

Nimègue 2019

Un vrai championnat d'Europe ?

La réunion de Nimègue a eu son succès habituel, bien que comme toujours quelques vedettes aient été absentes pour des raisons personnelles. Il est étonnant de ne pas y voir au moins quelques Allemands et Belges pourtant proches. Mais Anglais, Tchèques et Suédois avaient fait le voyage, et pas pour rien ! Enrique Maltz avait délaissé son violoncelle pour être là pour la première fois. La toute petite équipe de France s'était accrues d'une unité en la personne de Christophe Cramoisian.



Quelques impressions dans le désordre

Le vendredi après-midi consacré à l'entraînement était bienvenu pour nous, presque tous nos modèles n'ayant pas été testés, ou bien peu. C'était le cas pour le beau Monocoupe de Christophe, pour le Rallye tout nouveau de Pierrafeu et pour mon Potez 29 F4D dont j'espérais beaucoup. Seule consolation, nombreux très beaux modèles semblaient avoir aussi besoin de mise au point.

En règle générale, si la qualité des modèles est toujours aussi haute, la qualité des vols s'améliore également. Il y a de moins en moins de vols non qualifiés en F4D et F4E. Par exemple George Kandylakis a réussi ses vols avec son Avro et son Lizzie qui s'étaient montrés réticents les dernières années et Derek Knight a gagné, et de loin, la F4E Elec avec son Tiger Moth super détaillé qui, étant assez lourd, n'est pas facile à régler. Il y a eu aussi des vols étonnants en Cacahuète et en Pistachio.

Pour donner une idée du niveau, on peut remarquer que Richard Crossley ne fait que cinquième en F4E avec son hydravion Coronado vainqueur l'an dernier, et Peter Smart dernier avec son Fokker quadrimoteur, certes un peu simplifié, mais qui avait pourtant beaucoup d'allure.

Nombreux avions de grande taille, frôlant la limite de 200 g. La palme pour l'Aeronca Chief de Crossley qui faisait 120 cm d'envergure et le Taylorcraft de Mike Stuart 135 cm. Ces modèles légers volaient majestueusement ce qui est important quand c'est le réalisme du vol qui est jugé. Mais Martin Huc fait mentir cette idée, son Blériot n'est pas très grand et il vole cependant à une vitesse bien réaliste.

20 engagés en Kitscale, 21 en Pnut et 19 en F4D, cela fait beaucoup de vols, de nombreux modèles étaient engagés dans 2 catégories. En Pistachio, 12 engagés dont certains au standard de la F4D comme le Sopwith Rainbow de Dolozel (ci-contre) qui ne le cède en rien à son Pnut.

Côté français, on a frôlé la déroute. Le Monocoupe de Christophe, avec son nez court et étroit, était très difficile à mettre en œuvre, et il manqua de peu la qualification en F4D, se consolant un peu avec sa place en Pnut, malgré un jugement qui m'a paru sévère. Jean-Claude y parvint avec son Stampe, mais, pour les points de vol, la petite taille est un handicap en F4D. Heureusement, son Jodel et son Pottier Pistachio se comportèrent fort honorablement. Pierrafeu n'arriva pas à bien régler son Rallye, malgré l'aide de Jiri Dolozel. Il se

La "Crêpe volante" d'Alfery

C'est la quatrième ou la cinquième version qu'il a construit de cet appareil. On se souviendra d'une version comportant une synchronisation entre les deux moteurs, qui se révéla trop lourde et inutilement compliquée. Aucune synchro dans cette dernière version qui a produit cependant des vols d'une stabilité exemplaire. Le remontage se faisait simultanément sur les deux moteurs à l'aide d'un remontoir spécial à base de batteur à œufs engrenant sur quatre cardans_fournissant des axes de remontage bien parallèles et bien égaux, gage de vols stables pour un bimoteur.

