

Loin des idées reçues et de la pensée unique.....

Le vol libre en aéromodélisme.

Un peu d'histoire :

Le vol libre, faute de mieux, a été la première discipline pratiquée en aéromodélisme. Il s'agissait alors de faire voler des aéronefs fabriqués en matériaux disponibles à l'époque tels que peuplier, papier et tissu. L'objectif était bien entendu de voler le plus longtemps.

Au cours de la seconde guerre mondiale est apparu sur les porte-avions américains le vol circulaire. Un avion à moteur thermique effectuant des vols circulaires, ou plutôt hémisphériques, au bout d'un câble. Qui dit moteur, dit vitesse, course, combat et acrobaties.

Dans les années 50-60 sont apparues les premières radio commandes offrant enfin la possibilité de piloter son aéronef. Le matériel n'a cessé d'évoluer pour en arriver à de vrais ordinateurs aujourd'hui. C'est maintenant le vol radio commandé qui tient une place prépondérante dans l'activité aéromodélisme.

Pourtant, vol libre et vol circulaire sont encore pratiqués par des passionnés. Ce sont d'ailleurs dans ces deux disciplines que la part de compétiteurs est la plus importante à la FFAM (Fédération Française d'Aéromodélisme).

L'intérêt du vol libre :

Alors qu'en radio commande (d'un point de vue conceptuel) un pilote d'avion ou d'hélicoptère appréhende l'air comme un espace d'évolution limité par la portée de sa radio (environ 800 m), le vol libriste a une toute autre conception de l'air.

Pour lui l'air est avant tout une matière vivante qu'il va, expérience aidant, apprendre à connaître pour détecter les courants ascendants afin de faire voler son modèle le plus longtemps possible. Idée qu'on retrouve dans le planeur radio commandé.

Pour le vol libriste, l'air est une matière vivante qui n'a pas de frontières contrairement au pilote de planeur radio commandé qui est limité par la portée de son émetteur.

En conclusion, le vol libre se démarque de la radio commande sur cette définition de l'air :

l'air, une matière vivante et un volume de jeu illimité.

Qu'en est-il dans les faits ?

Sachant que le seul critère de classement est la durée du vol, le vol libriste conçoit ou s'équipe de modèles ayant les meilleures qualités de plané possible. Il est également capable de détecter au sol les signes annonçant le passage d'un courant ascendant communément appelé « bulle ».

N'étant pas radio commandés, la mise au point et le réglage des modèles sont primordiaux si on veut être un compétiteur performant. Cela veut également dire que les modèles évoluent au gré des vents. Certains vols se terminent parfois à plusieurs kilomètres de leur point de départ. Voici aussi un autre aspect important dans cette discipline : la récupération des modèles.

Le compétiteur ou un aide doit aller chercher son modèle dans la nature. Les modèles sont tous équipés de balises radio. Les cas de perte sont très rares. On se retrouve de fait à pratiquer de l'orientation et parfois même de l'acro branches... Une vraie activité physique de pleine nature !

Qui pratique le vol libre ?

Tout le monde est capable de pratiquer le vol libre. Les plus jeunes avec l'aide des plus grands sont capables dès 5 ans de faire des concours. Il n'y a pas de limite d'âge. Les femmes sont aussi très présentes dans les concours en tant que compétitrices.

A chaque âge, selon sa condition physique et ses ambitions, correspond une catégorie de modèle de vol libre.

Les catégories :

On distingue 3 grands types de modèles :

- les planeurs que l'on monte et qu'on pilote à l'aide d'un fil avant de le lâcher dans une ascendance
- les modèles à moteur caoutchouc
- les modèles à moteur thermique, électrique ou même à CO₂.

Ce sont les deux premières qui sont les plus pratiquées en France. Pour chacune d'elles, selon la tranche d'âge (cadet, junior, sénior) les modèles sont soumis à des critères de poids, de surface ou d'envergure précis.

Pour schématiser, les cadets utilisent des modèles simples aux performances de vol acceptables pour débiter et d'un coût modeste (environ 50 €). Plus on avance en âge, plus le règlement autorise une complexification. Le summum étant la catégorie Internationale. Dans celle-ci, on rivalise d'ingéniosité tant au niveau de la construction avec l'emploi de matériaux composite (carbon, kevlar..) qu'au niveau de la mécanique (crochet de largage, hélice à pas variable...) ou de l'électronique (balise de repérage ou programmeur de vol). Bien sûr, un tel modèle vaut entre 300 et 3000 €.

Où voler ?

Pour les réglages, une plaine avec un espace dégagé de 500 m est suffisant. Pour les compétitions, il faut avoir au minimum un dégagement de 1 km.

Certaines régions sont plus favorisées que d'autres. La Région Poitou-Charentes est celle qui détient le record de compétiteurs en vol libre en France. Toutefois, en cherchant bien même dans des régions au relief plus difficile, on arrive à trouver des terrains propices. Il suffit alors d'avoir l'autorisation d'accéder à ces espaces.

Quand voler ?

La plupart des compétitions se déroulent sur des terrains agricoles. Le calendrier des concours tient compte de la période de récolte. Les concours s'étalent en principe de fin juillet à fin février. On rencontre donc des conditions d'aérodynamisme très différentes entre l'été et l'hiver mais dans les deux cas, les belles journées sont au rendez-vous.

Comment se déroule un concours ?

Les concurrents sont regroupés par catégories. Ils sont ensuite repartis par poules de 4 ou 5. Par exemple, s'il y a 30 concurrents en planeur treuillé, on aura 6 poules de 5. Chaque concurrent a 5 ou 7 vols à faire sur la journée. Il y a des horaires à respecter : par exemple, le premier vol doit être réalisé entre 8 h et 9 h. Le deuxième entre 9 h et 10 h...

Suivant la tranche d'âge, on ne prend en compte que 2 ou 3 minutes de vol par vol. En fait le concurrent a un contrat à réussir : il doit voler 2 ou 3 minutes.

Pour un néophyte cela semble ridicule mais c'est en fait suffisant pour établir un classement en limitant les risques de pertes des modèles. A la fin du concours, on organise des vols plus longs (fly-off) afin de départager les concurrents ex-æquo.

Pour avoir un petit aperçu d'une journée de concours international ou de championnats de France, d'Europe ou du Monde...

On arrive sur le terrain au lever du jour.

On quitte les lieux à la tombée de la nuit.

Suivant les conditions météo, on aura parcouru entre 5 et 30 km à pied, en vélo...

Pour au bout du compte... gagner (peut-être...) une coupe mais surtout le plaisir d'avoir volé avec les copains.

Et les Français dans tout ça ?

Au plan international, la France tire en général son épingle du jeu avec un statut d'outsider derrière les pays d'Europe de l'Est.

Les dénominations des catégories internationales sont les suivantes :

- F1A : planeur treuillé (poids mini 410 g, surface entre 32 et 34 dm², longueur du treuil 50 m maxi)
- F1B : planeur à moteur caoutchouc (mini 200 g, entre 17 et 19 dm², poids caoutchouc 30 g maxi)
- F1C : motoplaneur (moteur thermique 2,5 cm³, temps moteur 5 secondes, mini 750g, pas de surface imposée)

Les podiums depuis 2000 :

2012 Pierre Marrot - Médaillé de bronze au championnat d'Europe de vol libre catégorie motoplaneur F1C

2010 Paul COUTINEAU – Médaillé de bronze au championnat d'Europe de vol libre catégorie Wakefield (F1B).

2009 Paul COUTINEAU - Troisième de la coupe du monde de vol libre catégorie Wakefield Junior (F1B).

2008 Paul COUTINEAU - Champion du monde junior de vol libre catégorie Wakefield (F1B).

Emmanuel RAGOT - Bernard TRACHEZ - Didier ECHIVARD - Médaillés de bronze par équipe au championnat d'Europe de vol libre catégorie planeur (F1A).

2006 Paul COUTINEAU - Médaillé de bronze au championnat de vol libre junior catégorie Wakefield (F1B).

Boris BERNARD – Camille MARQUOIS – Loïc BOCHET - Médaillés de bronze par équipe au championnat de vol libre junior catégorie planeur (F1A).

François MOREAU - Médaillé de bronze au championnat d'Europe de vol libre catégorie planeur (F1A).

2005 François MOREAU - Médaillé de bronze au championnat du monde de vol libre catégorie planeur (F1A).

Michel REVERAULT - Alain ROUX - Bernard BOUTILLIER - Médaillés de bronze par équipe au championnat du monde de vol libre catégorie motomodèle (F1C).

2004 Frédéric ABERLENC - Médaillé de bronze au championnat d'Europe de vol libre catégorie planeur (F1A).

2002 Edgar BERNARD - Aurélien LECOMTE - Félicien THOMAS - Champions du monde junior par équipe en vol libre catégorie planeur (F1A).

Léa MARQUOIS - Benjamin MARQUOIS - Didier MARQUOIS - Médaillés de bronze junior par équipe en vol libre catégorie Wakefield (F1B).

2001 Philippe DRAPEAU - Champion d'Europe junior en vol libre catégorie planeur (F1A).

Philippe DRAPEAU - Sylvain BODET - Edgard BERNARD - Champions d'Europe par équipe en vol libre catégorie planeur (F1A).

2000 Serge TEDESCHI - Deuxième de la coupe du monde de vol libre catégorie Wakefield (F1B).

Cette année les championnats d'Europe Sénior se sont déroulés début août en Italie.

Pierre Marrot a obtenu une troisième place en catégorie Motoplaneur F1C

La FFAM envoie aussi une équipe de France Junior. Nos juniors n'ont pas obtenu de places d'honneur cette année.

En 2013, les Championnats du Monde Sénior seront organisés par le Vol Libre Moncontourais du 3 au 10 août à St Jean de Sauves (30 km de Poitiers).

Dans l'hexagone, on compte environ 400 pratiquants avec un gros contingent dans l'Ouest. En Rhône-Alpes, une quinzaine de pratiquants concourent en vol libre.

Que cherche-t-on dans la pratique du vol libre ?

Étant donné qu'on ne trouve pas dans le commerce de modèles « prêts à voler » pour débiter, le vol libre reste encore **une très bonne école d'apprentissage** pour les nouveaux pratiquants.

Construire son modèle nécessite :

- **de savoir lire et interpréter un plan,**
- **de faire des mesures précises,**
- **d'être méthodique et appliqué,**
- **de faire preuve d'astuce...**

Pour mettre toutes les chances de son côté il faut éviter de se lancer seul dans cette aventure. Il vaut mieux s'adresser à un club dans lequel on trouvera des conseils avisés et du matériel adéquat. Ce sera l'occasion aussi de se faire prêter du matériel en état de vol afin de commencer le plus tôt possible à fréquenter les terrains de vol.

Si on désire accéder rapidement à l'usage de modèles destinés aux compétitions internationales, on peut acheter ceux-ci en kit ou prêts à voler dans les pays de l'Est.

Sur le terrain, que ce soit en concours ou en séance de réglage, l'**entraide** est primordiale notamment dans des conditions de vols difficiles. Dans tous les cas l'**observation** et l'**esprit d'analyse** sont sollicités. Le tout agrémenté d'un **souçon d'esprit de compétition**. L'activité est plus dense et plus variée qu'en vol radio.

C'est aussi un formidable laboratoire d'**expérimentation** où chacun est libre, dans les limites du règlement, de concevoir de nouveaux procédés ou de réaliser ses propres plans.

Le haut niveau, en plus des aspects déjà cités, nécessite quant à lui un investissement personnel et financier conséquent. Être au top demande de l'entraînement pour maîtriser des machines sophistiquées.

Heureusement, il n'est pas nécessaire d'atteindre ce niveau de performance pour **prendre du plaisir** à pratiquer le vol libre car on devient autonome rapidement. On se laisse aussi vite charmer par **la magie du vol sans radio commande**.

C'est aussi une excellente porte d'entrée vers la pratique du vol libre grandeur ou du vol à voile.

