



*133 - Communiqué de presse
6 juillet 2018*

Championnat d'Europe de Vol Libre F1ABC Du 23 au 30 juillet

Du 23 au 30 juillet 2018, huit français participeront au championnat d'Europe de Vol Libre F1ABC, à Szentes, en Hongrie. Emmenés par leur chef d'équipe, Richard Nouvian licencié au club de Rochefort (RAC17), les compétiteurs auront à cœur de défendre les couleurs de la France.

Les objectifs de l'équipe

Dans les catégories Planeurs F1A et Aéromodèles à moteur caoutchouc « Wakefield » (F1B) l'objectif principal sera d'obtenir le meilleur classement par équipe. En Motomodèles (F1C), l'équipe, non complète, ne pourra prétendre au meilleur classement par équipe. Le meilleur classement individuel de chaque équipier constituera un objectif secondaire, le seul pour la catégorie F1C.

Les compétiteurs

L'équipe de planeurs F1A, est composée de Frédéric Aberlenc licencié au Club de Paris Air Modèles (75), médaillé d'or par équipe au championnat du monde en 2017, Gilles Bernard licencié au Club de Caen Aéromodèles (14), chef d'équipe F1ABC seniors au championnat d'Europe en Serbie durant lequel l'équipe F1A+B+C obtint la 1ère place. Et Bertrand Pouzet, licencié au Club d'Azay le Brulé (79), multiple champion de France et sélectionné une dizaine de fois en équipe pour les championnats d'Europe et du monde.

L'équipe de d'aéromodèles F1B, est composée de Didier Barberis, licencié au MAC de Mandres les Roses (94), multiple champion de France et aéromodéliste de haut niveau également en vol libre d'intérieur, Jean-Claude Cheneau, licencié et Président du SCAM17 à Saintes (17) 4 fois champion de France en F1B médaillé d'or par équipe "F1B" à 3 reprises en championnat d'Europe et 18 participations en championnats d'Europe et du monde et Bernard Marquois, licencié au VLM Club de Moncontour (86), sélectionné de nombreuses fois en équipes de France.

Enfin François Ducassou, licencié et Président de l'AC des Landes (40), 11 fois champion de France, 10 fois membre de l'équipe de France dont 3 fois chef d'équipe et Gauthier Brière, licencié CA Airbus France Toulouse (31) sélectionné de nombreuses fois en équipes de France, défendront les couleurs de la France dans la catégorie Motomodèles F1C.

La discipline

Le vol libre consiste à faire voler des modèles réduits répondant à des spécifications précisées dans la réglementation FAI (Fédération Aéronautique Internationale) et dont les caractéristiques aérodynamiques ont été optimisées pour obtenir la meilleure prise d'altitude puis le meilleur plané et ce sans aucune assistance de pilotage extérieure en vol.

On distingue trois catégories de vol libre d'extérieur, appelées F1A, F1B et F1C.

La compétition consiste à réaliser, en phase éliminatoire, sept vols de 3 à 4 minutes, selon les directives du Directeur de Compétition qui doivent être conforme au code sportif FAI. Chaque seconde de vol vaut 1 point. Quand le modèle atteint le temps maximal de vol imparti, une minuterie qui a aussi commandé les autres phases de vol, fait relever le stabilisateur horizontal, ce qui permet au modèle de redescendre vers le sol

Contact presse :

Phoebus Communication - Lola Chassonnerie - 06.73.15.43.07

Site internet : www.ffam.asso.fr

comme suspendu sous "un parachute". On dit qu'il a "déthermalisé" c'est à dire que l'on a assuré sa sortie du thermique.

Les concurrents ayant réussi les sept vols, dans le temps maximum imposé, sont les seuls à participer à des vols supplémentaires dit vols de départage ou « fly-off », qui sont généralement incrémentés de deux minutes à chaque vol jusqu'à obtenir un gagnant.

Le planeur (F1A) est mis en altitude à l'aide d'un câble de treuillage. Il est treuillé à la course avec un câble de 50 mètres maximum mesuré sous une tension de 5 kg. Côté modèle, l'anneau du treuil est accroché à un crochet, verrouillé, qui permet de garder le planeur accroché jusqu'à ce qu'une traction plus importante autorise sa libération. Pour le mettre en vol, le modéliste doit courir face au vent pour faire monter le modèle et le libérer quand il juge que les conditions aérologiques rendent possibles l'accomplissement d'un vol au temps imparti. Pour ce faire, Il va parcourir le terrain pour trouver le courant ascendant propice au largage du planeur. La technologie à ce stade est telle que les meilleurs peuvent atteindre une altitude de 120m lors du largage.

L'avion à moteur caoutchouc «Wakefield» (F1B) - est propulsé par le déroulement d'un écheveau de 30 g de caoutchouc, remonté au préalable à l'aide d'une chignole à main et entraînant une hélice qui peut être à pas variable. Celle-ci se rétracte dès que l'écheveau a fini de se dérouler et le modèle prend alors son régime de plané. Ces avions sont plus petits que les planeurs, pèsent un minimum de 230 g et ont une envergure de 1,60 à 1,80 mètre. L'altitude atteinte à la fin de la phase propulsée du vol est là aussi de 120 m pour les meilleurs modèles. A la différence des F1A, le modéliste doit rester au plot de départ et doit donc juger, dans le cadre de la durée de la manche de vol, que des conditions aérologiques favorables sont présentes avant de lancer son modèle.

Le moto modèle, dit "Moto 300", (F1C), est propulsé par un moteur de 2,5 cm³ de cylindrée maxi. Son poids minimum est de 300 g/cm³ de cylindrée (d'où son surnom), donc de 750 g pour un 2,5 cm³. La phase propulsée du vol qui assure la mise en altitude doit impérativement être inférieure à 4 secondes. L'altitude atteinte par les meilleurs modèles est très supérieure aux deux autres catégories malgré la brièveté de la mise en altitude. Les vitesses atteintes lors de cette phase sont donc très importantes. Les caractéristiques aérodynamiques antagonistes entre la phase de montée où la vitesse est importante et le plané nécessairement plus lent peuvent être assurées par l'emploi de voilures à géométrie variable. Là aussi le modéliste doit rester au plot de départ et détermine le moment du lancer en fonction de son appréciation des conditions aérologiques.