

COUPE SCHLÜTER

100 pilotes, 140 machines !

Texte : Jack Blauel

Photos : Jack Blauel

REPORTAGE

R/C

Date 6/7 09/97

Lieu Romilly

Organisateur AMCR

Type de rencontre

Coupe hélico



Le superbe Bell 222 de F. Brémont Mécanique Huner expert.



La mécanique Génésis montée dans le fuselage "Défiance" avec l'entraînement classique.

L'AMC Romilly nous habitude désormais à des records en matière de participation des concurrents à ses grandes manifestations. Cette fois-ci encore, la Coupe Schlüter, qui ne cesse de progresser depuis son avènement à Romilly, démontre l'enthousiasme des pilotes pour cette grandiose rencontre nationale voir internationale si l'on en considère la participation allemande et suisse.

Fantastique !

Souvenez-vous dans ce même reportage l'an dernier, je consacrais un paragraphe intitulé "Objectif 100". Romilly a gagné son pari. Pas un de plus ni un de moins. Cent pilotes inscrits le dimanche à 11h30. C'est la satisfaction pour Christophe Anceaux de l'AMCR et Mr Tourniaire PDG de Tiger. (une pub correcte, ça paye !) C'est aussi un score à battre ! Le mot n'est pas trop grand pour qualifier la participation des pilotes à cette formidable rencontre qu'est la coupe Schlüter à Romilly. Des tables de deux mètres, pas moins de trente, remplies d'hélicos serrés les uns contre les autres, étaient réparties sur le terrain aménagé en U pour la circonstance. Et encore, le sol lui aussi était tapissé de machines, ainsi que le dessous des tables, à tel point qu'il fallait être attentif pour tout voir ! (d'ailleurs, on n'a pas tout vu !) Plus de 140 modèles, en une seule fois sur un terrain, je vous avoue franchement que je n'ai jamais vu ! cela (en France) Quel monde aussi ! Cent pilotes, (100 !) avec souvent plusieurs accompagnants, qui discutaient autour des machines, c'était presque la kermesse !

Et le bruit ! J'ai compté jusqu'à 15 hélicos en vol simultanément (ça ronronne !) et ce n'est pas sûr que c'est le maximum, car au plus fort de la journée du dimanche, je me suis laissé dire que 28 fréquences étaient sorties. Véritablement du délire !

Un lieu privilégié

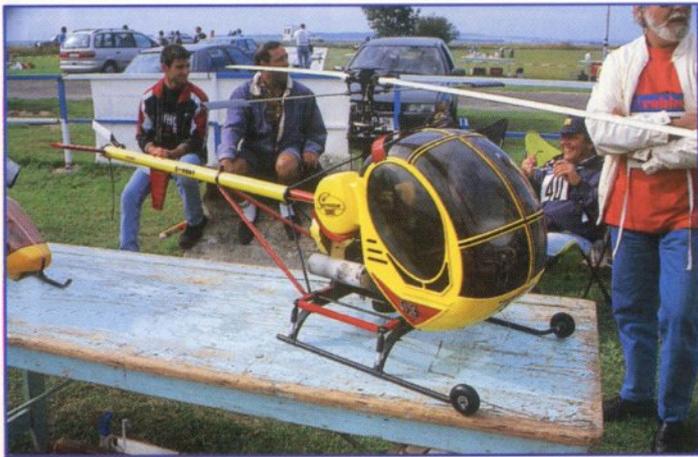
L'AMC Romilly est situé à 120 km à l'Est de Paris, ce qui le prédispose à accueillir un grand nombre de modélistes de l'Île de France, du nord et de l'est de l'Hexagone. Ce site étant également bien placé au niveau des frontières, des modélistes étrangers, telle cette année des allemands et des Suisses n'ont pas hésité à faire le déplacement pour participer à cette grande rencontre. Parmi ceux-ci, on notait la présence de Jorg Rossner, champion d'Europe dans la discipline F3C. Sur le plan matériel, le club a beaucoup investi dans des installations indispensables pour des rencontres de ce genre. C'est ainsi que le club-house est doté de l'eau courante avec robinet extérieur pour éventuellement les cam-



Le superbe Hughes 500 de T. Kleszczowski équipé avec les projecteurs avant pour le vol de nuit. Derrière un petit Hughes 300 Kyosho.

peurs, des toilettes, et un abri pouvant servir de restaurant pour une centaine de personnes. De l'autre côté de la route, le parking voiture est un immense champ prêté par un agriculteur. Tout ceci est bien beau, mais ce n'est pas suffisant pour que les choses se déroulent correctement. Il faut avec cela les "bras" et les "moteurs", sans quoi rien ne tourne ! Pour la Coupe Schlüter, le grand "Manitou" est Christophe Anceaux (normal il est vice-Président Hélicos). Tout est préparé par lui sur les PC pour les inscriptions et la gestion du calcul des points et du classement. A l'extérieur c'est Pascal Blauel et son micro-HF qui coordonne tout ce qui

concerne les vols sur les sites, avec le concours de Youri Hahlachoff, de JC Pommier ; de JL Battonnet, de Denis Moniot, sur les sites. Pour le reste, c'est à dire l'intendance, qui est mise en place avec un système de "self-service", l'on retrouve toujours Catherine Moniot secondée par toute son équipe habituelle dans la coupe Schlüter et le Président du Club Jacques Parant "aux Frites". La régie qui fût certainement le travail le plus délicat durant ces deux journées est confiée aux incontournables Jean Lautier et Roland Fèvre. 28 fréquences sorties (il faut oser le faire) sans la moindre faille, je dis "chapeau". Tout ceci est bien évidemment la com-



Le Hughes 300 Robbe Schlüter à moteur ZG 22 cc de Barat du MCCR.

présence de Romilly, qui se retrouve d'ailleurs dans tous les "grands clubs" (pas forcément par le nombre !) organisant les grandes manifestations et concours nationaux.

Le règlement : quelques changements

La coupe Schlüter n'a aucun esprit de compétition et le débutant est considéré comme le meilleur pilote et a les mêmes épreuves à effectuer, mais il est évident que le meilleur ira beaucoup plus vite que le débutant pour effectuer les épreuves (ou plutôt les jeux) et que son classement en sera d'autant satisfaisant. Comme les lots sont ensuite tirés au sort, le plus beau lot peut être emporté par le modéliste débutant et c'est tout l'attrait de cette rencontre. Les jeux sont exécutables par tout modéliste sachant tenir le stationnaire. Ils sont répartis à des endroits du terrain qui seront des sites. Il y a 5 sites et l'on pourra effectuer 2 vols par sites et dans n'importe quel ordre durant les deux jours de la coupe. Le meilleur vol par site est celui retenu pour le classement. Il est à préciser que le site n°5 est réservé à la voltige, donc aux pilotes sachant évoluer en translation et en voltige, n'est ouvert que le dimanche matin. Ce site révélait de nouvelles figures (deux de plus), avec de nouveaux coefficients. Voici les explications succinctes de l'épreuve de chaque site résumées en un règlement que chaque pilote a reçu en prenant son dossier à l'arrivée avec sa feuille de points.

Site n°1

Parcours sinueux effectué dans un minimum de temps, le pilote suivant obligatoirement sa machine. Le parcours fait environ 120 m. Un bonus de base de 20 pts est donné au-dessus de 3 mn. Pour un parcours effectué en moins de 3 mn s'ajoute au bonus de base la différence temps maxi/temps réalisé en comptant 1 pt par seconde.

Site n°2

Les échecs. Ce jeu consiste à renverser des pièces d'échecs disposées sur un échiquier en 3 mn maxi. Les "blancs" renversés donnent 10 pts par pièce. Les "noirs" donnent un malus de 10 pts. Est ajouté au nombre de pièces tombées un bonus calculé comme pour le site n°1

Site n°3

Transport de charge. Décoller de l'aire de départ, accrocher une charge (jouet) posée sur un plot et la déposer 15 m plus loin sur une aire d'arrivée le tout en 3 mn maxi. Les points sont attribués comme pour le site n°1, mais les points attribués sont de 2 points par seconde

Site n°4

Huit autour de 2 mats. Il faut faire le plus grand nombre de huit autour de 2 mats en 2 mn maxi. Les 8 peuvent être en 8 horizontal (queue vers le pilote), en translation, de face ou sur le dos ! 40 pts par 8 effectué dans les 2 mn maxi

Site n°5

Voltige. 6 figures à effectuer suivant l'éthique FAI, notées sur 10 avec coef de majoration : Cercle à orientation constante : k4



La mécanique du Three-Dee pour le vol 3D de F. Rudiger.

Triangle vertical : k4
Boucle : k6
Renversement avec 540° : k6
Tonneau : k6
Atterrissage : k4 ou
Autorotation : k8 ou
Autorotation à 180° : k10

Libertés

On choisit les figures que l'on veut (ou plutôt que l'on sait faire !). Il n'y a rien d'imposé, c'est la liberté totale. Ces figures étaient jugées par Véronique et Jean Luc Battonnet ainsi que par Roger Lacomme juge national hélicoptères de la Fédération. Le site n°5 est également réservé à l'entraînement des pilotes évoluant en translation et en voltige, que surveille Pascal Blauel en permanence, chacun étant conscient du danger encouru.

La sécurité

Que ce soit en meeting, ou lors de grandes rencontres comme celle-ci, la sécurité est et reste avant tout le principal souci des organisateurs. L'accident est à bannir. Il faut donc être très vigilant et c'est ce que rappela Christophe lors d'un court briefing avant les vols le samedi matin. Il mis surtout l'accent sur la vigilance de chacun à respecter scrupuleusement le règlement et qu'il était impératif de transporter sa machine à la main d'un site à un autre. "Je serais très sévère" précisa-t'il pour ceux qui ne respectent pas cette règle ! (et il n'eut pas à l'être)

Ca ronronne !

La journée de ce samedi semble s'annoncer excellente si l'on en juge l'épaisse rosée qui recouvre la pelouse du terrain. A notre arrivée avant 8 heures,

déjà des pilotes sont là et les habitués savent qu'un bon café va leur être servi. Les hommes de la régie (très strictes) enregistrent les premières radios et Christophe sur son PC vérifie l'identité (fréquence, inscription, etc...) chaque pilote. Vers 9 heures, les premières radios sont sorties, mais les pilotes ne vont pas directement sur les sites et préfèrent rester sur la grande piste (site n°5) pour se dégourdir les doigts ! Petit à petit les participants inscrits et non inscrits arrivent, alors que les premières feuilles de points sont enregistrées sur informatique qui affiche immédiatement le classement provisoire, ce qui est très apprécié par les pilotes. Toute la journée ce ronronnement va continuer, car les vols se poursuivent sans discontinuer. Les concurrents ont toutefois la possibilité d'aller se restaurer au self tenu par les épouses. Les inscriptions vont affluer tout au long de la journée, qu'il faut gérer avec les feuilles de points. Vers 16 heures, tous les sites sont en attente sauf bien sûr la voltige qui n'est ouvert que le dimanche matin. On dénombre environ 75 pilotes sur place en fin de journée. Le record de 1996 est déjà battu ! A 20 heures ça volait encore, mais en individuel non comptabilisé. La journée se terminera (pour les inscrits) par un repas de l'amitié au restaurant voisin.

Un dimanche exceptionnel !

Le ciel est voilé à notre arrivée vers 8 heures et le restera jusque dans le milieu de l'après-midi. Il faut donc choisir le bon moment pour faire des photos. Le vent est pratiquement inexistant





Jean Claude Beaupere au parcours sinueux.



Lionel Berthelot se débat avec les échecs.

et favorise l'entraînement à la voltige. Entre 10h30 et 11h les pilotes se font de plus en plus pressant pour obtenir leur fréquence afin de pouvoir rentrer sur les sites. De plus il y a la queue pour se faire inscrire et une petite "bousculade" se génère à l'intérieur du local jusqu'au moment où Christophe Anceaux piqua son "Coup de G..." qui remis tout dans l'ordre. Il faut dire qu'à cet instant, 28 fréquences étaient sorties et que le 102 e pilote venait de s'inscrire ! Inutile de vous dire que la vigilance était de rigueur pour l'organisation, mais que c'était aussi un dimanche exceptionnel et une grande satisfaction en accueillant plus de 100 pilotes sur le terrain de l'AMCR. Pascal Blauel de son côté arpenta (avec son micro-HF) le site n°5 pour les inscriptions des concurrents et l'organisation de l'épreuve de voltige qui démarra aux environs de 11 h pour se fermer vers 13 h. Les vols sur les sites et à l'entraînement seront définitivement terminés à 15 h 15.

Un super niveau

En ce qui concerne les sites, c'est Olivier Delbouys de SMAC sur Kalt Baron 60 qui s'avéra le meilleur, surtout au site des huit autour des deux mats. Il se permit 19 huit en 2 minutes avançant ainsi son plus proche concurrent, J. Rossner de 80 points et le troisième de 200 points ! C'est aussi le meilleur sur presque tous les autres sites. On n'est pas premier pour rien ! Bravo à Olivier pour cette superbe démonstration de pilotage. Les allemands nous montre également qu'ils faut compter avec eux en prenant la deuxième et troisième place. Le 3D arrive de plus en plus à prendre place en



Pas facile à accrocher pour Jophel Smulda de Lognes.

France. Alors que seul L. Lombard était présent dans cette discipline en 1995, cette année j'ai vu au moins 3 pilotes Français (peut être plus, car je n'étais pas constamment sur les sites) évoluer à des niveaux différents. Labonne Philippe en pleine progression est déjà impressionnant dans ses démonstrations. Thomas Kleszczowski de MACP Coulommier et Guillaume Hastoy du club Versoix de Suisse ont atteint le niveau des grand et nous entraînent dans l'univers des meilleurs pilotes de cette catégorie. Evidemment les classiques du 3D avec le "flip", sur place, avant, arrière, enchaîné, en translation avant et arrière, enchaîné sur place, le vol dos, les tonneaux de toutes sortes, etc... Il possèdent en plus la technique incroyable du vol de nuit ! Feil Rudiger est aussi un maître dans la matière et possède une machine spécialement étudiée pour ce genre de démonstration. En ce qui concerne la voltige F3C, les allemands Jorg Rossner et F. Rudiger

(encore lui !) sont vraiment les experts de cette discipline. La trajectoire du "Défiance" de J. Rossner est identique aux meilleurs avions de voltige et les tonneaux en particulier sont comparables à ceux exécutés en F3A. Les montées verticales et les renversements avec 540 sont impressionnants de netteté. F. Rudiger se permet d'effectuer le programme inter F3C en marche avant (rien d'anormal) et de l'enchaîner aussitôt complètement en marche arrière. C'est assez inattendu et il faut le faire ! L'examen du tableau de classement montre d'ailleurs la suprématie de ces pilotes en voltige. On n'est pas "Champion d'Europe" pour rien ! Il faut encore noter l'excellent résultat de Dessaux du SMAC et de Thomas Kleszczowski du MACP Coulommier qui viennent jouer les "trouble fête" dans cette superbe équipe allemande. Avec 3 Français dans les 5 premiers, cela démontre la progression du pilotage de l'hélico en France.



Roger Lacomme en stationnaire pour la voltige.

Le vol de nuit Une technique

C'est à la sortie du restaurant que Thomas Kleszczowski et Guillaume Hastoy émirent cette idée. Beaucoup n'y croyait pas (moi le premier), mais il fallut se rendre à l'évidence lorsque les pilotes après avoir équipé leurs machines des artifices adéquats, à la lumière du projecteur halogène extérieur du club les machines se mirent en marche. Le projecteur alors éteint, dans un noir profond, un spectacle incroyable s'offrait à nos yeux. Guillaume Hastoy évoluait carrément en 3D, tandis que Thomas se déplaçait en grande translation comme en plein jour ! Le lendemain, Thomas m'expliqua succinctement le principe. Les pales en bois sont équipées de petites batteries alimentant des diodes led (1 en bout et deux autres dessous). Les patins sont eux, équipés de bâtonnets chimiques fluorescents employés en plongée sous marine, qui peuvent res-



La photo souvenir. Plus de cent pilotes.



Le fuselage du Défiance de J Rossner équipé de la mécanique Génésis.



L'équipe Génésis avec le club de Molsheim et les allemands : Rossner, Rudiger, Bruno et Hattler.



Un français devant deux allemand, c'est le podium 97.



Le Moskito Basic emporté par Marc Buchaud est remis par Sylvie et M. Tourniaire.

ter dans cet état durant plusieurs heures. Le bâtonnet vert est fixé à gauche et le rouge à droite. Le vol de la machine est alors matérialisé par les led sur les pales, formant par la rotation des cercles concentriques, qui suivant leur diamètre donnent l'inclinaison de la machine. Les bâtonnets servent à visualiser la trajectoire. C'est logique comme explication, mais arriver à piloter un hélicoptère dans de telles conditions, me dépasse complètement. (pas que moi d'ailleurs !) Thomas vole également avec un Hugues 500, qu'il a équipé avec des petit projecteurs qui éclairent le fuselage et le dessous du rotor. Toujours est-il que c'est bien réel et qu'il faut le voir pour le croire ! En avion, j'avais déjà vu (avec des lampes de couleur) mais pas à la manière de L. Berthelot qui avec un Spitfire équipé avec 4 lampes blanches se permettait des démonstrations de 3D. C'est une machine spécialement conçue par un artisan allemand dont l'entraînement est des plus sophistiqué, voire spectaculaire, si l'on en juge le diamètre de la couronne. C'est un modèle unique à la Coupe, qui n'est pas commercialisé et ne le sera pas, mais dont les performances sont exceptionnelles et spécialement étudié pour le 3D. L'entraînement de l'anti-couple est aussi tout à fait remarquable de simplicité avec juste deux pignons apparem-

Les machines

ment en technil, mais comme le reste de la machine, il est très efficace. Il est construit actuellement à environ 100 exemplaires. Pour rester dans les machines uniques, il fallait remarquer le superbe Bell 222 de F. Brémont, à train rentrant avec mécanique Suisse "Huner expert". Cette mécanique est propulsée par un moteur Wébra 80. A remarquer aussi le superbe Hugues 500 de T. Kleszczowski équipé avec des phares sur les patins à l'avant pour le vol de nuit. Il faut noter encore dans les nouveautés, le nouvel entraînement planétaire chez Génésis, ainsi qu'un superbe fuseau nommé "Défiance". Ce fuselage équipe la machine de J. Rossner. Tous les pilotes allemands sont équipés de machines Génésis. Toutes les marques sont présentes à la Coupe Schlüter, et les modélistes peuvent se rendre compte des différences de technique, de fabrication, de conception et de vol entre les modèles des différentes marques. Il est vrai dans ce domaine les discussions allaient bon train, chacun expliquant ses déboires, ses satisfactions ou ses astuces concernant sa machine. On peut dire que tout y était. Avec au moins 140 hélicos, cela aurait été malheureux. Robbe Schlüter s'adjuge 30 % (c'est la Coupe Schlüter !) des hélicos, avec des machines récentes comme les Futura SE et toute la gamme des Moskito. Les Juniors 50 sont encore bien présents au détriment des Scouts et Champion moins nombreux. Il faut dire que les Hélicoptères Robbe-Schlüter ont un rapport qualité prix très bien placé. Quelques grosses machines comme les Hugues 300 à moteur 22 cc de JC Pommier et de J. Barat sont toujours là, mais leur développement ne s'affirme pas. Vario est toujours en seconde place avec 23 %. Les modèles Sky-Fox

et Evolution sont bien accrochés. Kyosho avec 11 % des machines est en partie représenté par des Concept 30. Seul F Certot pilotait un Nexus et P Labonne un Concept 60. On trouve ensuite Graupner et Hirobo qui se suivent au coude à coude avec 10 % du matériel présent sur le terrain. Dans les deux marques, on trouve un peu tous les modèles de la gamme, avec chez Graupner, les Ergo, Uni-Star, Ranger, etc... et chez Hirobo surtout le Schutlle ZX, le Condor et le GPH 346. Génésis avec 7 % représente la machine de l'étage supérieur comme le Futura SE chez Robbe. La mécanique peut être équipée d'un fuselage à l'image du Zénith. Enfin Kalt ferme la participation des marques avec 4 %. Il est tout de même à noter que le vainqueur de la coupe est doté d'un Baron 60 de cette marque. On trouve toujours comme l'an passé D. Escuyer avec son GS Alpha équipé en 22 cc.

Deux fois "Superbe"

A 15 h 15 c'est le moment où les meilleurs nous démontrent leurs talents. La présentation du programme inter F3C par J Rossner Champion d'Europe, et de son collègue F. Rudiger en tandem fut remarquable. Il paraît qu'il n'avait jamais répété pour réaliser cet ensemble. Il est certain que ce fut une superbe démonstration de régularité dans un ensemble et un final en autorotation parfait. Ce même programme fut ensuite repris P Lyautey avec son Futura SE. Pour un pilote qui n'a aucun entraînement c'est très très satisfaisant ! Ca c'est le premier "superbe". Et l'autre ? Hé bien l'autre "superbe" c'est ce groupe de la photo réunissant ces 100 pilotes avec à leurs pieds plus de 140 machines. Je n'ai jamais vu

en France un pareil regroupement de modélistes en hélicoptère. Une photo à posséder. Absolument. fantastique !

Coupes et récompenses

C'est tout de même une satisfaction de voir un français en la personne d'Olivier Delbouys de S.M.A.C monter sur la première marche du podium de cette Coupe Schlüter 1997. Les deux marches suivantes seront prises respectivement par le Champion d'Europe J. Rossner et F. Rudiger nous venant d'Allemagne. Chacun de ces trois pilotes reçoivent des mains de Mr Tourniaire les traditionnelles coupes de "LA COUPE SCHLÜTER". C'est aussi une performance de voir deux dames piloter des hélicoptères. Sylvie Alléaume et Carine Rémy ont été très applaudies et reçurent une coupe "spéciale dame". Au travers de ce grand rassemblement, de cette grande amitié, il faut voir aussi les lots, qui tirés au sort, représentent une motivation certaine pour participer. Et le jeu en vaut la chandelle, car il y a tout de même 3 hélicoptères, deux radios, des servos, deux Gyro et pleins d'autres lots de moindre importance qui vont être distribués. C'est après avoir remercié le président J. Parant, C. Anceaux, P. Blauel et tous les bénévoles de l'AMC Romilly pour l'organisation impeccable de cette grande rencontre et pour, cette fois encore avoir fait "très fort", que Mr Tourniaire aidé par Sylvie et Carole, remet les lots tirés au sort par une petite main innocente. Pour ce qui est des lots de valeur, c'est Marc Buchaud qui reçoit le Moskito Basic. Le Moskito Expert est gagné par Francis Dressel et c'est Jean Luc Géandier qui remporte le Moskito Sport. La radio FF6 est quant à elle tirée au profit de Jean Louis Lieben. Il est à remarquer que pas un pilote n'est reparti sans un lot, même s'il n'a pas volé ! Le principal était d'être inscrit et d'avoir un dossard. Chapeau à Tiger et à son PDG.

Un souhait

Ou sera organisée la Coupe Schlüter en 1998 ? nul ne le sait. Bien sûr, il y a des personnes qui ont bien une petite idée sur l'endroit, (hein Mr Tourniaire !) mais rien ne nous a été dévoilé. Ce qu'il faut dire, c'est que l'AMC Romilly a fait de la Coupe Schlüter le plus important rassemblement de pilotes d'hélicoptère de France. Souhaitons que le nouveau lieu (s'il y en a un) connaisse le même succès, voir encore mieux afin que l'aéromodélisme trouve sa juste valeur parmi les loisirs de ce monde technique pleine évolution.