

Championnat

Le Cercle Modéliste d

En juin, Céline Lescure nous présentait ce qu'allait représenter la plus grande compétition de vol circulaire de l'année pour ce club si particulier. Ça m'a donné envie, même s'il n'est pas question ici de radio-commande, de passer voir sur place à quoi ressemblait aujourd'hui une compétition de vol circulaire de niveau mondial. Et franchement, c'est impressionnant !

Texte :

J-Louis Coussot

Photos :

J-Louis Coussot



Ci-dessus, le Shark Ellipse d'Alexandre Gauthier, puis à droite, le Sukhoï de Jacky Pigout et en vol, Nicolas Chapoulaud et son Gee Bee. Dessous, une poignée de Team.



L'avion de Philippe Gauthier, meilleur Français en acrobatie. On le voit ci-contre à droite avec son fils Alexandre qui se classe 4ème junior.



Le site

J'avais déjà vu les installations du CMBL mais il n'y avait alors que 3 pistes plus une pour les entraînements. Que de changements depuis ! Le site est devenu ce qu'il convient d'appeler un stade d'aéromodélisme, avec pour l'occasion pas loin de 7 pistes actives ! Pour situer :

- Une piste dédiée à la vitesse, avec système de comptage électronique, des capteurs enregistrant les passages de l'avion volant à près de 300 km/h entre 0,6 et 6 m de haut... Un panneau d'affichage indique en temps réel le score du pilote en vol

et résume le haut du classement.

- Une seconde piste servait à un concours "hors championnat" de "poser sur porte avion", une nouvelle discipline où les avions équipés de crosse d'appointage et d'une commande de gaz tente d'accrocher les brins, mais sont aussi capables de faire... du 3D, pendu à l'hélice ! Si ! Non, les pilotes RC n'ont pas le monopole du vol stationnaire !

- On trouvait ensuite la piste dédiée au team racing, elle aussi équipée en conséquence, avec tour pour les juges, et panneau d'affichage en temps réel. Une installation très impressionnante où chaque vol est

filmé en gros plan sur les pilotes, afin de parer à toute contestation.

- Deux pistes étaient dédiées à l'acrobatie, l'une en dur et entièrement entourée de grillages, l'autre en herbe, toute récente et pas encore entièrement protégée.

- Enfin, une double piste avait été aménagée pour le combat, piste principale et piste de dégagement... Au niveau du club-house, de grands écrans plats étaient allumés en permanence et déroulaient les scores au fur et à mesure de leur arrivée dans les ordinateurs de l'organisation. Et dieux sait s'il y avait des yeux braqués dessus.

Participation imposante

320 pilotes inscrits, 270 réellement classés ! Avouez que le chiffre parle de lui-même ! Et on comprend que l'organisation d'une telle manifestation ne laisse aucune place au hasard ou à l'improvisation. Sur le site, ce sont en permanence 7 à 800 personnes entre les compétiteurs, les familles et les supporters qui étaient à gérer, sans compter les spectateurs. Les jours de ma visite, je pense que le millier de personnes circulant sur le "stade" était atteint !

du monde VCC

Blénod - Lorraine a assuré !



Gant blanc en acrobatie pour ce pilote asiatique.



En combat, il faut de la réserve... On voit ici une remorque pleine d'ailes de combat. A droite, les protagonistes en plein effort et dessous, l'anatomie de la mécanique type d'une aile. Tout se démonte en un instant.



En Team racing aussi, on trouve des ailes, mais vraiment différentes de celles de combat ! Ci-dessous, Georges Suruge et à gauche, Thierry Ougen, des équipes françaises qui montent sur le podium.



Organisation de longue haleine

Pour le CMBL, emmené par Jean-Paul Perret, c'est 3 ans d'efforts qui se sont concrétisés en une semaine. Le club compte une bonne cinquantaine de membres, dont une trentaine pilote effectivement, pratiquant toutes les disciplines sauf le combat. C'est un club qui assure la formation des jeunes, tant pour le pilotage que pour la construction. Chaque année, une quinzaine d'élèves est formée. Le club organise aussi des stages

vacances. L'organisation des championnats du monde n'est pas une première ici, puisque le club avait déjà été retenu en 2000, mais une météo catastrophique avait pénalisé le déroulement.

Pour 2008, l'aventure a commencé 3 ans plus tôt, par le dépôt du dossier de candidature. 2 ans avant la date, le CMBL sait qu'il est retenu et à partir de là, pour l'ensemble des membres du club, la préparation du site et de la logistique vont occuper un dimanche sur deux ! Et il est vraiment à noter que tous les membres se sont donnés pour cette organisation, ce qui laisse rêver quand on

sait que dans la grande majorité des clubs, on ne peut souvent compter que sur une dizaine de personnes... La dernière semaine, ce sont entre 40 et 60 personnes qui ont œuvré. Durant le championnat proprement dit, 40 à 50 personnes, dont des très jeunes, ont assuré le déroulement sans failles. Le club a même employé pour la semaine un "emploi jeune". Les repas "classiques" étaient assurés par un traiteur, tandis que le club gérait du "plus rapide" avec un barbecue permanent ! L'hébergement des concurrents n'était pas non plus un mince problème, Landres n'étant pas une gros-

se ville avec un parc hôtelier. Le club avait donc à l'avance réservé en totalité tous les hôtels dans un rayon de 10 à 15 km et s'occupait ensuite de "remplir" au mieux les chambres ainsi disponibles. Il était aussi possible de camper sur place, et même des internats des lycées environnants étaient mis à contribution ! Bref, on le voit, c'était une "grosse opération", mais avec énormément de retombées pour le commerce local (même le salon de coiffure ne désemplissait plus...). Au niveau communication, Céline Lescurre que je remercie pour ses précieuses informations avait réussi à



Ci-dessus, modèle et poignée typique en vitesse. A gauche, le tableau d'affichage en temps réel de la vitesse. A droite, Jean-Marc Aubé, spécialiste français de la vitesse en préparation et dessous, sa boîte à hélices.

CURRENT FLIGHT		F2A SPEED		LAP
PLACE	N°	COUNTRY	BEST FLIGHT	
1	A 40	HUN	296.0	138.5
2	A 45	ITA	295.9	
3	A 21	FRA	295.6	
4	A 5	GBR	294.7	
5	A 11	ESP	293.8	
6	A 35	SWE	292.9	
7	A 24	FIN	291.7	
8	A 4	GBR	291.5	
9	A 25	USA	291.4	
10	A 3	GBR	291.3	



En vitesse, les pilotes disposent d'un choix de résos adaptés aux conditions atmosphériques.



Scènes de combat avec des ailes types, un lancer, et même une liaison radio entre pilote et mécano.



toucher la presse régionale avec des articles souvent fort détaillés. On peut juste regretter un manque d'affichage et il fallait vraiment savoir qu'il se passait quelque chose pour venir en spectateur... Il me semble avoir déjà fait ce constat avec les multi-championnats de France à St Yan. Les compétiteurs semblent aimer rester entre eux, et font peu de cas du public... Dommage, ce sont des occasions de faire connaître le modélisme d'un grand public qui nous voit trop comme des gamins qui cassent des petits avions... Montrer la réalité serait un pas en avant vers plus de pratiquants...

Revenons à nos moutons. L'organisation des championnats du monde représente un budget de quelques 348 000 euros ! Fort heureusement, le club a bénéficié des aides des collectivités locales, de

sponsors dont principalement Eurovia, mais aussi de la FFAM bien entendu.

Une mise en jambes

Histoire de se rôder, le CMBL a organisé la semaine juste avant les championnats du monde, le Grand Prix de France de VCC, ce qui malgré la fatigue supplémentaire, avait le gros avantage de tester tout le fonctionnement du matériel. Ainsi, tout était paré à l'ouverture de la compétition internationale.

La compétition

La cérémonie d'ouverture regroupait donc les 41 pays participants (oui, vous avez bien lu... ont trouvait même de nouveaux arrivants comme la Mongolie et l'Arménie !),

avec un spectacle pyrotechnique et un feu d'artifice de 45 minutes, plus son et lumière. Le traditionnel défilé a été remplacé par la projection d'un montage créé par des élèves de Brier présentant chaque pays en une vingtaine de secondes, avec photos et hymne national. Dès lors, il restait à commencer les épreuves, et cette fois, la météo a permis un déroulement sans histoire des différentes catégories.

F2A : la Vitesse

47 pilotes engagés, avec des modèles équipés de moteurs de 2,5 cc. C'est Jean-Marc Aubé qui me briefera sur la catégorie. Les moteurs sont des Irvine (GB), des Profi d'Alexander Osovik (Ukraine) ou encore des CK 15 d'origine Russe.

Régime de fonctionnement : 38 à 40 000 t/mn ! Les avions totalement asymétriques possèdent une aile en tôle pliée au profil sur un longeron pin ou carbone, le moteur étant installé sur une coque en alu tourné et fraisé. Les fuselages sont en balsa et fibre, les stabs en balsa plus carbone. Les hélices monopales ont un rayon de 70 à 75 mm et un pas de 150 à 165 mm. En fonction de la température, de l'humidité, de la pression, les pilotes doivent choisir le bon compromis, avec en prime des possibilités de jouer sur la compression, et sur l'accord du réso... Le circulariste de vitesse est un homme à "petites boîtes" : les hélices, les résos, les bougies... Car les bougies sont en fait des "culasses-bougies" et il est presque systématique de compter une bougie par vol... Les avions tournent sur un rayon de 17 m 69



Les écrans plats à l'accueil permettaient de suivre en direct l'évolution des classements.



Séquence ravitaillement en team : tout se passe en 2 à 3 secondes !



La superbe piste de Team Racing, son panneau d'affichage, sa tour de contrôle où les pilotes sont même sous vidéo-surveillance... Dessous, un départ de manche.



[mirin], soit 9 tours pour 1 km. La volure doit faire au moins 5 dm², et la masse est autour de 500 g. Les câbles sont contrôlés au dynamomètre avant chaque vol. Ainsi, avec 2,5 cc seulement, les vitesses frisent les 300 km/h ! Longtemps, Jean Magne, qui doit avoir pas loin de 75 ans à réussi à tenir le troisième place de ce concours. Il finira par se faire doubler et termine à une superbe 5^{ème} place avec 295,6 km/h, le premier, Luis Parramon, espagnol, affichant 296,3 km/h... Serrés les scores ? Si peu...

Jean-Marc Aubé termine 15^{ème} (288,6 km/h) et sa fille Aurélie est 35^{ème} à 269,8 km/h, et quatrième au classement junior. Enfin, Régis Gilbert est 37^{ème} avec 268,1 km/h. Au classement par équipe, la Grande Bretagne l'emporte et la France est 7^{ème}.

F2B : l'Acrobatie

4 vols de sélection pour 89 pilotes. Chaque pilote effectue deux vols sur chaque piste, avec deux jury de 3 juges. Le meilleur vol sur chaque piste compte pour le classement. Les 15 meilleurs repartent pour 3 vols de fly-off avec 6 juges, les deux meilleurs vols étant retenus. En acrobatie, les avions ont en règle générale beaucoup d'allure et des finitions à faire pâlir... Il fut une période où tous se ressemblaient, ce n'est plus du tout le cas et la variété était incroyable, allant jusqu'à des avions tricycles, presque façon semi-maquette. Le must actuel est un avion produit par l'ukrainien Yatsenko, le Skark Ellipse. Côté motorisation, deux écoles : en deux temps, le Retro Discovery indétrô-

nable depuis longtemps et également œuvre de Yatsenko, ou en 4 temps les Saito. Les cylindrées vont de 10 à 15 cc.

C'est David Fitzgerald (USA) qui remporte le championnat. Côté Français, on trouve Philippe Gauthier à la 21^{ème} place et son fils Alexandre 35^{ème}, mais aussi Nicolas Chapoulaud 30^{ème} et Jacky Pigout 39^{ème}. Par équipe, la France est 8^{ème}, les USA sont premiers. On note la république populaire de Chine seconde par équipe, avec un pilote sur la troisième marche du podium.

F2C : le Team Racing

C'est la discipline où les Français sont actuellement au top. Les courses sont avec ravitaillement et le

mécanicien a un rôle aussi important que le pilote. On court par équipe pilote-mécano. Si le ballet des trois pilotes en lice est un spectacle, celui d'un ravitaillement où le mécanicien attrape l'avion au passage, fait le plein (sous pression) et relance à la main l'hélice en moins de 3 secondes l'est tout autant. Et j'ai découvert cette année une autre facette du spectacle, bien cachée celle-ci, c'est le travail des trois juges dans leur tour, pour évaluer les fautes commises par les pilotes, s'ils gênent leurs concurrents, ou compromettent la sécurité ! Bruno Delor qui faisait partie du jury m'a permis de venir assister aux courses depuis sa tour, et franchement, nos trois juges méritaient vraiment le détour ! Là, on comprend que le Team, c'est quelque chose d'extrêmement complexe et technique ! Il ne suffit pas



Les jeunes du club assuraient le transport des feuilles de notes, tandis que de très jeunes pilotes pratiquaient le "Navy Carrier", posé sur porte avion !



Saito en 4 temps, Retro en 2 temps, voilà les recettes moteur pour l'acrobatie. Un peu partout, on pouvait voir ce genre de station météo... Ici, Monsieur, on sait régler un moteur !



Notez la grande variété des modèles d'acrobatie, en haut à gauche un Tucano Brésilien, à sa droite, un "F-16", puis dessous à gauche l'avion de Yatsenko qui vous fabrique le même pour quelque 3000 Euros, moteur compris. A sa droite, un concurrent chinois. Et pour finir, ce beau sourire collectif des juges du Team, dont Bruno Delor, en compagnie de la représentante de la FAI.

d'aller vite, il faut le faire avec style et dans les règles... Et là, la France emporte la médaille d'or par équipe, avec les Thierry Ougen/Roland Surugue à la seconde place, Pascal et Georges Surugue à la troisième et Fabrice Picard/Claire Perret à la 12^{ème} place. Ils peuvent être fiers. Les frères Surugue ont pu me montrer leur avion à aile perso en carbone sur fuselage du commerce (très spécialisé). En Team, la cylindrée est de 2,5 cc. Leur aile a une envergure de 66 cm, une longueur de 23 cm. Les 100 tours passent à un rythme effarant, avec des vitesses au delà des 200 km/h ! Le team individuel vainqueur 2008 est Hugh Simons/Grant Potter (AUS).

F2D : Combat

En combat, toujours des moteurs de 2,5 cc, sur des ailes toutes simples (en apparence, car d'une superbe technologie, très raides et ultra légères). Deux pilotes s'affrontent, et le mécano tient en permanence une aile de rechange prête au décollage. Le but est de couper la banderole de l'autre, et les pilotes regardent davantage l'aile de leur adversaire que la leur... Leur modèle, ils savent où il en est, c'est la poignée qui leur indique... Beaucoup de casse, et des moments impressionnants quand les câbles s'emmêlent et que le juge vient empêcher les pilotes de risquer de cisailer les câbles : il leur empoigne les poignets et les aide à

se démêler en sécurité ! Le combat se passe par différentes phases d'éliminatoires. Deux défaites et c'est l'élimination. Cette année, deux français seulement en lice, Claude Bernard et Xavi Riera, et qui hélas ne dépasseront pas le premier tour. Le vainqueur est Stanislav Culacichin (MDA), suivi de l'ukrainien Aleksandr Pokorskiy. Ce que l'on note, c'est l'énorme quantité de matériel amené par les équipes. Des ailes toutes identiques par remorque entière, des moteurs prêts à être montés en quelques minutes, car si on répare rarement les cellules cassées, toute la mécanique est récupérée... Impressionnant !

Pari gagné

Le club de Blénod-Lorraine (Blénod est son ancienne localisation, puisque le stade d'aéromodélisme est depuis longtemps à Landres) peut être vraiment fier du travail accompli ! Ce furent 4 championnats d'une exceptionnelle qualité qui se sont déroulés simultanément, sans problème, avec non seulement des sites de vols exceptionnels, mais aussi une logistique permettant de répondre aux possibilités de tous les budgets (qui sont sans commune mesure suivant les pays...). Les pilotes français démontrent qu'en vol circulaire, il faut toujours compter sur eux.