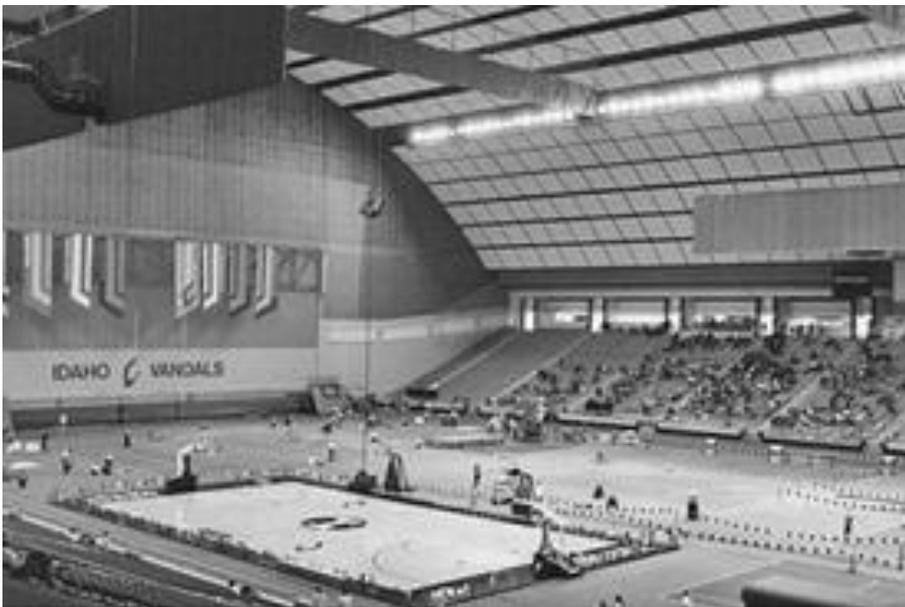


Brève histoire de la FID (suite et fin)

En 1992 Varsovie était prévu, finalement c'est à Wroclaw. 34 participants. Les Polonais cartonnent, avec Kujawa largement en tête devant le Suisse Butty. Banks, le meilleur américain n'est que troisième.

1994 voit le retour à Slanic après 12 ans d'interruption. Cette fois les Américains ne sont pas surpris et trustent le podium. Modeste participation française (Champion, Chabot, Trachez).



En 1996, à Moscow (Idaho, USA), large domination américaine (Brown, Banks). Il y a une équipe de France complète, accompagnée par Edmond Roch. Par manque d'entraînement dans les salles de grande hauteur, et en particulier les problèmes de guidage, cette équipe fut encore loin des meilleurs, mais Champion réalisa, sous les 45 m du Kibbie Dome, un vol de 36'19". Edmond venait de créer le CERVIA qui rendit, à partir de cette date, rendit compte de toutes les rencontres.

En 1998, retour à Slanic, avec pour la première fois cinq équipes junior, mais 27 concurrents seulement. La montée en qualité des Français, toujours accompagnés par Edmond, se confirma avec une place de 5^{ème} par équipe (Champion -un vol de + de 36 mn-, Frugoli, Cognet).

En 2000, toujours à Slanic, pas d'Equipe de France pour la dernière utilisation des modèles de 65 cm. La nouvelle génération, en la personne de Kagan, gagne de quelques secondes devant l'indéchrochable Richmond, tous deux avec des vols de plus de 46 mn.

La fin des années 90 voit la généralisation des films plastiques, que certains voulaient interdire, mais qui s'imposent par leur faible poids et aussi par leur solidité dans les transports par avion, étant

presque insensibles aux vibrations occasionnées par les chocs sur les boites de transport. Les premiers utilisés n'étaient pas pratiques, en particulier pour des problèmes d'électricité statiques, et encore plus lourds que le microfilm (que certains conservèrent longtemps), mais les avantages compensaient largement les inconvénients.

Ce sont les problèmes de transport qui amenèrent à limiter encore plus l'envergure de façon à pouvoir transporter les modèles dans un bagage à main. Disposant de grandes hauteurs, les américains étaient contre. Mais il y avait aussi le désir de limiter les performances, de façon à pouvoir tenir des concours dans des sites de hauteur moins exceptionnelle, et d'enrayer la diminution des concurrents hors USA. (Voir article de Bob Bailey, CERVIA n° 19)

