

L'Équipe de France au Championnat du Monde F1D à Slanic Prahova Roumanie

Thierry Marilier

Déplacement :

Le voyage s'est effectué par avion de PARIS à BUCAREST (vol Tarom) puis par taxi de Bucarest jusqu'à la mine de sel désaffectée de SLANIC.

Afin d'éviter les risques de casse dus au transport aérien les modèles ont été transportés en cabine, c'est possible aujourd'hui avec les nouvelles caractéristiques des modèles. Le format des caisses est aujourd'hui d'environ 55x40x20cm. La somme des dimensions ne doit pas excéder 115cm, Ce qui a supposé une construction sans haubans.

L'équipe de France est constituée de Robert Champion (chef d'équipe), Didier Barberis et Thierry Marilier. Si Didier et Thierry ont déjà utilisé ce type de modèles non haubanés aux championnats de France, Robert a été contraint de faire la conception intégrale de nouveaux F1D, sans haubans.

Nous partons une semaine complète, du samedi 2 octobre au samedi 9 octobre, afin de limiter le coût du transport. Cela nous permet de bénéficier d'un entraînement supplémentaire le dimanche après-midi. A notre arrivée nous constatons qu'une majorité d'équipes est déjà sur place, à l'entraînement. L'hébergement et les repas sont pris au Balnear Hôtel de SLANIC. Les repas sont très corrects. Ceux de midi seront directement délivrés dans la mine pendant les compétitions.

Le site :

Est l'une des galeries d'une mine de sel désaffectée. Ce site à moins 120 mètres a déjà accueilli une majorité de Championnats d'Europe et de Championnats du Monde. L'accès se fait par un ascenseur rustique. Les cabines ont été refaites et l'éclairage y a été amélioré. La zone réservée aux vols mesure 120 mètres de long, pour 64 mètres de haut et 32,5 mètres de large à la base. L'air de la salle est stable malgré un nombre de concurrents élevé, des Championnats du Monde juniors sont organisés en parallèle. La zone de préparation est située en retrait dans la galerie d'accès plus fortement éclairée. Les modèles peuvent cependant se déplacer au cours du vol, y compris vers des endroits inaccessibles. Les ballons sont donc nécessaires au guidage, il faudra les utiliser malgré la faible visibilité des modèles. Lorsqu'un modèle frôle le plafond il est courant de ne distinguer que l'hélice qui brille dans la lueur des éclairages situés au plafond.

L'éclairage de la salle est très insuffisant pour suivre et identifier correctement les modèles. Les équipes expérimentées utilisent de puissants projecteurs halogènes. Le nôtre s'est révélé quelque peu insuffisant et rapidement déchargé. La galerie est équipée de quelques prises de courant.

L'entraînement :

La température ambiante de 13°C et l'hygrométrie plutôt importante obligent à l'utilisation de fortes sections de caoutchouc et à des valeurs de remontage maximales. Nous nous entraînons dans la mine de 9h du matin à 17h l'après midi, déjeunant sur

le pouce (voire pas du tout), afin de profiter de tous les créneaux d'entraînement possibles.

Tous les modèles de Robert sont neufs et n'ont jamais volé. Ils se révéleront centrés trop avant à son goût, ce qui nuira à la durée du vol. Cependant il sera le seul à atteindre le plafond de la salle, à 64m de hauteur. Didier et Thierry utilisent leurs modèles habituels, ceux qui ont été utilisés au championnat de France de Bordeaux, ils n'atteindront ni l'un ni l'autre le plafond de la salle, malgré des vols plus longs.

Nos essais chronométrés en ½ et en ¼ d'écheveau montrent que nous devons tous atteindre l'objectif collectif de vols supérieurs à 25mn, soit 150 minutes pour l'équipe.

La compétition :

Les 6, 7 et 8 Octobre sont les 3 jours de compétition à raison de 2 vols par journée, de 10h à 13h et de 14h à 17h. Un groupe de 2 chronométreurs est affecté chaque jour à chaque équipe. Les repas de midi sont pris dans la mine, il y a du thé chaud, très agréable pour se réchauffer après de longues heures passées dans la mine. Pour la compétition, les abords de la zone de vol sont débarrassés des tables et des chaises des concurrents. Sur l'aire de départ le jury veille à ce que chaque concurrent ne se prépare qu'avec un seul aide, afin de limiter les turbulences dues au dégagement de chaleur sur l'aide de départ

Les modèles sont contrôlés systématiquement à chaque vol :

Avant le vol, le poids du modèle, les envergures d'ailerons, de stabilo et la corde d'aile

Après le vol, le poids de l'écheveau est mesuré. Le chronométrage est difficile à cause de la faible luminosité de la mine, mais les chronométreurs sont très concentrés et attentifs, il n'y aura pas de problème de chronométrage, à ma connaissance.

Robert remplit son rôle de chef d'équipe, il est le seul à bénéficier de l'expérience d'un championnat du monde. Il commence les vols officiels afin de récapituler les étapes du vol officiel pour Didier et Thierry. Il commence par un vol normal à 25'08.

Après c'est mon tour, vérification des caractéristiques du modèle, remontage sur l'aire de départ, le départ du vol montre que le modèle est très déformé par le couple exercé par le moteur caoutchouc. Mais le modèle se stabilise et le vol dure. Pour le premier vol officiel, le modèle vole 30'26.

Ces 30'26 représentent la meilleure performance française en F1D 55cm. Heureuse surprise. Didier a moins de chance, un pied de pale cède au départ ce qui lui vaut un zéro (perte d'un élément en vol). Afin de se rassurer Didier part en premier au 2^{ème} vol l'après midi. Le tour de vol se passe sans problème pour lui et son modèle vole 27'02. Les conditions se dégradent apparemment en fin d'après-midi. Je réalise 25'05 et Robert 21'49.

Durant cette première journée nous sommes impressionnés par les montées et les risques pris par