

B.M.F.A. Indoor Scale Nationals 29 MAI 2001

Impressions de Nottingham

J. CARTIGNY

Nottingham, ce n'est pas la porte à côté, mais André Petit me l'avait tellement vanté et m'offrant une place dans son carrosse, je me suis décidé à aller avec lui y prendre la leçon. Il faut aller à l'étranger pour s'essayer aux catégories qui sont, à grand tort, négligées en France, comme les maquettes caoutchouc open F4D et les CO2 - Electric F4E.

Voyage sans histoire sous la pluie française, le soleil anglais (hé oui !), sympathique arrêté à Old Warden pour mitrailler les trésors de la collection (que de maquettes en perspective !), on se retrouve à l'hôtel à cinq heures (anglaises) où je pensais me reposer. Mais c'est pas tout ça, dit André, on peut s'entraîner à six heures. L'admirable campus de l'Université n'est pas loin, nous sommes les premiers dans la grande salle; bientôt Charlie Newman et sa bande arrivent pour préparer tables et accessoires, et on a la salle presque pour nous seuls pendant deux heures. Les modèles volent parfaitement, soulagement...je crois être prêt !

Dimanche, lever matinal pour profiter du dernier créneau de réglage. L'existence de trois catégories nécessite le découpage de la journée en tranches strictes d'à peu près une heure. En F4D et F4E on vole à l'appel du jury, en Cacahuète le passage est libre et la salle est assez grande pour faire dans un coin un essai de dernière minute, mais le temps passe très vite, surtout quand on a la prétention de faire voler trois modèles !

La belle salle est grande comme trois terrains de basket mais pas très haute; elle est dotée d'une galerie (avec bar et snack) qui permet au public, nombreux malgré un prix d'entrée élevé, de dominer les vols dans la salle de compétition et la salle de "fun fly" attenante.

L'arrivée des modèles me donne vite des complexes. Cela va de l'Avro 1913 à CO2 au Gloster Javelin à turbine électrique en passant par le Taube et toute la collection des CO2 de Peter Smart (tous en styro et décorés en trompe-l'oeil !). Il y a des modèles relativement simple comme le Wren de Richard Granger, mais dont la réalisation est impeccable malgré un poids ultra-léger, et sans aucune concession à la facilité de vol. Que dire du Bristol M1B de Derek Knight dont le couple moteur actionne les gouvernes, ce qui permet d'éviter l'inesthétique piqueur ! Le jury étant, à juste titre je pense, assez sévère avec les modèles en styro, seul le bonus des bimoteurs pourrait me permettre de limiter les dégâts.

Les Anglais ne semblent pas disposer de plus de grandes salles que nous, car beaucoup de ces modèles difficiles ne sont pas réglés et l'activité est fébrile (et cassante) pendant le dernier temps libre. Le statique n'ayant pas la priorité sur les vols, les modèles sont toujours à disposition.

Le premier round est dur pour beaucoup de monde dont votre serviteur. Le Hanriot, si placide d'habitude, part en virage engagé puis, après un réglage peu raisonné, droit dans le mur au grand dam de sa perche anémométrique! Le Brèguet 695 vole bien mais fait un pylône sitôt au sol, adieu les points juteux de décollage et d'atterrissage !. Par contre André aligne avec son Messerschmidt des vols impeccables de stabilité. Quand vole le Javelin, personne ne peut l'ignorer, tant est particulier le bruit de sa turbine, mais la salle est encore un peu petite pour lui.

En Cacahuète, nous nous battons tous deux pour tirer le maxi de la hauteur limitée, le Racer d'André est chatouilleux côté stabilité, mon Loire est bien lourd et aurait besoin de plus de plafond. Heureusement ces deux modèles décollent ce qui est bien payé (10 s de bonus).

La foule de connaisseurs est dense dans la salle aussi, au point que l'on a parfois du mal à remonter, mais qui s'en plaindrait ?

Au round de l'après-midi, beaucoup de concurrents ont réussi à régler et on a le plaisir de voir voler des modèles qui avaient parfois durement bûché dans la matinée. Le Wren et le Bristol réussissent enfin un vol qualifiant, ainsi que le Javelin qui frôle les murs à toute vitesse dans un suspense clos par des applaudissements mérités. Le Hanriot a le bon goût de décoller et d'atterrir avec un minimum de réalisme, mais j'ai la honte d'être obligé de lancer le Brèguet à la main (presque tous les modèles décollent) avec un nième pylône à l'atterro. Enfin, je suis classé mais dans les profondeurs !

André poursuit sa série de vols impeccables, et comme son statique est aussi très bon, il décroche une belle deuxième place.

Il s'attelle ensuite à la tâche de tirer quelques secondes de plus de son DDT et, après de multiples essais faits avec calme et méthode, il décroche la première place en vol ce qui le met, là aussi, en deuxi-