

GRASS COCKPIT DEUXIEME JOUR PREMIERE DEMI ETAPE : ISSOIRE – CHATEAU THIERRY



A Issoire, il fait beau. Même très beau. Les avions du rallye sont alignés – comme à la parade – le long de la piste en herbe et le coup d’œil vaut la peine. Une cinquantaine de machines rangées au cordeau, espacées les une des autres de 15 mètres, ça en jette !



L’étape du jour est longue puisqu’elle doit nous mener à Berck sur mer pour midi et à Saint Cyr l’Ecole (Versailles) en fin d’après midi. Tous les participants sont rassemblés dans le grand hangar et...ça cause ! Nous, nous avons maintenant mieux saisi ce qu’on attend de nous. Etre très concentré et mieux organisé. Plus précis dans la navigation et ne pas se contenter de voir les points tournants mais passer à leur verticale (notion de Gate). Déléguer à un membre de l’équipage les tops de passage de photos identifiées, calculer les distances par rapport aux précédents points tournant et les noter.

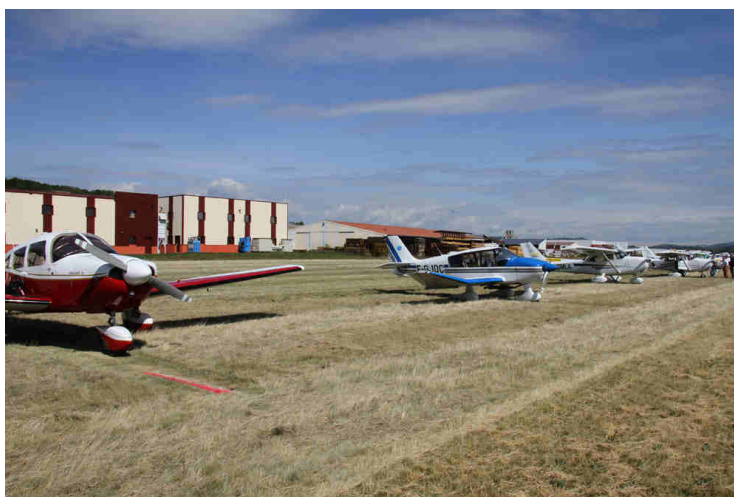
Nous ne sommes pas abattus par le piètre résultat de la veille. Pour nous, le rallye aérien est une grande première et il nous faut en apprendre les règles.



Vers 9 heures, **premier briefing.**

- Avitaillement à Château Thierry et à Berck sur Mer.
- Contacter la CTR de Clermont sur 122.225 puis sur 120.675.
- Météo ; vent d'ouest avec plafond bas sur Clermont. L'appareil ouvrier va transmettre des infos météo plus précises.
- A Berck, ne pas interférer avec le Touquet puis, une fois au sol bien suivre les directives du placeur.
- A Saint Cyr, altitude de vol inférieure à 1 500 pieds dès l'arrivée par l'ouest et cheminement sur la N12 jusqu'à l'étang Saint Quentin. Débuter ensuite une vent arrière au nord de Rennemoulins. Eviter le château de Versailles si vous voulez conserver votre licence et couper le grand canal en base.
- L'enveloppe Berck – Saint Cyr sera remise à l'escale de Berck.

Et puis on nous distribue le questionnaire environnemental. Application immédiate du topo de Dominique Aimon, la veille, avec un problème qui rappelle les énoncés du certificat d'études primaires (et le mien est loin...) où il est question de 2 avions avec quatre personnes à bord et les bagages qui font le même trajet. L'un consomme 36 litres de 100 LL à l'heure et vole à 220 Km/h, l'autre consomme 28 litres de Jet A à l'heure et vole à 210 Km/h.



Sur un trajet de X kilomètres, calculer la trace carbone en Kilo/Passager/ Kilomètres et le rapport entre la trace carbone 100LL et Jet A. Et il y en a d'autres de la même veine...

Deux appareils ont pris l'air il y a une heure pour reconnaître le trajet. Les nouvelles ne sont pas bonnes. Plafond à moins de 700 pieds dans la région de Clermont où un avion d'Air France a du percer la couche jusqu'en dessous des minima de sécurité que s'est fixée l'organisation. Stand By en attendant d'en savoir plus.



On se dégourdit les jambes en rendant visite à D ELIN qui ne comprend pas ce qu'on attend pour s'envoler vers la mer. Ici, il fait un temps chaud voire lourd et pas un nuage. Les paysans arrosent leurs maïs de l'autre côté de la piste. On vérifie une ixième fois l'équipement intérieur et on s'allonge dans l'herbe pour récupérer une dette de sommeil chronique. Le camion citerne est parti. Les APM gardent toujours la porte d'entrée du grand hall occupé mais étrangement calme. Un parasol protège un poste radio silencieux qui trône sur une table de jardin. Personne n'occupe la chaise mais une petite fille danse dans l'ombre.



C'est incroyable le nombre de petites scénettes étonnantes, attendrissantes voire loufoques qui composent l'image globale d'un aérodrome. Un peu à la manière des pièces d'un puzzle géant constitué d'éléments parfois inattendus. Tout le monde est, en même temps, sur off et dans les starting blocs. Le retard risque de se révéler problématique pour la seconde partie de l'étape.

Vers 11 heures, branle bas de combat et nouveau briefing.

La météo n'est pas bonne à 40 Km au nord mais le plafond semble s'élever maintenant au dessus de 2 000 pieds/sol. Avec une visibilité estimée entre 5 et 10 Km. Le puy de Dôme a son sommet dégagé et plus rien n'empêche le départ. Compte tenu de l'heure tardive, le rallye s'arrêtera à Château Thierry comme prévu mais ***l'étape de Berck est abandonnée.*** Ensuite, les avions regagneront Saint Cyr par le sud de Paris.

C'est une petite douche froide mais...Safety First. Le premier décollage est prévu à 12 h 30 et les enveloppes vont être distribuées à tous dès maintenant.



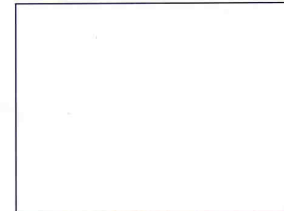
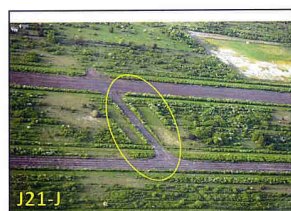
Et voici ce qu'on reçoit :

JOUR 2 - ISSOIRE-BERCK

<u>Point</u>	<u>Définition</u>	<u>Précisions</u>
DEPART	ISSOIRE	
PT1	une île	11,2 nm dans le 230 de CFA
PT2	activité aérienne sportive et récréative n°1005	
PT3	concentrateur électrique	à proximité de Vichy
PT4	une église	7,9 nm dans le 131 de MOU
PT5	un calvaire	27,2 nm dans le 251 de LFEP
PT6	une écluse	5,4 nm dans le 133 de LFLA
TOUCHE1	un terrain en herbe à 3 pistes	non loin de la
PT7	un terrain désaffecté	non loin de la
PT8	un carrefour sur la N4 à hauteur de Sezanne	3°51'05"E
TOUCHE2	CHÂTEAU-THIERRY POINT D'AVITAILLEMENT WARTER	
à suivre ...		

On se met au travail tous les quatre. Les points tournants sont rapidement identifiés et, chacun essaie de mémoriser les photos des sites à repérer. On rédige les logs de nav.

Pour cette étape, John sera PF et Christophe PNF radio – navigateur. Avec Nico, on retrouve nos places arrières.



Vers midi, les estomacs commencent à grouiller et Isabelle Moniot qui ne tient pas à ce qu'un seul pilote décolle le ventre vide va dévaliser un commerce voisin pour nous rapporter un buffet abondant et appétissant ainsi que des tonnes de baguettes.

Grand merci encore à elle et à son équipe d'accueil pour leur promptitude et leur efficacité à faire face et à résoudre ces problèmes d'intendance au débotté.



Il est 14 heures et le décollage de D ELIN est prévu à 14 h 30. Chacun s'installe ; on est prêt. Ici, il règne toujours un grand soleil mais il est vrai que ça craspougne dans le nord. Entre nous ne sévit aucune appréhension, juste des interrogations quant aux conditions météo que nous allons rencontrer et le désir de nous rattraper après l'insuffisante prestation de la veille.



Mise en route du moteur puis on taxi derrière plusieurs DR 400 jusqu'en seuil de la 36 gauche car le vent a changé. La 36 droite est occupée par une flottille de planeurs et il faut nous intégrer dans le trafic d'où un peu d'attente. Décollage puis montée lente vers 3 500 pieds et appel de la CFR de Clermont. Au dessus de nous, la couche est soudée mais bien haute et il ne pleut pas. Notre route va contourner l'agglomération clermontoise par l'ouest et le premier point tournant, une petite île dans un lac de montagne, est dans le sud ouest.





Nous montons alors à 5 000 pieds pour suivre un cap 350 en direction de **Vulcania** c'est-à-dire que nous contourons la chaîne des puys par l'ouest. Le vent n'est pas bien méchant et des corolles de parapentes s'envolent du sommet du puy de Dôme. Les genêts sont en fleur mais la mauvaise lumière n'offre plus les belles images de la veille.

Verticale Vulcania dont la photo correspond à celle du Road Book. On se rappelle que c'est ici qu'eut lieu l'expérimentation de Blaise Pascal objectivant les variations de pression atmosphérique par la baisse du niveau de la colonne de mercure entre Clermont Ferrand et le sommet du **puy de Dôme** en 1648. C'est ainsi qu'est né le Pascal, devenu unité de pression de nos QNH.



Horizontalement, la visibilité devient vraiment bonne. Les reliefs s'estompent et on décide de descendre vers 2 000 pieds pour avoir une meilleure vue du sol afin d'y détecter les indices photographiques. Prochain point de compte rendu, une **centrale électrique au sud de Saint Pourcain**. Ensuite, ce sera **l'église de Bourbon Lancy**. Le paysage est agréablement vallonné mais nos yeux ont beau scruter les détails, il reste difficile de retrouver les images qui nous ont été fournies. On en découvre cependant certaines qu'on s'empresse de localiser avec précision.



Le point tournant n° 5 c'est **Château Chinon** dans la Nièvre, ville dont le maire de 1959 à 1981 fut un certain François Mitterrand. Le village présent sur l'affiche de la campagne électorale de 1988 et dont le slogan était « la force tranquille » n'est pas à l'image de Château Chinon. On nous demande de retrouver un calvaire sur le sommet d'une colline, ce qui est vite fait. Plus loin, une belle retenue d'eau sur le haut cours de l'Yonne fait « presque » regretter que D ELIN ne soit pas équipé de flotteurs EDO car l'endroit est vraiment superbe et qu'on aurait bien fait trempette...



La route nous emmène vers le nord direction Auxerre et nous quittons le Morvan qu'on n'avait jamais survolé. Notre PA 28 passe pile au dessus de la « colline éternelle » de **Vézelay** et de sa basilique Sainte Madeleine, l'un des points de départ du pèlerinage de Saint Jacques de Compostelle. Nous retrouvons bien vite le cours de l'Yonne qui va nous mener au sud d'**Auxerre** où se situe une écluse à déterminer.

Puis cap 30 vers **Saint Florentin** et son terrain en herbe à trois pistes. Il y a du monde dans le circuit. Des planeurs, un largueur de parachutistes et des appareils du rallye. Faire gaffe !



Surveiller à droite, à gauche et...en haut car c'est un des pires cauchemars pour un pilote d'avion que d'imaginer voir passer devant sa casserole d'hélice un sportif casqué en chute libre. John rallonge avec sagesse sa vent arrière puisqu'on n'est pas pressé. Au sol, les spectateurs venus admirer leurs amis parachutistes doivent être surpris d'une telle activité de transit. Nous, on cherche surtout à localiser les planeurs toujours économes de leur radio...



Présentation, remise de gaz et cap sur l'Aube après avoir survolé le terrain abandonné de Chailley et sa belle piste qui survit aux outrages du temps. Maintenant c'est vraiment la plaine mais elle n'a rien de morne.

On laisse la ville de Troyes à main droite et la centrale nucléaire de Nogent sur Seine à gauche pour survoler Romilly en direction de Sézanne. Des champs d'éoliennes ont surgi de partout ces dernières années. Seine Info nous demande si nous souhaitons dépasser l'avion qui nous précède à la même altitude mais nous préférons rester dans le sillage de cet excellent éclaireur qui semble parfaitement connaître le coin. Après le carrefour de Sézanne avec la N4, on oblique un peu vers la gauche au cap 340 pour la dernière branche de l'étape. On entre dans la TMA de Paris mais, avec un plancher à 3 500 pieds et un temps redevenu CAVOK sans le moindre nuage, ce n'est pas un soucis. Notre incursion en Champagne ne va pas durer bien longtemps mais on a le loisir d'admirer de loin la Montagne de Reims et la mer de vignobles. Il faut dire qu'il commence à faire soif !



A **Château Thierry**, il y a du monde posé et beaucoup de machines dans le circuit ; aussi, une nouvelle fois on élargit le circuit de façon conséquente. L'approche de la 04 est difficile car le seuil est caché par une haute forêt. En très courte finale, alors qu'on dépasse la lisière, un avion local, sans aucune information radio préalable, s'élance et nous fait exécuter une remise de gaz en emergency. Puis, toujours silencieux sur la fréquence, il dégage vers le nord comme s'il n'avait pas vu la manœuvre d'évitement. Grossier personnage et pilote dangereux qui nous fait honte. On est quitte pour refaire un circuit complet. La piste est en pente et l'impossibilité de visualiser le seuil même depuis la courte finale, rendent l'atterrissage délicat et on « mange » tous les 900 mètres de l'herbe d'une piste qui, en plus, est en pente !





C'est à Château Thierry que s'arrête le Challenge Grass Cockpit après les problèmes météo survenus ce matin en Auvergne. Bien sûr nous sommes sensés nous retrouver tous ce soir à Saint Cyr mais quelques équipages décident de rejoindre directement leurs bases. Il faut dire qu'une perturbation sévère est annoncée –venant de l'ouest – pour demain matin. La flotte du rallye ne sera donc plus complète ce soir à Paris.



Pour le moment, il importe de refaire les pleins aux tabs et de mettre « au propre » notre compte rendu de navigation. Il fait très beau et très chaud. On profite du premier moment de relâchement (on n'était pas trop crispé...) pour s'attabler dehors, descendre des litres d'eau minérale, bavarder avec les autres équipages que l'on connaît maintenant mieux, se raconter mutuellement nos joies et nos surprises sur le trajet, donner un coup de main pour amener les avions à la pompe, sans évoquer une seconde un quelconque classement !