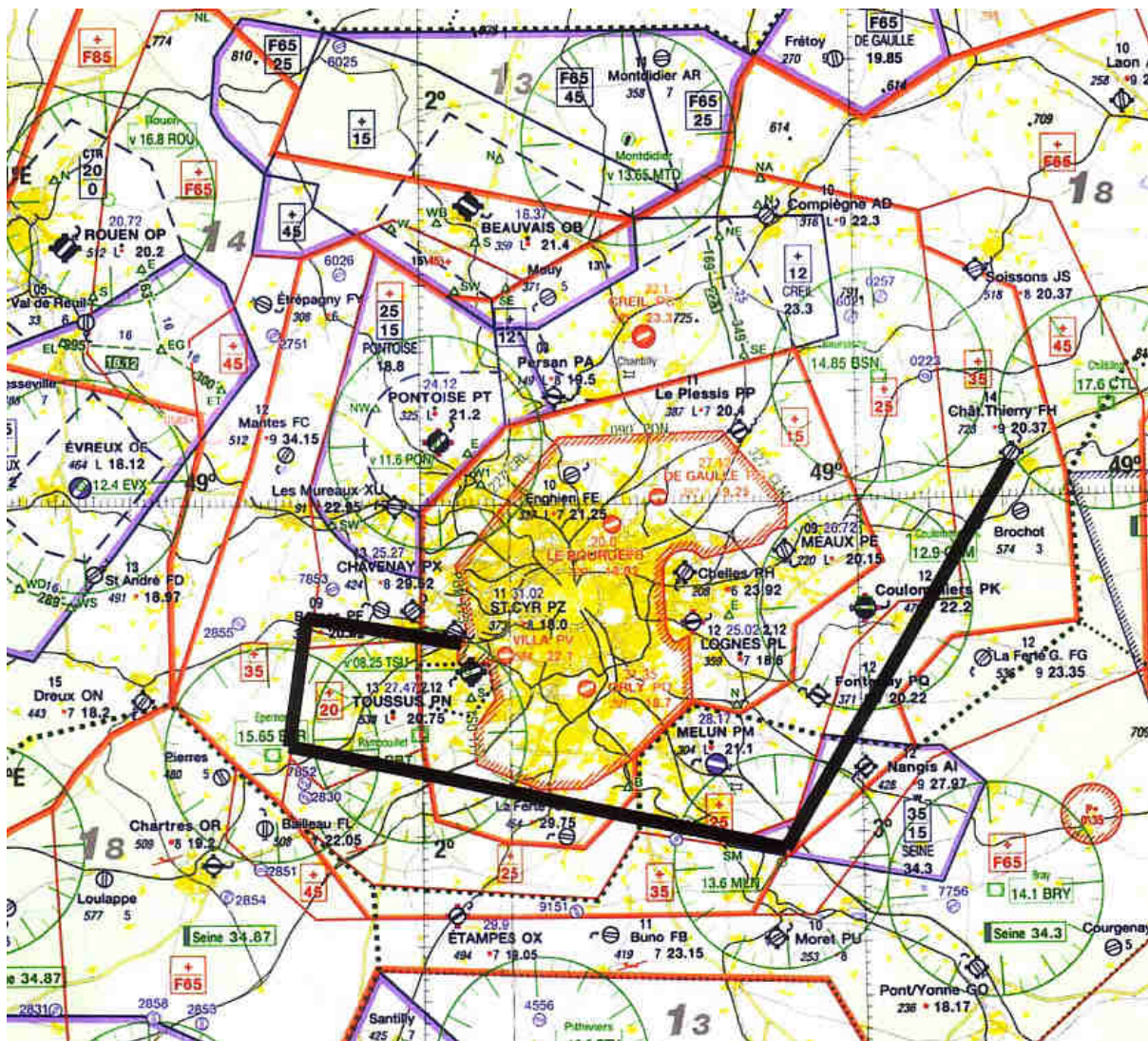


GRASS COCKPIT DEUXIEME JOUR

SECONDE DEMI ETAPE : CHATEAU THIERRY – SAINT CYR L'ECOLE

On se sent bien sur ce terrain de **Château Thierry**. Il fait beau et bien chaud. Dans l'aire de manœuvres où les moteurs ont été, bien sûr arrêtés, on trouve des voisins venus en curieux profiter d'un samedi après midi ensoleillé où il règne une activité inusuelle sur la plateforme, des membres du club qui donnent des coups de main pour déplacer les machines du rallye ou se préparent à un sublime vol du soir et des pilotes heureux de Grass Cockpit qui commentent les atterrissages qui se succèdent et se préparent pour l'ultime étape : Paris.

Nous, lorsqu'on va à Paris, on se pose à Lognes et on connaît bien les procédures de la CTR ainsi que les plafonds de vols autorisés en classe A. Saint Cyr n'est pas réservé aux avions basés mais l'autorisation de s'y poser – de plus gratuitement – par ADP est vécue comme une chance. La navigation ne devrait pas poser de problèmes puisque nous allons – pour éviter toute incursion maladroite en zone rouge – aller de VOR en VOR mais se déplacer en région parisienne n'est pas anodin pour les provinciaux que nous sommes alors mieux vaut se préparer soigneusement.



Pour cette dernière étape, Nico est en PF et moi en PNF tandis que John et Christophe vont pouvoir bénéficier d'une enviable place de PAX privilégiés et sans stress puisqu'il n'y a plus de morceaux d'environnement à identifier... Pas question de décoller à quatre et d'une piste en herbe avec les pleins complets. Comme d'habitude, on s'est contenté des tabs et, malgré cela, on préfère grignoter quelques dizaines de mètres en amont du seuil de piste. D'autres appareils vont nous imiter.

Moteur plein gaz et deux paires de pieds sur les freins, on lâche brusquement les 180 Chevaux cachés sous le capot. La piste est vite avalée et on ne déjauge qu'en fin de course. C'est plus difficile d'atteindre la vitesse de décollage sur l'herbe grasse, malgré la pente descendante. D'abord garder son cap en montée dans l'axe puis contourner la ville et ses zones industrielles et revenir vers un cap 210.

- Paris Info, D ELIN, Grass Cockpit, PA 28 et 4 personnes à bord, au décollage de Château Thierry destination Saint Cyr l'Ecole en passant par les VOR de Melun et d'Epernon, 1 500 pieds QNH et transpondeur 7000.
- IN, conservez 7000 au transpondeur.

Pour rester à l'abri de pénétrer dans une zone à plafond bas, on a choisi 1 500 pieds ce qui permet de profiter mieux d'un paysage qu'on n'a jamais vu. La visibilité est époustouflante avec, dès les premières minutes, un panorama dans un soleil couchant des gratte ciel de la Défense et de la tour Eiffel. C'est absolument magique ! Le paysage survolé est toutefois celui d'une plate campagne française avec des prés, des cultures et de grandes forêts. On survole bien vite Coulommiers où l'on observe une petite activité aérienne puis je reconnais Fontenay Trésigny dont on coupe perpendiculairement la piste, dernier terrain repère lorsqu'on se rend à Lognes.

L'aiguille du VOR de Melun commence un peu à s'affoler lorsque nous survolons l'écheveau de câbles électriques à haute tension qui va alimenter la capitale. C'est le moment de changer de cap pour gagner le VOR d'Epernon. Impossible de le capter le signal car nous sommes trop bas. Alors, on reprend celui de Melun avec un cap 285 en From. On informe Paris Info que l'on descend à 1 000 pieds un peu avant de survoler la Ferté Alais où un DC3 et un Warbird attendent au parking en se reposant d'un proche meeting chargé. Ici, on s'approche dangereusement d'une classe A absolue et Paris Info nous demande de confirmer notre itinéraire et nos intentions avant de nous abandonner lâchement sans nous proposer une autre fréquence SIV.

Qu'à cela ne tienne, on poursuit jusqu'au VOR de Rambouillet puis, un peu avant celui d'Epernon, on prend un cap 360 face au nord. A partir de cet instant tout va très vite. La prise de l'AFIS de Saint Cyr nous donne les paramètres en service.

Moins de cinq minutes plus tard, la Nationale 12 qui vient de Dreux et de Normandie est identifiée. C'était une de mes inquiétudes qu'il y ait un fouillis de grandes routes mais sur le trajet, nous n'en croisons qu'une et ce sera la bonne. Fidèles à une vieille et bonne habitude, on se cale la 12 dans la raie des fesses cap 90 avec Paris qui occupe tout notre champ de vision.

- Saint Cyr Tour, Grass Cockpit, D ELIN, PA 28 et 4 personnes à bord, provenance Château Thierry et destination vos installations, verticale la 12 à l'ouest de l'étang de Saint Quentin.
- IN, rappelez vent arrière 29.

- Saint Cyr d'IN, je rappellerai vent arrière 29.

A 200 Km/h, ça va très très vite dans un environnement inconnu et l'étang de Saint Quentin que je « voyais » plus loin nous saute aux yeux. Par contre je ne visualise pas l'aérodrome, noyé dans une grande étendue verte entre la forêt du domaine de Versailles – dont je n'ai pas encore repéré le château et une vaste étendue de prés. Nico prépare la machine pour l'atterrissage et allume les phares pour que l'on soit plus visibles.

- Nico, à partir de maintenant tu prends un cap 360 plein nord. Tu passes le Bois d'Arcy à ta gauche et tu remontes au-delà du bled nommé Rennemoulins qui est là devant toi. Derrière, tu intègres le début de la vent arrière à 1 400 pieds.

Il y a du monde dans le circuit. Je visualise au moins une demi douzaines d'appareils qui font des rondes. En les suivant du regard, je découvre le terrain. Nico suit bien les indications tandis que derrière, les amis ne doivent pas en perdre une miette : on ne les entend pas. J'identifie les points de repères au sol : le grand canal du château de Versailles et le château un peu plus loin, bâtisse linéaire de ce beau style classique et qui scintille d'une teinte dorée et nous éblouit par la réflexion de ses fenêtres de façade.



Régime 2 000 tours/min, un cran de volet. On arrive vite en fin de vent arrière et il y a trois machines devant nous. En entrant dans l'étape de base, j'ai juste le temps de distinguer le Trianon sous l'aile gauche.

- F- XX, remise de gaz.
- F- XY, autorisé pour la 29 droite.

Encore un appareil devant nous lorsqu'on coupe le grand canal et qu'on se présente dans l'axe de la finale.

- Saint Cyr, IN finale.
- F-XZ, autorisé 29 gauche.
- IN, autorisé 29 droite et passez sur la fréquence sol 121.950.

Deux crans puis trois crans de volets. On va tout de même un peu vite. Tant pis, ça devrait aller. Ca ira. Ca va mais on se mange toute la piste. Bravo Nico ! On l'a fait. Les traits sont un peu tirés et les pans de chemises collent.

- IN, remontez le taxiway Charlie et maintenez en Charlie 4.

On remonte l'étroite bande de roulement et on maintient en Charlie 4. Un DR 400 fait un touch and go devant nous puis repart dans la ronde infernale.



- IN, autorisé à traverser la 29 gauche et à vous rendre au parking où vous êtes attendus.



Ca fait du bien à entendre. Patrick et les filles sont sur le tarmac et ils ont suivi à la radio toute la procédure. On leur raconte les péripéties de l'annulation d'une partie du rallye et la très belle navigation qu'on vient de faire.

On s'offre une bonne pression dans le clubhouse d'un des nombreux aéroclubs basés et puis on nous soumet le dernier questionnaire de culture générale aéronautique où il est question – entre autres – des prénoms des frères Caudron...



Mais D ELIN nous manque déjà alors on retourne le voir. On débranche les instruments de navigation portatifs. On nettoie le pare brise et on débarrasse tout ce qui traîne après quatre heures de vol. John ne peut s'empêcher de renouer avec la tradition de chahuter en s'affublant

d'une somptueuse perruque blonde. Dominique Bourneton nous dédicace son dernier livre : « Au-delà des nuages... ». On tire quelques photos souvenirs...



Dans un hangar vidé de ses machines, deux grandes tables sont dressées. L'une avec les prix et l'autre avec un buffet.



Pour ce qui est des prix, on ne se fait guère d'illusions mais, en ce qui concerne l'appétit, on est présent. Cinquième buffet froid mais on a faim. Alors, on fait la queue. A l'extérieur une dizaine de voitures anciennes attendent pour nous ramener plus tard à nos hôtels. En fin de soirée, lorsque nous les chercherons, elles seront toutes parties...



Et puis les prix sont remis.





Malgré l'annulation d'une partie du challenge et de l'épreuve du terrain mystère qui n'était possible qu'entre Château Thierry et Berck sur Mer, le patron français de Breitling a décidé de laisser en jeu le beau lot de montres initialement prévues pour les gagnants du terrain mystère. Elles vont faire des heureux !

Tout le long de l'épreuve, les organisateurs ont été chaleureux et compétents, présents et efficaces, amicaux et toujours souriants.





GRASS COCKPIT
Organisation

ADMINISTRATION GENERALE

- **FAVAREL Philippe** (Président)
- **SAMOYAU Jean-Michel** (Vice Président)
- **HAGNERE Lysiane** (Secrétaire Général)
- **LARSEN Erik** (Trésorier)

JURY GRASS COCKPIT

- **MAUNOURY Catherine** - Présidente
- **CALLIES Jacques** Vice-Président

Philippe ODEON
Circuit

Yves PACQUET
Questions Réglementaires

Dominique AIMON
Terrain Mystère

DIRECTION DES VOLS

- **Christophe MATHY**

MOYENS OPERATIONNELS

- **SAMOYAU Jean-Michel**
- **LEPISIER Maxime**

MOYENS AERIENS

- **DUGAST Joël**
- **LECANUET Alexis**
- **MAZOUZI Frédéric**

MOYENS TECHNIQUES

Responsable technique
Denis BOEHRINGER

Suivi trace GPS et Radar
Laurent DUVAL

Jean-Claude PITOT

COMMUNICATION

- **POISBLAUD Fabrice** (Webmaster)
- **DUCOURTET Cyril** (Graphiste)
- **FAVAREL Philippe** (Page Facebook)

MOYENS LOGISTIQUE

- **BOUTON Gérald**
- **DE LA VILLESBRUNE Bruno**
- **FAVAREL Philippe**

Ils sont ovationnés par l'escadre enthousiaste de dizaines de pilotes comblés. Tonnerre d'applaudissements également pour les sponsors : la Boutique du pilote et ses lots de valeurs, le directeur d'Aéroports de Paris pour son aide logistique et la gratuité des taxes d'atterrissages, le boss de Breitling et ses cadeaux qui nous font tous rêver, le patron France de Warter Aviation pour nous avoir fourni, partout où l'on en avait besoin, une 100 LL gratuite ! Tout ça, on ne l'oublie pas !

Alors ? Aviatik, pas sur le podium mais jamais en reste pour l'animation, propose la dégustation de son kérosène tandis que les essenciers polonais offrent l'un de leurs breuvages rares. On goûte, on compare, on rit, on s'amuse, on célèbre l'amitié des gens de l'air, on échange des boîtes mails, on se promet de se retrouver bientôt à l'occasion d'un probable Fly In et on se quitte pour prendre du repos.

CHALLENGE GRASS-COCKPIT WARTER TOUR 2015 LES RESULTATS

CLASSEMENT GENERAL	NUMERO GRASS-COCKPIT	IMMT AVION	NOM DE L'EQUIPAGE	POINTS TOTAUX
1	9	F-GTZQ	BURGONDS VOLANTS	895
2	25	F-HOOS	AF 001	868
3	24	F-BVIB	LES VIKINGS	852
4	12	F-GJQC	ST YAN CITY CONNEXION	803
5	19	F-GMLA	BROC ARD	776
6	5	F-HNEZ	TEAM CHAMPAGNE	745
7	33	F-GBSO	BLUE DUCK	739
8	26	F-HOOT	AF002	726
9	4	F-GKQU	FLYING PINASSES	711
10	10	F-GYDD	CHTIS VOLANTS 2	701
11	2	F-GRRZ GNCM	BERCK CAP OPALE	681
12	16	N180EL	SKYWAGON	673
13	13	F-GYMM	LES VOLTIGEURS	669
14	34	F-JWUF	VOLARE CANTARE	668
15	27	F-HADO	CAP A L'OUEST	664
16	28	F-GRRV	BROC ARD APM	662
17	15	F-GKEV GEKV	FARMAN CLEMENT	649
18	32	F-PIYT	LES JOJOS	609
19	14	F-GUYA	SPRINTAIR BUS	601
20	21	F-HGPF HGMA	GAMATEAM	581
21	6	F-GAHR	AIR VAUCLUSE	576
22	17	F-GGBZ	MIMIZAN	574
23	3	F-GTBR	MERCURY	567
24	8	F-GLDZ	PUISSANCE CALM	555
25	11	F-GORL	SPIROU	536
26	23	F-BTUY	TIMTOM	534
27	1	D-ELIN	AVIATIK	518
28	30	F-PILS	YELLOW BIRD	505
29	22	F-GDON	ACAF NORD	462
30	31	F-AYJF	NAVION	447
31	7	F-GRIP GSBM	CHTIS VOLANTS	413
32	35	34-AID	VIEUX DE LA VIELLE	362
33	29	FGNJK	LES ROIS DU BBQ	359
34	18	N14623	MELODIE DES AIRS	252
35	20	F-HGMT	REMOTTEAM	0