

CHAMPIONNAT d'ALLEMAGNE INDOOR AU CARGOLIFTER HANGAR 13./14.Octobre 2001

par Peter Keller (Suisse)

Je l'avoue, j'étais fort sceptique à l'annonce du Championnat d'Allemagne Indoor, qui était fixé au 13 et 14 octobre 2001 dans le Cargolifter hangar de Brand, à environ 60 km au sud de Berlin. Ce que m'avaient raconté les modélistes allemands sur leurs expériences lors des premiers tests au printemps et dans l'été laissait présager des conditions assez difficiles au milieu du mois d'octobre. La distance de 800km sur les dangereuses autoroutes allemandes n'était pas non plus un facteur motivant pour faire le déplacement. Mais ma curiosité était plus forte et, après coup il s'est vérifié une fois encore, que les absents ont toujours tort. Un temps splendide et ensoleillé a régné pendant ce weekend et, sur l'autoroute, j'avais eu la chance d'éviter, de quelques centimètres, un crash des voitures qui me précédaient.

Beaucoup a déjà été écrit sur le Cargolifter, cet immense hangar d'une longueur de 360m, large de 210 m et haut de 107 m. Je vous suggère de regarder ce chantier du futur dirigeable Cargolifter sur www.cargolifter.de. Ce monument d'architecture est, dès à présent, un haut lieu de tourisme qui attire des milliers de visiteurs.

Dès maintenant, il est aussi devenu un haut lieu du vol indoor. Nous devons le miracle d'avoir accès à cet immense hangar à Gerhard Woebeking, qui a aussi organisé le championnat.

La perspective de monter avec les modèles à 100 mètres a attiré des participants de toute l'Europe. Les Anglais étaient là avec une délégation de 10 concurrents; il y avait également des participants de Hongrie, Pologne, Tchéquie, Slovaquie, Lituanie (avec beaucoup de juniors), Suisse, et même deux modélistes d'Israël qui avaient fait le long voyage. A mentionner qu'après une "période d'abstinence" mon compatriote Dieter Siebenmann est rentré sur scène, et cela avec une performance brillante. Une équipe

roumaine aussi était inscrite, mais des difficultés de visa ont empêché leur présence. Bref, le cadre était celui d'un championnat d'Europe,...il manquait seulement les Français, les Espagnols et les Italiens.

Le grand nombre de participants a amené l'organisateur à modifier le déroulement du concours. Au lieu de fixer des créneaux horaires de vol pour les F1D et autres catégories, il a été décidé d'admettre toutes les catégories pendant les deux journées de ce weekend. L'espace immense permettait de choisir cette option et la seule collision dont je me suis rendu compte s'est produite entre deux F1D. Chaque participant était tenu d'organiser son propre chronométrage. En règle générale, c'était un autre concurrent qui accomplissait cette tâche.

Dès le samedi matin, on constatait qu'il n'était pas si facile d'arriver à de bons temps de vol. La température semblait assez uniforme dans toute la salle et était de l'ordre de 17°C. En bas, une sensible turbulence rendait difficile les vols d'essai. Vers la soirée la température augmentait jusqu'à 20 °C; l'air toutefois ne me paraissait pas très porteur, sauf peut-être dans les dernières minutes du concours. La plupart des concurrents se rendaient compte qu'il n'était pas si facile de partir avec le couple maximum et la fameuse spirale verticale espérée par tous était rarement observée. Pour ma part, je ne suis arrivé à rien avec mon réglage du Stadium de Bordeaux. C'est seulement quand j'ai enlevé un bout du renforcement boron sur mon mât d'aile avant (pour produire plus d'incidence positive sur l'aile gauche), que le départ du modèle s'est amélioré. Il fallait faire voler les F1D – au moins ceux sans haubannage – dans le style EZB.

J'étais tellement occupé pendant les deux jours du concours – comme concurrent, mais aussi comme chrono – que la plupart