

COMPTE RENDU TYPE DU DEPLACEMENT D'UNE EQUIPE DE FRANCE

Championnat du mondeCatégorie : F3D.....

Dates : 07-15 /07/2022 Lieu :Muncie.....Pays :USA

Composition de la délégation française

Nom, prénom

Fonction

LEMONNIER Sebastien.....	Chef d'équipe.....
GREGOIRE Frédéric	Equipier.....
DUBARD Mathieu	Equipier.....
ALLAIS Olivier.....	Equipier.....
.....
.....

Préparation de l'équipe

Frederic et Mathieu se sont entraînés ensemble sur l'île de la Reunion de manière quasi hebdomadaire. Ils n'ont pas pu faire (financièrement) de déplacement vers la métropole dans ce cadre.

Olivier et Sebastien se sont entraînés ensemble 3 week-end sur le terrain de Saint Martin le beau et ont participé à des compétitions régionales ensemble durant le printemps

La préparation en matériel s'est déroulée selon les habitudes de chacun (Achat de modèles neufs, de motorisations neuves ou de pièces détachées pour avoir du matériel au niveau)

Organisation du déplacement

Le chef d'équipe s'est occupé de tout le déplacement (la FFAM a réglé le montant des billets d'avions). Olivier et Sebastien ont pris le train pour atteindre Paris. Métropolitains et Réunionnais se sont retrouvés à l'aéroport de Roissy. Avion vers Chicago, puis 2 voitures de location pour rejoindre Muncie.

Le choix fut fait de voyager avec le matériel (malgré la taille des ailes : 1,80m et le transport de moteurs)

Retour idem aller

Entraînement de l'équipe

CF préparation de l'équipe.....

Hébergement et repas

Quelques nuits ont dû être faites à l'hôtel mais sur place, à Muncie, le choix fut fait de prendre un logement commun (cohésion mais aussi raison financière)

Quelques repas ont été pris au restaurant ou en restauration rapide. A Muncie, la majorité des repas ont été pris au logement (raison aussi financière)

Organisation locale et sportive (commentaires)

Le site de Muncie est immense et le pylon racing y a sa place sans poser le moindre soucis

Deux grandes tentes pour accueillir les compétiteurs.

Système de comptage et d'affichage efficace. Briefings clairs.

Les vols commençait tôt pour finir tôt aussi.

Les juges aux pylônes n'étaient pas des racéristes mais ont été très bien briefés et très efficaces (aucun problème à ce niveau là). Aucune idée de l'entraînement à cette fonction en amont.

Les membres du staff étaient tous des pilotes de course ou d'anciens pilotes de courses expérimentés et reconnus

Le contrôle des modèles fut fait avant même les vols d'entraînement.

Aucune réclamation officielle n'a eu lieu auprès du Jury (ce dernier à parfois été sollicité pour répondre à des questions)

La cérémonie d'ouverture fut jugée par notre équipe un peu « légère » (vis a vis de ce que nous avions pu voir d'autres années

La cérémonie de clôture s'est déroulé normalement.

Le banquet s'est bien passé mais la qualité du repas nous a laissé perplexe (sans doute est ce une question de culture)

.....

La compétition

Extraits des comptes-rendus quotidiens lors du CDM=

Muncie

Championnat du monde

CR du 09 juillet :

Ce samedi, on sent les choses sérieuses arriver.

Tous nos modèles sont passés au « processing ». Le but est de voir si ils sont parfaitement en règles vis à vis du règlement FAI. L'organisation applique les points à la lettre et parfois on se fait surprendre sur des choses improbables. Une petite usure prématurée des roues dû à une piste un peu abrasive à mis un peu de sable dans les rouages lors de ces formalités. Mais très vite tout est corrigé, et les 3 avions des 3 pilotes (Olivier, Fred et Mathieu), de notre équipe de France F3D, reçoivent tous le sticker signé et les gravures autorisant la mise en selle.


Aujourd'hui, se sont également tenus les entrainements officiels. Dix minutes par pilotes sont accordés, soit 30 minutes pour la France. Pendant cette période, toute l'organisation est à notre profit et c'est le moment de se familiariser avec le système de chronométrage et de comptage. Ces 30 minutes sont à exploiter comme bon nous semble : on peut décider de mettre un, deux ou trois avions en vol en même temps. Une seule obligation : quitter la piste dans 30 minutes.

Notre choix est simple, on ne prend aucun risque donc on vole seul. Un vol comprend 60 sec de mise en route (règlement), environ 60 à 65 secondes de course et environ 1 minute de plané pour atterrir. En comptant 3 minutes par vol, on peut espérer placer 3 vols par pilote.

C'est parti, c'est notre tour ! Apres un rapide refresh du chef de piste, nos pilotes se lancent sur le circuit qui à été tourné de 180° par rapport à tous nos entrainements précédents. Un enchainement particulièrement bien cadencé de notre équipe a permis de placer 10 décollages : on pouvait difficilement faire mieux.

Au retour aux stands, on debriefe notre passage : c'est honorable et surtout nous sommes satisfait et les marques sont prises.

Demain matin 08H30, les moteurs hurleront pour la première course, et là, le chrono comptera vraiment : « Gentlemen, you have a race »

 F3D / USA : 10 juillet / 1ère journée de course ! 🏆

☀️ Superbe météo ce matin sans le moindre nuage. Curieusement, il fait même frais et la veste se supporte bien. Des conditions plutôt favorables à nos petites mécaniques. Des essais moteurs sont faits et tout se présente plutôt bien.

🕒 Comme prévu, à l'issue d'un rapide briefing pilotes, les premières courses sont lancées vers 08H30.

Dès la première manche les Suédois Broberg père et fils prennent la tête avec des temps sous la minute. Ils sont talonnés de près par l'Allemand Andreas Kaiser (aidé par son jeune fils Léonas). Tous les autres temps sont supérieurs à la minute. Pas mal de pilotes sont capables de faire des temps sub 60'' mais beaucoup coupent et les pénalités sont distribuées.

▶ Sur les manches suivantes, les temps s'améliorent et en fin de journée la moyenne des 5 premiers pilotes se situe à peine au dessus de 59s (Rappelons que c'est le temps pour parcourir 10 tours à l'extérieur d'un circuit de 400m, soit 4 kilomètre départ arrêté)


▶ De notre côté, ça ne se passe pas comme imaginé. Fred perd une machine dès le premier vol, et Mathieu essuie des ennuis mécanique avec son moteur sur 2 vols, mais aussi avec une commande de profondeur qui l'a empêché de prendre le départ d'une manche.

▶ Du côté d'Olivier, les temps sont honorables mais surtout la régularité est là et ça paie : il se place en milieu de tableau avec tous ses jokers encore en poche.

Lors du dernier vol de la journée, nos Réunionnais reprennent doucement confiance en eux et le chrono est satisfaisant.

Ce soir, retour à l'atelier !

▶ Au bilan, les choses n'ont pas commencé nominalement pour notre équipe. Fred et Mathieu vont maintenant jouer sans filet, mais le boost est toujours là et comme on dit : demain est autre jour...

 F3D / USA : 11 juillet / 2ème journée de courses !

▶ En arrivant ce matin sur le terrain, la météo est semblable à celle d'hier. Il est prévu d'avoir un léger voile nuageux et la température est prévue de monter un peu plus qu'hier. Niveau vent, il est un peu plus fort mais surtout il a changé de direction et l'organisation a changé le sens du circuit pour faciliter les décollages.

🏁 Dès le premier décollage, les choses partent plutôt bien avec Fred qui a bien repris ses marques: il fait un 62,05. Ce qui est plutôt pas mal sur le terrain de Muncie. Notons qu'à chaque manche, les pilotes validant des temps sous les 60sec se comptent sur les doigts de la main. Sur d'autres terrains, ça paraît plus simple ! Donc ce vol nous rassure et ça nous remet sur une bonne pente.

🍌 Olivier enchaine derrière et dès le premier tour, entre le pylône 2 et 3, il entre en collision avec l'américain AJ Hemken. Les deux avions rentrent en se posant mais des morceaux ont volé et l'avion d'Olivier ne revolera pas dans l'état. Un revol est naturellement reprogrammé mais un problème de juge aux pylônes oblige à revoluer une troisième fois le vol. Trois vols, une collision, des changements de moteurs d'un avion à un autre, des essais moteurs, de la sueur : Olivier et son caller ont l'impression d'avoir fini la matinée mais non, on a juste validé qu'une manche ! Allez, 63,66: c'est très bien, on poursuit !

🚀 Mathieu réussi à partir, le moteur fonctionne bien mais il fait une coupe et reçoit une pénalité : 66,15. Dommage, sans la pénalité, un 60/61 aurait complété l'élan matinal de l'équipe.

🕒👍 Pour le reste de la journée, sans pour autant faire des temps exceptionnels vis à vis des favoris, Olivier et Fred poursuivent sur une belle régularité et ça paie bien. En fin de journée ils remontent tous les deux dans la première moitié du classement. (Olivier 10ème et Fred 14ème). Mathieu quant à lui, est malheureusement resté au sol à cause d'un moteur qui refusait de s'accorder sur la ligne de départ. Tout semblait pourtant être revenu dans l'ordre lors des essais préparatoires.

C'est en ayant grillé tous ses jokers qu'il aborde le dernier vol et qu'il se voit infligé deux pénalités qui vont lui coûter cher au classement général et qui vont ternir la remontée de l'équipe.

Dommage mais on va continuer à se battre.

🏆🥈🥉 Au sommet du classement, le jeune Suédois Emil Broberg continue sa superbe course. Derrière pour 3 secondes, l'Américain Gino Del Ponte s'est offert le meilleur temps du championnat (56,47) lors d'un vol parfait au ras des pylônes. 🕒 Quelques petites secondes encore derrière, le Belge Bram Lentjes, le hollandais Robbert Van DenBosch et le Suédois Gunnar Broberg ne lachent rien.

12/13 Juillet : 3ème et 4ème jours de course

12 juillet:

En arrivant sur le terrain hier matin, nous savions qu'il fallait assurer et ne pas prendre trop de risque. Le podium par équipe, visé en arrivant à Muncie, s'écartait de plus en plus à l'issue de la deuxième journée (6ème au général), et il devenait difficile d'y croire vraiment. Principalement dû à des ennuis mécaniques, nous avons une pénalité (200 points) de plus que de jokers possibles lors de ce championnat, donc les choses devenaient difficiles pour l'équipe.

Mais bon, nous avons eu notre lot de « tuiles », ça va bien finir par tourner...

Dès de le premier vol, et tout au long de la journée, notre équipe de France enchaîne des vols réguliers aux chronos très satisfaisants. Seul Olivier prend une pénalité lors d'une manche car son moteur a été recalitrant sur la ligne de départ. Ça marche bien pour nous et c'est finalement au tour des autres nations de rencontrer les difficultés que nous avons eu depuis deux jours. Petit à petit, on remonte dans le classement. En fin de 3ème journée (après 12 vols), nous sommes à la quatrième place, talonnés de près par les Tchèques et un peu plus loin par les Australiens.

Le podium par équipe se dessine doucement : Les Suédois et les Américains vont se battre la première place. Rien n'est fait !

Les Hollandais sont pour le moment à la troisième place. Ils sont loin mais on les surveille.

13 juillet:

Nous sommes 4ème au général par équipe mais nous ne sommes pas en position de force. Notre stratégie qui s'impose est simple :

Nous n'avons plus droit à l'erreur (notamment Mathieu), et il faut assurer les vols en 62/63 secondes pour ne pas voir les Tchèques et les Australiens nous remonter.

Nous surveillons aussi les Hollandais, dont deux de leurs pilotes sont sous la menace d'une pénalité de trop qui nous ferait prendre plus de 50 secondes d'avance sur eux. De leur côté, les Hollandais sont bien conscients que l'énorme avance qu'ils ont sur nous, est finalement très fragile...

La course n'est donc pas finie et c'est avec la niaque que ces deux derniers vols sont abordés.

Manche 13 :

Le jeune suédois Emil Broberg, qui n'a accumulé qu'une pénalité sur 12 manches, peut se permettre des petites erreurs : il attaque et coupe. Malgré cela, à la fin de la manche, il devance toujours l'américain Gino Del Ponte de 2 secondes. Il reste encore une manche à jouer mais les dés semblent joués entre les deux.

À la troisième place, Gunnar, le père d'Emil, sait qu'il n'a pas le droit à l'erreur: un « 200 » laisserai le bronze à l'américain Randy Bridge qui le suit à moins de trois secondes. Tout se jouera au dernier vol.

Du côté classement par équipes, la Suède et les USA se tiennent à moins de 4 points sur près de 1800. En dehors d'Emil, une coupe de la part des suédois laisserait l'or aux locaux du championnat.

La troisième place est toujours détenu par les Pays-bas car Van Den Bosch (ancien champion du monde) et Ray Van De Klok ne prennent aucun risque avec des vols respectifs en 68,53 et 65,48.

De notre côté, nous tentons de maîtriser notre avance vis à vis des Tchèques et elle reste stable. Les Australiens ne sont définitivement plus une menace.

Manche 14:

Gino Del Ponte ouvre la 14ème et dernière manche: il coupe ! Cette pénalité assure au jeune suédois la première place sur le podium individuel.

Au deuxième et troisième décollages, nous sommes à l'affût de LA fameuse erreur Néerlandaise. Nous ne maîtrisons malheureusement plus notre hypothétique remontée. Seule cette erreur nous donnerait un accès au podium car la pénalité d'avant hier soir nous coûte très chère... trop chère.

De nouveau, ils tournent en 68,40 et 65,42 : nous ne remonteront plus.

Pire ! Lorsque c'est notre tour de voler, Fred assure avec un temps de 62,30. Mais Olivier reste au sol et Mathieu reçoit une pénalité de coupe alors qu'il était sur la sellette. De leur côté nos amis Tchèques font de superbes temps (61,26 / 61,34 / 59,70) : Ils nous prennent la 4ème place de 2 points sur plus de 2220.

Ça fait mal mais c'est la course !...

Sur le podium individuel :

Emil Broberg (Suède)

Gino Del Ponte (USA)

Gunnar Broberg (Suède)

Le podium par équipe :

Suède

USA

Pays-Bas

Le classement est maintenant figé mais cette après-midi se joueront les « super finales ».

Les neufs meilleurs temps du championnat s'affronteront sur deux vols.

Les trois meilleurs temps voleront une super finales : spectacle en perspective !

Muncie, Over !

Conclusions sur les équipiers et le matériel

Les équipiers :

Sans être toutefois capable de rejoindre les plus rapide, le pilotage des équipiers est à la hauteur d'un tel événement. Une pénalité de trop (qui aurait pu être évité) à l'un des équipiers coute la médaille de bronze à l'équipe (cette erreur de jugement sur un vol de 60 sec à longtemp est débriéfé => la leçon semble comprise).....

.....
.....
.....

Le matériel :

Que ce soit au niveau des modèles, comme au niveau des motorisations, la plupart des compétiteurs utilisent les mêmes. Niveau moteur : le moteur italien DKT et le moteurs profi MB sont les seuls moteurs visibles. Notre équipes n'est équipée que de MB profi.

.....
.....
.....

Suggestions

travailler nos motorisations avec des spécialistes français du VCC qui voudraient bien nous aider...

.....
.....

Fait à Nancy... le 20 Aout 2022.....

Le chef d'équipe

Sebastien Lemonnier