



GRASS COCKPIT 2016

Péripéties dans le cockpit en herbe

Février 2016, nous sommes accoudés au bar du club avec Michel Schrek (là où se prennent les grandes décisions et là où le partage d'expérience dans le club est des plus intenses... je me demande d'ailleurs si nous ne devrions pas afficher le REX du mois au-dessus du bar). Proposition de ce dernier : « ça te dirait de faire le « grass cockpit » ? ». Proposition inattendue mais qui me tente bien d'emblée : j'avais repéré l'épreuve dans le journal officiel de la Fédé Info-Pilote et le principe de ce rallye original m'avait bien plu : associer un pilote expérimenté à un jeune pilote pour explorer les pistes en herbe de France et de Navarre, voilà qui ne peut que séduire les amateurs de traîne-queues. En tant que vieux jeune pilote à la recherche d'une expérience, l'occasion semble belle. Je lui dis donc qu'à priori l'affaire me tente bien et nous nous séparons en prenant date, le temps de réfléchir à la monture et au budget. Nous nous revoyons quelques temps plus tard et c'est une déception pour Michel : des impératifs ne lui permettent pas de participer à l'épreuve mais un Michel pouvant en cacher un autre, Michel Bourriaud instructeur émérite de notre aéroclub se propose de le remplacer et de prendre sous son aile un bleu pour ce rallye vert. La monture est choisie : ce sera le JO, Jodel D119 proche cousin du D112 mais muni d'un moteur plus puissant, propriété d'une association de pilotes du club qui me permettra de tenir le manche de leur machine et que je remercie vivement.

Première étape : l'inscription et ses divers papiers dans les délais les plus rapides puisque 40 avions seront retenus et bien sûr les premiers inscrits seront les premiers engagés.

Deuxième étape : former le « jeune » pilote sur cette machine légendaire d'un jaune canari inoubliable et sur lequel il a été emmené en quelques occasions enthousiasmantes par Dominique Prost et Gérard Lagarde à titre de découverte. J'étais habitué aux fantaisies de roulage des trains classiques (DH 251 et CAP 10) mais JO les bat largement car le freinage en bout de palonnier notamment peut être du genre brutal. Pas de volets non plus : l'engin est fin et cavaleur et il y a donc intérêt à respecter la vitesse d'approche sinon on peut être étonné qu'un si petit aéroplane avale tant de piste avec autant de facilité, décollage assez rigolo puisqu'on doit le mettre quasiment immédiatement sur le train après avoir mis les gaz (je l'ai fait décoller une fois trois points sans le faire exprès !). Bref les séances d'apprentissage par Michel n'étaient certes pas de trop.

Troisième étape : préparer le rallye ce qui va être assez limité puisque à part la connaissance du nom des 5 terrains sur lesquels nous devons nous poser sur deux jours (le Vendredi 10 Juin et le Samedi 11 Juin), il règne un mystère épais sur le reste et c'est justement là l'esprit de l'épreuve. Michel et moi relevons que les vols ne seront pas de tout repos : l'aventure doit nous emmener le premier jour de Berck sur Mer à Belfort en passant par Saint-Hubert (en Belgique) et le deuxième jour de Belfort à Salon de Provence avec arrêt à Montélimar. Avec les zigzags imposés par ce genre d'épreuve cela fera des branches de plus de 200nM sur un appareil génial mais des plus rustiques : moyens de radionavigation inexistant, pas d'horizon, sièges au confort japonais (assise sur coffres en bois rehaussés d'un velours du plus bel effet mais tout de même relativement mince). Bref l'engin est

plutôt désigné pour faire le tour de la région par beau temps que le tour de France par temps incertain. Par contre il est des plus adapté pour l'herbe : décollage en moins de 200m en conditions favorables (passage des 15m en 450m en conditions standards) et atterrissage court (470m à partir des 15m toujours en condition standard). En emmenant nos GPS personnels, la sécurité des vols nous semble devoir être améliorée. Par contre les conditions d'emport de deux gaillards bien bâtis (si, si) avec un minimum de bagages ne nous permettront pas de faire le plein sur les deux réservoirs et l'autonomie nous apparait donc comme devant être des plus surveillée (conso moyenne 17l/h sur des branches de 3h environ : le devis de poids nous impose de ne mettre que 15l dans le réservoir AR d'autant que nous devons emmener des gilets de sauvetage puisque le survol de zones maritimes dans la partie sud du rallye est prévue par les organisateurs). Pas question dans ces conditions d'emmener l'ensemble des fiches VAC compte-tenu du poids respectable du cartable. Nous nous limiterons aux terrains fréquentés et confierons le reste à une tablette en pensant que les VAC nécessaires feront partie des documents de vol remis par les organisateurs. L'aérodrome de St Hubert situé dans les Ardennes Belges est également un point de questionnement : la consultation de la carte Jeppesen (pas de VAC puisque situé en Belgique) objective des pistes parallèles en croix orientées en 05 et 32 avec une longueur non propice aux gros porteurs (LDA 600m en 05, 799 m en 32, sans DTHR et ce à 1850 pieds d'altitude).

Départ vers Berck

Après préparation du vol et de l'avion, nous décollons de LFBI le Jeudi 9 Juin vers 15h00 avec étape de ravitaillement à Bernay. Nous sommes heureux de pouvoir partir car les conditions météo des jours précédents n'étaient pas des plus enthousiasmantes. Nous notons que les prévisions ne sont pas non plus des plus réjouissantes puisqu'une dégradation est prévue dans la journée de Samedi mais nous nous disons que nous serons dans le sud et peut être arrivés à destination : nous avons prévu du temps pour revenir sur Poitiers. Vol jusqu'à Bernay sans problème si ce n'est ma tablette « android » qui présente des ralentissements bizarres (le système a fait une mise à jour dans la nuit précédente sans requérir mon autorisation...). Nous ravitaillons l'avion et les hommes, cherchons les plans Mudry qui devraient être nombreux dans le coin : nous finissons par trouver un CAP 10 dans le hangar du club. Départ vers Berck avec manifestement une météo qui change : temps laiteux avec des altostratus annonceurs d'un front chaud et dont la présence n'est pas très étonnante compte tenu des masses d'eau qui se sont abattues sur nos régions en ce joli mois de Juin bien arrosé, visibilité moyenne. Après avoir passé les boucles de la seine à Rouen, nous nous sentons esseulés car pas de SIV joignable. Une belle surprise, nous voyons au loin sur notre gauche des rubans de fumigène tricolores nous faisant penser que la PAF s'entraîne dans le coin : mais pourquoi n'arrivons-nous pas à joindre ce foutu SIV..., nous ne voudrions pas gêner leurs ébats. Plus au nord nous prenons enfin contact avec le SIV de Lille qui est vraiment le bienvenu car la circulation aérienne se densifie à l'approche de Berck : à un moment donné nous recevons l'info qu'un Fouga-Magister croise dans nos parages mais nous ne verrons jamais la machine. Passage de la baie de Somme (très bel endroit) et arrivée à LFAM où la circulation aérienne est dense. Après intégration, tour de piste obligatoire à 700 pieds pour ne pas emplafonner la CTR du Touquet et atterrissage avec un petit vent de travers en 24. Roulage vers les hangars et le comité d'accueil très bien organisé puis passage à la pompe : le fuel pour l'épreuve est offert (beau cadeau de la part de la société Warter qui est un des



principaux sponsors). Nous faisons le plein sur le réservoir avant et mettons 15l sur l'arrière compte-tenu de la distance estimée de la première branche que nous aurons à parcourir demain, nous tablons sur 3h d'autonomie minimum. Après avoir mis l'avion au parking et soigné l'arrimage, nous nous rendons à l'accueil où nous sont remises les habituelles pochettes garnies par les sponsors : casquette, t shirt, stylo mais pas de montre Breitling (autre sponsor) à la grande déception de Michel : renseignement pris il s'agit en fait du premier prix de l'épreuve (valeur 6800 E !). Par contre, le fabricant propose une affaire : des montres soldées à 4500 E, offre réservée aux concurrents bien sûr. Nous sommes touchés par tant de générosité mais nos toquantes fonctionnant correctement et le devis de poids ne nous laissant aucune marge d'emport, Michel et moi décidons de ne pas profiter de cette offre généreuse. Soirée d'accueil par suite des plus chaleureuses comme savent le faire les gens du nord avec tarte au Maroilles et Filets de hareng (pense au devis de poids Hervé, pense au devis de poids...). Couchage à l'hôtel vers 22h30 et retour au briefing le lendemain matin.

Départ vers St Hubert

Briefing assez sommaire de la part du directeur de vol qui nous informe que les renseignements pour établir la trajectoire de vol seront distribués 30mn avant le départ de chaque avion, départ échelonné toutes les 5mn environ (40 avions) avec départ en premier des plus rapides : évidemment compte tenu des performances du JO, nous partons dans les derniers. Recommandation est faite de ne pas faire de toucher compte-tenu du fait que les terrains ressemblent à des éponges fragiles compte tenu des déluges récents mais uniquement des remises de gaz. Discours sympathique du président du club avec rappel tonique des règles de sécurité comme savent le faire les militaires (ex pilote de mirage III). A noter que les documents de vol sont quasi inexistantes en particulier aucune VAC distribuée à notre grande déception. L'ambiance est ensuite studieuse mais détendue : les concurrents étant sympathiques voir folkloriques. Nous recevons enfin nos documents avec des énigmes à résoudre pour déterminer nos points de passage : comme tout Rallye, est noté surtout la précision, la consommation et fait nouveau le calcul de la trace carbone (c'est un rallye vert !). C'est la première fois que je participe à ce genre d'épreuve et je trouve les énigmes agaçantes car le temps de les résoudre (même avec l'aide d'internet) ne donne que très peu de temps pour la préparation du vol : heureusement que mon coéquipier expérimenté est là. Les concurrents habitués manient la tablette et les photos extraites de google earth avec maestria. Avec Michel nous sommes plus traditionnels et heureusement car la tablette embarquée continue d'avoir des ratés (renseignement pris plus tard, c'est la fameuse mise à jour qui va bloquer mon logiciel habituel AirNav Pro et le système). Après avoir résolu de façon à peu près satisfaisantes l'ensemble des énigmes (en particulier la détermination de la localisation de la base de V2 d'Eperlecques lors de la seconde guerre mondiale, les coordonnées d'un terrain de l'OTAN désaffecté ainsi que du clocher de l'église de Maroilles entre autres), décollage vers St-Hubert avec recherche des points. La plupart du temps je pilote et Michel se charge de la navigation et de la sécurité. Il a fort à faire et nous aurons 2 moments un peu chaud : un avion rattrapant qui nous passe sous le ventre avant le mémorial des soldats canadiens de Vimy et une vent AR dans le mauvais sens à Vitry en Artois (honte à nous). Les choses se gâtent en arrivant en vue du terrain désaffecté de Rocroi car nous trouvons que le niveau du carburant est étrangement bas : compte-tenu de la distance estimée restante nous préférons faire escale à Charlevilles-Mézières. Bien nous en a pris puisque nous trouvons une différence de 20l entre notre consommation estimée et ce qu'il reste dans le réservoir ! Le mystère restera entier d'autant que votre serviteur rassuré par le fait que l'avion était sur un parking gardé avec la plein fait la veille et rassuré que la tige jauge lui paraissait à la hauteur correcte (et oui c'est un avion rustique) avait omis de dévisser le bouchon du réservoir pour vérifier le niveau lors de la prévol à Berck or

cette tige ne descend que peu lors des premier litres consommés.....renseignement pris, d'autres aviateurs trouveront également une différence entre leur consommation estimée et le volume restant ??? A Charlevilles, je croise des concurrents munis d'un quadriplace qui sont venus débarquer



un équipier compte-tenu de la limitation de la piste de St-Hubert (limitation dont le directeur des vols n'a pas jugé bon de parler lors du briefing). Après avoir fait le plein ce qui a pris un certain temps car il fallait trouver le responsable de l'aéroclub, la pompe n'étant pas munie d'un automate (ce qui n'est pas signalé sur la VAC) mais heureusement le responsable était à son bureau et très prévenant.

Après avoir réglé un chèque à l'ordre des ailes ardennaises, nous repartons un peu dépités, conscients que nous ne pourrons rapporter la montre Breitling à notre Président vu notre descente certaine dans le classement... Le vol vers se poursuit au-dessus des Ardennes Belges, un endroit magnifique encombré de zones militaires (heureusement inactives ce jour-là : tiens ça n'avait pas été non plus signalé au briefing mais il est vrai que le commandant de bord est responsable de son aéronaf...) et de très hauts sapins un peu partout peu propices à un atterrissage d'urgence (mais ouf le niveau d'essence était redevenu rassurant !). Evidemment c'est à ce moment que nos GPS respectifs tombent en rade et nous ferons une navigation laborieuse vers notre destination après avoir demandé une direction à l'AFIS de St-Hubert qui nous fournira un QDR (question de tester notre réactivité) plutôt qu'un QDM, intégration des moins glorieuses (l'espace est encombré de planeurs, c'est compliqué un aérodrome avec cette disposition...) et posé sans problème mais avec beaucoup de retard en 05 droite. Nous faisons le plein après avoir signalé notre mésaventure et comprenons que l'épreuve est effectivement terminée en ce qui concerne le classement d'autant que nous n'avons quasiment pas de temps pour résoudre les petites énigmes rigolotes permettant d'établir les points de passage de la seconde branche : de plus nous n'avons pas accès à internet, ce qui nous avait bien aidé avant le départ de Berck. Mais le plus important n'est-il pas de participer ?

Photo : JO à St Hubert (photo parue dans le journal Aviation et Pilote de Juillet 2016)

Départ vers Belfort Chaux

Après une collation ultra rapide nous remontons dans l'avion pour un départ en 32 droite : nous ferons ce que nous pourrons. Précédé d'un véhicule à gyrophare qui nous fait éviter les mares de boue qui risqueraient de nous enliser, nous nous mettons au point d'arrêt pendant que le PA28 qui nous précède s'aligne pour décoller. Le terrain est bombé à mi piste, gras avec un rideau d'arbre en bout de piste.... Nous voyons le PA 28 s'aligner, accélérer, disparaître derrière le bombement et ne pas réapparaître contrairement au DR400 qui le précédait : s'ensuit un message radio « avion à terre, coupez vos moteurs », ceci avec un accent belge qui ne portait pas à la détente pour une fois. Peu de temps après nous voyons un épais nuage de fumée noire : Michel et moi sommes blêmes.... Après que l'hélicoptère de la sécurité civile du coin ait atterri, nous sommes autorisés à redémarrer le moteur et à retourner au parking. Nous nous enquerrons de l'accident : avion détruit sur décrochage au décollage, pilote et équipiers indemnes ayant pu s'extraire rapidement du cockpit avant la

destruction par le feu. Le soulagement est évidemment immense. L'aérodrome reste fermé et nous sommes autorisés à décoller seulement vers 18h00 : ce sera une route directe vers Belfort Chaux, la compétition s'étant définitivement éloignée. Nous nous réalignons avec le même cérémonial en 32 et je suis évidemment tendu au manche au moment du décollage. Mais le D119 a des avantages évidents sur la concurrence en ces circonstances : décollage ultra-court malgré une petite saignée avant le sommet du dos d'âne et compte-tenu des conditions de piste grasse à souhait et de la charge au maxi. Un membre du comité d'organisation qui partait derrière nous viendra nous en parler après notre arrivée à Chaux un peu ébahi : ce n'est pas pour rien que ces drôles d'oiseau se comportent bien en montagne lui rappelle Michel.

Retour vers la France et vol vers Belfort sans trop de problème sinon des difficultés à activer le plan de vol...il n'y a pas de raison que les problèmes ne continuent pas. Nos instruments de radionavigation non homologués sont toujours HS, seul le logiciel de mon téléphone fonctionne mais l'alimentation USB du JO est vraisemblablement inférieure à 2A car il se décharge inexorablement malgré la mise sur ma petite batterie de secours, néanmoins la navigation va être sereine (Michel est impérial à la carte) avec des passages magnifiques dans les Vosges malgré une visibilité pas terrible



et un temps qui continue visiblement de se dégrader. Posé sans problème à Chaux malgré une présentation un poil trop rapide avec un vent nul (la bête avale un peu trop d'herbe à mon goût). Nous faisons le plein et recevons de nouveau un accueil des plus chaleureux très bien organisé par le club de Belfort Chaux. Nous festoyons ensuite au milieu de leur vaste hangar où se côtoient visiblement le monde des planeurs et

celui des avions à moteur. Nos voisins de table sont handicapés et volent sur un DR400 à malonnier et nous trouvons formidable que l'organisation de leur participation ait été rendue possible. Nous passons là encore un très bon moment de convivialité. Convoyage en car vers l'hôtel de Belfort payé par l'inscription avec de sérieuses inquiétudes sur la météo à venir : après avoir observé le lion, retour au terrain le lendemain matin où nous constatons la présence d'un épais couvercle de nuages sur la cuvette de Belfort. L'attente commence avec peut-être un espoir d'éclaircie dans ce front chaud très instable parsemé de TCu. La fenêtre étant trop étroite, deux heures plus tard, le comité d'organisation arrête l'épreuve à mi-parcours comme l'an passé d'ailleurs.

Tentative de mise au sec et retour par le le TGV

Le problème alors est que le club de Chaux ne peut nous permettre de mettre l'avion au hangar faute de place ce qui nous inquiète beaucoup car par ce temps instable, la survenue d'une averse de grêle n'est pas à exclure et nous imaginons l'enveloppe jaune de l'avion criblée de trous noirs...Insupportable. Le président du club nous informe qu'une mise au hangar serait sans doute possible à Montbéliard et plus certainement à Vesoul LFQW situé à 26nm de là. A la faveur d'une trouée, nous décollons avec quelques autres pour tenter de rallier LFQW mais mal nous en prit car après avoir passé l'aérodrome désaffecté de Lure un épais barrage de nuages bas nous contraint à nous dérouter et à nous poser d'urgence sur le terrain militaire de Luxeuil après avoir informé le SIV Bâle de notre décision, la fréquence de Luxeuil ne répondant pas du fait de l'absence de contrôle assuré sur cette base le WE. Démuni d'horizon artificiel, la poursuite du vol aurait été suicidaire,



toute pénétration dans un nuage étant bien sûr exclue. Posé sans encombre par Michel : 10mn après avoir quitté le TW, une violente averse précédée de vent lave JO à grande eau. Accueil des militaires en arme plus habitués au trafic des mirages 2000, qu'à ce genre d'engin exotique et rapport aux gendarmes de l'air qui seront d'un accueil des plus compréhensifs. Après deux

heures d'entretien, convoyage par les mêmes gendarmes jusqu'à un hôtel de Luxeuil après une demande d'assistance à la FFA extrêmement efficace qui se chargera de notre retour sur Poitiers après avoir mis l'avion qui est devenu temporairement la mascotte de la base au sec dans un demi-tonneau. Michel et moi remercierons chaudement le commandement de la base pour sa compréhension de notre situation, réponse : normal, vous étiez en difficulté, « fly safe » !

La dernière arme secrète de l'armée de l'air : JO à Luxeuil.

Fin de l'aventure sur le quai de la gare de Belfort. L'avion sera rapatrié par les deux Michel en deux étapes (toujours la météo !) une semaine plus tard.

Epilogue

Belle épreuve et bel esprit mais nous avons trouvé le briefing des vols hasardeux ce qui est dommageable dans une épreuve où les temps de préparation des vols sont des plus réduits et il est certain que l'organisation a frôlé la catastrophe à St-Hubert. Nous avons appris par suite en rencontrant fortuitement un des sponsors sur les quais de la gare de Belfort et qui lui aussi rentrait par le train, que le directeur de vol avait pris ses fonctions 48h avant le début de l'épreuve en remplacement du précédent défaillant. Ce même pilote qui suivait l'épreuve aux commandes d'un Guépard avait constaté également un écart entre sa consommation d'essence et la quantité restante dans le réservoir de son avion qu'il connaît du bout des doigts, lors de la première branche (erreur d'avitaillement par les essenciers ou siphonage des réservoirs ????)

Beaucoup de leçons tirées de l'épreuve :

- La préparation rigoureuse d'une nav est indispensable quel que soient les circonstances,
- Cette préparation doit prendre en compte les conditions d'atterrissage et de décollage au lieu d'arrivée projeté (devis de poids, calcul des distances compte tenu de la température, de l'altitude et des conditions de la piste),
- Elle doit prendre en compte également la gestion rigoureuse du carburant,
- Quand on a un doute sur la météo, mieux vaut s'abstenir surtout si l'expérience est faible et l'avion rustique car dans certaines circonstances c'est probablement l'évènement le plus imprévisible (les conditions étaient particulièrement instables lors de l'épreuve)
- Personnellement ça me rassure beaucoup d'avoir un horizon dans un avion,
- Ne jamais faire entière confiance aux moyens de radionavigation d'autant qu'ils ne sont pas certifiés, tenir toujours son estime : ces instruments ne sont qu'une aide,
- Personnellement je déconseille maintenant le matériel sous android car j'ai appris que c'était la mise à jour qui avait provoqué le plantage de ma tablette et du logiciel de Nav. J'ai appris

également que plusieurs compagnies d'aviation autorisaient officiellement le matériel type « Ipad » car testé beaucoup plus fiable de par sa technologie et sa robustesse mais malheureusement plus cher,

- Enfin, compte tenu de sa fiabilité, ce matériel doit être utilisé en redondance (toujours avoir un autre appareil au cas où) et lorsqu'on décide d'utiliser ce type d'appareil (qui peut rendre énormément service quand les conditions se dégradent), il faut bien veiller à l'alimentation électrique (prise USB avion en 2,1A et non pas en 1A) et avoir une batterie portable chargée de capacité suffisante.
- L'assurance rapatriement de la FFA dont le prix est inclus dans la licence est efficace et nul doute que sa mise en place a contribué déjà grandement à la sécurité de nos vols,
- La solidarité des militaires de la base de Luxeuil qui nous a bien sûr fait chaud au cœur

On remet ça l'an prochain Michel ?

12/09/2016

Michel et Hervé