la Grande Course vue par...

On sait que la « Grande Course » 1984 (dont nous avons publié le mois dernier les résultats bruts) a été rendue très difficile par les mauvaises conditions météo, au point que sur la vingtaine de concurrents ayant pris le départ, sept seulement réussirent à boucler le circuit de 980 km Blois – St. Dié – Montbéliard – Blois, et dans des temps variant entre 41 heures et plus de 5 jours... Nous avons demandé à deux d'entre eux de nous raconter « leur » course, qui n'a pas été du tout la même, comme on le verra, pour François Goethals, vainqueur de l'épreuve sur Sirocco à moteur Rotax, et pour Hubert de Chevigny, leader de la patrouille de trois Baroudeurs dont les pilotes se retrouvèrent aux dernières places du classement.

le premier...

Départ à 16 h 30 en compagnie de Patrice Franceschi, pour qui cette course représente un ultime entraînement avant son prochain départ pour le tour du monde. Mais mon Sirocco, équipé d'un cockpit fermé et de carénages de roues, est plus rapide que le sien, et comme nous n'avons pas convenu de voler en équipe je ne tarde pas à le distancer, en volant à 100/110 km/h indiqués. La météo est encore correcte : ciel couvert mais pas de pluie, vent de Nord-Est 10 kt.

Atterrissage vers 19 h 30 près d'un petit village, un peu avant Chaumont, sur une colline et non dans la vallée pour éviter d'être coincé par le brouillard demain matin. En 3 heures de vol j'ai consommé 19 litres. Ravitaillement en carburant; dîné et couché dans le bistro-restaurant-hôtel du pays.

★

Lundi 16 : levé à 5 h. Décollage à 7 h., et cap vers St. Dié, au compas pendant 3/4 d'heure, le plus souvent au-dessus du brouillard qui noie toutes les vallées. Posé près d'une ferme sur une bosse dégagée pour téléphoner à la Météo, qui n'est guère encourageante : tous les reliefs des Vosges et du Jura sont encore accrochés, et une nouvelle perturbation venant de Grande-Bretagne doit amener dès demain une aggravation sur l'ensemble du pays. La Gendarmerie de St. Dié, consultée ensuite, annonce un plafond très bas et de la bruine; mais à l'Aéro-Club on estime que cela devrait commencer à se lever vers 11 h.

Redécollage à 9 h 45. Le terrain commence à monter, se dégageant su brouillard, mais au-dessus le plafond baisse de plus en plus, et bientôt il reste tout juste de quoi sauter les lignes électriques... Devant, c'est complètement bouché; déroutement vers le Nord pour suivre une vallée qui me fera faire un détour d'au moins 70 km. Arrivée sur St. Dié avec 150 m de plafond; photo, et cap au Sud vers Montbéliard; mais bientôt je suis à nouveau coincé, et m'engage dans une vallée vers l'Ouest. La navigation se complique...

La couche n'étant pas très homogène, je décide de passer au-dessus et monte dans un trou jusqu'à 2 000 m, en ciel clair. Après quelque temps au cap Sud-Ouest pour m'éloigner du relief, je redescends sous le plafond, maintenant à 800 m; je suis en plaine, mais où ? Atterrissage pour ravitailler, et me situer : je suis du côté de Baume-les-Dames, à 40 km au-delà de Montbéliard, vers laquelle il va falloir remonter pour la photo.

Je vole aussi vite que possible : 120, 130 km/h, moteur à 7000 t/min., mais pas encore pleins gaz, l'hélice ayant un trop petit pas pour ces vitesses. Le Rotax cependant n'apprécie pas beaucoup, et au bout d'une heure me lâche, à 150 m/sol. Posé dans un labour bien gras, où le Sirocco ne roule que quelques mètres.

Une des bougies avait simplement perlé. Tout est vite remis en état, mais le champ est trop boueux pour y redécoller. Il faudra une bonne demi-heure, avec l'aide d'un paysan, pour transporter l'appareil jusqu'à une pâture au sol plus ferme, d'où je pourrai repartir vers 16 heures. Le vol se poursuivra à une allure plus raisonnable.

Posé pour ravitaillement à Montbard, sur un terrain en pente près de la gare du TGV – et d'une station d'essence. L'escale ne durera qu'un quart d'heure : mon record !

La journée se termine à Champignelle, à 10 km à l'Ouest d'Auxerre, avec un accueil sympathique, à nouveau dans un petit café où je pourrai manger et dormir. La météo a été correcte durant l'après-midi, avec des plafonds suffisants et un vent Sud-Ouest de 10 - 15 kt.

★

Mardi 18, levé à 6 heures. La perturbation annoncée est arrivée : il pleut, mais le vent heureusement reste modéré. Bien que l'appareil, resté amarré dehors, soit trempé, le moteur démarre sans problème; mais dès que je suis installé, verrière fermée, la buée m'enlève toute visibilité. Dans mon champ de 150 m de long je m'aligne, tiens l'axe au jugé et tire quand le badin atteint 50 km/h, passant la clôture sans la voir. En vol, la buée disparaîtra vite.

Vers l'Ouest un mur de nuages descendant presque jusqu'au sol me barre la route. Je le suis vers le Sud, en longeant le front, et finis par trouver une vague ouverture un peu moins sombre. Après un quart d'heure difficile, à 50 m/sol avec une très mauvaise visibilité, petit à petit le temps s'améliore : plus de pluie, et un plafond s'élevant progressivement. Je vole maintenant à un régime assez économique, à 90 km/h car, n'ayant aucune idée de la position de mes concurrents, je voudrai éviter la perte de temps d'un ravitaillement avant l'arrivée à Blois.

Sur la Loire, la traîne est là, dégageant le ciel. Mais le vent, qui a tourné au Nord-Ouest, s'est renforcé à 15/20 kt. Côté pétrole, ça va être terriblement juste !

Quelques problèmes pour trouver le but, qui n'est pas l'aérodrome de Blois-Le Breuil mais un champ près du village de Rhedon, à 10 km au Nord-Ouest du terrain. Atterrissage à 9 h 11; il ne restait plus guère qu'un verre d'essence dans le fond de mon réservoir...

★

Durant cette course je reconnais avoir pris quelques risques, ce qui est normal en compétition; mais je ne me suis jamais trouvé en impasse totale. Même dans les phases de vol au-dessus de la couche j'avais la certitude de pouvoir redescendre dans un trou et me retrouver en plaine, avec un plafond suffisant.

Deux remarques, enfin, sur le matériel. La surpuissance du Rotax 37 cv est un élément très sécurisant, permettant d'utiliser des champs courts ou mal dégagés sans crainte d'un décollage tangent. Quant au cockpit fermé, il apporte – en plus du gain de vitesse, estimé à 10 km/h – un confort très appréciable pour les longs vols; et, ce qui est sans doute le plus important, il facilite beaucoup la lecture de la carte, permettant au pilote de conserver le maximum de concentration pour mener sa course.

François GOETHALS