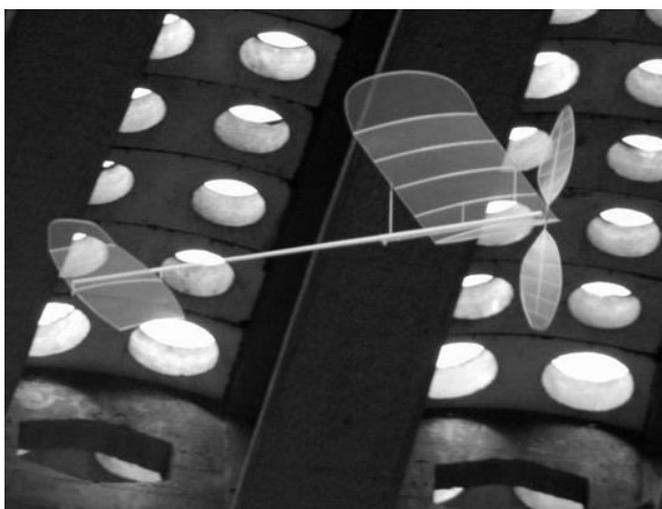


ou pendant la Dorcol Cup qui précède le championnat. Mais les possibilités de réglage sont rares et le compétiteur doit connaître le réglage optimal avant la compétition. Ceci est spécialement vrai si, pour utiliser l'ascendance, il utilise des moteurs plus longs et plus fins.

A Belgrade, il fait souvent 38° à l'extérieur, et le conditionnement d'air étant arrêté, 33° à l'intérieur, ce qui occasionne les ascendances. Mais un temps couvert pendant un ou deux jours peut faire que ces ascendances soient fort réduites. Le compétiteur doit être prêt pour toutes les conditions.

Celui qui vient à Belgrade préparé à utiliser les thermiques doit tenir compte de la vitesse de chute plus faible du modèle. En général un moteur plus long et de plus faible section est nécessaire, ainsi qu'un pas maximum légèrement plus fort. En 2008 et 2010 Treger utilisait du Tan II 03/2002 de 232 et 236 mm. En 2011 on pense qu'il en utilisait 250 mm. Il y a bien sûr un risque à utiliser des moteurs longs. Si le modèle n'est pas dans l'ascendance en permanence, il risque de ne pas monter à l'altitude optimale de 26 m et ne pas avoir assez de couple pour utiliser tous ses tours, d'où un vol qui peut être très court. A l'inverse, si on est pris dans une pompe sans l'avoir cherché, on risque d'aller au plafond. Il y a des risques dans les deux stratégies.



*Un modèle presque au sommet du dôme. Ca doit pomper! L'hélice est encore au grand pas.*

Il est donc important de déceler les ascendances. En vol d'extérieur, on attend parfois dix minutes avant de lancer dans la bulle. En indoor, on ne peut attendre. Le caoutchouc le plus couramment utilisé, le TAN II 05/1999 est très fragile à plein remontage, et encore plus quand la température monte. Un autre bon caoutchouc comme le TAN II 03/2002, est aussi fragile. En F1D on doit pouvoir lancer aussitôt que le moteur est remonté et accroché. Le compétiteur ou ses aides doivent donc identifier l'ascendance immédiatement après le remontage. En 2010 Kagan a utilisé des rubans de Mylar comme en extérieur. Cette année des équipes pourraient utiliser des méthodes

plus sophistiquées comme des radars Lidar portables qui peuvent détecter les bulles bien au dessus du sol.

Il y a une autre tactique qui est importante pour le chasseur de pompes. Si le modèle ne prend pas d'ascendance après le lancer, il ne montera pas à l'altitude optimale. Cependant, si un modèle est guidé avant que l'hélice PV ne soit passée au petit pas, le guidage qui arrête la rotation peut faire passer au petit pas. Ce passage prématuré au petit pas permet de monter plus haut. Cette tactique de guidage prématuré a aussi été critiquée, mais elle est restée acceptée.

Pour celui qui ne cherche pas l'ascendance, il vaut mieux guider le plus tard possible, quand l'hélice est passée au petit pas, car un modèle non choisi pour l'ascendance n'a normalement pas besoin de gagner plus de hauteur.

La question est donc pour cette année de savoir si



*Brett Sanborn au départ. Quel vrillage!*

on sera ou non un chasseur de pompe. Sans aucun doute le gain dû à cette tactique peut être substantiel. Il y a peu, à Lakehurst, dans des conditions pré-orageuses, Brett Sanborn a réalisé un vol de plus de 42 mn, près de trois minutes de plus que ses vols en air neutre.

Il semble bien que de nombreux compétiteurs soient arrivés à la conclusion que la chasse à la pompe est la bonne tactique pour être champion. Ce sera intéressant à voir, d'autant plus que les prévisions météo annoncent un temps plus frais pour les deux derniers jours de la compétition!

*Traduit et extrait de Leo Pilachowski JC*

*Nota :Assez bizarrement la date du Championnat d'Europe ne semble pas encore fixée par la FAI. Mais en 2014, le Championnat du monde retournera à la mine de Slanic, où les conditions sont bien différentes et toutes ces subtilités seront certainement inutiles. Il faudra passer à d'autres!*

*JC*