

ENTRETIEN Pit Thibo, directeur de compétition lors des championnats du monde de dirigeable.

« Des sensations proches de celles qu'on peut avoir en aviation légère »

PROPOS RECUEILLIS PAR
BENOIT INGELAERE

Le Luxembourgeois Pit Thibo a organisé les premiers championnats du monde de dirigeable chez lui, au Luxembourg, en 1988. Il sera présent à Tavaux en tant que directeur de compétition. A ce titre, c'est lui qui définira avant chaque vol, en fonction des conditions météo, le type d'épreuve que les pilotes découvriront lors des briefings précédant le décollages d'une demi-heure. Et c'est bien sûr à lui que reviendra la tâche d'établir les classements.

► Quelles sont les qualités qu'il faut pour devenir champion du monde de dirigeable ?

Pour devenir champion du monde, il faut déjà s'être assuré de l'état parfait de sa machine. Ensuite, il lui faudra bien comprendre l'épreuve et trajets indiqués sur sa feuille de route. Une fois lancé, c'est la rigueur dans l'exécution de sa stratégie qui va être essentielle. La domination parfaite de sa machine par tous temps est un critère décisif. On ne saura minimiser l'importance de son équipe de soutien au sol (4 à 5 personnes) qui, sans pouvoir faire gagner son leader, peut contribuer à causer des pertes de temps, notamment aux ravitaillement en propane et en essence. Cette compétition se joue donc à la fois sur l'expérience, la finesse de pilotage et le leadership, sans oublier, évidemment, un esprit de compétiteur aiguë pour être le meilleur.

► N'est-ce pas aussi la machine qui fait la différence ?

Evidemment il faut avoir une machine en excellent état et surtout très fiable. Les épreuves exigent de la vitesse et de la maniabilité. Les machines les plus

rapides sont avantagées lors des courses en ligne droite (rares parce que sans vrai défi pour le pilote), mais lors des épreuves de maniabilité la vitesse n'a plus d'importance. Le règlement prévoit une alternance des épreuves de vitesse et de précision, dans un souci de neutralité.

► Les sensations à bord d'un dirigeable sont-elles différentes de celles qu'on peut ressentir à bord d'une montgolfière ?

Très différentes. Les sensations dans le dirigeable se rapprochent de celles qu'on peut avoir en aviation légère.

► La pratique du dirigeable peut-elle être dangereuse pour le pilote ?

La sécurité du pilote est assurée par lui-même. A lui de connaître l'état mécanique de sa machine, de la faire évoluer dans des conditions météorologiques qui lui sont familières et de juger jusqu'où il peut aller dans son esprit de compétiteur. Le pilote est seul responsable de ses décisions. La direction des vols évitera de programmer des vols lors de conditions de météo aléatoires. Le pilote décidera ou non de décoller ou de continuer son vol en cas de changements de conditions importantes. Tous les pilotes sont reliés par radio avec la direction de compétition par souci de sécurité.

► Et pour le public ?

Les mesures de sécurité protégeant le public sont définies par arrêté préfectoral : barrières, écartements minimum, etc. Les organisateurs préviennent le public que les dirigeables sont poussés par des hélices carénées se trouvant à l'arrière de la cabine. Sinon les risques sont identiques aux montgolfières.



Pit Thibo.

► Est-ce plus facile d'organiser des épreuves en plaine, comme ce sera le cas à Tavaux, que dans un paysage plus vallonné ?

L'organisation des épreuves peut se faire sans difficultés particulières en plaine et en montagne. Il y eu de compétitions dans les Alpes à Château d'Oex et Aoste aussi bien qu'en plaine absolue au niveau de la mer comme à Saint-Petersbourg.

► Existe-t-il d'autres compétitions de dirigeables ?

Il y en a de temps en temps au Luxembourg, Lituanie et Russie.

► Ce championnat ne réunira que des participants européens. Pratique-t-on le dirigeable sur les autres continents ?

Bien sûr, nous en connaissons en Chine, Birmanie,

Thaïlande, Indonésie, Brésil, Chili, Mexique, U.S.A. A l'annonce du Championnat de Dole il y avait d'ailleurs des inscriptions de certains de ces pays. Malheureusement cela n'a pu se concrétiser en raison du coût important du transfert des machines.

► Peut-on vraiment parler d'un championnat du monde dès lors qu'il n'y a pas eu d'épreuves qualificatives ?

Absolument. Les règles de la Fédération Aéronautique Internationale exigent un minimum de participants et de pays (5). Les fédérations nationales choisissent leurs représentants. La base de sélection reste le privilège des pays concernés.

► Comment êtes vous entré en contact avec le Grand Dole pour l'organisation de cette compétition ?

Par une rencontre avec Olivier Cuénot [organisateur des Montgolfiades, ndlr] lors d'une réunion de ballons et de dirigeables en Italie il y a environ 4 ans. Sachant que j'avais été directeur de compétition il y a une dizaine d'années au championnat du monde à Besançon, il m'a interrogé sur les possibilités géographiques que présente Dole.

► Y a-t-il déjà des villes candidates à l'organisation d'un championnat du monde en 2012 ?

Officiellement non, mais il y aura des observateurs qui viendront à Dole pour se faire une idée, surtout des pays de l'Est européen. Rien n'empêche la France de présenter une nouvelle candidature, autour de Dole ou d'autres villes en France ; ce fut le cas de Besançon et de Luxembourg, qui chacun ont organisé un Championnat du Monde et un Championnat d'Europe. ■