

Championnat du Monde F3F 2013 : une aventure de taille pour l'équipe de France !



L'équipe sur des pentes de l'entraînement en Danemark.

34



Ce 13 octobre 2012 en fin de journée, des cris de joie remplis de ferveur s'entendent : "Oui nous y sommes arrivés : notre résultat est porté par toute la communauté française de cette jeune discipline que les initiés appellent F3F. En effet, l'équipe de France arrache, d'un cheveu, la troisième place du premier championnat du monde de la discipline soit vingt ans d'efforts pour certains membres de l'équipe. Suivez-nous pour la suite de cette belle histoire et aventure..."

Dans les années 1980, la discipline F3F émerge timidement. En 1989, les Danois organisent la première VKR (Viking Race) au bord de la mer du Nord. Y participaient les Allemands et les Norvégiens, puis plus rien jusqu'en 1994 où les Écossais organisent la seconde édition à Fife. La troisième VKR se déroule en 1996 sur les



Cérémonie multimédia d'ouverture exceptionnelle !

pentons de Hvollsvöllur en Islande. Plusieurs Français y font leurs premières armes : Pierre Rondel, Didier Lanot, Jérôme Susse et Michel Etchart. D'autres concours ont été organisés ensuite : Portugal (2000), Slovaquie (2002 et 2008) puis la France sur deux pentes proches de Toulouse en 2010. Les Français Pierre Rondel, Alexis Maréchal et Thibaud Ringenbach ont dominé la compétition et marqué ce tournoi. Motivée par ces succès, la fédération Allemande demanda à la FAI d'officialiser le règlement F3F et en parallèle déposera sa candidature pour organiser le premier championnat du monde à Rügen en 2012.

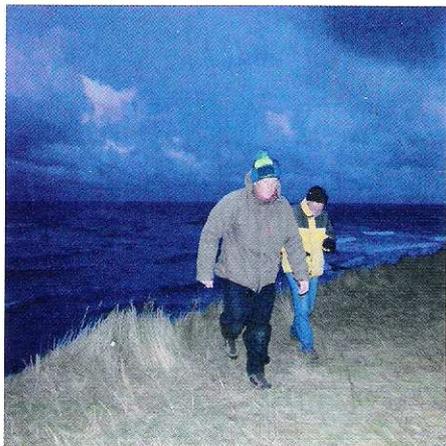
Objectif Rügen !

L'équipe de France F3F 2012, première du nom est composée d'Alexis Maréchal, de Pierre Rondel et de Matthieu Mervelet. Andréas Fricke, pilote remplaçant est chef d'équipe. Tous ont déjà volé sur les pentes de Rügen et, ce qui est un atout, ils connaissent ces reliefs. Elles sont situées au bord de la mer Baltique et employer le terme de pente est toutefois un peu exa-

géré car le dénivelé par rapport à la mer varie de 8 m pour la plus basse à 30-50 mètres pour la plus haute. L'une d'elles, située sur le site Dranske est surnommée "Turbulator" car avec ses 8 m de haut, son relief constitue juste une perturbation au flux d'air qui vient d'une manière laminaire par la mer. La zone de portance est donc microscopique et pour y voler d'une manière rapide, il faut comprendre ce champ de portance qui se dresse d'une manière tridimensionnelle autour de cette "perturbation".

Pour ne pas se faire "ratatiner" comme lors de la Viking Race de 2004 qui se déroulait à Rügen, l'équipe de France a prévu de s'entraîner très sérieusement : deux fois au printemps puis les jours précédant le championnat.

Les pilotes de référence sont les Autrichiens qui dominent la discipline avec une démarche simple : des "vols à gogo" sur des reliefs identiques en Autriche et des vacances à Rügen à 100 mètres du Turbulator. Une telle démarche était hors de portée de notre équipe pour des raisons multiples, et donc, il fallait un plan alternatif.



Inspection du Turbulator à 6 h 30 du matin pour un entraînement très matinal.

Entraînements sur l'île d'Oléron...

Lors de ses vacances sur l'île d'Oléron, Alexis Maréchal a trouvé la solution : la pointe de Chassiron est en tout point identique à Rügen. Malgré la distance, l'équipe part donc en "pèlerinage" au bord de l'Atlantique lors de deux week-ends de trois jours. Ce choix était le meilleur, de par une météo favorable et par les aides d'Yves Tirand, l'activiste infatigable et Arnaud Léger, le lanceur aux bras forts. En parallèle, une formation à l'esprit d'équipe sera assurée par Laurent Lombardo ce qui a permis de fédérer nos différentes personnalités vers un but commun, celui de coopérer pour gagner ensemble ! Cette activité de cohésion d'équipe nous a aidés bien plus que ce que nous avons imaginé car partir deux semaines en championnat, avec ses hauts et ses bas, nécessite une préparation psychologique importante. Lors de ces entraînements, nous avons également mis au point de nouvelles techniques de vol (trajectoires, prise d'altitude et ballastage) qui nous ont servis pendant toute la compétition.

Un "Tour d'Europe" !

Après les vols à Saint-Denis d'Oléron en avant le début de la saison touristique mais trop distants de l'échéance mondiale d'octobre, nous avons pensé compléter par un autre avant le début de la compétition. Après mure réflexion, le choix s'est porté sur la région de Hanstholm, lieu mythique où la discipline a vu le jour au Danemark avec des pentes qui



Le relief des côtes danoises est identique à celles de Rügen.



L'équipe de France au complet (Arnaud, Pierre, Alexis, Matthieu et Andréas).

offrent la même topographie que celles de Rügen. De plus, nous étions certains de nous entraîner seuls, sans contraintes ni concurrents. Avec les pilotes Allemands et Danois, nous avons établi une carte précise des pentes connues. La particularité des pentes de Rügen n'étant pas un secret, nous étions certains que d'autres équipes s'entraîneraient aussi sérieusement que nous.

Le samedi 29 septembre c'est le départ vers l'Allemagne avec une escale chez les parents Fricke pour rejoindre le lendemain la destination la pente d'Emmerlev proche de la frontière. Nous y retrouvons Helge Borchert, troisième membre de l'équipe d'Allemagne et nous nous entraînons ensemble. Ce fut une journée riche en vols et révélations. Les chronos de Pierre sont sensiblement moins bons que ceux d'Alexis, Matthieu et Helge Borchert. Après quelques réglages ses chronos s'améliorent et s'approchent des performances des autres. Puis nouveau départ en fin de journée vers la région de Hanstholm au nord du Danemark continental. Nos compteurs affichent déjà 2 000 km depuis le départ. Là, nous enchaînons cinq jours de vol non-stop et intense sur diverses pentes avec des vents allant de 4 m/s à 15 m/s. La pluie, interrompt nos entraînements mais nous profitons de ces accalmies pour réfléchir à nos stratégies de vol et à analyser nos techniques. Jusqu'au dernier jour à Hanstholm, nous avons pu voler dans des conditions parfois fortes mais sans casses matérielles : ce choix audacieux a été donc un franc succès. Allez, direction vers...

Rügen...

Après 800 km, nous arrivons sur les lieux des hostilités et enregistrons les planeurs. Arnaud Léger venu par avion nous rejoint. Le samedi 6 octobre, le préconcours German Open démarre sous la pluie sur la pente du Turbulator. Notre protection maison (Brevet Andréas Fricke) nous permet de braver tous les vents, les marées et les planeurs en perdition ! Vers le début d'après-midi, la météo permet de voler et nous enchaînons deux manches qui se déroulent sans grandes surprises. Dès le début, les pilotes Lukas Gaubatz (AUT), Stefan Hölbfner (AUT), Martin et Andreas Herrig (GER), Kyle et Kyler Paulson (USA) vont dominer les manches. Mais qui d'autre sera en mesure de se glisser dans les dix meilleurs pi-



Le territoire Français avec notre panneau multifonction, protection, affichage et QG !

lots du monde ? Helge Borchert, les Danois avec Soeren Krogh et Knud Hebsgaard, les Norvégiens avec Espen Torp, les Anglais ou peut-être un Espagnol ? Qui aura appris ses gammes autant que nous ? Allons-nous être surpris par un inconnu ?

Seules les premières manches et les premiers résultats intermédiaires pourront répondre à ces questions et incertitudes. En fait, presque personne ne s'intéresse au German Open car le seul objectif de tous est le début du championnat du Monde.

Deux premiers jours de compèt'

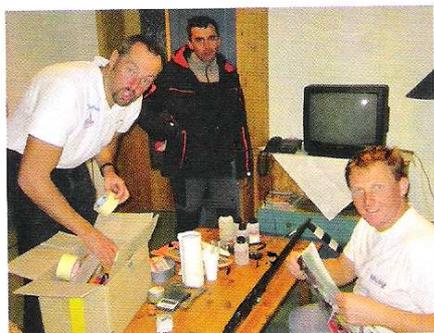
Sous la direction d'Armin Hartzitz (directeur de course) et l'équipe du TU Dresden, le championnat commence dès le lundi matin sur la pente de Dranske avec un vent soutenu. Pour assurer le coup lors des premiers vols, il faut exécuter une prise d'altitude très importante, réaliser des bonnes trajectoires, bien ballaster et lancer puissamment. C'est donc l'heure de vérité... Dès les premiers vols, nos performances et notre technique s'avèrent à la hauteur de celles des meilleurs pilotes comme les frères Herrig ou les Autrichiens Hölbfner et Gaubatz ou les Américains Paulson (père et fils). L'Espagne, la Norvège ou le Danemark ont visiblement sous-estimé les particularités de la pente avec des vols décevants. Les Anglais ont visiblement travaillé la question et effectuent des performances très régulières. Les Taïwanais nous bluffent avec des vols très corrects ce qui les place en sixième position par équipe devant le Danemark et la



Le troisième jour au Windtunnel.

Norvège. Côté France, Alexis crashe après son premier run lors de l'atterrissage : perte totale de radio non expliquée. Les dégâts sont peu importants, tout sera réparé grâce au kit de secours que nous avons emporté pour ce type d'accident. Il reste toutefois préoccupé pour connaître les raisons de cette casse car aucune panne n'est révélée après contrôle de la radio, des accus et du planeur. En fait, après enquête et malgré les affirmations de l'organisateur sur l'absence de doublons de fréquence, il s'avère qu'un autre pilote était enregistré sur la même fréquence. La demande de dédommagement a été présentée auprès de l'organisateur et Alexis est reparti rassuré.

36



Les devoirs du soir, maintenance et réparation des machines.

On continue...

La troisième journée commence tôt pour nous, car nous avons décidé un dernier entraînement avant la suite des hostilités. Donc, avant le lever de soleil, l'équipe est devant la pente du Turbulator, attendant que la lumière permette un entraînement matinal. Nous étions conscients que le vent allait sensiblement baisser, donc il fallait s'adapter le plus vite possible. Pour des raisons de sécurité, l'organisation avait interdit de voler sur les pentes dès que des officiels venaient installer le matériel. Il fallait donc être rapides pour mettre en œuvre notre plan. Nous arrivons à enchaîner quelques vols intéressants et instructifs et nous nous mettons dans le bain avant les autres concurrents tout en respectant les consignes. À notre grande surprise, l'organisateur décide de changer de pente et la compétition reprend donc à Kreptitz au "Windtunnel" avec un vent assez faible (autour de

10 m/s) et en travers gauche. Ces conditions météo ont produit des chronos assez variés et il fallait se battre et observer précisément les vols des autres, pour apprendre et ne pas faire les mêmes erreurs. Une prise de mesures du vent (direction et intensité) par le chef d'équipe devient cruciale pour s'adapter en permanence aux conditions du moment. Nous avions déjà fait l'erreur en 2009 en surestimant le vent et de voler trop lourd. Ce n'est donc pas le feeling qui compte mais les affichages de l'anémomètre. La pluie se mêle avec des petites averses qui retardent les vols. Une fois de plus, notre abri transforme notre campement en auberge luxueuse. Il a également servi de support aux différents affichages (tableau des résultats). Bien sûr le drapeau tricolore a toujours été visible, marquant notre territoire. Café chaud, sandwich et biscuit nous rendent le temps d'attente agréable et renforcent notre physique. Dans ces conditions, il faut rester vigilants et réveillés pour redémarrer en pleine force après la pause de pluie. À la fin de cette troisième journée, les Français sont classés entre la septième et la quinzième place ce qui situe l'équipe quatrième derrière l'Allemagne, l'Autriche et les États-Unis. Ce résultat est déjà à la hauteur de nos efforts. Le jeudi, c'est jour "off" car le vent est en balade. Avec l'accord de toutes les équipes, l'organisateur dé-

cide d'une journée de repos. L'équipe de France part en "vadrouille" dans l'île de Rügen pour découvrir d'autres pentes. Cette journée de détente permet à tous de se reposer un peu et décompresser. Une très sage décision pour attaquer la suite de ce mondial.

Seconde partie des épreuves...

Le vendredi marque le retour du vent qui reste assez faible et avec une orientation complètement différente. Démarrage des vols sur la pente de Vitt, la plus haute avec environ 30 m de dénivelé par rapport à la mer située au Nord-Est de l'île. C'est la journée d'Arnaud Léger, car nous sommes les seuls à avoir un lanceur attiré. Avec ses lancés puissants et précis, les prises d'altitudes sont très efficaces, points décisifs pour bien commencer un vol. Nos pilotes, très concentrés, réalisent de belles performances et à la fin de la dix-neuvième manche, Matthieu se hisse à la huitième place, suivi de Pierre et d'Alexis qui est onzième. Seul Søren Krogh, le meilleur Danois, a trouvé son rythme et nous empêche de présenter un tir groupé. Malgré ces bonnes positions en individuel, l'équipe de France est toujours quatrième à 150 points des USA.

Le samedi, le vent a fini son tour complet autour de l'île et l'organisation décide d'utiliser le jour de réserve pour dépasser le nombre magique de 20 manches. Comme dans un film hollywoodien, nous nous retrouvons au point de départ de notre aventure sur le Turbulator à Dranske pour le "Show Down" de ce premier championnat du monde. Suite à nos préparations particulières que confirment nos performances, ce choix nous satisfait car c'est sans doute l'occasion rêvée pour gratter les Américains et finir sur le podium. La tension à chaque vol était palpable et la moindre erreur fatale. Avec une telle pression sur les pilotes américains et Français, la question était, qui va craquer et fera perdre la place si convoitée ? Stefan Hölbfner et Lukas Gaubatz ainsi que les Herrigs, toujours aux avants postes, sont intouchables. La question se pose sur les performances des Paulson (père et fils). Kyle (le père) reste toujours stable, vole agressif et sort des bons chronos du même niveau que ceux des Autrichiens. C'est



Arnaud Léger en action. Sans lui rien n'aurait été possible...



Mathieu dans son élément, concentré et agressif sur la pente de Vitt.

à ce moment qu'Alexis se lance pour son premier vol de la journée. Toujours en train d'élaborer la meilleure façon de réaliser la prise d'altitude. Il ose une manœuvre de renversement droit devant nous, se fait légèrement repousser par le vent et touche l'herbe lors de sa ressource. La trajectoire prend une tournure désastreuse car il s'est fait embarquer par le vent et se retrouve 20 m derrière la ligne de sécurité au-dessus des têtes des pilotes. Tout le monde baisse la tête, Alexis s'accroche, regagne la pente à une altitude de 2 m environ et repart pour continuer sa prise d'altitude (qui ne doit pas dépasser 30 secondes). La corne de brume lui signale une pénalité de 100 points que je fais annuler sur le champ car l'organisation avait fixé la règle que les pénalités hors vol chronométré ne compteraient pas. Avec des nerfs d'acier, Alexis continue son vol laborieux et sort un chrono acceptable limitant ainsi la casse. Matthieu ne se fait impressionner ni par les conditions, ni par les autres pilotes. Il met en œuvre la stratégie imaginée par l'équipe pour braver ces conditions de vent travers et sort un superbe chrono pour souligner sa place et garder les chances pour l'équipe. Arrive donc le vol de Pierre qui commence, comme tous les vols de notre équipe, par un lancé puissant et précis. Une première montée brusque contre le vent comme prévu mais cela se gâte. Lors de la ressource, il part vers la droite et le vent arrière l'emporte très loin. Il va avoir beaucoup de mal à revenir dans le temps et avec une énergie intéressante pour garder ces chances de réaliser un bon chrono. Il s'accroche, revient avec une vitesse acceptable, enchaîne un vol sans fautes avec un chrono qui préserve toutes nos chances.

Au bilan de ce premier tour du "Show Down", rien n'est gagné aux Américains malgré le fait que leur troisième équipier était toujours un peu largué par les conditions. Plus aucune erreur visible, ni du côté américains ni de notre côté. Depuis les quelques bases ratées au premier jour, tout le monde joue la carte de la sécurité sur la longueur des bases. Les performances des uns et des autres sont correctes et nous arrivons à réduire l'écart avec les Américains à 50 points avant la dernière manche.

Voilà un scénario de rêve pour un scénariste de cinéma mais un cauchemar pour un chef d'équipe ! La moindre erreur et c'est "plié". Lors des vols de cette dernière manche, pas d'erreur visible et des chronos toujours légèrement meilleurs par rapport à nos adversaires directs. La fin de manche arrive et l'organisateur proclame la fin du championnat.

Nos calculs approximatifs délivrent leur triste conclusion : nous n'avons pas grappillé les 50 points fatidiques qui nous permettent de rejoindre le podium. Après des félicitations aux autres pilotes et aux Américains pour leur troisième place, nous rentrons bredouille à notre logement. En prévision du départ du lendemain, nous commençons à ranger nos affaires et à préparer les voitures et tout d'un coup, Corinne Schneider de l'organisation viens frapper à notre porte. Elle nous explique qu'il faut venir en tenue tricolore pour la cérémonie de clôture car il semble y avoir un problème dans les calculs. Elle précise que les écarts sont microscopiques et que ça se tenait qu'à deux points. Le jury "recompte" les points pour la troisième fois. Une lueur d'espoir brille et c'est à ce moment que nos portables s'affolent : des SMS venant de la France nous félicitent pour notre troisième place par équipe. Mais nous restons douteux, tant que nous n'avons pas nos médailles autour du cou...

C'est fini...

Arrivés sur l'esplanade où se déroule la cérémonie, nous constatons que les drapeaux Allemands, Autrichiens, Américains et Français ont quitté leur mat. Le drapeau Américain battait au vent derrière le panneau des sponsors. Serions-nous "grillés" au dernier moment par un ultime recomptage ? Mais non, car les Américains célèbrent la réussite de leur junior Kyler Paulson qui finit premier junior et septième au classement senior. Ensuite sont récompensés les seniors : Stefan Hölbfner (AUT) l'emporte devant son ami Lukas Gaubatz (AUT) et Martin Herrig (GER). Nous arrivons pour la proclamation des résultats par équipe et la France est appelée en premier pour prendre place sur la troisième marche du podium, suivie par l'Autriche et l'Allemagne qui l'emporte. La pression tombe et un grand sourire s'installe après quinze jours de voyage à travers l'Europe et des efforts inimaginables pour finir au bout de ce que nous avons rêvé : arracher la troisième place avec une avance de 1,65 points devant les Américains sur un total de 54873,36 points. Le banquet de clôture sera de taille et adapté à l'événement et nous portons fièrement nos médailles et nos tenues. Durant tout le championnat, l'atmosphère sur la pente entre les équipes et les pilotes ainsi que les comportements ont été exemplaires et amicaux, malgré les enjeux sportifs. Dès dimanche matin 5 heures, nous partons pour la



Objectif atteint, l'équipe sur le podium : Pierre Rondel, Matthieu Mervelet, Andréas Fricke, Alexis Maréchal.



Les meilleurs du monde : Lukas Gaubatz, Stefan Hölbfner et Martin Herrig.

dernière étape, le chemin de retour se passe heureusement sans surprise et au bout de 18 heures de route et 16 jours de voyage avec 6 134 km aux compteurs, nous arrivons à Toulouse, Grenoble et Nice pour retrouver nos familles.

Notre aventure s'est déroulée sous une bonne étoile : vent et météo étaient avec nous quasi tout le temps. Cette victoire est le résultat d'une fantastique équipe hors pair devant laquelle je ne peux que m'incliner et être fier d'avoir participé en tant que chef d'équipe. Des réflexions et décision de groupe tout au long du parcours, lors des préparations, les entraînements à Oléron et Hanstholm et pendant tout le championnat ont toujours produit les solutions idéales pour dessiner une route qui nous a conduits vers nos objectifs. La FFAM nous a accompagnés et soutenus durant tout ce parcours et sans cette contribution fédérale lors des entraînements ou notre voyage vers ce championnat du monde, rien n'aurait été possible. Nos remerciements s'adressent également à la société Flash RC et le CRAM Limousin qui ont couvert les frais de notre lanceur. Mais ce résultat ne repose pas seulement sur les épaules de ceux qui sont partis en voyage. Il faut aussi féliciter la communauté F3F dans son ensemble. En particulier je souhaite mentionner celles de Laurent Lombardo, notre "Mentaliste" et soutien psychologique, Thierry Platon, notre statisticien, analyste des données 2D et 3D sur l'écoulement de l'air sur petites falaises, données calculées et fournies par Julien Giraud. Ces données précieuses ont permis de confirmer ou mieux comprendre les stratégies définies à partir des observations faites en réel à Oléron. On peut également mentionner Joël Lienard qui, à partir de ces mêmes données, a préparé une version spéciale du simulateur CRRCSIM nous permettant de continuer à "travailler" à la maison devant un écran. Ensuite, Yves Tirand nous a aidés lors des entraînements et Arnaud a mis sa technique en œuvre pour lancer nos planeurs plus fort que tous les autres lanceurs du championnat. Il a aussi contribué avec son calme au bon fonctionnement du groupe. Reste à nous incliner devant Diliara, Hélène, Florence, Emilie et Gracinda, nos femmes, qui nous ont soutenus durant toute l'année 2012 avec nos nombreuses absences et nos voyages.

**Andréas Fricke
Chef de l'équipe
de France F3F 2012**