

Les Rencontres Internationales d'Aéromodélisme du sud 8 et 9 juin en Arles

C'est après une longue période sabbatique de 4 ans que Bernard Polo organisait avec sa nouvelle équipe du Arles Radio Model Club (ARMC) les célèbres Rencontres Internationales d'Aéromodélisme du Sud. Comme pour les précédentes éditions, l'ARMC a proposé une nouvelle fois aux résidents du sud de la France de rêver sur ces grandes maquettes et d'être pris par d'intenses émotions lors des évolutions en 3D des VGM et hélicoptère, ainsi que par les vols plus réalistes des immenses planeurs, avions et des jets tout ceci encadrés par la présence des pulsoréacteurs. Comme il est prévu que ces rencontres se perpétuent les années suivantes, voici un aperçu de cet excellent millésime 2002.

Quatre années sabbatiques

Pourquoi avoir arrêté ce meeting, après l'édition de juin 1998, sur une si belle envolée ?

Le meeting de 1998 fût marqué par la présence et la certification catégorie 3, sur le terrain d'Arles, du B29 de l'équipe Belge de Bart Vercruyse. Cette maquette est la plus grosse du monde.

Certains membres du club, las de plusieurs années d'organisation de meeting, ont souhaité s'arrêter quelques temps après avoir mené ce meeting à un très bon niveau avec la présence d'une telle maquette.

Sans l'unanimité des membres du club, il fût donc décidé d'arrêter cette "aventure".

Trois ans après, une restructuration du club a permis de relancer ce meeting annuel rebaptisé "Rencontres Internationales d'Aéromodélisme du Sud". Après cette édition, il est prévu d'en maintenir son développement afin qu'elle devienne la rencontre "phare" du sud de la France. Il est à noter que cette restructuration s'est déroulée en conservant les principaux membres du bureau directeur.

Samedi 9 juin : le baptême sous un déluge

Ces rencontres se sont déroulées sur le terrain des plaines de Meyran à 7 km au sud-ouest d'Arles dans le parc régional de la Camargue.

Grâce à la nouvelle équipe qui constitue l'ARMC, tout était en place en ce samedi matin :

- signalisation et barrières
- chapiteau étanche avec un groupe électrogène
- organisateurs, guides ainsi que le commentateur Pierre Weck qui venait de la région Ile de France.
- Michel Bador qui était venu du Gers pour assurer la fonction de directeur des vols,
- les pilotes et leurs aéromodèles venus des différents coins de l'Europe ainsi qu'une régie radio
- les caméras de France 3 ainsi que les journalistes de La Provence afin d'annoncer l'événement pour prévenir le public de cet événement pour les inciter à venir le lendemain
- différents stands placés du côté des spectateurs.

Dans la matinée arrivait un hélico grandeur de type Djin qui était piloté par Monsieur MACARI qui est un agriculteur passionné par tout ce qui vole. L'entraînement en rotation du rotor est assuré par des jets d'air en bout de pales qui sont creuses. L'hélico est donc sans rotor anti-couple. Vu sa faible longueur, il a pu être placé le long des barrières qui séparent le tarmac des spectateurs.

Durant la préparation des machines par les pilotes, les premières gouttes se faisaient sentir. Les bulletins météo indiquaient des averses associées à des orages.

Lors du déjeuner, le directeur des vols, Michel Bador, et le commentateur, Pierre Weck préparaient le plan des vols de l'après-midi en alternant différentes facettes de l'aéromodélisme radiocommandés : VGM, maquettes de catégorie 3, hélicoptères, pulso-réacteur, planeurs et jets. Ce programme tentait aussi de tenir compte de la compatibilité des fréquences que les pilotes avaient annoncées.

La régie radio fût assez complexe. En effet, quelques fréquences étaient différentes de celle annoncée par courrier. Quelques émetteurs fonctionnaient avec un module bi-fréquences. D'autres disposaient d'un système de synthèse de fréquence ... Les pilotes étrangers étaient dans une bande non autorisée en France. Quelques pilotes dans la bande des 72 MHz durent passer dans une autre bande car celle-ci était brouillée de façon inexplicable. Ce brouillage était détecté par le système de surveillance des fréquences du club Epervier du sud Luberon qui avait été amené à la demande du club organisateur.

Les caméras de FR3 purent durant l'accalmie en début d'après-midi prendre en film quelques maquettes en vol. De même, le reporter de La Provence pût saisir quelques photos afin d'éditer un immense article dans les colonnes de l'édition d'Arles du dimanche.

Lorsque la pluie fût assez faible, le F16 de René Grocaud put réaliser un vol avec Frédéric Remy aux commandes. Malheureusement, le vol fût écourté par la pluie qui a refroidi de façon trop importante la chambre de combustion du réacteur.

Le déluge commença en fin d'après-midi, ce qui écourta le programme des vols. Tous les espoirs étaient sur le lendemain où la météo annonçait un beau temps mais avec beaucoup de vent ...

Durant la nuit, le gardien qui surveillait le chapiteau et ses alentours, contactait les pilotes pour les inciter à déplacer les aéromodèles en hauteur car l'eau atteignait par endroit plusieurs centimètres. Que d'eau pour un baptême !...

Dimanche 10 juin : le baptême du feu

Le soleil rayonnait dès le matin grâce à un vent qui souffla très fort dans la région de Salon-de-Provence et de Marseille. Tandis que les environs d'Arles subissaient un vent modéré. Profitant de cette météo localement favorable, le véritable spectacle put commencer.

Comme pour la veille, un plan de vol fût préparé par Michel Bador et Pierre Weck. Cette fois-ci tous les avions purent voler jusqu'aux vols de clôture des 4 pulso-réacteurs vers les 19 heures. Le public était visiblement au rendez-vous car il n'y avait plus un siège de disponible alors que tous les bancs avaient été réquisitionnés pour l'après-midi...

Les moments d'émotions intenses à couper le souffle furent nombreux. Les principaux ont été :

- la voltige 3D hélico avec le Millenium II piloté par Jonathan Bossion,
- le train avant du Pilatus PC 7 de l'équipe Hartmann et piloté par Joseph Paraka refusait de sortir.

Enfin le train principal fût rentré pour parvenir à réaliser un amerrissage de secours dans un mélange de piste en herbe et de l'eau qui était tombée la veille. L'atterrissage qui était devenu un amerrissage s'est déroulé sans casse grâce à la virtuosité du pilote. Le Pilatus put revoler dans l'après-

midi sans encombre.

Les moments de rêve furent lors des évolutions :

- des VGM Extra 300 de Jonathan Bossion et du Challenger de l'équipe Hartmann piloté par Cédric Gutzwiller en synchronisme avec une bande son
- des planeurs tel que l'immense ASK 21 à l'échelle 1/2 de Frédéric Remy qui réalisa des figures de voltige à couper le souffle
- des maquettes de l'équipe Suisse Hartman tel que celle du quadrimoteur Hercule C 130 de plus de 6 m d'envergure et 70 kg et qui était piloté comme le véritable par le champion du monde maquette Andréas Luthi en personne. Les autres maquettes qui firent autant de sensation furent celles des jets comme cet impressionnant YF16 de 2,25 m d'envergure de René Grocaud et qui était piloté par Frédéric Remy. De nombreux warbirds de Michel Lasserre et de son équipe de Dax

Les Rafale de Jacques Ferrand et de Christophe Paul étaient impressionnants par leur vitesse. Celui de Christophe Paul réalisait des montées en chandelle qui démontraient que la poussée du réacteur était largement supérieure au poids de l'appareil.

L'autre temps fort fût le pilotage d'un Taurus par le très jeune Dunkan Bossion qui était à peine âgé de 5 ans.

Beaucoup d'avions étaient présents, il est impossible de détailler tous ces vols qui étaient commentés avec brio par Pierre Weck tandis que Michel Bador gérait sur la piste l'ordre de passage des aéromodèles de façon à varier le spectacle tout en tenant compte de nombreux imprévus.

Quelques photos de la rencontre sont jointes à cette présentation pour tenter d'oublier le moins possible de personnes qui ont oeuvrées pour ce magnifique ballet aérien.

En conclusion

Selon le vieil adage "nous n'avons jamais une deuxième chance de faire une première bonne impression", l'équipe du ARMC menée par Bernard Polo, avait tout mis en oeuvre pour réussir ce premier retour des Rencontres Internationales d'Aéromodélisme du Sud. Il est certain que pour l'édition 2003, les spectateurs qui n'ont pu se rendre à ce millésime, auront tout intérêt à réserver la date pour l'an prochain. La décision de cette date sera prise après avoir consulté la disponibilité des futurs invités. Cette date sera connue lors de l'établissement des classiques calendriers pour l'année suivante.

texte : Philippe ARNOULD

e-mail : ph.arnould@laposte.net,

photos : Bernard POLO et Philippe ARNOULD (environ 13300 caractères)

encart 1

Equipe Suisse de Peter Hartmann

Voici un court descriptif pour mieux connaître cette nouvelle équipe qui est vient tout juste d'arriver sur la scène de l'Aéromodélisme de haut niveau.

Peter Hartmann a repris tous les avions de son compatriote Serge Guerdat et s'est entouré des meilleurs pilotes du moment pour présenter en meeting cette impressionnante collection d'aéromodèles.

L'équipe comprend les pilotes suivants :

- Andréa Luthi qui est champion du monde maquette,
- Joseph Paraka,
- Philippe Georgy,
- Cédric Gutzwiller,
- Thomas Shulz
- et Karkeheinz Ruf.

A cette équipe s'ajoutent quelques mécanos dont Peter Hartman.

Le parc d'avions de cette équipe est en perpétuelle évolution avec des modèles de toutes sortes. Ceci permet à l'équipe de présenter un spectacle deux années de suite sans utiliser la dizaine de modèles présentés l'année précédente. C'est de très bonne augure pour les organisateurs de meetings importants dont le souci majeur est de renouveler le spectacle afin d'éviter la lassitude des plus fidèles spectateurs.

Tous les membres de l'équipe se reconnaissent de loin. En effet, ils portent tous une chemise blanche avec un logo magnifiquement brodé sur la poche avant et dans le dos aux couleurs du Team Hartmann. Ceci est important pour les organisateurs et pour les spectateurs qui peuvent se rendre compte de l'importance de cette équipe.

Ils ont travaillé plus d'une semaine très tard le soir et parfois toute la nuit, pour préparer les supports des avions et des ailes afin qu'ils soient rangés dans le semi-remorque pour occuper le moins de place possible. Les voir sortir et ranger leur matériel est déjà un spectacle en lui-même ...

Ce semi-remorque qui est léger, est habituellement utilisé par les transporteurs de fleurs qui bénéficient ainsi d'un statut particulier. Ces semi-remorques peuvent être conduits avec seulement le permis de conduire voiture. Le volant peut donc être passer entre différents membres de l'équipe. De plus, la circulation est autorisée le week-end pour ce type de véhicule. Ceci est très astucieux comme moyen de transport de matériel pour se rendre à un meeting lointain.

Les organisateurs ont apprécié leur gentillesse, l'amabilité et la disponibilité de cette équipe qui a mis en vol tous ces aéromodèles afin d'assurer un spectacle et une ambiance extraordinaires.

encart 2

Pour en savoir plus par internet :

Office municipal de tourisme d'Arles :

<http://www.arles.org>

sites de quelques pilotes :

Christophe Paul :

<http://perso.wanadoo.fr/ail.modelisme/>

Jacques, Jonathan et Dunkan Bossion :

<http://epervier.sudluberon.free.fr/rencontres/bossion.htm>

Dominique Bauve :

<http://www.aviotiger.com>

Alain Gomez :

<http://epervier.sudluberon.free.fr/realisations/vgmReal.htm>

d'autres informations sur ces rencontres internationales d'aéromodélisme du sud :

<http://epervier.sudluberon.free.fr/arles/index.html>

détails sur le système de surveillance des fréquences utilisé par la régie radio :

<http://epervier.sudluberon.free.fr/techniques/surveillance.htm>

encart 3

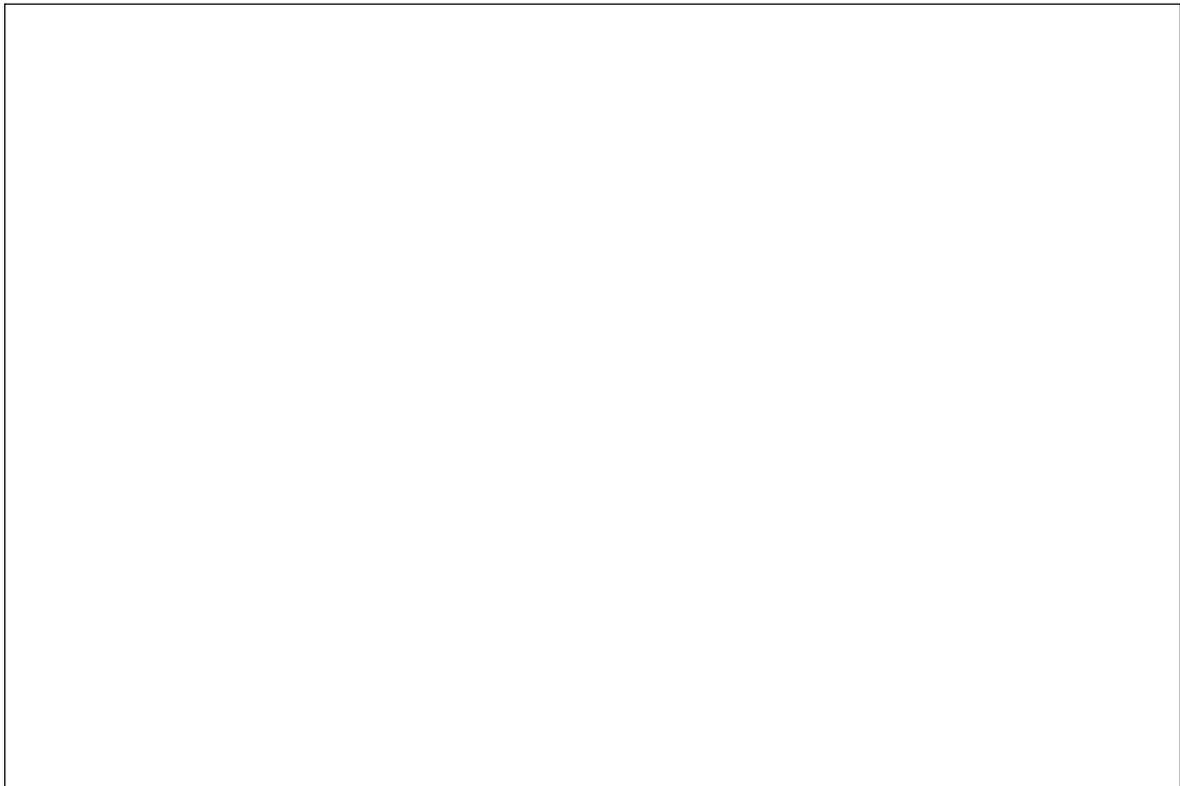
Ces rencontres ont eu lieu grâce aux très nombreux sponsors dont l'ARMC tient à remercier :

- la région PACA (Provence Alpes-Côte d'Azur)
- le Conseil Général des Bouches du Rhône,
- la ville d'Arles et son office du tourisme
- la société des Transports d'Arles (STAR)
- la FFAM (Fédération Française d'AéroModélisme)
- l'IAAM (International Miniature Aircraft Association)
- la société PERNOD (Pastis 51),
- les produits alimentaires Nestlé
- les 80 autres acteurs de la vie économique : commerçants, artisans, industriels de la ville d'Arles dont un encart publicitaire figurait à côté du programme remis à chaque visiteur.



B5a

Une partie du public qui admire de gauche à droite le T6 d'André PAGES, l'Ultimate d'Alain GOMEZ, le Taurus piloté par le très jeune Dunkan BOSSION qui visualisait les figures de voltige avec une petite maquette.



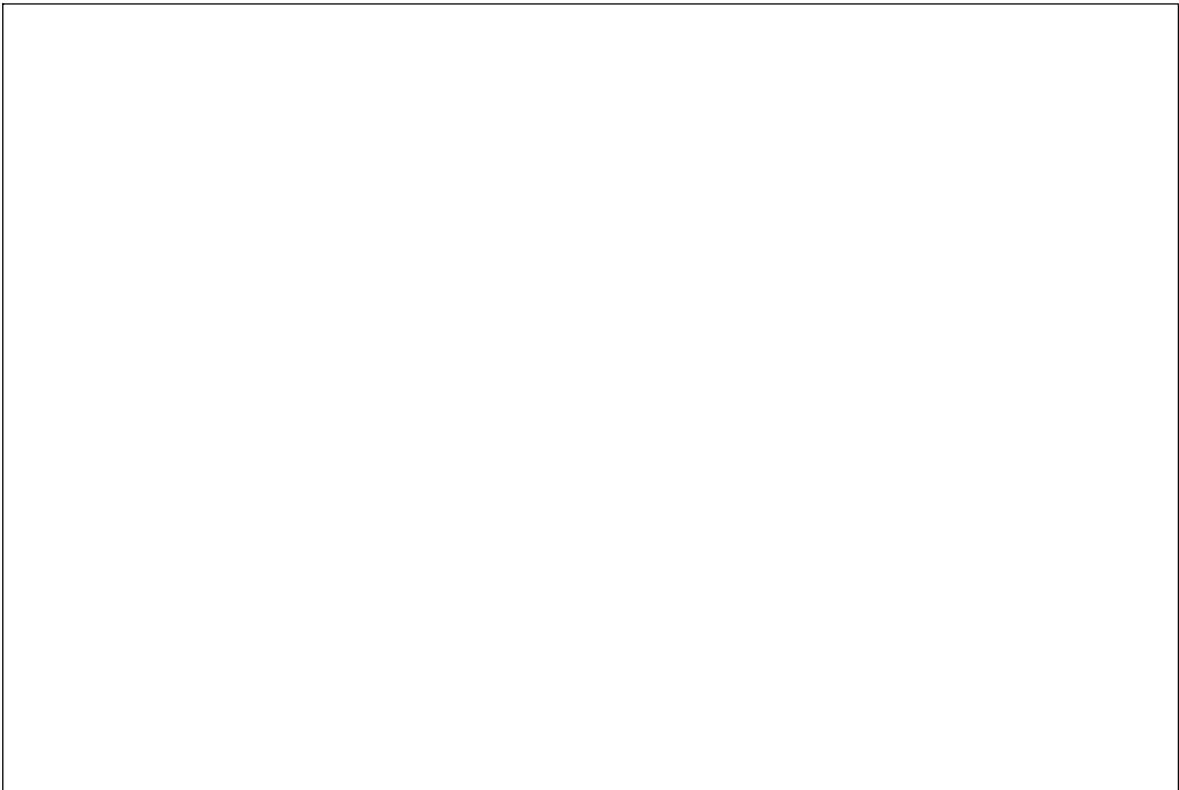
A16a

Dunkan BOSSION, à peine âgé de 5 ans, eu beaucoup de difficulté à répondre à la question de Pierre WECK : "depuis combien de temps voles-tu ?"...



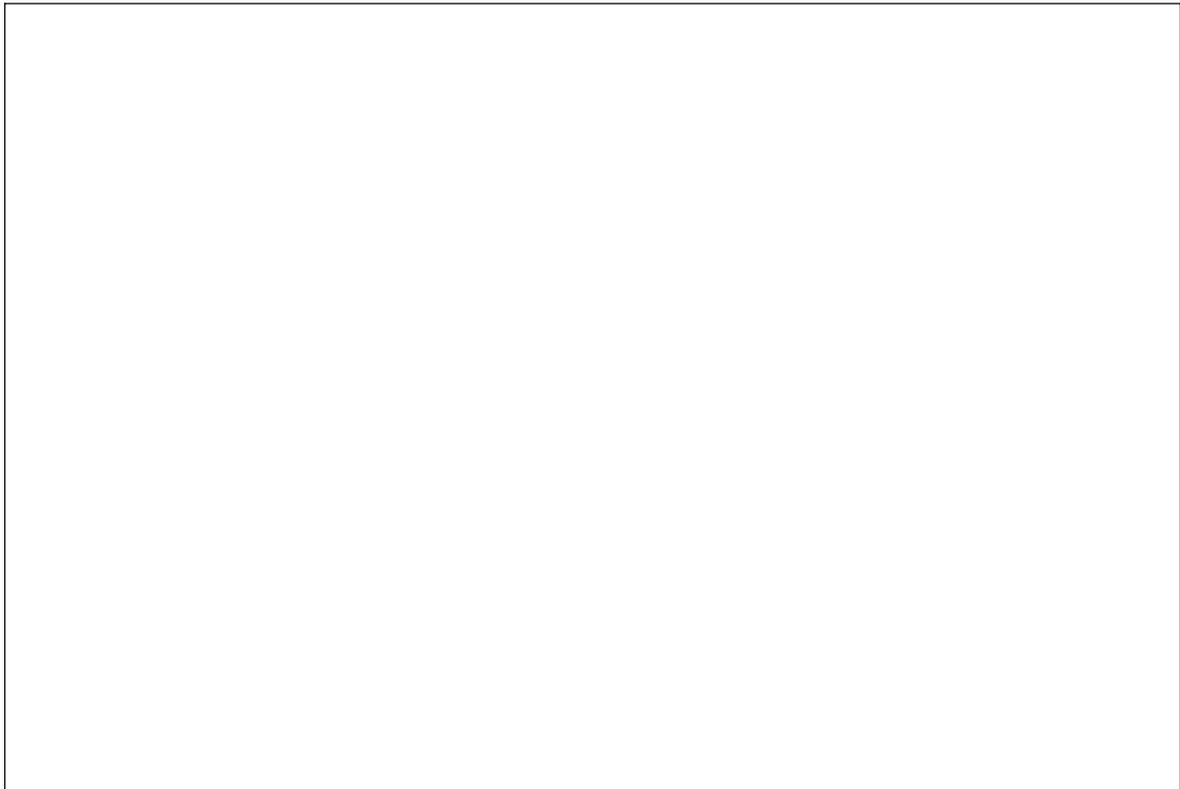
B18a

Chaud devant ! Le Hot Dog de Pierre VIGNEREUX, était lancé à l'aide d'une catapulte pour atteindre des vitesses impressionnantes.



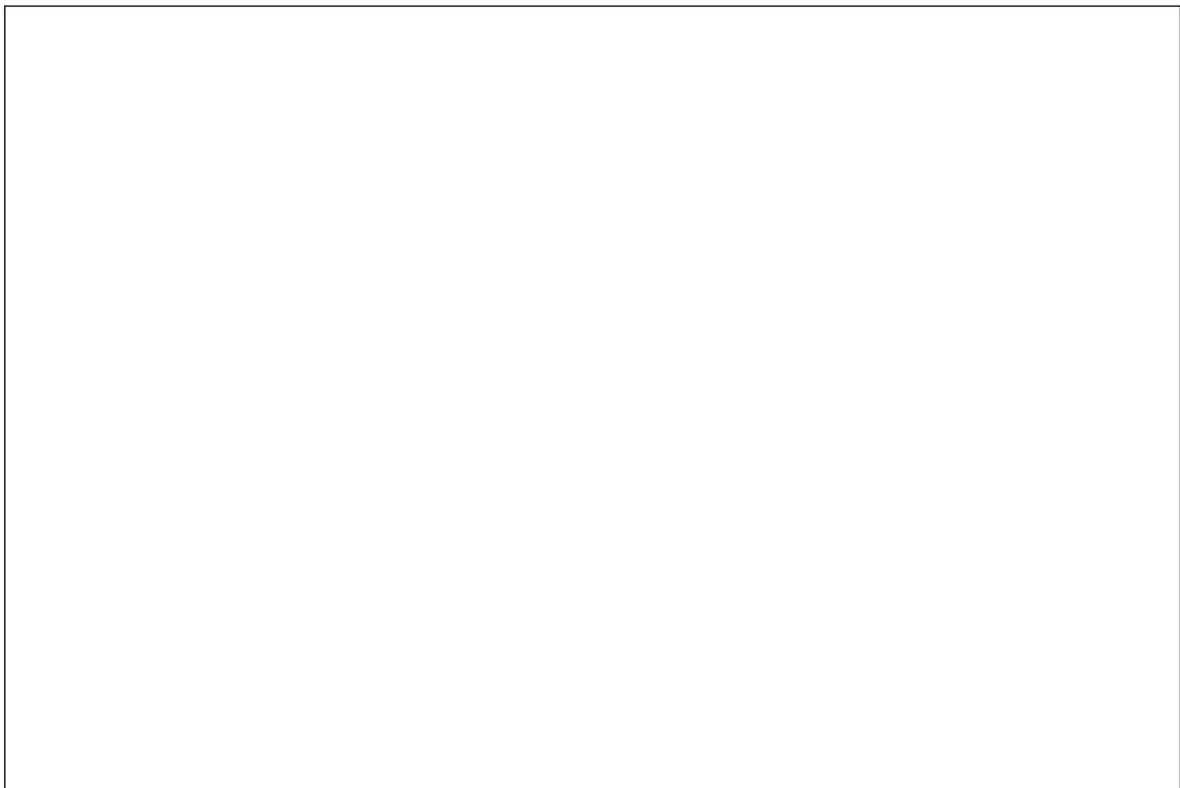
A7a

Le super Bison (envergure 2,8 m, masse 13,5 kg, moteur 80 ZDZ) de Michel BADOR, a pu mettre en altitude tous les immenses planeurs de la rencontre.



B27a

De gauche à droite : Pierre WECK qui commenta avec brio cette rencontre, Bernard POLO le président de l'ARMC et Michel BADOR qui était le directeur des vols



B00a

De gauche à droite la régie radio fût assurée par : Christian GOLOMBEK, Richard KLIPPSTEIN, David LEFEBVRE et Philippe ARNOULD.