

"ESCAPADE SOUS TERRE"

E. ROCH

Guy COGNET m'avait dit "Viens, il faut voir la mine".

Et Guy COGNET, il la connaît la mine - entendez par là, la mine de sel de SLANIC, en Roumanie, au sud des Carpates, où avaient lieu, cette année les Championnats du Monde F1D. Il y est allé 5 fois. Quand à Robert CHAMPION, c'est aussi un multi-récidiviste de ce site. L'équation du voyage, mise au point au cours de l'été, pouvait se résumer ainsi:

- durée du déplacement 10 jours (dont 5 jours sur place d'entraînement et de compétition);
- distance totale à parcourir 5200 km;
- moyen de transport: automobile. Ce choix était motivé par le désir d'éviter les risques de casse résultant des procédures automatisées de traitement des bagages dans les aéroports. Le déplacement à Moscow, en 1996, avait laissé, à cet égard, d'amères souvenirs.

De son côté, Jean-François FRUGOLI, 3ème membre de l'équipe, effectuait également le déplacement en auto, mais à partir de MARSEILLE.

LE VOYAGE:

Que dire de notre voyage? Ce fût un parcours sans fantaisie, car le temps nous était compté. Dès lors, l'itinéraire revenait à optimiser au mieux l'enchaînement des autoroutes européennes. 1000 km parcourus le premier jour. Etape à NUREMBERG, ou disposant d'une chambre à deux lits pour trois, nous convenons, avec la déférence due naturellement au Chef d'Equipe, de laisser à celui-ci - Robert CHAMPION - le seul lit individuel. Cela se révélera judicieux, pour Guy et moi qui passeront une excellente nuit, alors que Robert se réveillera plein de courbatures. Le lendemain, nous quittons l'Allemagne pour une traversée de l'Autriche en 4 heures 30. Notre seule fantaisie sera le non contournement de VIENNE, erreur qui nous offrira une vision fugitive de 15 secondes sur le Château de SCHÖNBRUNN. Ensuite, passage de la frontière austro-hongroise effectué rapidement. Nous découvrons une excellente autoroute hongroise, payante mais peu fréquentée, qui nous permet de traverser le pays en 3 heures. On peut donc envisager d'entrer en Roumanie le soir même. Cette tentative est couronnée de succès après 45 minutes d'attente et de pointilleuses formalités policières et douanières. Si la Roumanie - qui semble en avoir bien besoin - souhaite développer le tourisme, elle devrait prendre conscience des progrès à faire en termes d'accueil. Je vérifie ici l'impression de bureaucratie pesante, déjà remarquée lors de la délivrance des visas à l'Ambassade de Roumanie à PARIS.

Il fait nuit noire lorsque nous quittons le poste frontière, bien décidés à faire étape dès que possible. Nous sommes, en effet, confrontés aux dangers de la circulation nocturne: trous signalés par la présence d'une branche, chiens errants, cyclistes, piétons, voitures hippomobiles circulant sans éclairage. Après quelques kilomètres nous entrons dans ARAD. Un éclairage public anémique, sur fond d'immeubles tristes, nous accompagne jusqu'à l'Hôtel Don Roberto, au confort simple. Un garage nous permet de soustraire la voiture et son contenu aux tentations nocturnes. Un menu roboratif de bonne cuisine familiale nous est proposé. A peine avons-nous plongé notre cuillère dans le potage que surgissent deux jeunes hommes qui nous proposent avec insistance les services de " Madame, Mademoiselle ". Nous déclinons leur proposition en leur faisant comprendre que nous ne sommes pas venus pour cela. On vérifie ainsi que la touriste-connexion fonctionne bien.

Le lendemain, nous reprenons la route après un plein d'essence sans plomb, rare, mais bon marché - 2,5 FF le

litre. nous avons quelque appréhension à la perspective de devoir parcourir 500 km sur des routes à la réputation discutable. En fait, notre choix d'un grand axe routier (ARAD, SIBIU, BRASOV, SLANIC), à 2 voies, se révélera heureux. La chaussée est, sauf zones de travaux de réfection, en bon état permettant de tenir une bonne moyenne kilométrique horaire. Mais la vigilance s'impose car l'imprudence et/ou l'inconscience font partie du trafic, comme la police, omniprésente. Nous sommes donc très attentifs et nos trois paires d'yeux y suffisent parfois tout juste.

Le franchissement des Carpates s'effectue dans d'excellentes conditions, nous permettant d'arriver à SLANIC en milieu d'après-midi. Installation à l'hôtel, où d'autres équipes, ainsi que les FRUGOLI, sont déjà arrivés.

Le voyage de retour, grâce sans doute à notre connaissance du parcours, s'effectuera en deux jours, avec une seule étape à BUDAPEST.

LA MINE:

Dès le lundi matin, une file d'attente de modélistes chaudement vêtus, s'installe devant l'ascenseur de la mine qui permet d'accéder au premier niveau (-120 mètres) où se déroule la compétition. Les dimensions exceptionnelles du site saisissent l'arrivant dès la sortie de l'ascenseur. Taillé par la main de l'homme dans un dépôt souterrain de sel de quelques 400 mètres de hauteur, on reste admiratif devant cette immense cathédrale souterraine, en forme de L, d'une longueur de 300m sur 33 m de large. La hauteur du site, 55 mètres (mais plus de 60 mètres à certains endroits), enfin, explique que la mine soit un haut lieu (!) du vol indoor de durée. Mais les conditions de température (12°) et le taux d'humidité de l'air (80%), conjugués avec le faible éclairage, se révèlent autant d'obstacles à la réalisation des meilleures performances chronométriques et au suivi des modèles en vol.

Il faut ajouter que la mine a une longue histoire. L'exploitation du site a commencé en 1890 et s'est poursuivie jusque dans les années 70. Le creusement a été effectué par des prisonniers dont il semble qu'un grand nombre, condamnés à y séjourner en permanence et à un régime de travaux forcés, aient fini leurs jours dans la salle la plus profonde à plus de 300 mètres sous terre. Il faut savoir que la mine comprend 2 autres niveaux: celui où se déroulent les Championnats du monde F1D à moins 120 mètres, ainsi qu'il a déjà été dit et un second niveau à moins 240 mètres. D'un périmètre de 800 mètres, également haut de 60 mètres et large de 30, on y découvre un centre de séjour de malades des voies respiratoires et aussi des athlètes qui viennent s'entraîner dans une atmosphère chargée d'iode.

En contemplant les parois de ces salles immenses et les marques qui attestent des niveaux de creusement atteints chaque année, je ne peux qu'avoir une pensée pour les souffrances qu'ont dû endurer les hommes condamnés - parfois arbitrairement- à un tel destin et qui ont fini leurs jours au fond de la mine.

Tout cela est certes éloigné d'un championnat d'aéromodélisme, mais il m'a semblé souhaitable de vous faire partager les sentiments que l'on peut éprouver après plusieurs journées passées dans ce site.

LES CHAMPIONNATS F1D 1998:

Le photo-montage qui illustre cet article permet d'appréhender l'ensemble du site, les voies officiels se dérou-