

**COMPTE RENDU DU
DÉPLACEMENT DE L'ÉQUIPE DE France de MAQUETTES R.C**

Championnat du monde

Catégorie : F4

Dates : Du 6 au 18 aout 2026

Lieu: BUCKMINSTER Pays : ANGLETERRE

Composition de la délégation française	
Nom, prénom	Fonction
<i>Daniel BOULANGER</i>	<i>Pilote</i>
<i>Fabien BUSOM</i>	<i>Pilote</i>
<i>Alexis LEVY</i>	<i>Pilote</i>
<i>Marc LEVY</i>	<i>Pilote</i>
<i>Marc LUMIA</i>	<i>Pilote</i>
<i>Olivier MAUGEARD</i>	<i>Pilote</i>
<i>Marc BUSOM</i>	<i>Coach</i>
<i>Julien DAUTREPPE</i>	<i>Coach</i>
<i>Jean-Luc FOLIGUET</i>	<i>Coach</i>
<i>Dominique VOINSON</i>	<i>Coach</i>
<i>Marielle et Thomas FOLIGUET, Patrice LANGLOIS</i>	<i>Supporters</i>
<i>Luc MENEGUZ</i>	<i>Chef d'équipe</i>

Préparation de l'équipe

La première étape a débutée en mars 2025 :

En tant que responsable du groupe (GT) maquettes j'ai rédigé puis présenté au responsable des activités sportives Pascal BLAUDEL un document précisant les modalités de sélection en équipe de France avec un appareil nouveau (avion achevé après la sélection en équipe de France). En effet il n'existait aucune procédure sur le sujet.

Une fois validé j'ai présenté ce document en aout 2025 au cours du championnat de France de maquettes à Châteauroux à l'ensemble des pilotes de la catégorie internationale (F4): la réunion de portage du texte a été l'occasion de répondre aux questions des pilotes présents. Le document a été rendu public avec sa diffusion sur le site de la F.F.A.M.

Ainsi le choix des machines les plus aptes à bien figurer au cours du championnat du monde a été réalisé dans la clarté et la transparence. A l'issue du dispositif d'évaluation par des juges internationaux et nationaux les 4 nouveaux avions présentés ont tous été validés, c'est à dire jugés de performance égale ou supérieure aux appareils précédents.

La préparation s'est poursuivie par 4 réunions en ligne (visio-conférences) **avec l'équipe de France :**

- **Le 12 octobre 2025** → Présentation du programme d'entraînement (Objectifs visés, lieux d'entraînements et de validation des avions nouveaux, organisation des réunions thématiques portant sur l'analyse des figures de vols et des erreurs à ne pas commettre)
- **Le 15 décembre 2025** → Réunion thématique en ligne : « comment le coach peut aider le pilote à optimiser ses performances », avec l'intervention de Gaëtan LAURENT, aéromodéliste et pilote de chasse dans l'armée de l'air.
- **Le 19 mai 2026** → Vérification des éléments administratifs (Programmes de vols envoyés aux organisateurs, passeports à jours, ETA à jour, etc..). Analyse du site de vol de Buckminster (dimensions, orientation, aérologie, etc.)

En complément j'ai participé en tant que Team Manager à 4 conférences en ligne programmées par les organisateurs du Championnat. J'ai relayé les informations à l'équipe via un groupe WhatsApp que j'ai ouvert en 2025 dès ma nomination comme chef d'équipe.

Organisation du déplacement

Le site d'accueil de ce championnat du monde est localisé au centre de l'Angleterre. Il reste accessible par la route et le ferry, moyennant un trajet de 2 jours pour les plus éloignés. C'est donc ce moyen de transport qui a été adopté par tous.

5 véhicules ont fait le trajet avec à leur bord toujours au moins 2 membres de la délégation.

L'Angleterre ne faisant plus parti de l'Europe j'ai porté une attention particulière aux modalités douanières et administratives : nécessité d'un passeport à jour, acquisition en ligne d'un E.T.A (Electronic Travel Authorization) . Concernant le passage en douane, le carnet A.T.A un temps envisagé n'a pas été retenu, mais j'ai obtenu de la F.A.I un document officiel destiné à expliquer aux douaniers la nature de notre déplacement.

Aucun aléa technique ou administratif n'a compliqué le déplacement qui s'est réalisé sans heurts, à l'aller comme au retour.

Entraînement de l'équipe

2 séances d'entraînements se sont tenues en 2026 , 3 avaient été planifiées par précaution.

- la première à AUXERRE en mars 2026,
- la seconde prévue à USSEAU en mars a été annulée en raison de la météo mais remplacée par une séance à TIL-CHATEL en juin 2026 , couplée avec l'évaluation statique et en vol des 4 nouvelles machines.

Des juges nationaux et internationaux ont accompagné ces séances qui ont porté sur l'examen des dossiers statiques, l'évaluation statique et en vol des appareils. Sur la base des remarques formulées des correctifs ont été apportés par les pilotes.

Hébergement et repas

Les hébergements ont été réservés en décembre 2025. L'offre locale étant limitée il n'a pas été possible de regrouper toute l'équipe en un même lieu. Les logements retenus étaient situés en moyenne à une vingtaine de minutes du site de vol, celui-ci se trouvant en rase campagne.

Les repas du midi étaient soit « tirés du sac », soit achetés sur le site de vol qui proposait une restauration rapide préparée sur place. Les repas du soir ont été pris dans les hébergements respectifs.

Organisation locale et sportive (commentaires)

Ce championnat a réuni un nombre record de nations (24) et de pilotes (plus de 100 initialement, 88 in fine après des désistements et 3 appareils endommagés)

Le site de Buckminster est récent (2017) et parfaitement adapté pour recevoir une manifestation de cette ampleur. Il est issu de la volonté de la fédération anglaise de disposer d'un lieu unique dédié aux rencontres et compétitions nationales. Il est remarquablement équipé, avec une très grande piste en herbe, un local de réception, un vaste hangar où ont été organisés les jugements statiques et les soirées. L'environnement champêtre est très sécurisant pour les vols, le soleil n'est gênant que tard le soir.

D'immenses chapiteaux ont été installés pour abriter les appareils durant tout le championnat. Chaque équipe était affectée à une zone disposant de tables et d'électricité. Les dimensions des chapiteaux permettaient de circuler aisément entre les modèles et les nombreux visiteurs ont pu approcher les avions et les équipes.

L'accueil des bénévoles a été exemplaire ; souriants et efficaces ils se sont mis à notre service à chaque instant.

Les journées d'entraînement ont permis à nos pilotes de réaliser entre 1 et 3 vols.

L'organisation des 3 premiers jours officiels n'a pas été très fluide par manque de coordination entre le jugement statique et les vols, qui se déroulaient en parallèle. Il n'était pas rare qu'un pilote soit appelé au même moment pour le jugement statique de son appareil et pour un vol officiel.

Le cafouillage a été entretenu par l'absence de communication entre les organisateurs et les team managers (absence – étonnante - de briefing quotidien) . J'ai proposé la création d'un groupe WhatsApp qui a été mis en place et a servi pour la suite du championnat.

La situation est rentrée dans l'ordre une fois tous les statiques achevés.

A noter : De nombreuses animations ont ponctué le championnat et contribué à en faire un événement marquant : démonstration de vol circulaire avec des ailes de combat, de vol libre, de voitures sur anneau de vitesse, passage de warbirds (échelle 1 ! Hurricane et DC3), spectacle nocturne de drones à la fin de la soirée de clôture.

La compétition

Aucune goutte de pluie n'a perturbé les vols mais la chaleur les premiers jours, et surtout le vent fort et proche de la limite réglementaire et présent durant tout le championnat, ont rendu les vols très sélectifs.

Les résultats de chaque pilote et de l'équipe figurent en annexe et je ne les détaillerais pas, mais plusieurs points remarquables sont à souligner :

- Avant tout les excellents résultats par équipe. J'avais fixé l'ambition d'un podium par équipe dans les 2 catégories et nos pilotes y sont parvenus avec brio en décrochant la première (F4C) et la seconde place (F4H). Cela a été rendu possible parce que chacun a tiré le meilleur parti de son appareil en vol. Le titre de champion du monde de Marc LEVY, au coude à coude jusqu'au dernier vol avec l'Australien David LAW, parachève l'œuvre.
- L'absence d'aléa matériel ou de dommage aux appareils de l'équipe : aucun moteur au démarrage récalcitrant, aucune panne en vol, aucune casse à l'atterrissage.

- La participation de 2 pilotes nouveaux parmi les 6 (aucun d'entre-deux n'avait jusque-là participé à un championnat du monde de maquettes), et de 4 nouveaux avions sur 6. Peu d'équipes présentaient un tel renouvellement dans une discipline où la durée de construction des appareils relève du temps long.
- Par rapport aux 2 précédents CDM, la concurrence plus nombreuse par équipe notamment : 9 en F4C (contre 5 en 2024 et 7 en 2020), 14 équipes en F4H (contre 9 en 2024 et 7 en 2022) ce qui renforce l'éclat des 1ère et seconde place des 2 équipes françaises.
- Le niveau de pilotage élevé : selon les juges, celui-ci ne cesse d'augmenter, de championnat en championnat.

Synthèse des résultats :

- **Catégorie F4C** : classement par équipe : **France 1ère place (9 équipes)**
- **Catégorie F4C** : classement individuel (38 concurrents)

Marc LEVY : 1

Fabien BUSOM : 6

Daniel BOULANGER :17

- **Catégorie F4H** : classement par équipe : **France 2ème place** (14 équipes)
- **Catégorie F4H** : classement individuel (50 concurrents)

Alexis LEVY : 4

Marc LUMIA: 6

Olivier MAUGEARD :17

Un regret toutefois : la première place par équipe en F4H était très accessible mais le jugement statique très sévère de l'avion d'Olivier MAUGEARD a coûté les quelques points nécessaires. J'ai obtenu de la part des juges des explications sur les critères les moins bien notés mais il n'a pas été possible d'obtenir une révision des notes.

L'utilisation du système Suisse e-Scribe a permis l'accès en temps réel aux scores et notations, ceux-ci étant visibles depuis n'importe quel smartphone.

A noter : Une réclamation collective a été émise à l'encontre du concurrent de San Marin. 14 pays dont la France puisque je m'y suis associé ont demandé un examen approfondi de la réalité de la construction par lui seul de ses appareils (il présentait 2 appareils identiques, 1 en F4C et 1 en F4H, et un 3ème appareil était présent, en réserve sur son stand). Malgré de très fortes suspicions de triche et des fraudes antérieures dans d'autres compétitions, le « protest » n'a pas abouti faute de preuves.

Conclusions sur les équipiers et le matériel

Les équipiers :

Chacun a été au rendez-vous de ce championnat. Dans des conditions de vols rendues difficiles par le vent, les pilotes ont tiré le meilleur parti des qualités de vol de leur avion.

Le degré de préparation individuel était disparate du fait de la disponibilité différente de chacun d'une part, de la jeunesse des 4 nouveaux avions d'autre part. Cela n'a pas pénalisé la réussite individuelle et collective.

L'équipe a été exemplaire en matière de respect des horaires et des consignes des officiels.

Les supporters :

Je tiens à l'ajout de cet item et à remercier Marielle et Thomas FOLIGUET ainsi que Patrice LANGLOIS qui ont accompagné l'équipe et distillé leur soutien et leur bonne humeur durant tout le championnat.

Le matériel :

De l'avis de nombreux participants, l'équipe de France présentait le parc machines le plus varié et le plus homogène en termes de qualité de finition. Les nouveaux appareils se sont révélés fiables.

Communication.

Cette rubrique - que j'ajoute – me paraît importante. Le rayonnement d'un championnat du monde est significatif. A l'étranger il contribue à l'image du pays, dans le pays il contribue à valoriser la discipline.

J'ai diffusé chaque soir un reportage sur les réseaux sociaux (Page Facebook F.F.A.M-GT Maquettes). C'est exigeant et les nuits sont courtes, mais la présentation des avions, des pilotes, les interviews en vidéo des pilotes français comme étrangers ont suscité un grand Intérêt : sur la durée du championnat les statistiques sont impressionnantes avec 990.000 vues !

Dans un autre registre, la maxime de la F.F.A.M « les pieds sur terre, la tête dans les nuages » inscrite sur la banderole installée au-dessus de notre stand a souvent intrigué les nombreux visiteurs et constitué une excellente entame d'échanges.

Suggestions

Au regard du niveau observé des machines et des pilotes, les 2 entraînements et les thématiques en ligne mis en place pour ce championnat sont un strict minimum pour ambitionner des médailles.

Les résultats de demain se jouent dès maintenant :

- Organiser la détection des futurs talents (ce que le GT a mis en place avec le groupe « F4 Espoir ») et l'accompagnement de leur montée en compétence,
- Bâtir un projet de moyen terme avec un chef d'équipe stable pour plusieurs championnats,
- Organiser des regroupements chaque année – et pas seulement l'année du CDM – , utiliser la vidéo pour filmer et débriefer les vols . Cela renforcerait l'esprit d'équipe en même temps que les compétences des pilotes.

Voilà quelques pistes à méditer.

Personnellement, grâce à une bonne pratique de l'anglais (indispensable pour un Team Manager) j'ai fait de belles rencontres avec des personnes passionnantes.

Fait à BERNIN , le 21 juillet 2026

Luc MENEGUZ, chef d'équipe

