



Championnats d'Europe F1D Londres 3 au 5 octobre 2003

Ces championnats, dont l'organisation avait été confiée à l'Aéro-Club d'Allemagne devait initialement se dérouler sur le site du Cargolifter, à 60 km au sud de Berlin. La faillite de la société Cargolifter, suivi du rachat des installations par une société qui projette d'y construire un ensemble hôtelier autour d'un center park a mis un terme aux possibilités de pratiquer le vol indoor dans un hangar de 106 m de hauteur et d'une superficie de 8 hectares.

Les contacts établis entre l'Aéro-club d'Allemagne et la B.M.F.A. ont permis de sauver l'organisation de cette compétition, les modélistes anglais ayant mis à disposition le site du Millennium Dome, situé à l'est de Londres, à Greenwich. Il faut souligner ici un bel exemple de solidarité européenne et l'engagement de Laurie BARR pour aboutir à ce résultat.

On a beaucoup parlé de ce site à l'occasion des festivités de l'an 2000. Cette réalisation a voulu marquer le changement de millénaire. Destinée à être un lieu d'organisation de manifestations, de célébration d'événements et d'expositions il ne semble pas que la réalité ait confirmé depuis cette prospective optimiste. Il m'a été dit qu'un projet d'utilisation en espace d'activités et de loisirs pour les jeunes pourrait être la destination de cette spectaculaire réalisation.

Spectaculaire, le Millennium Dome l'est sans conteste. On devine rapidement le parti pris par l'architecte-concepteur de ce « monument ». Il suffit, en effet, de jeter un regard vers les mâts de charge qui décorent la ligne d'horizon des docks de Londres, au sud de la Tamise, pour conclure que la structure de soutien du Dome est un subtil rappel des installations portuaires situées à quelques kilomètres (pardon, miles...) de là. La surface au sol du Dome est de 8 hectares, la hauteur maximale de 50 m. Un ensemble

volumineux de sonorisation situé au centre et descendant du plafond, limite la hauteur utilisable sans risque d'accrochage à 30m environ. Cela serait sans conséquence si la stabilité de l'air était assurée en toutes circonstances. Ce ne fût pas le cas pendant les 3 jours de compétition, le site ayant accusé une extrême sensibilité aux conditions météorologiques extérieures (température et vitesse du vent). Ainsi certains modèles ont parcourus un large arc de cercle avant de se poser à l'opposé du point de départ. La consultation du classement et du nombre de meilleurs vols réalisés au cours de chacun des 6 rounds illustre la corrélation étroite entre les performances possibles à l'intérieur et les conditions régnant à l'extérieur.

Ces championnats auront été un succès d'abord par le nombre de participants : 42 ! Ainsi, le nouveau règlement F1D a eu un effet positif en ouvrant plus largement l'accès à la formule. La possibilité de s'affranchir du microfilm au profit d'un recouvrement en film de 0.5 ou 0.3µ, rendu possible par la masse du modèle fixée à 1,2 g au lieu de 1 g précédemment est aussi un facteur positif pour la démocratisation de la formule.

Au niveau des performances, les résultats sont très positifs également, malgré les difficultés de la « salle ». L.Schramm confirme sa valeur avec 4 vols sur 5 à plus de 30 minutes. Derrière, c'est serré ! 2 secondes d'écart entre le 2^{ème} (J. Romblad) et le 3^{ème} (F.Manieri) et 7 secondes entre le 4^{ème} et le 6^{ème} ! Peter Keller signe le meilleur vol du concours avec 34,07, mais a joué de malchance par la suite. Par équipe, l'Ukraine devance le Royaume Uni. La France occupe la 7^{ème} place. Chez les juniors, P. Lotz l'emporte avec 34 secondes d'avance sur M. Rogowski.

E.R.