

Championnat de Belgique F3i Thumaide 17 mai 2009

Le long de l'autoroute, en roulant vers Thumaide, je ne donnais pas cher de ce concours. Le ciel était gris et bas, tandis que les essuie-glaces balayaient le pare-brise.

Arrivé sur place, première surprise: y a une clôture maintenant. Elle sépare un vaste espace de parking d'un espace de vol composé de 2 pistes perpendiculaires. Passé la surprise, le système apparaît pertinent. Lorsqu'on vole sur une piste, l'autre sert d'espace de préparation des modèles et réciproquement. Les voitures et le public sont en sécurité. Cela donne une structure très compacte tout en préservant un vaste espace d'atterrissage.

Comme d'habitude, Thierry et moi nous nous chargeons du placement des bases. Il serait utile que je vous entretienne un jour de la technique simple que j'utilise pour caler les bases avec un GPS. Promis, je le ferai un jour. Heureusement, Thierry et moi avons pris nos bottes. Il faut franchir flaques, ornières et sillons inondés et boueux. Plus loin, le blé est couvert d'eau et nous détrempe toute la hauteur des jambes. Et tout cela à la fraîche car il fait froid et venteux.



Photo 1. Ornières et sillons boueux entre les deux bases

Une fois tout cela terminé, on s'apprête à voler pour découvrir que cette nouvelle clôture cache tout simplement la vue lors des vols de vitesse. Rien à faire, il faut déplacer les bases si on veut voler. Et hop, retour dans les boues. J'imagine bien la bonne blague à faire à un débutant F3i "Vas un peu nous chercher la clef de la base B?" A l'armée belge, on envoyait les bleux chercher la clef du parade-ground ou du champ de tir, ou un seau de vacuum. A la marine marchande, le premier stuurman (gaillard d'arrière, niveau +9) m'avait envoyé ainsi chercher la clef du compas magnétique chez le boosman, au gaillard d'avant (niveau 0, pétrolier de 150m), lequel m'avait reporté vers le pompman (chambre des pompes, gaillard d'arrière, niveau -4), etc...

Avec un peu d'émotion, j'ai retrouvé récemment une photo du bateau-frère du pétrolier de mes vingt ans, le Maaskant. Je vous la livre ici. Juste pour dire que y a pas que le planeur dans la vie.



Photo 2. Le Maakade, navire-frère du Maaskant, lors de son lancement des chantiers Boel en 1975.

Une fois les deux bases correctement placées, on peut se lancer dans le concours.

A peine commencé, une tuile : lors d'un vol d'essai avec atterro un peu rude, Serge Marneffe abîme le train avant de son Bidule. Pas de réparation possible avec les petits moyens du bord. Seul Eric Counson est à même de continuer les remorquages.

On commence par une vitesse. Et tout de suite Etienne Beluz fait un 34,1 qui restera le meilleur temps de la journée.



Photo 3. Y a des rouleaux et cela rend les atterro pas très précis. Ici le Vzmax de Bruno dans les blés mouillés.

Le Vzmax de Dominique Caubert fait nettement un bruit de flutter en virant à la base A. Quelque chose a dû claquer. On le voit à l'atterro: les deux servos de volet sont cassés. C'est la deuxième fois que cela lui arrive et cela révèle un des (rares) défaut de ce modèle: l'articulation des volets d'origine ne laisse qu'un trop petit bras de levier. Cela amplifie le risque de flutter et les contraintes des servos.

On repart pour les durées. Difficile, car le vent se lève, les nuages défilent sans laisser aucune pompe claire. Il faut voler de pompinette en pompinette, sans même tenter de spiraler. On fait des 8 paresseux en pilotant aux fesses dans un ciel illisible. On s'y réussit ou on rate. En tout cas, moi, j'y rate pour la première durée, et j'y réussis très bien la deuxième. Eric Rémy, Etienne Belluz, Alain Salon et Jacques Wouters jouent cette stratégie et font des presque-pleins. Bruno est le seul qui tente une stratégie différente: il spirale, un tour par-ci, un tour par là. Moi qui le coache à cette occasion, je tente de le décourager de cette stratégie bizarre mais il s'y tient. Et... ça marche, car il est le seul à faire 8:00. Joli!

Pour la deuxième durée, nous sommes plusieurs à faire vraiment le plein: Eric Rémy, Jacques Wouters et moi. Tandis que Bruno échoue ce coup-ci. Thierry Gras est particulièrement mauvais dans ces deux durées. On voit bien que le JCH à stab en V n'aime pas du tout ce genre d'exercice.

On fait alors le repas. On nous a préparé de délicieuses saucisses au BBQ. Excellent boucher, ma foi! Impossible de manger dehors, il fait bien trop froid. On se réfugie bien serrés dans la cabane, dans une ambiance de cantine de chantier. Les fameux posters RCM de Clara Morgane avec les modèles PLProd donnent bien dans le cadre.

Pour ne pas se refroidir trop, notre bien aimé et vénéré directeur de concours, Jean-Baptiste Gallez nous invite à retourner au charbon. On se désankylose mais, une fois à la base, l'anémomètre détecte des coup de vent de 11 m/s. On décide donc d'attendre un peu.



Photo 4. Ca caille à la base A.

Une bonne demi-heure plus tard, le vent est tombé d'un poil: pointes à 9 m/s. On peut faire les vitesses de la deuxième manche. C'est fort difficile par ce vent et les résultats sont sommes toutes très aléatoires.

Finalement, on écourte le concours de la traditionnelle troisième manche. Les conditions météo sont trop aléatoire et provoquent trop de risques à l'atterro.

Les résultats sont les suivants:

1. 100% Eric Rémy
2. 99,5% Jacques Wouters
3. 97,9% Alain Salon
4. 97,1% Bruno Steelandt
5. 94,0% Etienne Belluz
6. 84,1% Thierry Gras
7. 82,7% Pierre Rasmont
8. 15,1% Dominique Caubert

J'ai été très mauvais. Finalement je barrais mieux le Maaskant de 145m que mon RAC dans le grand vent.



Photo 5. Le podium: 1er Eric Rémy, 2ème Jacques Wouters, 3ème Alain Salon, avec le président du club Damien Favier.

Pierre Rasmont, 18 mai 2009