

1888 • ROLAND GARROS • 1988

L'AVENTURE L'AVIATION

ET SUR

La route de la vanille

20^F



La Fête des Ailes
2 et 3 Juillet

L'ÉVÉNEMENT
MÉDIATIQUE

88

Vanille Bourbon
Rhum de la Réunion

CONSEILS GÉNÉRAL
ET RÉGIONAL DE LA RÉUNION



AVIASPORT



France inter



La route de la vanille

UNE COMPÉTITION ÉPROUVANTE POUR LES PASSIONNÉS D'AVENTURE ET D'AVIATION

PRINCIPE GÉNÉRAL DE LA COURSE

Une course aérienne est avant tout une compétition d'hommes et de femmes avec leurs "machines". C'est de la stratégie de l'homme aux commandes que dépendra la victoire.

Une course d'avions est régie par une règle de base très simple. Le vainqueur ne sera pas forcément celui qui posera son avion le premier à La Réunion*, mais celui qui aura fait le parcours en un temps s'approchant le plus de sa vitesse de référence.

Par ce principe, tous les avions engagés ont leur chance, quelle que soit leur puissance.

La victoire dépendra pour beaucoup de la stratégie adoptée par les pilotes et également de leur résistance contre la fatigue, de la tension nerveuse et de leur capacité à éviter les pièges dangereux de la nature (Météo).

*L'avion le plus rapide aurait alors de très grandes chances d'y arriver.

LES AVIONS

Les avions engagés dans la course "La Route de la Vanille" sont très différents les uns des autres. C'est pour cela qu'il a été nécessaire de calculer une formule les mettant sur un pied d'égalité. La formule tient compte tout simplement du poids de l'avion, de sa puissance et du type de son ou ses moteurs : La VR. (vitesse de référence).

LES PILOTES

Les pilotes composant les équipages sont aussi bien des pilotes professionnels que des pilotes privés.

LE PARCOURS

Le parcours de la course comporte deux types d'escale :

– Escapes facultatives :

Le chrono ne s'arrête pas. Il est donc très important de pouvoir en faire le moins possible. Ces escales sont prévues pour permettre le "Refueling" (avitaillement d'essence) et éventuellement les réparations. Elles sont libres quant à leur choix.

– Escapes obligatoires :

Le chrono s'arrête. Ces escales ont été instituées afin d'assurer aux équipages un minimum de repos leur épargnant un excès de fatigue de nature à compromettre plus au moins fortement leur sécurité.

LA PRATIQUE DU PRINCIPE DE BASE

S'il est facile de calculer le temps théorique nécessaire pour parcourir la distance Paris-La Réunion (VR), le réaliser en pratique nécessite calculs et sens tactique de la part des pilotes. Le vent sera tantôt ami, tantôt ennemi ; le pompiste ne sera pas nécessairement là le pistolet à la main aux escales facultatives. Bref ! Au total, une multitude de facteurs qui mettront à rude épreuve les nerfs des pilotes qui verront des minutes précieuses s'égrener.

LES PILOTES

Tout d'abord, les pilotes doivent bien se préparer psychologiquement et bien se connaître afin de faire un travail d'équipe efficace. La fatigue, la tension nerveuse deviendraient dans le cas contraire des ennemies qui compromettraient leurs chances du succès ou simplement leur sécurité.

Un équipage se compose de deux personnes : le commandant de bord et le co-pilote. Il faut avant tout balayer la notion fautive du commandant de bord qui fait tout et qui décide tout alors que le co-pilote ne se contente que de le regarder.

A bord, chacun a un travail très précis et une responsabilité vis-à-vis de l'autre.

Les équipages engagés dans la Route de la Vanille sont avant tout des équipes.

LA PRÉCISION

Il faut savoir que la direction et la force du vent changent sans cesse en vol, non seulement avec la distance mais aussi avec l'altitude. Les documents météorologiques qui seront remis aux pilotes n'auront en aucune façon une précision suisse. Ce seront des observations, des prévisions. Les pilotes devront les adapter en vol à leurs propres observations. Une fois de plus, la décision de leur choix sera capitale : vol à haute altitude, vol à basse altitude, telle escale facultative plutôt qu'une autre, etc.

La navigation devra être parfaite, ce qui, dans les zones désertiques sans repères visuels qu'ils survoleront pendant la Route de la Vanille, sera un travail de précision. Si, dans certaines contrées du monde comme l'Europe, l'infrastructure des radio-balises est dense, ce n'est malheureusement pas le cas des zones inhospitalières où, entre deux radio-balises, les instruments deviendront muets.

Les équipages devront alors naviguer de longues heures cramponnés à la boussole et à la montre. Deux degrés d'erreur au-dessus du désert peuvent être dramatiques.

Si un bateau de course avance entre 30 et 50 km/heure, un avion va entre 300 et 450 km/heure. De ce fait, les décisions doivent être prises dix fois plus vite, en quelques secondes. Une hésitation, une erreur, et les secondes, les minutes seront perdues et tellement difficiles à regagner.

A bord, le travail est intense. La fatigue et la nervosité accentueront la difficulté d'une telle épreuve. Sachez que la victoire de cette course de plus de 13 000 km se situera dans une fourchette de quelques minutes. L'amplitude du travail des pilotes dépassera les 20 heures pendant lesquelles le sens de perception, l'esprit de synthèse, la sûreté de jugement seront constamment en alerte.

Et si au milieu de tout cela, il y a du mauvais temps, les pilotes seront mis à rude épreuve physiquement pour lutter contre des forces naturelles impressionnantes.

LA VICTOIRE

L'équipage vainqueur de la course sera celui qui aura accompli ce long périple à la vitesse la plus approchée de sa vitesse théorique idéale, celle de la formule : VR.

