



LA RED BULL AIR RACE DE CANNES,

BIEN SÛR QU'AVIATIK Y ETAIT !

La lumière est encore celle du printemps mais le soleil du Midi éclabousse les façades des maisons provençales en extrayant des ocres subtiles et des roses inattendus. Les iris sont en fleurs, les grappes des glycines dégringolent des pergolas, la garrigue évapore déjà ses huiles aromatiques qui s'épandent comme une nappe gazeuse et bleutée. Bien entendu, on a un peu traîné ce matin sur la terrasse de l'appartement en remplissant nos yeux émerveillés d'une mer d'huile et de l'ombre chinoise du Cap des Mèdes veillant sur des marais salants endormis où s'éveillent des flammants roses en quête de leur petit déjeuner. Les colombins roucoulent déjà juste interrompus, de temps en temps, par la plainte gutturale de goélands toujours affamés.

Maintenant, nous approchons de Cannes. La silhouette déchiquetée mais harmonieuse du Massif de l'Estérel n'offre pas encore ses nuances de vermillon de l'après-midi et la saison dorée du mimosa en fleur est terminée. On quitte l'A8 pour le parking Thalès où nous attend une noria de bus-navettes. Au nombre d'avions stationnant sur le tarmac de Mandelieu, on subodore l'animation qui s'empare des lieux pour ce jour exceptionnel à la météo tout aussi exceptionnelle. L'organisation du Red Bull Cannes Air Race est remarquable et nous nous retrouvons bien vite sur le quai du Vieux Port.

Il est près de 10 heures et ça bouge bien ! Quelques pas pour se dégourdir les jambes au milieu des pointus et des yachts luxueux nous mènent aux abords du Palais des Festival, entrée de la manifestation. On troque nos billets papiers contre des bracelets rouges « Race Village ».



On néglige, presque à regret de fouler le grand tapis rouge qu'emprunteront bientôt les acteurs du Festival de Cannes. Les rugissements de Lycoming surpuissants nous confirment que nous sommes bien arrivés. Que la fête commence !

La participation à la Coupe Red Bull s'était imposée à notre programme de vols et de découvertes dès que nous avons appris qu'une étape se déroulait, cette

année, en France. Pour nous, ce championnat du monde des formules 1 de l'air, aux règles totalement inconnues, c'était une grand'messe qu'il ne fallait rater sous aucun prétexte et nous étions comme une bande de gamins aimantés par un projet mystérieux dont on ne connaît rien mais auquel il fallait impérativement participer.

La Red Bull Air Race, c'est quoi ?

C'est tout d'abord une compétition internationale réunissant les meilleurs pilotes de course de vitesse et de voltige au monde dans le cadre d'une série d'épreuves réparties sur l'année et sur les continents. Elle associe vitesse élevée, basse altitude et manœuvres extrêmes.

La première édition de la Red Bull Air Race (2003) est issue d'une réflexion du Thinktank de Red Bull. Il faut établir des règles du jeu, définir des tracés, trouver des lieux d'accueil et constituer des écuries de courses avec leurs sponsors. Pour ces pilotes d'excellence, l'objectif est de naviguer le plus vite possible et en évitant des pénalités à travers un circuit aérien parsemé de pylônes gonflables isolés (chicanes) et de traverser entre des structures gonflables similaires doubles (portes ou gates).

Les pilotes remportent des points à l'issue de chaque épreuve selon leur classement et, en fin de saison, le titre de champion du Monde Red Bull revient à celui ou celle qui a obtenu le meilleur score final au classement général.

Les pilotes sont répartis en deux catégories :

- La **Master Class** destinée aux pilotes confirmés et possédant une « super licence » Masterclass (14 pilotes),
- La **Challenger Class** destinée aux nouveaux talents découverts dans les différents championnats du monde et qui ont prouvé leurs compétences lors d'un stage de qualification « Red Bull ». Sur les 9 pilotes de la classe, 6 sont engagés à Cannes. Chaque pilote de la



Challenger Cup doit participer à au moins 3 des 7 premières courses de la saison. Les 3 meilleurs résultats de chaque pilote sont pris en compte pour le classement général. Après la 7^o course, les 6 meilleurs pilotes sont qualifiés pour la finale.



Déroulement de l'épreuve

Dans la Master Class, chaque course se compose de plusieurs sessions de vol.

Les *essais libres* précèdent les qualifications et permettent aux pilotes de tester le circuit pendant un temps imposé.

Les *qualifications* comprennent 2 Runs obligatoires et le meilleur temps est retenu pour déterminer l'ordre de départ le jour de la course.



Le *Round of 14* est la première manche qui fait s'affronter les 14 compétiteurs en 7 rounds de deux avions, les uns après les autres. Les 7 vainqueurs des duels et le plus rapide des perdants se qualifient pour le tour suivant.

Le *Round of 8* se déroule de la même manière et permet la qualification des 4 finalistes.

Le *Final 4* voit se mesurer les quatre pilotes issus de la sélection et la victoire finale revient au pilote le plus rapide de cette session.

Dans la Challenger Class, le principe est plus simple. La session comporte les essais libres et les qualifications mais il n'y a qu'une course unique, avion après avion, dans l'ordre indiqué par les temps réalisés aux qualifications.



Les règles du jeu du circuit Red Bull



C'est une des rares compétition aérienne mondiale associant la vitesse à l'acrobatie dans une même épreuve, mélange d'un championnat du monde de Voltige et d'une course comme Reno. Pour des raisons de sécurité évidente, il n'est pas question de laisser s'élancer plus d'un avion

à la fois sur un circuit qui est identique pour tous les compétiteurs quel que soit leur classe. Cela ressemble un peu à une course de ski en 3 D.

Ici, à Cannes, le circuit est grossièrement ovoïde, à parcourir dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et doit être effectué deux fois. Les machines attendent au large, sur la mer, le signal du directeur de course qui va les autoriser à entrer dans le circuit par la phrase magique de « Smoke on » !



Le chronomètre est enclenché au passage de la gate de départ à une vitesse maximale autorisée. S'ensuit alors un gymkhana de chicanes verticales alignées qu'il faut frôler, les ailes verticales, en alternant les virages serrés à gauche puis à droite avant de franchir, les ailes à l'horizontale, une porte dont les manches sont distantes de 40m . C'est sur cet obstacle (4), que nous verrons deux manches décapitées par des bords d'attaque tranchant (toujours la droite). Puis vient une autre chicane qui indique un changement de cap et une autre gate suivie d'une chicane dans l'axe. L'appareil s'engage alors dans un virage serré à 90° vers la droite pour passer dans la gate 8 avant d'effectuer une ressource sur le dos dans le cadre d'une figure de voltige appelée demi 8 cubain inversé. Lors de la descente, il se rétablit en vol normal pour franchir la ligne de départ et enclencher son second tour. A l'issue du dernier passage, il dégage à gauche et rejoint la mer.



Mais toutes les règles du jeu ont leurs pénalités !

- Fumée insuffisante : +1 seconde
- Excès de vitesse au départ : +1 seconde
- Inexactitude d'inclinaison au passage d'une gate : +2 secondes
- Vol trop haut ou trop bas au passage d'une gate : +2 secondes
- Dépassement de 10 G durant plus de 0,6 seconde : + 2 secondes
- Contact avec un pylône : + 3 secondes, deux pylônes : + 6 secondes et 3 pylônes : vol interrompu
- Sortie de la trajectoire : vol interrompu.

Les avions de la course

Comme dans les courses automobiles de formule 1, ce sont de véritables écuries de compétition qui présentent des machines spécialement préparées. Les avions, extrêmement robustes, sont tous capables d'encaisser plus de 10 G en positif ou négatif. Ils sont rapides tout en restant très manœuvrables. Depuis 2014, les moteurs sont tous des Lycoming Thunderbolt AEIO-540-EXP d'une puissance variant entre 260 et 350 Cv et les hélices tripales en composite des Hartzell 3 Bladed 7690. Les techniciens restent maîtres dans l'amélioration aérodynamique du fuselage.



La gamme des machines présentes se compose de 3 types d'avions :

- **EDGE 540 V2 et V3** (Sivko Aeronautics, USA) possède des ailes rigides et un fuselage formé d'une structure en treillis d'acier tubulaire chromé et d'un carénage en matériaux composites. La version V3 est une amélioration de la V2 concernant principalement les caractéristiques aérodynamiques et l'apparition de winglets. Ce sont des modèles qui équipent la majorité des pilotes de la Master Class.

- **MXS-R** (MX Technologies, USA) est construit intégralement en fibres de carbone de qualité aérospatiale sur la base de solides modèles informatisés. Surnommé « le mangeur d'Edge », c'est une véritable œuvre d'art solide et résistante avec des caractéristiques voisines de celles de l'Edge. Il équipe Mika Brageot en Master Class.
- **EXTRA 330 LX** (EXTRA Flugzeug, Allemagne) est un biplace monoplane doté d'un fuselage en acier et d'ailes en carbone. C'est un avion léger et robuste qui équipe tous les pilotes de la Challenger Class.



Le trottoir et la plage de la Croisette sont envahis de curieux et de passionnés comme nous. La partie Est a conservé son allure de plage familiale tandis qu'à l'Ouest, à côté des restaurants, de grandes tribunes ont été édifiées où il reste encore beaucoup de places assises. La dernière séance d'essais libres de la classe challenger n'est pas encore commencée. Nous sommes dans les temps. On retrouve Pascal et Sylvie puis Stéphane. Aviatik est présent en force ! Sur des écrans géants passent les exploits sportifs des activités patronnées par Red Bull tandis que, d'un réseau de haut-parleurs omniprésents, les décibels d'une musique américaine nous empêchent presque de communiquer entre nous... La première machine apparaît dans le lointain.

« **You 're Clear into the tracks. Smoke on !** »

Et c'est parti ! Le petit bolide file à 50 mètres d'altitude et je me prends à m'inquiéter pour les voiliers au Sud du trajet et dont l'appréciation de la hauteur de mâts est difficile. La fumée permet de mieux cerner la position et la trajectoire des machines.



Passage de la porte de départ à la bonne hauteur (entre les sections rouges des pylônes) puis enchaînement des chicanes. Emporté par sa vitesse, il over shoote après la première série des 3 pylônes et éprouve quelques difficultés à retrouver sa trajectoire initiale. Ce faisant, il décapite le pylône droit de la porte 4 mais comme mon regard suit la



machine, je ne m'en rends pas compte et c'est le commentateur qui, signalant l'incident, fait revenir mon téléobjectif vers la porte. La base s'est effondrée et le petit bout de tissu rouge déchiré termine sa descente vers la mer. Course interrompue le temps de réparer. Une équipe de maintenance, sur un puissant semi-rigide rejoint la barge et en moins de 2 minutes, tout est rentré dans l'ordre et la course peut reprendre.



Tous les challengers vont se présenter, avec des fortunes diverses, mais peu de « décapitations » de pylônes. La ronde infernale est presque permanente car, dès le salut au public par un large virage sur la gauche agrémenté ou non de tonneaux à facettes, le compétiteur suivant allume sa fumée et se rue à l'attaque.

Emportés par le spectacle, on ne prête que peu d'attention aux classements intermédiaires tant les prestations sont impressionnantes. Mais à la fin de ce troisième round d'essais, on est très heureux de noter la seconde place de la française Mélanie Astles. Les essais sont terminés, maintenant place aux qualifications qui détermineront l'ordre de passage de la finale des challengers. Puis interlude avec un hélicoptère Bölkow Bö 108 de l'équipe Red Bull. C'est toujours aussi bluffant d'admirer ce qu'on peut faire avec une telle machine.

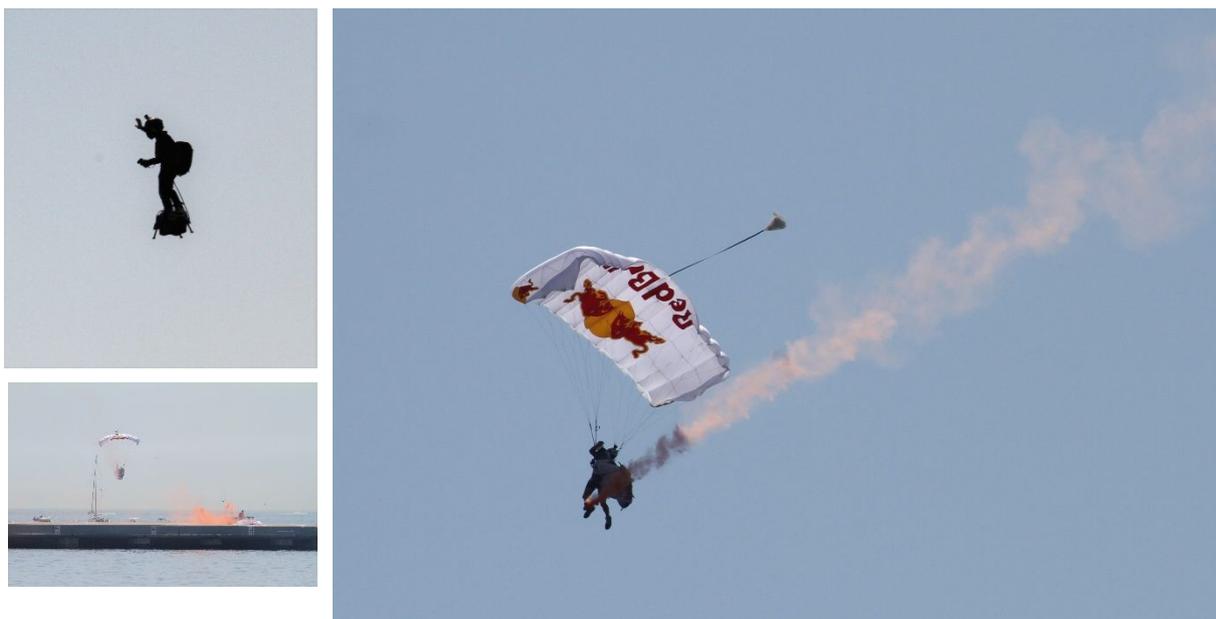


Troisième série d'essais libres des Master Class. Là, ça va un peu plus vite encore et toujours sur le même circuit. Quelques incidents mineurs émaillent les prestations : passages trop bas sur la mer ou déchirures de pylônes, mais ces contre-performances de pilotes ne sont, pour nous spectateurs, que l'occasion de noter leur pilotage « chirurgical ». **Franky Zapata** profite de l'intermède pour présenter sa dernière invention d'homme volant, debout sur de petits réacteurs. La maniabilité et la vitesse de déplacement sont époustoufflants, le bruit et l'autonomie un peu moins...Mais quel spectacle !

Les temps morts entre deux activités sont parfois un peu longs et les filles décident qu'il serait bien plus agréable de déménager vers la plage où l'on pourrait profiter du sable. Alors, progressivement, on déserte la tribune pour rejoindre le clapot des vaguelettes. Il fait chaud et le soleil cuit les visages et les avant-bras. Malgré la crème solaire, nous aurons tous une belle teinte cuivrée ce soir !

Deux jumpers s'élancent du Bölkow. Parmi eux, il y a **Fred Fugen**, notre copain et coéquipier du Raid Latécoère. Malheureusement, après sa prestation parfaite, il se pose un peu loin sur la jetée qui nous fait face pour qu'on puisse aller le saluer mais ça fait plaisir de l'avoir retrouvé même de loin. La dernière fois qu'on l'avait revu c'est sur Facebook où, après avoir sauté d'une falaise, il réintégrait, en vol, un avion largeur !

Les queues sont interminables pour dénicher quelque chose à manger et à boire. Les boutiques de Red Bull sont dévalisées et on ne trouve plus les casquettes souhaitées.



Le stand Barnstormer est présent mais les modèles Latécoère déjà présentés sur le net ne sont pas encore commercialisés.

Les épreuves de qualification des challengers reprennent et les arabesques de fumées se redessinent dans le ciel. Comme il y a très peu de vent, les panaches des premiers et seconds tours se confondent. L'hélico chargé du reportage vidéo tourne dans le même sens que les machines, à la même altitude mais à l'opposé du circuit. C'est une prouesse étonnante. Les images sont projetées en temps réel sur les écrans géants avec des replays et des incrustations comparant les compétiteurs. Du grand art ! Plus de 30 000 spectateurs sont attentifs les yeux

rivés sur les silhouettes rapides des racers. Sur les 3 jours de l'épreuve, ce seront 83 500 entrées payantes ! Les temps de passage pour les 2 tours complets tournent dans la minute et les seuls écarts sont causés par les pénalités de ce slalom aérien. La vitesse voisine les 400 Km/h.



Mélanie Astles réalise un excellent chrono et se classe dans le top des qualifications tandis que Baptiste Vignes est en queue de classement.

On attendait la Patrouille de France mais sa prestation est remise au lendemain. A sa place, un vénérable **Waco** fait des évolutions lentes et gracieuses dans un ciel où aucun vent ne parvient à dissiper les fumées.



La journée est maintenant bien avancée et les qualifications des Master Class vont débiter. On en a déjà eu tellement plein les yeux qu'on décide de quitter les lieux pour se promener un peu dans le vieux Cannes. Les filles dénicheront bien vite des magasins de fringues... et tout le monde est content. On retrouve Sylvie et Pascal dans la maison qu'ils ont loué pour la semaine afin de poursuivre l'évasion. Les bouteilles de crémant vivent une destinée glorieuse.



Résultat final de l'épreuve, le dimanche soir alors que nous croisons au niveau 45 dans la vallée du Drach :

Master Class :

- 1° Matt Hall, l'Australien

- 2° Matthias Dolderer, l'Allemand
- 3) Michael Goulian, l'Américain



La course n'aura pas porté chance aux français qui jouaient pourtant à domicile. Mika Brageot marque 6 points, François Le Vot et Nicolas Ivanoff 0 points.

Challenger Class :

- 1° Daniel Ryfa, le Suédois
- 2° Baptiste Vignes, le Français
- 3° Dario Costa, l'Italien.



Mélanie Astles termine 4°, au pied du podium après une pénalité de 2 secondes pour avoir dépassé le nombre de G autorisés à l'obstacle n°8.

La prochaine fois, à Chiba au Japon, nul doute que nos compatriotes feront encore mieux ! En attendant, on ne peut que se consoler en imaginant les temps que l'on aurait réalisés avec notre brave PA 28 180 ...

