



6th International Indoor Fly In  
12 and 13 November 2016, Nijmegen  
Jan Massinkhal (Cat I hall)

## Un vrai Championnat d'Europe ? A true European Championship ?

Cette sixième édition de l'**International Fly in** de Nimègue a été un grand succès, avec 12 catégories, pratiquées par plus d'une dizaine de nations. Seul petit bémol à cette énorme satisfaction, les créneaux réservés pour chaque catégorie étaient forcément assez étroits, surtout pour les Pnuts et les F4D, laissant peu de place aux essais. Par exemple le dimanche matin nous était interdit, alors que nous avions beaucoup à faire.

**Petite vue perso** ---Notre équipe de France était fort réduite (à Jean-Claude Bourdeaud'hui et moi-même), Pierrafeu nous avait abandonnés pour spéculer sur les modèles anciens! J'avais pourtant acheté une luxueuse limousine (enfin, mieux que la Clio 2006 !) pour voyager à trois, mais nous avons réussi à la remplir à deux. Comment ramener les coupes....

Voyage rapide par temps printanier, bon hôtel consolant par avance d'une ambition fort limitée.

J'avais, à la dernière minute, mis le nouveau Potez 36 dans un état présentable, sinon tout à fait satisfaisant pour un jury. Mais deux séances d'entraînement nous étant passées sous le nez (pour une fois j'avais programmé une progression rationnelle de mes essais !). Je me retrouvais donc dans la situation classique, que l'on doit éviter à tout prix comme chacun sait, de vouloir faire voler 6 modèles dont 5 pas réglés.

Pour faire court disons que le P-36 a réussi un vol qualifiant de justesse au quatrième et dernier vol officiel, remplissant son contrat implicite.

Par contre le dossier du Me 109 se révélant introuvable, j'engageais le secourable Peyret 1922 pas essayé avec sa nouvelle hélice. Cette dernière se montra d'une redoutable efficacité et le Peyret partait dans un horrible dérapage pour faire ensuite des vols honorables, faisant regretter le manque de temps pour régler à plein remontage. Là dessus un Suédois charitable me dégotta en un clic une doc sur son portable, et je fus moralement obligé de réinscrire le 109. En attendant le Bugatti doté d'un moteur plus puissant, commença à voler correctement, mais la

### Heurs et malheurs de l'équipe "De France"

salle (plus de trois terrains de basket), était un peu petite pour lui ! Après quelques bûches, j'eus juste le temps de faire deux vols corrects en frôlant les murs, avec encore des tours disponibles, seul regret. Pendant ce temps l'aile du 109 séchait ! Il avait eu une confrontation avec une balustrade qui avait vaillamment résisté. Pas le temps de revoler. Dommage, le jugement statique avait été indulgent.

Pendant ce temps Jean-Claude se débattait avec des modèles qu'il avait pourtant soigneusement réglés, mais dans une salle basse de plafond. Dans une grande salle, à plein remontage, c'est tout différent. Il réussit cependant de beaux vols avec son Stampe Pnut engagé en F4D, malgré le handicap de sa petite taille dans cette catégorie.

Mais les Jodels, Farmans et même son Broussard se révélèrent peu coopératifs pour des vols corrects. Jean-Claude trouva cependant un peu de consolation dans le comportement de ses deux Pistachios qui, eux, se montrèrent plus tolérants pour des vols de toute dernière minute.

Il faut bien admettre que quand on voit le Seiran d'Alféry, avec ses deux énormes flotteurs, frôler le plafond pendant 30 s pour un vol de plus d'une minute, ou son impeccable Mustang voler 1 mn 39 s, on se demande un peu ce que l'on fait là ! Notons qu'un autre hydravion, un Laté 28, a fait une belle cinquième place.

Alféry a à peu près tout raflé. Il a eu seulement le malheur d'écraser le nez de son superbe Vimy. Celui-ci, sur une erreur minime d'ajustement de gouverne, est allé s'écraser sur un mur juste hors de portée des bonds de tous les assistants !

