

Extrait du F3i Europe (site du planeur remorqué de compétition)

<http://www.f3i.be/site>

Coupe d'Europe F3i à Belmont-sur-Rance, du 27 juillet au 1er août 2009

- Reportages de Pierre -



Date de mise en ligne : lundi 28 dcembre 2009

F3i Europe (site du planeur remorqué de compétition)

Nous revoici dans l'Aveyron, à Belmont-sur-Rance, pour cette 21ème coupe d'Europe. Tout y a été organisé par Daniel et Brigitte Gourdet.

Sommaire

- [Lundi](#)
- [Mardi](#)
- [Mercredi, relâche](#)
- [Jeudi](#)
- [Vendredi](#)
- [Fin de la fête](#)
- [Technique](#)
- [Classement final](#)
- [Les remorqueurs](#)
- [Discours de clôture de la \(...\)](#)

C'est une garantie de sérieux mais aussi de bienveillance. On sait que nos amis Gourdet ont des qualités humaines qui font merveille pour aplanir les angles.



Photo 1. Belmont-sur-Rance, Aveyron

Bruno Steelandt et Nadine, Thierry Gras et Christine, ainsi que moi et Anne, nous venons des Pyrénées Orientales, où nous avons beaucoup volé sur les pentes magiques de la Cerdagne. On est donc venu bien entraîné, même si, au bout du compte, cela n'a pas vraiment servi. Nous arrivons à Belmont sous la chaleur, après un dimanche de

petites routes, ensuqués de chaleur.

Comme logement, nous avons choisi le gîte communal "le Sériguët", très confortable. Ce même gîte est d'ailleurs aussi en charge de tout le "catering" de la coupe. Et, il faut le dire, cela n'a pas failli à la réputation de bonne chère du Sud-Ouest. Qu'on se le dise : on ne maigrit pas au F3i !

Les Belges sont venus en nombre : 12 compétiteurs. Il y a aussi deux concurrents écossais (Alexandra et Jaimie Noakes). Pour la première fois, je pense, les Français sont donc en minorité (11 candidats sur un total de 25). De mauvaises langues insinuent que plusieurs défections de concurrents français usuels étaient le résultat de l'utilisation du site F3i Belgique comme base de communication pour l'organisation de cette coupe. Je n'en crois rien car j'aime trop la France pour donner crédit à ce genre de bobard. La France est considérée par les belges de Wallonie comme une grande soeur. On verra dans quelques années lorsque la Wallonie aura absorbé son voisin méridional. Peut-être alors se trouvera-t-il alors des historiens pour rappeler que, déjà en 2009, l'organisation de la coupe F3i était passée par la Wallonie...

L'accueil à Belmont est toujours un grand plaisir. On y découvre un vrai et grand aérodrome, mis à disposition de la Coupe par les autorités locales. Daniel et Brigitte Gourdet parviennent toujours à trouver des coopérations institutionnelles étonnantes (et qui nous émerveillent, nous belges, auxquels les autorités ne font jamais de cadeaux). Cette greffe de nos planeurs modèles réduits sur un vrai centre aéronautique est une excellente opération. Car enfin, tous les concurrents sont des "aérophiles" totaux. Rien ne fait plus plaisir à un amateur de petite aviation que de se retrouver sur un vrai aérodrome, avec de vrais avions. Pour cela Belmont est une réussite. C'est ainsi que dès le montage, on peut ranger les "petits" planeurs au milieu des grands, dans un hangar d'aviation. Faut faire gaffe de ne pas se cogner la tête, faut aussi faire en sorte que, le cas échéant, on puisse sortir un grand modèle sans trop bousculer les petits.



Photo 2. Grands et petits avions coexistent dans le hangar.

C'est Jean-Claude Souchard qui se charge de l'enregistrement de nos modèles. C'est un bon moment. On revoit tous les concurrents qu'on n'a plus vus depuis des mois. On découvre ce qu'ils ont construit. On cause technique. On se raconte les déboires et les joies familiales. Bref, des retrouvailles de camarades.

Je n'ai pas beaucoup de souvenir de la première journée de vol. C'est simple : j'ai perdu mes notes de ce jour. Je me souviens seulement qu'il faisait chaud et que j'ai vite envoyé mon épouse acheter un parasol, sans lequel j'aurais fini par mourir de cuisson solaire, malgré mon bronzage de haute montagne. A cette chaleur, un remède efficace a été le bar, tenu par Julie Gras. Qui, en plus de nous abreuver, a distribué d'abondants sourires.



Photo 3. Julie Gras tient le bar.

La régie a été tenue par Jean-Claude Souchard. Très efficace. De temps en temps, on entendait sa voix de stentor entonner des chants religieux. Ambiance garantie avec Jean-Claude.



Photo 4. Jean-Claude Souchard à la régie.

Comme toujours, une première journée est marquée par des incidents. Ici, c'est le système de klaxon qui a foiré toute la journée. On avait établi une liaison sans fil entre les deux bases. Mais, évidemment, ce qui fonctionnait très bien à froid a merdé lorsqu'il a fallu intégrer tout ça dans notre grand bain de radio-fréquences. Des interférences sont apparues ici et là et le système s'est mis à débloquer, tout simplement. En fin de journée, Daniel Gourdet s'est mis à la recherche d'un bon vieux câble de transmission de 250 mètres et tout est rentré dans l'ordre.

En ce qui concerne les vols, la première journée ne sert qu'à se mesurer. En gros, les mâles sont tous les mêmes, on se mesure la b... dans les douches en rigolant. On joue à celui qui p... le plus haut. Mais ça ne va pas plus loin, c'est encore très gentillet.

Voilà, je n'ai guère plus de souvenir de cette première journée. Grosse chaleur, quelques bières, un excellent repas du soir, et les retrouvailles des copains...

Le mardi, les pilotes ont continué de se mesurer. On a vite vu que le tiercé de tête allait comprendre au moins Olivier

Chenoz et Julien Gourdet. Non seulement ils sont d'excellents pilotes, mais en plus, ils s'entraident en se coachant mutuellement chaque fois que possible. Ils sont redoutables. La troisième place est plus disputée, on le sent. Pierre Dormoy nous montre toute sa dextérité en terminant chaque vitesse par un tonneau bas. L'as de la RAF Douglas Bader disait "si on te demande comment j'ai été amputé des deux jambes, tu te rappelleras de ceci : jamais de tonneau au ras du sol". Etienne Belluz est aussi un concurrent très sérieux. Mais son pilotage est d'une telle nervosité qu'on a peur pour lui à chaque vol. Et puis, il y a Jacques Wouters, "LE Jack", pilier du F3i, régulier et finaud.



Photo 5. Alexandra coachée en durée par Julien Gourdet.



Photo 6. Pierre Dormoy coaché en durée par Jérôme Maille.



Photo 7. Philippe lost coaché en durée par Jacques Wouters.

A la fin de ce jour, j'ai compris pour ma part : mon planeur n'avance pas. J'ai eu bon le lester à donf (4950 g), il plafonne laborieusement dans les vitesses. Ses ailes se sont assouplies avec le temps, et en sortie de virage, elles s'agitent comme des ailes de mouettes. C'est très mauvais car cela rend très difficile le contrôle de la profondeur et les trajectoires deviennent merdiques.

En fin de journée, le destin frappe deux fois les plus jeunes de nos concurrents : Billy Corona crie soudain "Radio !!", alors qu'il se balade à 300 m de haut, au-dessus du village. Hors de contrôle, son planeur prend un angle de V1 qui pique sur Liège, et boum le Pont de Fragnée... Pardon, je m'égare. On part tout de suite en voiture à sa recherche. Et on le trouve très vite : il s'est écrasé sur le mur de la Gendarmerie, à l'entrée du village. Très gentils, les gendarmes ont rassemblé les nombreux petits morceaux. Billy est effondré par ce crash total et on le comprend.



Photo 8. Billy Corona fait le geste traditionnel en accrochant le Varianne de Stéphane Gras.



Photo 9. Julien Gourdet donne un coup de main à Jaimie Noakes pour centrer son Varianne, sous l'oeil vigilant de mister Noakes, sponsor enthousiaste de ses deux enfants.

Un peu plus tard, lors d'une des toutes dernières vitesses de la journée, notre plus jeune concurrente, Alexandra Noakes, fait une erreur de pilotage que tout le monde a fait au moins une fois. Au dernier virage, en base B, au ras du sol, elle incline un peu trop (disons 120 au lieu de 90), puis elle "tire", et évidemment, elle fracasse son JCH sur le tarmac. On voit les morceaux se disperser tandis que le "crac" n'arrive qu'une seconde plus tard. C'est impressionnant. Alex est en larmes. Pensez donc, c'est son premier concours et elle y met tout son jeune cœur. Une fois les morceaux ramenés, tous les concurrents inspectent l'épave. "Pas grave" disent la plupart. "On va te réparer ça et tu revoleras dès la prochaine manche" (jeudi matin donc). Pierre Dormoy prend l'affaire en main. Il y travaillera toute la soirée.



Photo 10. Après les vols des petits planeurs, viennent les grands



Photo 11. Coexistence facile entre aviation grandeur et modèles réduits.



Photo 12. Julie Gras fait un baptême de l'air en moto-planeur.

Le mercredi, relâche ; la plupart des concurrents partent en excursion organisée par Brigitte Gourdet. Ballade en bateau sur l'Aveyron, visite du viaduc de Millau, visite de la Couvertoirade, petit village "templier". De mon côté, je pars en excursion entomologique avec mon épouse sur le Larzac tout proche. C'est là que j'ai fait une bonne partie de ma thèse de doctorat en 1988, je compte y retrouver ce jour plusieurs espèces de bourdons de steppes que j'avais observées là dans les années '80.



Photo 13. Le Larzac, jadis steppique s'embroussaille maintenant.



Photo 14. Mon épouse collecte des bourdons à l'aspirateur.

Je ne sais pas bien ce qui s'est passé durant l'excursion de groupe. Je n'y étais pas. Mais en ce qui concerne les bourdons du Larzac, grosse déception. Le pâturage ovin y a fortement diminué. Des petits pins ont poussé partout de telle sorte que le paysage est beaucoup moins steppique qu'auparavant. Non seulement, on y a construit l'autoroute E11 mais aussi tout un réseau de petites et moyennes routes, en partie pour organiser les contournements du grand axe. Résultat de tout ça : les bourdons steppiques ont tout à fait disparu. Pour une de ces espèces, cela signifie l'extinction totale. C'est la première extinction totale d'une espèce de bourdon observée au monde. Et d'autres vont suivre, hélas... La régression des abeilles n'est pas une légende. Ici, on la touche du doigt.

En arrivant au hangar jeudi matin, je surprends Alexandra occupée à assembler son JCH tout réparé. Elle est radieuse et me fait un beau sourire ! Merci Pierre Dormoy pour ce cadeau que tu m'as fait en réparant le planeur d'Alexandra, grâce à toi, j'ai reçu un grand sourire d'une jolie fille dans le soleil du matin.



Photo 15. Alexandra est radieuse en découvrant son JCH réparé par Pierre Dormoy

Le temps est parfait ce jeudi, on le sent. Les records pourraient tomber. Effectivement, les vitesses sont étonnantes. Et c'est durant cette journée qu'on a pu voir au mieux la nouveauté que constitue le VzMax. Ce planeur passe toutes les vitesses en dessous de 33 s. Tandis que les autres planeurs ne parviennent que difficilement à toucher le plancher de 33 s, à l'exception notable du Variante de Julien Gourdet. Un VzMax, même mal piloté, fait facilement 32 s. Par contre, même les plus beaux vols de Jacques Wouters sur son vénérable MDW ne l'amènent qu'à un plancher de 33,0 s. En gros, 33 s, pour le VzMax, c'est un plafond, pour les autres, c'est un plancher.

Seul le JCH garde une petite chance vis-à-vis du VzMax. En tout cas, c'est la fin des ailes coffrées.



Photo 16. Il fait chaud, les ailes ont intérêt à garder leur couverture.

En fin de matinée, le vent fort rend les atterros assez délicats. A l'occasion d'une approche un peu limite, Eric Counson fait une minuscule erreur de pilotage qui aurait été sans conséquence sans ce vent. Mais voilà, pris dans un rouleau, le remorqueur fait un soleil et se fracasse en plusieurs morceaux, assez petits les morceaux, malheureusement. Pas de chance pour Eric, qui avait déjà explosé son remorqueur à Belmont la dernière fois (en 2002). A la fin de la journée, Gérard Bellaman fait exactement la même faute de pilotage qu'Alexandra l'avant-veille. Gérard est plutôt connu comme un bon pilote expérimenté, mais en compétition, personne n'est à l'abri de minuscules fautes qui seraient sans conséquence en vol "pépère". Ici, alors que nous touchons les limites, le moindre écart, le centième de seconde d'erreur, le petit mètre en trop ou en trop peu, et "bardaf, c'est l'embarquée" (private joke pour les nombreux belges).



Photo 17. Gérard Bellaman répare ses petits dégâts aidé de Jacques Wouters.

Bref, mêmes causes, mêmes effets, le JCH de Gérard Bellaman se démantèle sur le tarmac. Une fois les morceaux rassemblés, on est surpris du peu de dégâts. C'est que les deux vis plastiques à l'avant ont bien fait office de fusible, tandis que le tenon coulissant en acier à l'arrière a libéré les ailes. Excellent système. Si mon souvenir est bon, c'est Jean-Luc Orain qui avait introduit ce système d'attache en F3i. Je ne peux que le recommander.



Photo 18. Chaleur à la base A.

Serge Marneffe explose son MDW d'une manière originale. Mal largué pour un départ en vitesse, il proclame un essai. Il descend à toute vitesse, en piqué, et, soudainement, sort les AF butterfly en grand. Les ailes du MDW se tordent, perdent les gouvernes et le planeur pique à grande vitesse sur le tarmac où il se disperse en tout petits morceaux. Irréparable.



Photo 19. Le parc de planeur est bien fourni.



Photo 20. Thierry Gras coaché en durée par Bruno Steelandt. "Là, il y a une buse !"

C'est vendredi que le match se corse. Entre les deux premiers : Olivier ou Julien, qui aura la coupe ? Voilà la première question de ce matin. Qui sera troisième ? Pierre Dormoy ? Jacques Wouters ? Etienne Belluz ? Voilà la seconde question.

Rapidement Olivier clôt les débats. Il établit un nouveau record du monde en vitesse à 26,2 s. Un vol parfait, absolu. Que c'est beau ! Julien fait le challenge mais ne parvient qu'à 29,5 s. Voilà, c'est dit, on a notre vainqueur.



Photo 21. Malgré l'excellent coach de Bruno Steelandt, Jacques Wouters ne parvient plus à descendre en dessous de 33 s du fait de son planeur dépassé.

Dans la même manche, l'avant-dernière, je vole en durée, opposé à Jean Chenoz (le père d'Olivier) et à Julien Gourdet. La pompe majeure est assez haut, quelque part vers le soleil, dans la brume de chaleur. Le planeur de Jean et le mien évoluent dans cette même pompe magistrale. Il nous semble à tous deux que nos planeurs sont bien loin l'un de l'autre, le mien nettement plus bas.

Quand soudain, ils se percutent, le "crac" arrivant une seconde plus tard. Le planeur de Jean tombe en vrille à plat. Le mien perd une aile, puis la seconde, et le fuselage pique verticalement, de deux cents mètres de haut, comme un missile. Après un quart d'heure de recherche, on retrouve tous les morceaux. Mon fuselage s'est enfoncé de 15 cm dans le sol schisteux de la pente. Tout y est broyé : servos, récepteur, accus, tout. Je pensais pouvoir récupérer au moins les interrupteurs et les prises Graupner mais non, même ces petites pièces sont écrasées.



Photo 22. Le fuselage de mon RAC est totalement explosé, jusqu'à la moindre petite pièce.



Photo 23. Les protagonistes de l'abordage. De gauche à droite, votre serviteur avec son RAC explosé, Michel Geerts qui m'a prêté son RAC à ailes Aurel, Jean Chenoz qui est tout triste d'avoir sérieusement abimé son JCH à ailes Aurel.

A peine suis-je revenu auprès des concurrents, Michel Geerts, immédiatement et spontanément, me propose son mulot en prêt. Daniel Gourdet nous propose 20 minutes pour préparer ce matériel de rechange et revoler cette durée.

Sur ce court temps, je parviens à charger les accus du planeur de Michel, puis à faire un programme standard sur ma Futaba FC28. En revolant cette série, je découvre un planeur excellent. Le mulot de Michel est un RAC à ailes RG12A de Michel Aurel. Il est bien meilleur que mon défunt RAC. Dans mon atelier, un JCH d'occase attend une nouvelle installation radio. Sur une autre de mes étagères, une paire d'ailes VzMax et un fuselage de RAC tout neuf attendent. Je n'ai pas de regret pour mon planeur perdu et je sais déjà comment je vais occuper mes soirées d'hiver.

Mais aussi, cet incident m'a montré à quel point l'entraide entre concurrents F3i peut s'exprimer. Je ne suis pas le seul à avoir bénéficié d'un tel élan de solidarité. Car Serge Marneffe s'est vu lui aussi prêter un Variante par Brigitte Gourdet. Et combien d'heures ont été passées pour réparer le JCH d'Alexandra ? Tout cela fait chaud au cœur ! C'est ça l' "esprit F3i", si particulier à la discipline.



Photo 24. Le repas de midi, en famille, avec l'excellente cuisine du Sériguët.



Photo 25. Surprise, Jérôme et Ingrid Albert sont passés nous dire bonjour.



Photo 26. La petite fille de Jérôme et Ingrid n'a pas peur de l'énorme chien de Patrick Grégoire



Photo 27. Photo de groupe



Photo 28. Les Belges sont venus en masse, mais leurs résultats n'ont pas été à la hauteur de leur enthousiasme.



Photo 29. L'équipe d'Ecosse, Alexandra, Jaimie Ms et Mr Noakes, avec Thierry Corona, leur entraîneur.

Et voilà la fin de cette coupe. Indiscutablement, le vainqueur mérité est Olivier Chenoz. Et le classement reflète bien l'étagement des forces en présence.

Un bémol à ce constat : le VzMax écrase tout. Même mal piloté, même mal réglé, le VzMax est le meilleur. Le JCH, le Varianne de Julien et surtout les belles voilures creuses construites par Michel Aurel parviennent à se maintenir plus ou moins tandis que, c'est maintenant certains, les ailes coffrées sont hors du coup, définitivement.

Et pourtant, dit Jean Chenoz avec raison "Se contenter d'un kit de VzMax n'est pas la solution à tout". Adapter des ailes de VzMax à un fuselage de JCH s'est avéré payant pour Olivier Chenoz. Le Varianne de 4,25m d'envergure à ailes creuses super soignées, fonctionne diablement bien dans les mains de Julien Gourdet. Au départ d'un modèle JCH, le planeur perso de Pierre Dormoy est aussi redoutable.

Le bon travail d'équipe coach-concurrent est très important. Mais surtout, ne l'oublions pas, le F3i, c'est une discipline de coopération. Elle commence par l'équipe, obligatoire, que fait le planeur et le remorqueur. C'est le

Coupe d'Europe F3i à Belmont-sur-Rance, du 27 juillet au 1er août 2009

couple de base. Toutes les autres structures d'entraide se greffent là-dessus et finalement, se construit l' "esprit F3i". C'est la pierre de base de la discipline et c'est le plaisir que j'y éprouve.

Voilà, la Coupe d'Europe F3i 2009 est terminée. Cela a été une très excellente édition, avec des rebondissements et avec une organisation remarquable. Merci à Brigitte et Daniel Gourdet qui ont organisé tout ça. Merci au président de l'aéroclub local et merci à la municipalité de Belmont-sur-Rance, et à Mme le Maire, qui ont mis ces magnifiques installations à notre disposition.



Photo 30. Deux valeurs sûres. En avant-plan, le JCH à ailes perso de Gérard Bellaman, en arrière-plan, le JCH à ailes de VzMax d'Olivier Chenez.



Photo 31. Le JCH à ailes Michel Aurel, de Jean Chenoz.



Photo 32. Le splendide Varianne de 4,25 m d'envergure de Julien Gourdet.



Photo 33. Le plus joli à mon goût, le Varianne à ailes Michel Aurel de Stéphane Gras.

Empennages.

En V, en T ou en croix, les trois coexistent, avec leurs avantages et inconvénients respectifs. . Après avoir essayé toutes les formules, ma préférence va pour le stab en V. En gros, le stab en V est le plus robuste bien que cette robustesse ait pour prix une difficulté de réglage accrue, en fonction, surtout, des capacités de réglage de la radio. Si la radio comporte le réglage de différentiel du stab en V en mode natif, alors, cette difficulté du stab en V se réduit à pas grand-chose

Fuselage.

Rien de spécial, car les contraintes de la formule F3i ne laissent pas la place à beaucoup de fantaisie.

Voilure.

Pas de doute, c'est la force du VzMax. Mais il y en a d'autres. Passons sur les ailes coffrées qui ne font plus le poids. On dispose, en gros, de trois voilures possibles : les ailes du JCH (et copies) à profil RG12A ; les ailes de Michel Aurel, en trois tronçons et avec le même profil ; les ailes de VzMax, à profil MH33 "modifié".

J'ai présenté une longue discussion technique sur les profils (voir <http://alpha924.server4you.de/f3i/V...>). Cette discussion aboutit à plusieurs développements, tous apparentés au MH32. Lorsque j'ai commis cette discussion, je pressentais alors que c'était à partir de ce MH32 que le progrès serait possible. Ce progrès est venu sous la forme du MH33 du VzMax. Au contraire, l'excellent RG12A du JCH, tout merveilleux qu'il soit, est un profil auquel on ne peut rien changer sans le dégrader, on ne peut plus l'améliorer.

Le VzMax.

Il s'agit, en gros, d'une paire d'aile de grand F3B (celles du Big Ceres de Baudis RC, constructeur tchèque), associées à un fuselage F3i. Les ailes sont remarquables. Elles ont une finition parfaite. Elles sont très solides et rigides. Il n'est d'ailleurs pas nécessaire de prendre la version carbone car la version fibre de verre est déjà parfaite. Ces ailes sont couplées par une clef parallélépipédique en carbone, très solide et légère (et très chère !)

Le fuselage est simple et robuste, avec un très bel empennage en croix. Je n'aime pas trop la forme générale de ce fuselage, un peu pataude, trapue, obtuse. Tous les utilisateurs conviennent que le bras de levier est insuffisant (à moins que ce soit le volume de stab). D'où la tentation de placer les ailes du VzMax sur d'autres fuselages, plus jolis et plus longs. Cela nécessite une pièce jointive pour fixer la paire d'aile et la clef au fuselage "à visser", comme les JCH ou RAC. C'est ce choix qu'a fait Olivier Chenoz : une paire d'aile de VzMax sur un fuselage JCH2000 à stab en V. Indéniablement, cela fait une machine hors pairs.



Photo 34. La pièce jointive inventée par Jean Chenoz qui permet de visser une paire d'ailes VzMax sur un fuselage de RAC ou de JCH.

Autre gros défaut du VzMax : le fluttage (en bon français, on devrait dire "fasseyage" mais personne ne dit comme ça dans le monde modéliste). Si on s'en tient au montage préconisé par le fabricant, les flaps fluttent à grande vitesse. Ça arrive aux meilleurs, même à Olivier Chenoz. Une des solutions (préconisée par Etienne Belluz) est d'allonger le bras de levier du guignol, tout en le laissant sortir à l'extrados. Une autre est de sortir la gouverne à l'intrados, avec un long guignol "classique" et robuste. Ces deux solutions ne sont pas encore définitives. Il reste clair qu'il faut des servos puissants, avec un jeu minimal, et que ces gouvernes réclament un soin extrême. Baudis préconise l'utilisation des servos Futaba 3150 pour son Big Ceres. Et ce constructeur fournit les embases nécessaires (<http://www.baudismodel.com/big-ceres.php>). Ces embases permettent l'ajout d'un roulement à billes supplémentaire. C'est peut-être une partie de la solution. On peut encore considérer l'usage de chapes à boules, qui permettent un jeu nul. En tout cas, il est clair que les grandes vitesses atteintes par le modèle engendrent des efforts inhabituels et qu'il faut y répondre par un montage inhabituellement robuste et soigné.

Radio et fréquence.

J'étais parti pour travailler avec ma Futaba FC28 en 35160 ou 35200. Puis, au dernier moment, j'ai eu un doute, et je me suis décidé à utiliser le 35010 (quartz prêté par Marc Bruylants), qui est une des deux seules fréquences récemment réservées en France pour l'aéromodélisme dans cette bande. Et bien m'en prit. En effet, la surveillance continue et attentive des scanners de fréquence par Jean-Claude Souchard a bien montré que le 35200 (mon

Coupe d'Europe F3i à Belmont-sur-Rance, du 27 juillet au 1er août 2009

choix initial) était systématiquement contaminé par un signal fort, de même que 35140, 35150 et 35160, ainsi qu'encore d'autres fréquences en 35MHz. Tandis que les fréquences réservées 35000 et 35010 sont restées libres de toute contamination. Ceux qui veulent utiliser le 35MHz en France peuvent donc utiliser ces fréquences en confiance.

La plupart des autres concurrents belges s'étaient fendus de modules 41MHz pour cette coupe. En effet, plusieurs dégâts observés en 2002 à Belmont avaient très probablement résulté de la contamination de différentes fréquences dans cette bande.

Cette discussion est sans doute surannée car le 2,5GHz s'introduit dans le F3i. Les quelques utilisateurs actuels en sont très très heureux. On peut donc prévoir le progrès rapide de cette nouvelle technologie (avec le terrible désavantage de la totale non-standardisation des marques et des procédés).



Photo 35. Le podium. L'or pour Olivier Chenoz, l'argent pour Julien Gourdet (tout récent papa), le bronze pour Pierre Dormoy.

Coupe d'Europe F3i à Belmont-sur-Rance, du 27 juillet au 1er août 2009

01. Olivier Chenoz, VzMax-JCH, France, 100%
02. Julien Gourdet, Varianne, France, 99,3%
03. Pierre Dormoy, Perso, France, 96,1%
04. Jérôme Maille, VzMax, France, 94,3%
05. Etienne Belluz, VzMax, Belgique, 93,9%
06. Bruno Steelandt, VzMax, Belgique, 93,2%
07. Eric Rémy, VzMax, Belgique, 93,0%
08. Jacques Wouters, MDW, Belgique, 92,8%
09. Stéphane Gras, Varianne, Belgique, 92,5%
10. Jean Chenoz, JCH-ails Aurel, France, 92,0%
11. Alain Salon, VzMax, Belgique, 91,5%
12. Dominique Caubert, VzMax, Belgique, 91,3%
13. Patrick Grégoire, JCH, France, 91,3%
14. Michel Geerts, RAC-ails Aurel, France, 90,4%
15. Vincent Wallon, JCH, France, 90,2%
16. Rudy Marneffe, VzMax, Belgique, 89,9%
17. Philippe lost, JCH, France, 88,8%
18. Billy Corona, JCH, France, 87,9%
19. Gérard Bellaman, JCH-ails perso, France, 87,6%
20. Pierre Rasmont, RAC-PR001, Belgique, 87,1%
21. Alexandra Noakes, JCH, Ecosse, 87,0%

22. Thierry Gras, JCH, Belgique, 86,2%

23. Marc Bruylants, Larzac, Belgique, 85,4%

24. Serge Marneffe, MDW, Belgique, 84,4%

25. Jaimies Noakes, Varianne, Ecosse, 83,4%

Meilleure vitesse : Olivier Chenoz, 26,2 s.

Le remorquage était assuré par une équipe fiable qui a fait un travail remarquable dans une bonne humeur quasi-constante : Thierry Corona, Eric Counson, Philippe Ruide.



Photo 36. Philippe Ruide



Photo 37. Thierry Corona et Eric Counson. Quand ils sont à jeun, ce sont d'excellents remorqueurs. Mais ils sont de joyeux compagnons quelque soit leur état.

Mes chers amis,

Difficile tâche qu'on m'a confiée là : faire un petit discours de conclusion de cette Coupe d'Europe. En y pensant cette nuit, car je dors peu, j'imaginai déjà une ode épique, en alexandrin, façon Victor Hugo, mettant en &oeil;uvre les plateaux desséchés et brûlants de Belmont et le visage buriné et brûlé de soleil des fous de l'azur, ainsi que le courage et l'abnégation de leurs femmes qui actionnent les chronomètres avec leurs mains crevassées par la tâche. Ça aurait un peu manqué de simplicité. Alors bon, faisons simple. Pour dire court, ça a été une bonne, une très bonne coupe ! Personnellement, je me suis très bien amusé. Oui, certes, comme d'autres, j'ai eu des dégâts mais je voudrais ici encore une fois citer Victor Hugo : "Allez en plaindre un autre !" Car, à l'occasion de cet incident où j'ai perdu mon planeur, déjà bien fatigué et promis à la retraite, j'ai retrouvé une facette de ce fameux "esprit F3i". En effet, j'avais à peine ramassé les morceaux poussiéreux de mon planeur qu'un concurrent, Michel, me proposait déjà de me prêter un planeur, et pas une merde, croyez-moi ! En une demi-heure, tous les obstacles techniques étaient franchis. "*Try little help from my friends*" chantaient les Beatles. Quand quelque chose foire, essayes à nouveau avec l'aide des amis... et, comme ça, ça marche. Voilà un premier grand trait de l'Esprit F3i. Il y en a d'autres. La

conjonction de la nécessité d'une équipe de remorquage efficace et volontaire et d'un coaching mutuel minutieux entre concurrents créent un esprit sportif et de fair-play incomparable. Et l'on sent bien, en F3i, que pour que le premier ne soit pas dernier, il faut un deuxième, et celui-ci a besoin d'un troisième, et ainsi de suite pour tous les compétiteurs. De compétition à concurrence et à coopération, il n'y a que de subtiles nuances. Au point qu'en anglais, "*competition*", "*concurrence*" et "*cooperation*" ont des sens inverses du français. Et de coopération à entraide, il n'y a qu'un pas, qu'on franchit à chaque instant en F3i. Il y a autre chose dans l'Esprit F3i, et je m'en suis rendu bien compte cette semaine, c'est l'intrication de la famille. C'est maintenant clair, je connais mieux la famille de mes amis compétiteurs que celle de mes collègues de travail les plus proches. Cette implication de la famille a une origine : c'est l'incroyable étagement de l'âge des concurrents. Cette semaine, la plus jeune compétitrice a 14 ans, tandis que le plus expérimenté d'entre nous a 74 ans. C'est que la discipline profite bien à la différence d'âge. Les jeunes, vifs avec des réflexes précis et rapides, se délectent de la vitesse. La maturité profite mieux de la finesse stratégique, presque scientifique, de la durée. Enfin, tous ces gens formidables sont réunis à Belmont-sur-Rance dans le plus beau des écrans qu'on puisse imaginer pour le F3i. La commune fait très fort pour nous : un grand aérodrome, avec une vraie et belle piste, avec de grands hangars pleins de vrais avions qui nous font rêver ; un camping au terrain ; un logement municipal quasi-luxueux ; une cuisine qui ne faillit pas à la réputation du Midi-Pyrénées. Que rêver de mieux ?

Merci à Belmont.

Sans le dévouement de quelques-uns, le F3i ne serait rien, il faut aussi le dire. Et là, je suis, nous sommes, toujours épatés de l'extraordinaire dévouement de Brigitte et Daniel Gourdet. On manque de mots : efficacité, compétence, diligence, autorité même. Avec, pour envelopper le tout, une gentillesse de chaque instant. Un grand, un très grand merci à Brigitte et Daniel.

Rentrons chez nous mes amis, en gardant ces trésors dans notre cœur.

Ces merveilleux ciels que nos attelages escaladent pour se voir l'égal des oiseaux : LIBERTE !

Ces compétiteurs qui loyalement se mesurent sans se battre et qui se tendent la main : EGALITE !

Ces adversaires qui deviennent des amis, qui s'entraident et ne se laissent jamais tomber : FRATERNITE !



Photo 38. Que c'est beau ! Le VzMax de Bruno Steelandt remorqué par Philippe Ruide.

Pierre Rasmont, 1er août 2009