COMPTE RENDU TYPE DU
DÉPLACEMENT D'UNE ÉQUIPE DE FRANCE

**Championnat du monde** **Catégorie : F3P / F3P-AFM**

**Dates : 17 au 26/03/2023 Lieu : Jonava Pays : Lituanie**

|  |
| --- |
| ***Composition de la délégation française*** |
| ***Nom, prénom*** | ***Fonction*** |
| *Jeffrey Durochat* | *Pilote F3P / F3P-AFM* |
| *Maxime Schmitt* | *Pilote F3P / F3P-AFM* |
| *Sébastien Micek* | *Pilote F3P / F3P-AFM* |
| *Arnaud Maerte* | *Pilote Junior F3P* |
| *Lucas Poncet* | *Pilote Junior F3P AFM* |
| *Fabien Durochat* | *Helper* |
| *Jean-Jacques Schmitt* | *Helper / conducteur Camionnette* |
| *Denis Monot* | *Juge / conducteur Camionnette* |
| *Fabien Poncet* | *Helper* |
| *Guillaume Maerte* | *Chef d’équipe* |

***Préparation de l'équipe***

Echanges réguliers avec les membres de l’équipe tout au long de la saison, par téléphone ou lors des concours régionaux. Organisation de réunions mensuelles en visio pour définir les objectifs, préparer le déplacement, faire le budget et faire les formalités (model processing). Discussions individuelles sur l’avancement de leur préparation, de leurs modèles.

Avec le forfait en octobre 2022 du junior sélectionné, il a fallu faire un focus sur les juniors de l’équipe qui ont eu la sélection à faire à 4 mois de l’événement ainsi que la préparation (entrainements, transport des modèles). Accompagnement par des cadres de l’équipe (Jeffrey et Sébastien pour Arnaud / Maxime et Sébastien pour Lucas).

***Organisation du déplacement***

Afin de sécuriser les transports des avions très fragiles et de limiter les couts, l’option du transport en camionnette a été prise, avec un départ groupé depuis l’est vers la Lituanie (2 jours de route à l’aller, 1 jour au retour). La camionnette a été conduite par 2 Helpers et la route s’est faite sans encombre et surtout, sans neige sur place (pneus neige obligatoires en cette période de l’année).

Coté pilotes, ils sont partis en avion la veille de l’ouverture de la compétition avec un point de ralliement à Vilnius même dans l’après-midi car les pilotes venaient de différents endroits de France (Est, Paris, Lille, Oyonnax). Avec le recul et comme en 2019, il aurait été préférable d’arriver l’avant-veille pour éviter la fatigue pour le premier jour d’entrainement et prévenir un éventuel problème dans les transports. Par exemple, il y avait un avis de grève le jour de notre départ, heureusement sans impact. Mais un départ l’avant-veille aurait impliqué plus de frais.

***Entraînement de l'équipe***

Nous avons fait un entrainement en début de saison les 11 et 12 novembre à Arbent avec 4 pilotes (3 seniors + junior AFM / le junior F3P n’étant pas encore sélectionné). L’entrainement a été suivi d’un concours régional le 13 novembre dans cette même salle. 4 juges ont été invités à cet entrainement, un juge n’est pas venu et il a été remplacé par le responsable du groupe de travail. Ces derniers étaient groupés par 2 pour permettre le débriefing d’un pilote pendant que l’autre binôme de juges suivait le vol d’entrainement d’un autre pilote. Périodiquement, les briefings étaient mis en commun. La première journée a été consacrée à l’AP, la seconde à l’AF avec plusieurs intermèdes d’une heure sur l’AFM pendant chaque journée. Un suivi a pu être fait tout au long de la saison car les juges ont participé aux différents concours régionaux de la saison.

Le second entrainement a eu lieu les 24 et 25 février 2023 à Sélestat. La salle était de taille similaire à celle des CDM ce qui a permis d’affiner les réglages des pilotes et des avions. L’entrainement était sur le même principe que l’entrainement d’Arbent (4 juges, briefing alterné, AP / AF / AFM) mais cette fois-ci avec la présence du junior F3P sélectionné en janvier 2023. L’entrainement a été suivi d’un concours le dimanche. La venue des pilotes dans l’est a également été l’occasion de déposer les avions chez Jean-Jacques afin qu’ils soient prêts pour le transport en Lituanie. Seul regret, la date de cet entrainement était trop en amont des CDM (quasiment 1 mois) et certains pilotes n’ont pas pu s’entrainer pendant cette période. Malheureusement, la salle n’était pas disponible sur un autre week-end.

***Hébergement et repas***

L’organisateur avait prévu plusieurs lieux d’hébergement (1 à Jonava même et l’autre à Kaunaus à 30 minutes de la salle). Notre réservation rapide nous a permis d’avoir suffisant de chambres dans l’hôtel de Jonava et nous n’étions ainsi qu’à 3 minutes de la salle. Le petit déjeuner était inclus pour un prix correct.

Coté repas, ceux du midi étaient servis dans un restaurant à côté de la salle : la qualité était présente mais la quantité insuffisante.

Les repas du soir étaient pris dans les restaurants de la ville, avec des tarifs tout à fait abordables (entre 10 et 15 euros).

***Organisation locale et sportive*** *(commentaires)*

Très bonne organisation, menée de mains de maitre par l’épouse de Donatas, le champion Lituanien. L’accueil était très soigné, l’équipe d’organisation était bienveillante avec l’ensemble des compétiteurs et chaque équipe avait 1 vestiaire spacieux à sa disposition.

L’équipe d’organisation a été rigoureuse dans la compétition, le planning et le model processing (toutes les étapes ont été faites, Fail safe compris).

L’équipe d’organisation était très attentive à l’équité entre les équipes et les pilotes. Les notes et classements ont été remis dans les temps (fin de matinée ou d’après-midi). Et les notes par figure étaient visibles en direct sur des écrans disposés un peu partout dans la salle.

La salle était grande, sans obstacle et sans courant d’air. Tous les vols ont été retransmis en direct sur internet.

L’équipe a prévu des « festivités » de fin de journée avec une course aux pylônes et une « nation night ». Très bons moments de détente appréciés par tous.

Seul bémol, un virus a circulé pendant tout le championnat et a frappé toutes les équipes. L’équipe Française n’a pas été épargné et plusieurs de ces membres (Jeffrey, Guillaume, Fabien D., Denis, …) ont été bien touchés (1 voire 2 jours HS à se reposer). L’infirmerie prévue par l’organisateur a été très utile !

***La compétition***

32 pilotes en imposé / 10 pour les fly off / 4 vols de préliminaire / 3 vols de finale

21 pilotes en AFM / 10 pour les fly off / 4 vols de préliminaire / 4 vols de finale

Les 2 premiers jours (samedi 18 et dimanche 19 mars) ont été consacrés aux entrainements sur le programme préliminaire F3P (4 vols de 6 minutes par Pilote), au « Model Processing » et aux différents briefings (Team Manager, Juges, Jury, …). Tout s’est bien passé pour l’équipe : Sébastien coachait Arnaud et Maxime, Maxime coachait Sébastien, Denis débriefait les vols des pilotes avec l’exigence qu’on lui connait et nous en avons profité pour regarder les vols des autres concurrents, avec le sentiment de pouvoir faire quelque chose par la suite…

Lundi 20 mars : l’ordre de passage du premier vol n’était pas favorable à Jeffrey et Arnaud (qui a dit comme d’habitude ?) mais après 2 vols, Maxime est 3, Sébastien et Jeffrey sont 6 et 7, Arnaud est 12 et premier junior.

Mardi 21 mars : 2 derniers vols de P ! Tous les seniors sont en finale : Sébastien est 4, Maxime 5, Jeffrey 7 … tir groupé, ça sent bon pour le titre équipe. Arnaud est 13ème, à moins de 10 points sur 3000 du 11ème, c’est serré mais le plus important : c’est le premier junior du classement ! Le titre de Champion de Monde Junior F3P restera Français !

Mercredi 22 mars : l’AFM (Aéromusical) commence et c’est le début de la compétition pour Lucas qui ne tient plus en place. Entrainements de 8h à 9h pour toute l’équipe et on choisit d’enchainer les vols, sans avoir forcément tous les artifices, pour prendre le volume de la salle et monter en confiance. Tout se passe bien, pas de casse.

L’après-midi, ça enchaine directement sur les 2 premiers vols de compétition. Les Seniors sont dans le top 10, Maxime est 4, mais Lucas a un souci de largage de banderoles sur son premier vol… il tente courageusement ses manœuvres de 4D en les évitant mais c’est compliqué et une banderole finit par se prendre dans l’hélice. Lucas vient de griller son joker… et sort un deuxième vol impeccable !

Le soir, c’est détente : la fameuse « Course aux pylônes » (avec Arnaud en finale) et la « National Night » où chaque équipe a ramené des spécialités de son pays … nous avions ramené du fromage « qui pue » et du vin bien sûr.

Jeudi 23 mars : les 2 derniers vols d’AFM se déroulent dans la matinée. Lucas sait qu’il n’a pas le droit à l’erreur et gère très bien la pression. Il envoie parfaitement les 2 derniers vols et on respire tous quand les banderoles se larguent ! Il finit 13ème et premier junior de l’AFM ! 2ème Titre de Champion du Monde junior pour l’équipe ! Les Seniors ne sont pas en reste : Maxime envoie du très lourd et termine 2ème des préliminaires, juste devant Donatas. Jeffrey et Sébastien sont 5 et 8. Ils sont tous en finale !

Le midi, Arnaud s’entraine sur l’AF : il n’est pas en finale mais il fera les vols de calibrage et de warm-up des juges pendant la finale. Toute l’équipe est présente pour étudier les placements et prendre de l’avance sur l’après midi.

L’après-midi, c’est l’entrainement sur les vols de finale en F3P (3 vols par pilote). Denis ne lâche rien sur les vols de nos pilotes. Beaucoup d’entraides et de conseils entre nous : le titre par équipe se jouera sur ces vols et c’est notre objectif partagé !

Vendredi 24 mars : le titre par équipe se joue ce matin et il faudra contenir les Autrichiens. Jeffrey et Maxime se disputent la 3ème place à quelques points, Sébastien réalise de très beaux vols et oscille entre la 6ème et la 7ème place en score brut. Malheureusement, le TBL le pénalise à chaque vol ! Finalement, Jeffrey prend la 3ème place, Maxime est juste derrière, Sébastien est 7ème. Gernot et Donatas sont 1 et 2, intouchables… Grâce à la performance de nos 3 pilotes, le titre de champion du monde par équipe sera pour nous avec en prime, une médaille de bronze en individuel.

Les pilotes Seniors enchainent avec l’entrainement de l’AFM l’après-midi… Ils sont fatigués et j’avoue que je crains le crash pour la première fois depuis le début de la compétition. Mais ce sont des machines : ils assurent et l’entrainement se termine sans encombre.

Samedi 25 mars : Dernier jour des Championnats : ce sera le plus long … et le plus beau car on sait déjà que la Marseillaise passera 3 fois ! Mais avant cela, place à la finale de l’aéromusical et contrairement au F3P, les pilotes repartent de zéro (pas de prise en compte des préliminaires).

Au fil des vols, on comprend que la 3ème place va se jouer entre Jeffrey et Maxime, les places 1 et 2 sont acquises pour Gernot et Donatas. Les scores bruts de Sébastien sont bons mais le TBL lui fait perdre 1 ou 2 places à chaque vol. Le classement tombe après 1 heure d’attente : Jeffrey est 3, Maxime est 4 à moins de 20 points, Sébastien est 7. Une médaille de plus pour la France !

Les Podiums :

* En F3P :
	+ Champion du Monde par équipe
	+ Jeffrey : Bronze au classement Général
	+ Arnaud : Champion du monde Junior
* En AFM
	+ Jeffrey : Bronze au classement Général
	+ Lucas : Champion du monde Junior

***Conclusions sur les équipiers et le matériel***

**Les équipiers :**

En imposé, les vols étaient vraiment de grandes qualités pour nos 3 pilotes seniors et notre junior. Tous les 4 se sont entrainés sérieusement depuis plusieurs mois en ne laissant rien au hasard.

Jeffrey et Maxime avaient déjà une expérience d’une grande compétition (CDM 2019) et savaient ce qu’il fallait faire. Leur objectif était clairement le podium : Jeffrey fait 3 / Maxime fait 4, mais cela se joue à quelques points. Franchement difficile à départager.

Sébastien est 7e : c’était sa première expérience en CDM mais il avait pris soin de venir faire le FAI Lituanien pour connaitre la salle et se montrer (peu connu des juges). Sébastien a été solide et un bon équipier (coaching d’Arnaud et Maxime) mais n’a jamais bénéficié d’un TBL favorable le faisant souvent descendre au classement.

Arnaud est 13e : pour sa première compétition internationale (il n’avait jamais fait de concours FAI auparavant), c’est très bien. La pression n’a eu aucune emprise sur lui et sur ses vols. Il a volé « comme à l’entrainement ». le Fly Off n’était pas atteignable vu le niveau des autres pilotes mais la 12e voir 11e aurait pu l’être moyennant des adaptations sur 1 ou 2 figures. Il fait les calibrages et warm-up des F : super expérience !

En AFM, on retrouve étonnement les mêmes conditions pour nos 3 pilotes seniors, à l’exception de Jeffrey qui est monté en régime au fur et à mesure de la compétition. Maxime a fait très fort dès les préliminaires (2e) et Sébastien se retrouve pénalisé à nouveau par le TBL lors des fly off. Belle bagarre entre Maxime et Jeffrey lors de Fly Off. Jeffrey finit encore devant et sur la troisième marche du podium. J’avoue que Maxime aurait mérité une médaille et il est reparti du CDM avec un moral en berne du fait d’avoir loupé de peu une médaille de bronze.

Les 3 pilotes seniors avaient fait le nécessaire et étaient prêts pour la compétition : les morceaux de musiques étaient prenants, les artifices étaient recherchés.

Pour Lucas, notre junior AFM, il fait la 13e place et a été un bon co-équipier ! c’était son premier CDM mais pas sa première compétition international (il avait fait le FAI Suisse). Il a très bien résisté à la pression et elle était importante pour lui car il n’avait plus de joker après avoir loupé son premier vol. Sa maitrise de son avion est incroyable et il semble le piloter avec une facilité déconcertante. On le retrouvera au plus haut niveau de l’AFM dans quelques années, c’est sûr.

**Le matériel :**

F3P / Imposé :

Jeffrey, Maxime et Sébastien ont chacun utilisé un avion qu’ils avaient développé. Le poids des avions étaient aux alentours de 50g, avec un système contra rotatif 1s (Moteur Glavak ou autre) et des hélices de 18 pouces. Grâce à cela, ces machines ont l’avantage d’avoir une vitesse de descente identique à la vitesse de montée.

Arnaud utilisait le Wash que Julien Hecht avait lors des championnats du monde de 2017 à Strasbourg (58 g, moteur contra rotatif 2s, hélices de 16 pouces). L’avion était compétitif pour les vols AP mais, lors des calibrages pour l’AF, plusieurs juges ont signalé une vitesse trop importante de l’avion en descente. Le problème était connu mais comme la sélection d’Arnaud s’est faite en janvier 2023, nous avions pris l’option de conserver un modèle au point, qu’il connaissait et maitrisait parfaitement.

F3P-AFM / Aéromusical

Tous les avions de l’équipe de France étaient en 4D, 3s et lourdement équipés d’artifices (Led fixes ou programmées, confettis, banderoles, banderoles lumineuses pour certains).

Jeffrey était le seul à avoir une cellule Carbone / Mylar (très résistante pour le 4D). Maxime et Sébastien avaient développé leurs propres avions en structure Dépron / Carbone.

Lucas avait, quant à lui, opté pour un modèle du commerce (RC Factory Edge 580), en 4D.

Les modèles de secours étaient parfois des modèles du commerce (RC Factory) moins performants mais aussi moins onéreux.

***Suggestions***

Le dernier entrainement était trop éloigné du début des CDM (1 mois). Pour la prochaine fois, il faut vraiment essayer de le faire 1 ou 2 semaines avant maximum.

Pour un pilote faisant les 2 catégories, c’est dense. L’expérience et le caractère de nos pilotes seniors leur ont permis d’encaisser la charge / le stress et d’avoir un résultat. Mais je suis convaincu que cela n’aurait pas été la même chose concernant nos juniors. Le fait qu’ils aient chacun leur catégorie a été, selon moi, bénéfique pour eux. Ils se sont focalisés sur une discipline, ce qui leur a permis d’obtenir le titre. A réfléchir pour la prochaine fois mais c’est la sélection que décidera au moins que le GT n’arbitre.

L’enchainement des événements a fait que j’ai assumé le rôle de chef d’équipe puis de « papa d’un junior ». Je pense l’avoir bien géré mais, si c’était à refaire, je me limiterai à un rôle (celui de papa 😉) pour ne pas risquer d’interférences avec l’équipe et d’autres concurrents.

Fait à Gruson, le 20/10/2023

**Le chef d'équipe**

****