

Coup d'œil sur le planeur vol de pente radiocommandé

Importé d'Europe du Nord, le vol de pente déploie ses ailes en milieu naturel et apporte aux passionnés d'aéromodélisme un curieux mélange empreint d'adrénaline et de liberté.

Une règle du jeu simple

La règle du F3F est très simple : lancé au sommet d'une pente par le pilote, le planeur radiocommandé va utiliser la portance dynamique créée par le vent rencontrant le relief pour planer et effectuer un parcours déterminé.

Le jeu consiste à être chronométré sur une distance de 1000 mètres entre deux bases espacées de 100 mètres, soit 5 allers-retours et 9 virages, après une prise d'altitude de 30 secondes maximum. Un juge, à chaque base, indique d'un signal son franchissement. Relié au chronomètre, ce signal gère le temps maximum de la prise d'altitude, ainsi que le décompte du nombre d'aller-retour. Le meilleur temps obtient ainsi 1000 points et une règle de trois donne les points des autres concurrents. Les manches s'enchaînent autant que les conditions météo le permettent. La somme des points des manches de chaque pilote permet d'établir un classement général.

« *Les planeurs utilisés en compétition sont de véritables Formule 1 des airs* » souligne Pierre Rondel, véritable amoureux de la discipline. « *Affûtés pour générer le moins de traînée possible, ils sont construits entièrement en matériaux composites et font massivement appel au carbone pour plus de rigidité* », ajoute-t-il. Le poids à vide de ces machines est de 2 à 2,4 kg, mais il est possible de doubler la masse du planeur en rajoutant du ballast (laiton, ou plomb, ou tungstène) afin d'augmenter la charge jusqu'à la limite autorisée de 75g/dm², et de voler encore plus vite quand le vent souffle très fort.

Une discipline pleine d'intérêt

« *De nombreux aéromodélistes pensent, de prime abord, qu'il s'agit d'une discipline ennuyante et monotone, et c'est là qu'ils se trompent lourdement* », déplore ce passionné. Car pour ce fêru d'aéromodélisme : « *le F3F, c'est un véritable art consistant à extraire l'énergie du vent sur le relief pour la convertir en vitesse. Pour s'en convaincre, il suffit de voir un vol sur une falaise de 4 mètres de haut en bord de mer avec 25 m/s de vent (90 km/h), où personne n'imaginerait voler, et voir cependant des pilotes voler sur ces minuscules falaises et avoisiner des vitesses moyennes de 120 km/h avec 9 virages* ». Le F3F est un savant mélange entre vitesse et stabilité car il faut que celui-ci monte le plus haut possible dans les 30 secondes, puis soit le plus rapide pendant la course chronométrée. Les trajectoires se doivent d'être stables dans les lignes droites, tout comme dans les virages, sans perdre de vitesse. Pierre, en véritable sportif passionné, évoque « *la montée d'adrénaline quand la machine accélère sans cesse, signe du passage d'un thermique ou de la maîtrise parfaite de la trajectoire de vol et que vos virages, anticipés au maximum, déclenchent le "beep" tant convoité, parfois sur le chemin du retour* ». Ce sport, complexe, permet de mieux comprendre l'aérologie d'une pente mais, aussi, de mieux appréhender l'aérodynamisme du planeur en trouvant les meilleurs réglages et mixages radio pour élargir le domaine du vol.

Le charme de cette discipline réside également dans la variété et la beauté des sites de vol. Des collines verdoyantes du Pays Basque, aux plateaux de l'arrière-pays niçois, des crêtes surplombant la forêt vosgienne, aux pentes de hautes altitudes des Alpes, des petites falaises basaltiques d'Ardèche aux hautes falaises verticales du Massif du Vercors, les sites de vol sont le plus souvent exceptionnels et offrent aux compétiteurs un paysage et panorama imprenable.

Toujours plus haut, toujours plus vite

Afin d'atteindre les sommets et acquérir de la vitesse, les pilotes utilisent plusieurs stratégies. Le ballast permet d'alourdir le planeur pour voler plus vite et être plus stable afin de mieux traverser les turbulences. Cependant si les conditions sont trop faibles et que le planeur est trop chargé, celui-ci va perdre en efficacité. En amateur averti, Pierre Rondel confie que « *en général, on commence par un petit sondage auprès des copains, puis on se renseigne sur la force du vent et, en fonction de la forme de la pente, on décide de mettre plus ou moins de poids* ».

La prise d'altitude et le positionnement des planeurs sont également déterminants dans la prise de vitesse. Les pilotes doivent sans cesse s'adapter à la typologie de la pente et aux conditions de vent.

Lors de la prise d'altitude, ceux-ci doivent choisir entre voler face au vent ou effectuer des renversements de plus en plus hauts.

Enfin, les virages permettent, eux aussi, la prise de vitesse. Anticipation et technique sont les maîtres-mots pour appréhender ce pilotage périlleux. Et, d'après le pilote chevronné, « *il existe de multiples manières de tourner. Virage sur la tranche, virage en retournement, virage en renversement, ou virage en demi-huit montant, toutes les variations sont possibles et, souvent, les combinaisons de deux techniques sont utilisées lors d'une course, par exemple quand le vent est légèrement de travers* ». Le bon virage est celui qui permet de rester le moins longtemps derrière la base mais, aussi, celui qui freine le moins le planeur. Et c'est là toute la subtilité de l'exercice car un virage court est plus facile à réaliser, mais le pilote peut perdre de l'énergie. A contrario, un virage plus ample permet de gagner en vitesse. C'est d'ailleurs cette technique, développée ces dernières années par les français, qui a permis un bond spectaculaire de la performance moyenne et des records.

Une discipline mondiale

C'est en 1994 que le F3F a fait son arrivée en France grâce à deux Grenoblois, à l'occasion de l'organisation du premier concours au Col du Glandon, dans les Alpes. On compte aujourd'hui une petite centaine de pratiquants en France, et il existe entre dix et quinze concours nationaux de F3F par an, d'avril à octobre, situés essentiellement dans le Sud/Sud Est, entre le Pays Basque, la région Toulousaine, la Côte d'Azur, les Alpes du Sud et la région Grenobloise. Ces concours rassemblent, en moyenne, entre 15 et 30 pilotes à chaque fois. Une Coupe de France est attribuée sur la base des quatre meilleurs résultats de chaque pilote sur la saison. Le championnat de France, quant à lui, est organisé sur 3 jours, au gré des candidatures des clubs et sur sélection des pilotes. Pour être sélectionnés, ces derniers doivent réaliser, lors de la saison précédente, 3 concours à 800 points pour les seniors, et 1 concours à 700 points pour les juniors.

Inventée à la fin des années 80 en Europe du Nord, cette discipline, très pratiquée en Angleterre, en Allemagne et dans quelques pays de l'Est (République Tchèque, Slovaquie, Autriche), a attendu 2012 pour devenir une discipline officielle. Le championnat du monde "officieux" appelé Viking Race se tenait tous les 2 ans. Très récemment, quelques pays d'Asie (Hong Kong, Taïwan, Corée, Singapour) les ont à leur tour rejoint, la développant rapidement dans cette partie du globe avec, par exemple, la Typhon Race, le championnat asiatique. Le record du monde actuel, en 24,58 secondes, a d'ailleurs été établi à Taïwan, en 2013.

Depuis 1994, la France a rejoint progressivement le groupe des nations leaders de la discipline et possède, à ce jour, l'un des plus beaux palmarès avec une victoire individuelle en junior, ainsi qu'une victoire en équipe à la Viking Race 2008, un podium intégral en équipe et en individuel à la Viking Race 2010, une médaille de bronze par équipe au premier championnat du monde de F3F, en 2012, et un titre de champion d'Europe en individuel et par équipe, en 2013.

Pour les débutants et les curieux, l'hiver est le moment idéal pour goûter à la discipline, grâce à des concours très informels organisés du côté de Toulouse, Marseille et Grenoble ou dans les Vosges. On peut y venir avec n'importe quel planeur de vol de pente (60 pouces, ou planeur entre 2 et 3 mètres) et bénéficier de l'accueil et des conseils des anciens. Convivialité et bonne humeur rythment les compétitions et sorties en club. Discipline sportive mondiale, pleine d'intérêt, le planeur vol de pente radiocommandé emmène les adeptes sur des sites de vol à couper le souffle pour diriger à pleine vitesse. Alors si vous aimez les beaux paysages, les beaux planeurs et l'adrénaline, le vol de pente n'attend que vous !