route » ...



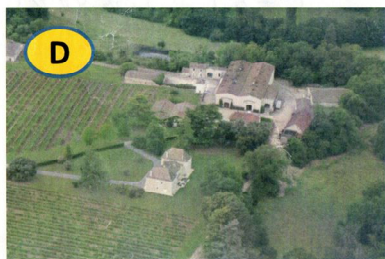
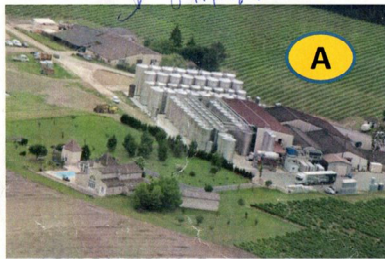
Les 180 chevaux-vapeurs de BUUH sont libérés progressivement dès que nous sommes alignés sur les 100 premiers mètres de « concrete ». J'appréhende un peu la transition avec le chemin de terre mais tout se passe bien et c'est à peine si l'aiguille du Badin se stabilise quelques instants. Après 500 mètres de roulage, on déjauge pour effectuer rapidement un 180 sur le bourg de Montendre et plus précisément sur un hippodrome au sud de la ville.



Et puis on change de cap pour filer sur notre fameux pont TGV au milieu de nulle part. La visibilité est affectée par une sorte de brume de chaleur qui donne au paysage forestier des allures d'estampes japonaises. La photo du pont TGV ne correspond pas à celles de notre « Road Book ». C'est aussi une des épreuves du rallye de savoir si les photos présentées sont les bonnes ou pas. Intox ou erreur de navigation, le doute s'installe bien évidemment. Nous, vraiment, on affirme que ce n'est pas le pont TGV officiel !

10 H56

Photos en route Navigation N°3, du départ au Point N°5



On change une nouvelle fois de cap pour Sainte Foi la Grande. Aucun d'entre nous n'est jamais passé ici une fois dans sa vie. La nébulosité ambiante rend la vue du sol un peu gazeuse mais, comme notre trajet fait une verticale terrain, on distingue bien, quoique dans le lointain, l'église qui porte un si beau nom.

Comme on s'est beaucoup rapproché de la TMA de Bergerac laquelle se révèle très active durant les mois d'été du fait d'un important trafic Low Cost pour les résidences secondaires des Anglais en Périgord, notre route s'infléchit vers un cap 215 en direction de La Réole. Un petit vent venu de l'Atlantique gomme la nébulosité et tout devient subitement limpide et éclatant de couleurs. Le paysage change et devient plus modelé avec de vastes espaces de culture et de pâturages.

Photos en route Navigation N°3, du Point N°5 à Gaillac

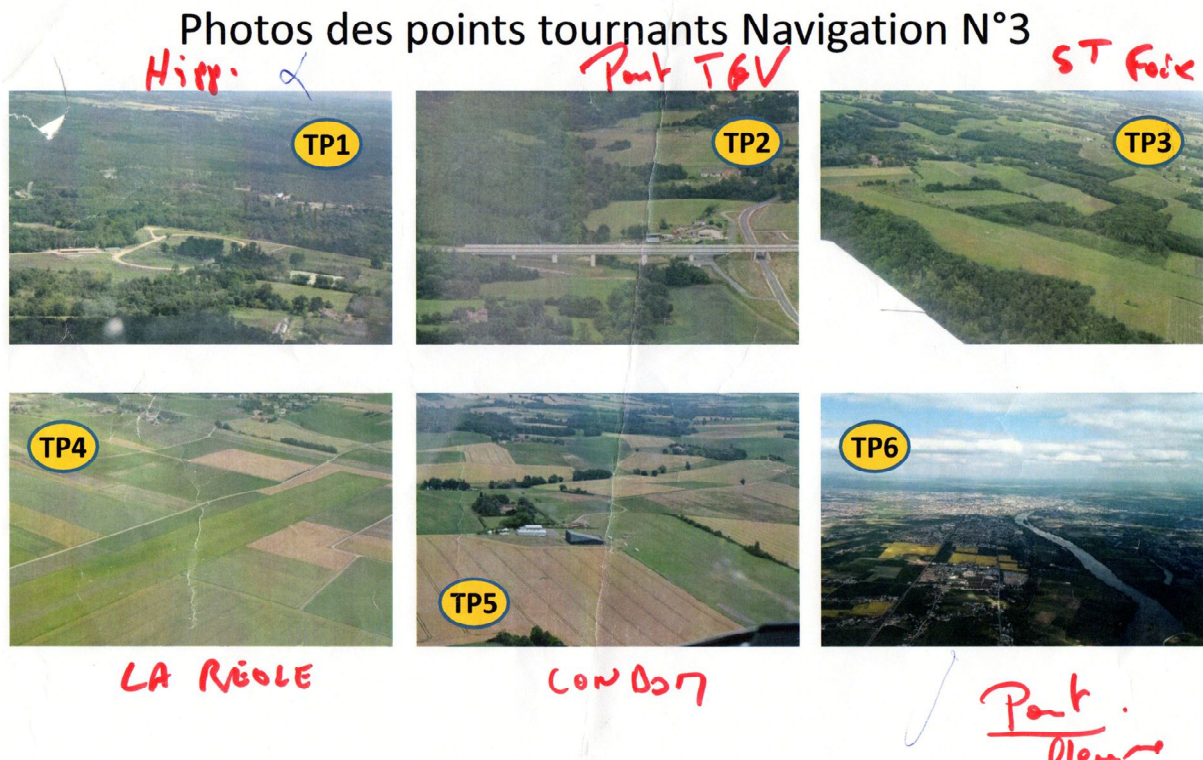


Niché dans un méandre de la Garonne, bande verte au milieu des prés et des champs déjà moissonnés, qu'il est difficile à identifier ce terrain ! Et puis on se dirige vers le sud-sud-est au cap 155 vers Condom. Quelle chance de bénéficier de l'inactivité des zones de Mont de Marsan ! Nous pouvons, sans contraintes, traverser la R46 et découvrir de superbes perspectives en passant au sud d'Agen : longue

navigation de 45 nautiques qui nous offre une bonne demi-heure de bonheur. Petites collines verdoyantes malgré la saison sèche avec des blondes d'Aquitaine aux prés et, bien que nos papilles soient stimulées – on ne sait comment – par des goûts subtils de confits de canard, on ne repère aucun troupeau... La crise de la grippe aviaire ne paraît pas derrière elle.

Géographiquement on n'est peut-être pas exactement dans le pays de Cocagne mais, vu d'en haut, on n'imagine pas facilement ce que le créateur aurait pu faire de plus beau ! Comme nous volons à 2 000 pieds QNH, toujours à la recherche d'indices pour notre collection d'images à placer sur le trajet, nos yeux de voyeurs s'insinuent dans les propriétés de cet habitat très dispersé au milieu de petits vallons lilliputiens. Dans ce paysage qui évoque la Toscane seules sont absentes les ombres, les alignements de cyprès et l'émergence de quelque campanile mais on ne serait pas surpris d'entendre résonner un carillon florentin dans nos casques.

Photos des points tournants Navigation N°3



Nos amis de l'équipage des Pruneaux d'Agen vivent réellement dans un cadre fait de douceur et d'harmonie et il est difficile d'imaginer un colérique issu d'un tel terroir. Le trajet par voie autoroutière que nous avons fait l'an passé pour tenter de trouver un PA 28 181, ne permet pas de se représenter ce cadre de vie enchanteur que nous découvrons du haut de notre balcon volant.

Dans le cockpit, Pascal semble aussi subjugué que moi par ce que nous découvrons mais cela ne l'empêche pas de me faire tenir un cap précis et pointu. C'est ainsi que nous réalisons une verticale parfaite du petit terrain en herbe de Condom, véritable havre de nature et d'intégration dans l'environnement que seule la piste, encore verte, permet de distinguer des parcelles cultivées.

Cap presque plein est pour retrouver la Garonne au sud de Castelsarrasin et prochain point tournant à 35 nautiques. Le paysage ne change pas et on se régale toujours autant. Ce n'est qu'à une quinzaine de nautiques du pont qui enjambe le fleuve mythique de Nougaro – et de tant d'autres – que nous abordons une zone de plaine plus urbaine malgré la présence de nombreuses peupleraies et de cultures maraîchères sous serres.

A partir de ce point tournant, nous sommes partagés sur la suite du trajet car l'étape suivante est une « petite surface pour les ULM mais beaucoup moins visible que les hangars de la coopérative fruitière qui la jouxte », sur la route de Gaillac. Sur la carte OACI, il n'y a pas les bases ULM mais,

heureusement, sur la carte à Bossy figurent les principales. Mais il y en a au nord et au sud de Montauban ! Chez nous, dans l'est, les fruitières sont les caves où l'on prépare et affine le comté mais on veut bien admettre qu'en « France de l'intérieur » ce soient des exploitations arboricoles... Je n'aime décidément pas ce stress inutile – bien que faisant partie de la règle du jeu – qui va nous faire choisir – au dernier moment et sur un simple coup de pif – la voie nord à la voie sud.

L'aérodrome de Montauban est en vue et se détache parfaitement en surplomb de la ville. On fouille du regard, au milieu d'une mer de plastique blanc et de serres vitrées, la plate-forme ULM codée 8254 et située sur le ban communal de Nègrepelisse. Un nom comme ça, ça ne s'oublie pas ! Nous finissons par la dénicher au milieu de vastes hangars d'expédition. Bonne idée d'avoir sorti un trois axes devant le hangar du club au milieu de toutes les constructions similaires car la piste est noyée au milieu des constructions artisanales.

Heading 125, dernier cap de la matinée. Il est 13 heures passées et on commence à avoir chaud et soif dans notre capsule de plexiglass. Après avoir survolé des zones très habitées et très exploitées, on se retrouve bien vite au milieu de nulle part. Un grand taillis de maquis bien dense s'élève à près de 800 mètres d'altitude et nous fait laisser au nord le cours de l'Aveyron. Comme on dispose d'un VOR dans l'axe, c'est le moment de faire travailler un peu nos doigts et nos cerveaux en complément des indications données par le logiciel Mach 7.

Coup de chance, les indications concordent. 20 nautiques du but.

Histoire d'assurer plus de sécurité et d'éviter d'éventuels rabattants, on remonte à 3 000 pieds. Au-dessus de notre aile gauche, les premiers contreforts du Massif Central sont estompés dans la brume de chaleur de midi. Lorsqu'on passe dans le 310 du 115.8, on distingue nettement notre terrain de destination de la navigation matinale et on se cale sur la fréquence en auto-information 119.95. Il y a du monde dans le circuit et cela, on s'y attendait.

La manche à air que l'on survole pendant la verticale règlementaire (à 2 000 pieds) nous montre que la 07 est en service. Intégration de la vent arrière 07 main droite à 1 400 pieds. Une nouvelle fois c'est lorsque je suis en base que je vois arriver une nouvelle machine « muette » en très longue finale sur ma gauche. Remise de gaz et nouvelle intégration. C'est curieux cette manie de réaliser des très longues finales directes sur des terrains non contrôlés pour gagner quelques minutes de vol alors que le temps n'est pas essentiel, que l'essence est offerte et que la réglementation d'intégration de terrains non contrôlés oblige à une verticale...



La piste est longue (1 100 mètres) et bien dure. Posé caractéristique des pistes en herbe, ça cahote un peu mais pas trop et nous devons remettre des gaz pour rejoindre les hangars et le club house. Devant la pompe, il y a la queue comme prévu. Je quitte la machine avec l'I Pad pour recharger les batteries car l'autonomie sera trop faible pour l'après-midi. Pendant ce temps, Pascal met 60 litres dans les réservoirs. Ce n'est pas la peine de trop charger l'avion car nous

devrions avoir de la montagne tout à l'heure et que, d'une piste en herbe, je préfère que l'on décolle léger...

L'un des deux hangars de l'aéroclub du Gaillacais a été vidé de tout son contenu en machines volantes et je retrouve, avec plaisir, l'ambiance des étapes du Grass Cockpit. Toute l'équipe d'organisation est aux fourneaux hormis quelques membres qui ont décidé de faire étape à Rodez pour rendre visite à l'ami Thill, le président d'un des deux clubs basés et membre du CAP.



En maîtresse de maison débonnaire mais attentionnée, Lysiane règne sur un buffet froid à en faire baver d'envie la plus exigeante Jet Set, aussi gargantuesque que la veille flanqué d'un plateau de fromages

copieux de près de 2 m2 de surface... D'abord s'occuper de l'I Pad et je trouve bien vite une prise mais deux bonnes heures de charge ne seront pas de trop afin de récupérer une autonomie suffisante pour la suite du vol. On nous distribue d'emblée le rébus de l'après-midi mais, histoire de ne pas renouveler l'aventure désagréable de la veille, nous décidons de commencer par manger...



Dans un coin du hangar, un producteur local a dressé son étale et il n'y a que des bonnes choses. La sympathie qu'il éveille et la complicité qui se noue rapidement entre nous deux expliquent que je le quitterai avec une grosse boîte de cassoulet à sa façon et une conserve de boudin de canard que je réserve à mes amis Amiatiks restés en Alsace.



Et puis, alors que la raison la plus élémentaire et la physiologie de base la plus rudimentaire nous inciteraient à trouver un petit coin ombragé et venteux pour une indispensable sieste bienfaitrice, on s'attaque au décryptage de la dernière étape du rallye.

