



COMMUNIQUE DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

6 septembre 1970 : Maynard Hill, le Lindbergh de l'aéromodélisme, élève son « Catbird » à 8'205 m d'altitude

Lausanne, Suisse, 3 septembre 2015 – **Faisons un bond de 45 ans en arrière pour revenir au 6 septembre 1970 et revivre le record du monde de la FAI du gain en altitude en aéromodélisme et espace modélisme (Classe F) qui, aujourd'hui encore, n'a pas été battu. [Le 6 septembre 1970, l'Américain Maynard Luther Hill établit le record de gain d'altitude en avion télécommandé, avec une altitude de 8'205 m \(26 920 pieds\).](#) Le « Catbird » de Hill a atterri à 17h24, lorsque le soleil était bas, et après que la visibilité s'est remarquablement améliorée, sur l'ancien aérodrome du laboratoire des armes navales de Dahlgren, Virginie, Etats-Unis.**

Le vol – presque parfait

La maquette s'est élevée après un lancement manuel. Il lui a fallu environ 43 minutes pour réaliser sa montée et 20 minutes pour regagner la terre ferme. D'après le [documentaire](#) saisissant de Hill sur le vol et malgré les tensions existantes en coulisses dont faisait mention le Magazine Flying dans son numéro de janvier 1971, le pilote n'a rencontré aucune difficulté à maintenir un vol stable. Lors des précédents vols records, des problèmes étaient survenus notamment en raison d'une faiblesse de signal à longue distance ou de températures trop basses. Cette fois, un dispositif de suivi optique exceptionnel a été utilisé par le pilote pour voir son avion en altitude et pour que la maquette soit électriquement contrôlée par l'observateur pendant une heure. Toutes les 30 secondes, et pendant toute la durée du vol, le radar procédait à des évaluations de portée et l'altitude était calculée afin de s'assurer de la position exacte de l'avion.

Selon le rapport de Hill, si l'avion avait été perdu, un processus plutôt compliqué aurait dû être mis en place. « *Le gros problème avec cette procédure, c'est que dans 99 cas sur 100, l'avion se déplace vers un nouveau point dans le ciel, qui est en dehors du champ optique. Par conséquent, aucun avion n'est trouvé (...)* Cela revient littéralement à chercher une aiguille dans une botte de foin », a expliqué Hill. Si la maquette est à contre vent, on a seulement 5 à 6 minutes pour le repositionner, sinon le radar indique qu'il est hors champ. Les consignes de sécurité exigent l'utilisation d'un compensateur de profondeur, de faire piquer l'avion et de le bloquer dans cette position pour le diriger vers le sol. Dans son rapport, Hill affirme que lors de précédentes tentatives, il avait « explosé » plusieurs maquettes d'avion et qu'il avait dû ramasser les morceaux.

Lors de cette tentative, l'avion a atterri à une dizaine de mètres de son point de décollage. « *Je peux sincèrement vous dire que quand mon avion se trouvait à 27 000 pieds (env. 8 230 m) d'altitude (...), je n'étais pas bien. J'avais une crampe aux muscles thoraciques, j'avais envie d'aller aux toilettes, mon cœur battait très vite, mon nez me grattait, mes yeux brûlaient, j'avais un trop-plein d'adrénaline. (...)* ». C'est ainsi que Hill décrit son état lors du vol, dans son rapport, alors qu'il poussait « Catbird » dans un ciel à moins 35 degrés Pour prétendre au titre de nouveau recordman du monde, la maquette devait atterrir à 500 mètres de l'endroit duquel elle avait décollé. Au total, le vol a duré près de 63 minutes.

Cependant, le vol n'a pas été parfaitement parfait. L'avion a atterri avec un réservoir vide car, pour ce vol, ce dernier avait été rempli aux $\frac{3}{4}$ seulement. Dans sa « Description du vol », pour la demande d'attribution du record d'il y a 45 ans, il était précisé que le mélange air-combustible n'était pas optimal, ce qui s'est traduit par une vitesse ascensionnelle lente. Par ailleurs, Hill avait vissé le

pointeau de manière un peu trop penchée. Sans ces erreurs de jugement du pilote, il a été estimé que l'avion aurait pu atteindre les 30 000 pieds (env. 9 150 m). « Je pense que, dans le cadre de ma passion, j'avais déjà vécu un million de moments de plaisir et d'excitation, mais quelque part, aucun n'est aussi beau que celui de réussir à faire voler une maquette R/C dans ses longs tubes, là où personne n'a encore réussi. » Le jour suivant, le 7 septembre, il a tenté par deux fois, d'atteindre les 30 000 pieds, mais la faible visibilité l'a contraint à avorter ces tentatives à environ 21 000 pieds (env. 6 400 m) et 23 000 pieds (7 010), respectivement.

Un pionnier de l'histoire de l'aéromodélisme

Hill est né durant l'âge d'or de l'aviation, le 21 février 1926, dans la ville minière de Lehighton, en Pennsylvanie. Dans son [autobiographie](#), il cite Charles Lindbergh et Amelia Earhart parmi ses idoles d'enfance ; cependant il a toujours été davantage fasciné par les avions miniatures que par leurs équivalents taille réelle. « A 9 ans », écrit-il, « j'étais sérieusement accro au bois de balsa et à la colle ». En 1943, il intègre la US Navy et sert au Panama lors de la deuxième Guerre Mondiale. Après la guerre, Hill obtient deux diplômes en Métallurgie à l'Université de Pennsylvanie et devient responsable de la programmation des véhicules téléguidés ; il poursuivra la majorité de sa carrière dans ce domaine. Il devient ensuite pionnier en développement de véhicules aériens non habités – drones – pour l'armée américaine.

« Les exploits de Maynard en aéromodélisme sont uniques : il est l'auteur d'un nombre incroyable de records du monde en aéromodélisme, notamment celui de la traversée de l'Atlantique avec sa maquette TAM, ce qui lui a valu une réputation et une admiration internationales », a déclaré Sandy Pimenoff, Président d'honneur et délégué suppléant pour la Finlande de la Commission d'Aéromodélisme de la FAI. En effet, depuis le début des années 1960, il a inscrit 25 records du monde en vitesse, durée et altitude ; il a par ailleurs inventé une méthode de stabilisation de l'avion grâce à l'utilisation du champ électrostatique existant dans l'atmosphère.

Hill a été actif pendant des années au sein de la Commission Internationale de l'AéroModélisme de la FAI (CIAM), comme Président du sous-comité RC, Organisateur de cours pour les juges internationaux ; et il n'a jamais manqué de partager des informations et son expertise technique. Il était toujours prêt à aider. Il a été intronisé au *Model Aviation Hall of Fame* en 1977. Plusieurs de ses avions, dont le Spirit of Butts Farm, sont exposés au National Model Aviation Museum, situé dans l'Indiana, tandis qu'un autre de ses avions fait partie de la collection du National Air and Space Museum.

Maynard Hill nous a quittés le 7 juin 2011, à l'âge de 85 ans, des suites d'un cancer, laissant derrière lui sa femme Gay et leurs trois enfants. Pimenoff a ajouté : *« Nous avons perdu une légende, mais Maynard vivra toujours dans nos mémoires. »*

- [Télécharger les photos du record en haute définition](#)

About the FAI

La [Fédération Aéronautique Internationale \(FAI\)](#), aussi connue sous le nom de World Air Sports Federation est l'organisme directeur mondial des sports aériens et de certification mondiale des records aéronautiques. La FAI est une organisation non gouvernementale à but non lucratif fondée en 1905 et reconnue par le Comité International Olympique (CIO).

Les activités de la FAI comprennent les ballons et dirigeables, les vols à moteur, vols à voile, vols en hélicoptère, le parachutisme, l'aéromodélisme, la voltige, les deltaplanes, les ULM et paramoteurs, la construction amateur et expérimentale d'aéronefs, les engins volants à traction humaine, les parapentes et toutes les autres activités sportives aéronautiques et astronautiques.

Pour plus d'informations, contactez la FAI – Fédération Aéronautique Internationale

Faustine Carrera
Communication Manager

Maison du Sport International
Av. de Rhodanie 54
1007 Lausanne
0041 21 345 10 70
communication@fai.org

###