

Ce dernier dimanche d'août ressemble plus à un début d'automne plutôt qu'à une fin d'été. En arrivant à Othée, on est accueilli par un ciel gris et par un vent froid, mais froid !
Je me sens un peu en vacance...

Ce dernier dimanche d'août ressemble plus à un début d'automne plutôt qu'à une fin d'été. En arrivant à Othée, on est accueilli par un ciel gris et par un vent froid, mais froid !

Je me sens un peu en vacance, par rapport à ce concours. En effet, depuis Belmont, suite à la transformation, involontaire, de mon RAC en F-104, durant un court instant, et à un missile Tomahawk dans le secondes qui ont suivi, me voilà sans planeur ! J'ai tenté de récupérer quelques pièces, sans succès. Les accus sont écrasés, élément par élément ; le récepteur est explosé, les servos sont brisés, le témoin de charge est cassé, de même que mon module double alim. J'ai pensé pouvoir reprendre les interrupteurs mais non, ils sont écrasés, tout comme toutes les prises de servos. Bref, j'ai juste pu récupérer la roue. Punt, aan de lijn.

Certes, dès mon retour de mission en Ecosse, je me suis mis à chaque instant disponible, à rendre opérationnel un splendide JCH. Seulement voilà, samedi soir avant le concours, quasi tout est fait SAUF, le récepteur qui n'est pas branché, le crochet de remorquage qui n'est pas percé, le centrage qui n'est pas fait, ni la programmation. Bref, c'est pas fini.

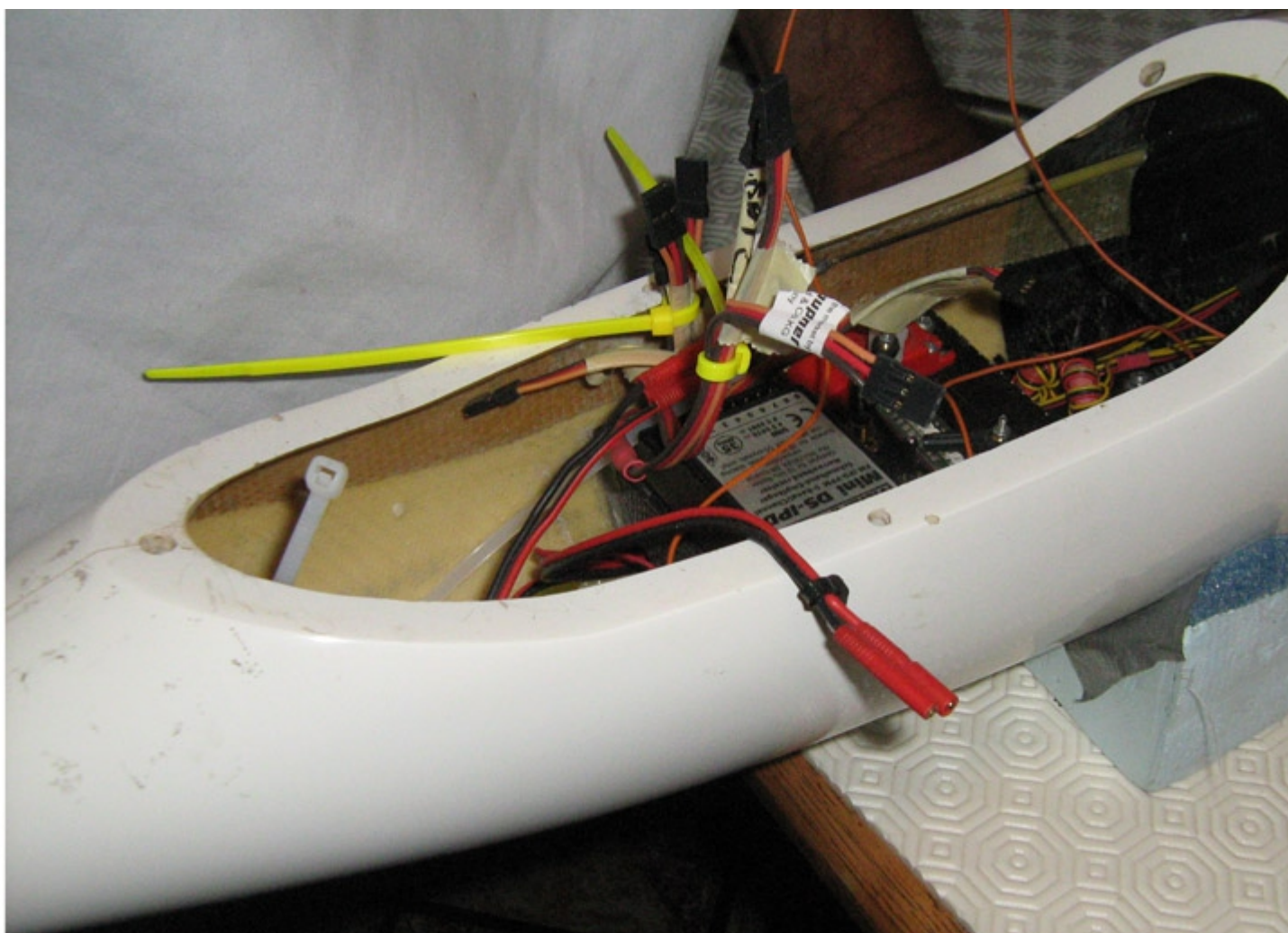


Photo 1. Mon nouveau JCH en cours de finition. Etat d'avancement le samedi avant le concours. Pas fini, quoi.

Et donc, me voilà dispo pour assurer le dur métier de chronométreur. Position intéressante, finalement : on ne se tracasse pas, pas de stress pour monter le planeur, pas de petite bite avant ou après les vitesse. Agréable.

Comme j'ai rarement l'occasion de faire ce job, j'en profite pour me porter volontaire pour la base

B. J'ai donc vu tous les vols de vitesse depuis cette position intéressante.

Ma première surprise, en base B, c'est que le job n'est pas si facile. Les planeurs blancs se détachent mal sur le ciel gris, ou pire, sur le ciel bleu. A plusieurs reprises, je ne retrouve le planeur à observer que deux-trois secondes avant le passage du fil. On ne peut viser que d'un seul oeil. Dans le cas précis de la base B d'Othée, je suis obligé de viser avec l'oeil gauche, le mauvais. Ce qui n'arrange rien. Le simple geste de presser sur le bouton n'est pas si trivial. En effet, ce damné bouton a une assez longue course. Je suis sûr que cette course à elle seule peut faire perdre quelques dixièmes de seconde. Comme on n'a pas de klaxon répéteur à la base B, on ne sait pas exactement où est le point crucial.



Photo 2. A la base B, Pierre Rasmont (votre serviteur), Alain Steelandt, Rudy Marneffe

Position très impressionnante, aussi, car on est bien au calme, et on entend les planeurs craquer, les servos vibrer, les gouvernes flutter. On apprend aussi à bien distinguer les styles efficaces, ceux qui ne cassent pas la vitesse en virage.

On a quelques frayeurs quand un planeur passe le plan de sécu. Et on sent bien que ce plan de sécu porte assez mal son nom. Ce devrait plutôt s'appeler "plan de danger".

Enfin, le climat belge est pénible. Non seulement j'ai eu bien froid, mais je me suis quand même tapé un coup de soleil sur le visage.

Jean-Baptiste Gallez, notre bien-aimé directeur de compétition, a pris le pli, durant ce concours, d'annoncer les résultats de chaque concurrent dans son talkie-walkie. Il fait ça bien du style "Base B, base B, le concurrent Steelandt a fait 35,4 seconde". A quoi je répond "Compris" (car tout message doit faire l'objet d'un accusé, habitude ABL). Excellente habitude qui m'a permis de bien profiter de cet exercice.

Ces vitesses ont fait l'objet de nombreux revols et essais. Le vent ne facilitait rien, mais j'ai eu l'impression, de loin, d'un certain cafouillage. Avec tristesse, j'ai aussi vu, de près, le remorqueur de Serge Marneffe s'écraser. Je l'entends d'abord faire quelques ratés, ce qui me fait penser, "panne de carburant", le planeur se largue, Serge fait un demi-tour prudent, moteur coupé, puis le remorqueur continue une longue spirale, redémarre et part s'écraser bien loin, de toute évidence, hors de contrôle. A l'autopsie des fragments, il semble que quelque chose clochait dans le module de double alim, comble ultime de malchance !



Photo 3. Marc Bruylants (avec sa radio) avec Etienne Belluz. Marc a fait de solides progrès. Lorsqu'il aura une machine plus performante que son Larzac, il montera dans le classement.



Photo 4. Raymond Goffinet, qu'on aimerait voir plus souvent.

En ce qui concerne les vols de vitesse eux-mêmes, ils n'ont pas été très rapides. Disons que les vitesses ont été lentes.

Comme chronométreur pour les durées, j'ai pu voir que certains concurrents sont fort mal coachés. Et je me rends compte à quel point on a travaillé ce point au club de Nivelles, en suivant l'école de Jacques Wouters et de Daniel Gourdet, qui sont parmi les meilleurs coaches que je connaisse. Bruno, Thierry et moi nous sommes beaucoup tracassés pour parvenir à de bonnes pratiques de coach. Bref, je pense que les concurrents ont beaucoup à gagner de s'entraîner à deux, ou à trois, en permutant les aides et en s'habituant les uns aux autres dans chaque équipe. Un bon travail d'équipe est essentiel.

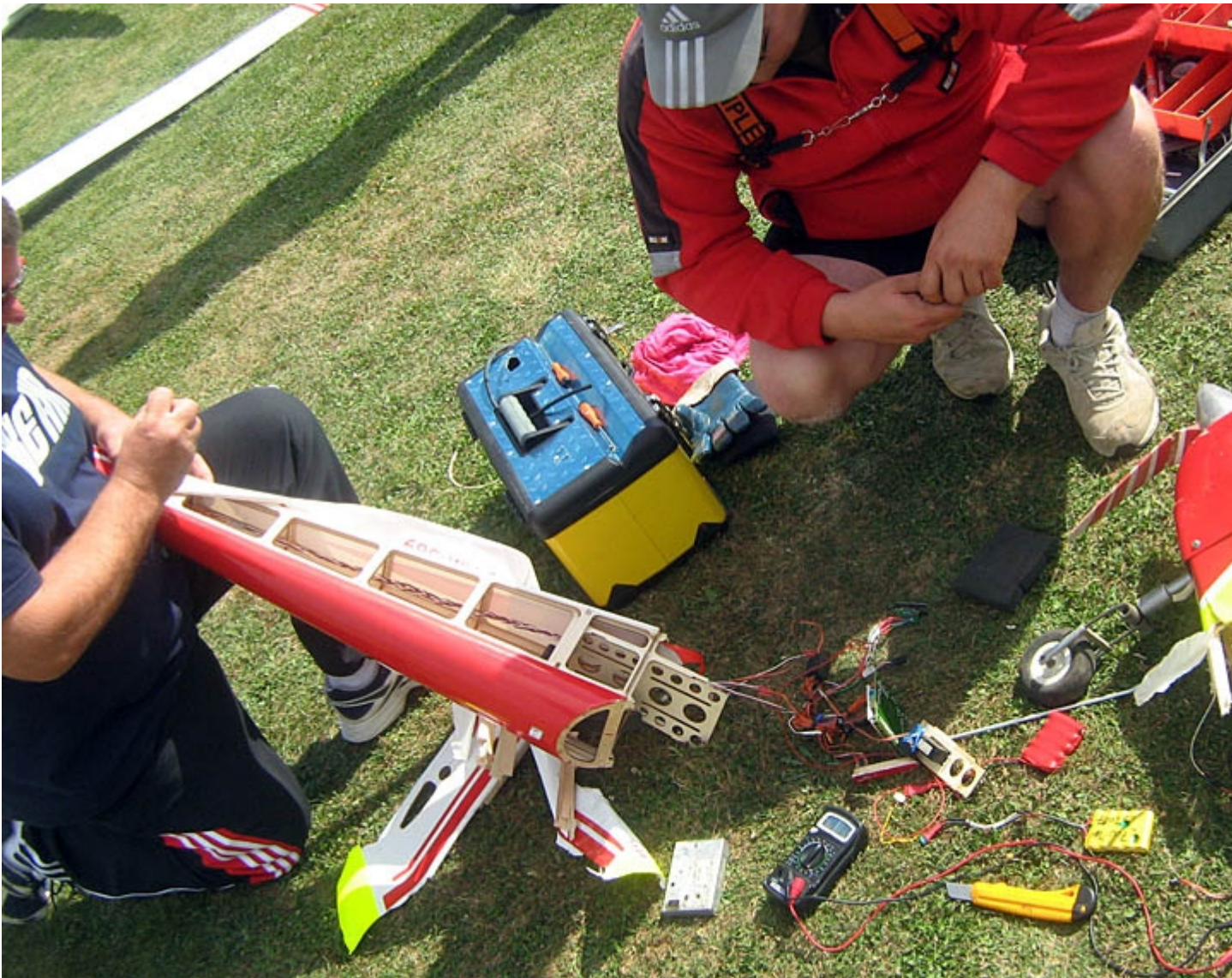


Photo 5. Pas gai : le remorqueur Bidule de Serge Marneffe est explosé. Panne d'alim, selon toute vraisemblance.

Les durées ont été difficile et bien peu de concurrents ont pu faire le plein. Bruno s'est bien distingué en utilisant plusieurs fois les seules petites pompinettes disponibles. Nous dirons que les durées ont été courtes.

En quelques mots, voilà donc bien décrit ce concours : des vitesses lentes et des durées courtes.

Le classement :

1. 100% Bruno Steelandt
2. 99,7% Thierry Gras
3. 94,5% Jacques Wouters
4. 93,5% Eric Rémy
5. 89,3% Raymond Goffinet
6. 89,2% Etienne Belluz
7. 88,8% Alain Salon
8. 88,2% Dominique Caubert
9. 86,2% Marc Bruylants

10. 67,2% Pierre Dubois

11. 29,0% Guy Van Pelt

On remarque le tassement des concurrents au-dessus de 86% Le niveau monte. La bagarre sera rude.

Ne me cherchez pas dans le classement, je n'y suis pas.



Photo 6. Le podium. 1er Bruno Steelandt, 2ème Thierry Gras, 3ème Jacques Wouters
Pierre Rasmont