



C'est un parking du stade d'athlétisme du quartier de Cojimar qui sert de piste, un carré de 50 m de côté, dont le revêtement est bitumé, mais dont l'état de surface, s'il permet de décoller et atterrir, nécessite de «bien choisir» l'endroit où l'on réalise ces manœuvres. Quelques arbres entourent la piste et les «pelouses» servent de pâturage à un troupeau de bovins que nos évolutions laissent impassibles. Comme je m'y attendais, il m'a fallu prendre la poignée et faire un vol avec le modèle de mon ami avant d'être assailli de questions sur le ressenti, les réactions du modèle, etc.



Quand on aime le modélisme, tous les moyens sont bons pour se rendre sur le terrain !

Compétition en mode «débrouille» !

Le samedi 25 novembre, un petit groupe d'amis se retrouve sur le site à 8 heures pour la compétition. Seuls quatre pilotes venus avec famille et amis ont répondu à l'appel. Je suis tout de suite confronté à la dure réalité qu'affrontent nos amis jusque dans la pratique de leur hobby : un modèle est fixé sur le toit d'une vieille américaine, un autre sur le flanc d'un vélomoteur, un troisième voyage tenu au bout d'un bras passé par la portière !

Pour valider cette épreuve, je suis accompagné de deux juges locaux, Juan Luis Fernandez, qui est également pilote en F3A, et Mario Lazaro Rodriguez Bello, à la bonhomie communicative.

Un coup d'œil rapide sur les feuilles de vol et je constate qu'elles sont d'une autre époque, quand toutes les manœuvres étaient dissociées, ce qui date quand même du début des années quatre-vingts ! S'ouvre alors une discussion et la décision est prise d'adopter immédiatement le jugement par groupe de figures, tel qu'il se pratique aujourd'hui. Deux tours de vol se dérouleront dans un air turbulent, remous provoqués par l'imposante structure des gradins du stade tout proche et qui nous tourne le dos.

Certains considèrent que le F2B est une



L'activité sur le parc Lenin, à La Habana, où se pratique le vol radiocommandé.

catégorie qui n'évolue pas et moi, j'ai ici sous les yeux des modèles dont le design, la conception et la motorisation datent de 40 ans, et qui volent comme on volait à cette époque. Il y en a un cependant qui sort du lot, au design moderne, à la conception récente et à la motorisation puissante. Une constante : le poids des modèles est pénalisé par un balsa de piètre qualité que déplorent ces modélistes.



Des appareils utilisés par les pilotes cubains pour pratiquer le F3A... On est loin des modèles les plus actuels.

Des équipements, mais une activité confidentielle...

Par-delà cette expérience particulièrement enrichissante, ce qui m'intéressait était plus généralement l'aéromodélisme à Cuba et ça tombait bien, Marcos Antonio Feliu Arias, le jeune président de la fédération cubaine, est venu assister à la compétition. Aidé de ses compatriotes, tous de vieux modélistes, il va me peindre l'histoire de l'aéromodélisme cubain.

Que sait-on de la période précédant la révolution ? Peu de chose, sinon que quelques modélistes pratiquaient en collaboration avec les «Etatsuniens» de passage.

Après la révolution, le grand frère de l'Est remplaça celui du Nord et tout ce que les Soviétiques comptent de champions en vol libre et circulaire séjournera dans l'île, aidera et transmettra son savoir. Je savais qu'Anatoly Kolesnikov (Champion d'Europe et du Monde) avait passé une partie de son



En 2013, les «Nats» de Varadero sont la compétition majeure en RC.

service militaire dans l'île, mais j'ignorais que les Salenek, Listopad, Verbitsky et bien d'autres avaient fait de même. Mais tout s'arrêta en 1989, à la chute de l'Union Soviétique, et les Cubains durent faire sans leurs prestigieux moniteurs !

Isolés, coupés du monde, les insulaires ne pouvaient plus compter que sur quelques nouvelles apportées par leurs compatriotes émigrés aux USA et qui revenaient de temps à autre. Et même si l'aéromodélisme jouit ici de la même considération que les autres sports de la part du pouvoir, pour ce dernier, les priorités sont tout autres.

Cependant, dans cette île toute en longueur (1000 km d'est en ouest), les sites de vols sont nombreux et semblent bien équipés, à l'exception de la capitale qui n'a pas de site dédié mais plusieurs sites où sont organisés des rencontres en radiocommande et vol circulaire.

Ainsi, les villes de Piñar del Rio, Varadero, Santa Clara, Ciego de Avila, Camaguey, Gramma et Guantanamo disposent de complexes comprenant une piste VRC et une ou deux pistes VCC. San Antonio de los Baños, quant à elle, est équipée de deux pistes VCC.

Une fédération pour 350 pratiquants

A l'image de notre fédération et de nos ligues, la Fédération Cubaine d'Aéromodélisme regroupe 14 provinces dont les plus importantes sont La Habana, Matanzas, Granma, Villa Clara, Camaguey, Ciego



Les pilotes de VCC cubains sur le stade panaméricain en 2014.