

LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE



29.7. - 7.8.1988

Bienvenue
Welcome
Willkommen
Bienvenido
Ben Vindos
Velkommen
Benvenuti
Welkom
Viälkommin

歓迎

歓迎



LIVRE-SOUVENIR

édité par Commune Aérostatique du Grand-Duché de Luxembourg
à l'occasion du

LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE 1988

Impression et mise en page: Imprimerie Centrale, Luxembourg

Copyrights:

Aquarelle en couverture par Ota Nalezinek, Luxembourg

Photographie «Feierwon» en 3e page par Raymond Clement, Luxembourg

Textes historiques: Marie-Anne Werner

LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE

29 juillet au 7 août 1988

Direction
Sécurité
Logistique

Pit THIBO
Pouilly EMERING
René THEISEN

FIRST WORLD HOT AIR AIRSHIP CHAMPIONSHIP

29 juillet au 7 août, 1988



Directeur du Championnat
Secrétaire du Championnat
Jury International:
Président
Membres

Pit THIBO, Luxembourg
Robert FAACK, Luxembourg

Don CAMERON, Royaume Uni
Josef STARKBAUM, Autriche
Alfi FELTES, Luxembourg

Stewards Internationaux

Neil ROBERTSON, Royaume Uni
David STEVEN, USA
Victor THORNE, Royaume Uni

BIL'S BANKERS BALLOON GRAND PRIX

29 juillet au 31 juillet, 1988

Directeur du Grand-Prix
Jury

Claude SAUBER, Luxembourg
Jean SEYWERT, Luxembourg
Alfi FELTES, Luxembourg
Norry THEISEN, Luxembourg



BALLOON FANTASIA

30 juillet au 7 août, 1988

Directeur du Fantasia
Directeur des vols
FIESTA/FUN

Paul ROYERE, Luxembourg

Jean SAUBER, Luxembourg

LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP

3 août au 7 août, 1988

Directeur du Championnat
Directeur des Compétitions
Chef-Observateur

Jean-Claude WEBER, Luxembourg
Les PURFIELD, Royaume Uni
Marie-Claude COUSIN, Royaume Uni

Jury International
Président
Membres

Arno SIEGER, Allemagne
Tomas FELIU, Espagne
Alfi FELTES, Luxembourg

Stewards Internationaux

Martine KOHLER, France
Dolores FELIU, Espagne





*SOUS LE HAUT PATRONAGE
DE SON ALTESSE ROYALE
LE GRAND-DUC HÉRITIER
DE LUXEMBOURG*



Feierwon LX-HOT

La Commune Aérostatique du Grand-Duché de Luxembourg remercie pour leur efficace soutien

*le Conseil du Gouvernement
présidé par Monsieur le Ministre d'Etat Jacques Santer
qui a bien voulu accorder son Patronage au
LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE 1988*

*le Ministre de l'Education Physique et des Sports,
Monsieur Marc Fischbach
qui a assuré l'excellente coordination entre les Départements
ministériels et les Administrations de l'Etat avec l'organisateur*

*le Bourgmestre, Madame Lydie Polfer et le Conseil échevinal
de la Ville de Luxembourg*

*le Bourgmestre, Madame Erna Hennicot-Schoepges et le Conseil échevinal
de la Commune de Walferdange*

*le Bourgmestre, Monsieur Marcel Erpelding et le Conseil échevinal de la
Commune de Mersch*

*le Bourgmestre, le Dr Henri Mausen et le Conseil échevinal
de la Commune de Rédange-sur-Attert*

*le Bourgmestre, Monsieur André Biver et le Conseil échevinal
de la Commune de Wiltz*

*le Bourgmestre, Monsieur Edouard Juncker et le Conseil échevinal
de la Commune d'Ettelbruck*

*le Bourgmestre, Monsieur Roby Schmit et le Conseil échevinal
de la Commune de Mondorf-les-Bains*

*Son Excellence Monsieur Guglielmo Guerrini Maraldi,
Ambassadeur d'Italie
pour son bienveillant appui aux équipes italiennes*

*Son Excellence Monsieur le Comte Louis Cornet d'Elzius,
Ambassadeur de Belgique
pour son bienveillant appui à l'organisateur*

*et les Administrations, Services et autres personnes, qui, par leur
obligeance, ont bien voulu contribuer à la réussite du LUXEMBOURG
BALLOON JAMBOREE 1988.*

L'histoire des ballons en un survol rapide



Dire que tout a commencé avec un feu de paille ! C'était là en effet le combustible dont se servirent les deux frères **Joseph et Etienne MONTGOLFIER** en ce 4 juin 1783 lorsqu'ils firent monter, à Annonay, pour la première fois au monde, un ballon à air chaud. Ce que les paysans d'alors prirent pour le prélude du jugement dernier devait être le début d'une longue et passionnante conquête des airs, qui débuta avec la première ascension humaine le 21 novembre 1783. Les intrépides voyageurs, **Pilâtre du ROZIER** et le marquis d'**ARLANDES**, s'affairaient dans leur galerie circulaire autour du brasier de paille situé dans l'ouverture du ballon, tâche d'autant plus délicate qu'ils devaient veiller à l'équilibre de leur aérostat.

S'il n'eut pas la gloire du début, le physicien **CHARLES**, qui expérimentait à la même époque, devait faire cependant des découvertes plus prometteuses encore. En effet, le 1^{er} décembre 1783, lui et son ami **ROBERT** étaient les premiers voyageurs aériens soulevés par un ballon rempli d'hydrogène, circonstance qui leur permit, à l'opposé de leurs rivaux dans la conquête de l'air, une observation enthousiaste du paysage et de l'immensité de l'horizon.

Cette euphorie se communiqua bien vite à quelques esprits aventureux, et dès 1785 déjà la Manche fut traversée en montgolfière et en charlière.

La Révolution française, loin d'arrêter les progrès de cette découverte, les favorisa : le ballon captif dont se servaient les Français comme observatoire à la bataille de FLEURUS le 26 juin 1794 est resté célèbre.

Et si les réjouissances autour du mariage de Napoléon I^{er} en 1810 comprenaient entre autres l'ascension d'un ballon, c'est qu'à cette date, en dehors des scientifiques et des militaires, les amuseurs publics avaient trouvé là des ressources inépuisables. Grâce à ces impulsions très diverses, l'histoire des ballons au XIX^e siècle est riche en épisodes heureux, mais aussi, hélas, en catastrophes. Signalons que la grande histoire a retenu le rôle important joué par les ballons lors du siège de Paris en 1870.

Un pas important fut franchi au seuil du XX^e siècle lorsque les dirigeables du comte **ZEPPELIN** commençaient à sillonner le ciel et à assurer de réels services. Cependant le combat avec le plus lourd que l'air était déjà engagé, et les



cigares géants durent céder le pas, d'autant plus que plusieurs catastrophes effroyables les avaient discrédités auprès du public.

Or si deux cents ans après les pionniers on fait encore, ou de nouveau, des ascensions en ballon, c'est qu'une nouvelle race de pionniers a découvert une filière sportive aux ballons. Ceux-ci n'ont d'ailleurs jamais cessé d'être utilisés à des fins d'observations scientifiques ou même militaires.

La montgolfière a récemment rencontré un grand enthousiasme : plus maniable et moins chère que le ballon à gaz, elle a, au cours des vingt dernières années, connu une prolifération étonnante, et depuis 1975 elle n'est plus une inconnue dans le ciel de Luxembourg. Lorsqu'en 1982 les troisièmes championnats du monde se déroulèrent à WARKEN, les grappes multicolores sur fond de ciel réellement bleu émerveillaient jusqu'aux plus critiques !

Ceux-là ne furent pas les premiers ballons au-dessus de notre petit pays. Dès 1822, puis en 1875, des aérostats sont montés à Luxembourg. Ils ont rehaussé des célébrations diverses à Esch-Alzette en 1906, à Remich en 1907, à Rumlange en 1908, à Differdange en 1911. Le chroniqueur du «Luxemburger Wort» du 27 juin 1907, au sujet du ballon de Remich, nous livre avec sa conclusion ce qu'on pourrait prendre pour le meilleur résumé de l'impression laissée par tous ces ballons : «Man hat sich das Ding viel gefährlicher vorgestellt. Sehr gut hätte man diese schöne Reise durch die Luft mitmachen können.»

En 1988, ce sera le tour des montgolfières dirigeables de venir sillonner le ciel de Luxembourg. Cette «chose», pour parler comme notre chroniqueur, lui attribue-t-elle encore tous les dangers liés au nom de «dirigeable», ou bien serions-nous prêts, comme lui, à participer à un tel voyage aérien ?

Ceux qui voudraient survoler cette histoire un peu plus lentement peuvent se référer à l'étude historique que l'auteur de ces lignes a faite dans la brochure des Championnats du Monde à Warken en 1982.

Les dirigeables à la conquête du ciel

Le ciel, où les ballons évoluaient à leur aise, il restait à conquérir ! L'homme avait bien réussi à s'affranchir de la terre, et pourtant il ne possédait pas les airs. Le jour vint rapidement où les aéroliers rêvaient de déterminer leur direction et de guider leur ballon. De modestes rames ou des ailes compliquées devaient l'aider à se libérer des lois imposées par le vent, mais l'homme s'épuisait à les manœuvrer. Peu à peu on reconnut les caractéristiques que devait avoir ce qu'on se plaisait à appeler le navire des airs, ou aéronef : essentiellement une forme aérodynamique, un gouvernail, des hélices, une source d'énergie pour la propulsion. La machine à vapeur permit à Henri **GIFFARD**, le 24 septembre 1852, de couvrir une distance de 27 kilomètres, - il serait superflu de souligner le danger d'une telle machine à proximité immédiate du gaz. Le moteur électrique lui non plus n'était pas satisfaisant ; c'est le moteur à combustion qui devait résoudre les problèmes.



Le «ballon-promenade»
de Santos-Dumont

Un premier petit personnage sympathique dans l'histoire des aéronefs dirigeables est le Brésilien **Alberto SANTOS-DUMONT**. Il faut dire que son poids-plume arrangeait plutôt les choses ! Ce rêveur doué et tenace s'enthousiasma comme un gosse lors de sa première ascension le 23 mars 1897 et se sentit «né pour le voyage aérien». Son engin était un ballon souple (sans aucune armature en métal) auquel il avait accroché un moteur qu'il avait expérimenté d'abord sur un tricycle. Le «petit Santos», très dandy, fut bientôt la coqueluche de la société parisienne. Ses ambitions furent excitées au seuil du XXe siècle par le prix DEUTSCH DE LA MEURTHE, qui devait récompenser le premier pilote réussissant le parcours St Cloud-Tour Eiffel-St Cloud en moins de 30 minutes. Un défi ! Et un combat. Toutefois les échecs et les accidents ne décourageaient jamais le vaillant aéroneute. Après un an et demi d'efforts, le prix lui fut enfin décerné le 19 octobre 1901. Pendant quelques années encore, le Brésilien animait le ciel avec ses «cigares» monoplaces, qui étaient pour lui des vaisseaux de promenade. Mais déjà en 1905, Santos-Dumont fut attiré par la grande concurrence des aérostats aussi bien que des aéronefs : le plus lourd que l'air. C'est en avion qu'il tentait maintenant ses records de durée. Hélas, une multiple sclérose devait l'amener trop tôt à une retraite mélancolique à laquelle il mit fin par un suicide en 1932 à l'âge de 59 ans.

Santos l'avait senti : un jour l'avion serait le plus fort. Mais en attendant, d'autres inventeurs essayaient d'autres dirigeables.



Graf Zeppelin

Il y a tout juste 150 ans naissait à Berlin celui dont le nom reste nécessairement lié aux dirigeables : le comte Ferdinand von **ZEPPELIN**. Pendant la guerre de Sécession, il avait eu l'occasion de monter dans un ballon captif, et depuis lors il se posait des questions sur l'utilité militaire de vaisseaux aériens dirigeables. Alors qu'en France on essayait des modèles mous, respectivement semi-rigides (seul le cadre inférieur est en métal), Zeppelin se lança dans la construction d'un dirigeable rigide. Celui-ci a une carcas-
se fixe dans laquelle on loge des cellules de gaz, le tout étant entouré d'un manteau bien étanche. Le lac de Constance offrit sa surface rassurante pour le premier départ du premier dirigeable construit à Friedrichshafen, le LZ 1 (Luftschiff Zeppelin). Le hangar flottant avait l'avantage de tourner avec le vent. Il n'y avait pas de quoi pavoiser avec les pauvres six kilomètres du premier « voyage » le 2 juillet 1900, mais il y avait la volonté de réussir et l'enthousiasme de l'aventure. Alors que le LZ 2 fut la victime d'une tem-
pête (au sol), LZ 3 était le premier vaisseau réellement prometteur et put établir des records succes-
sifs. Ce rythme dialectique se poursuivit jusqu'à la première guerre mondiale. Déjà on offrait des voyages aériens à des passagers intrépides et fortunés. Partout en Europe on s'émerveillait devant les longs cigares argentés qui glissaient majestueuse-
ment d'un horizon à l'autre. C'était là le dessein de Zeppelin, créer des liaisons aériennes mondiales.



Reichsluftschiff Zeppelin über Metz

Selon ses dires, la guerre vint détruire tous ses plans. En attendant, elle lui imposa un effort soutenu qui provoqua un développement prodigieux de son invention.

En effet, pendant la première guerre mondiale, les zeppelins eurent à remplir de toutes nouvelles tâches militaires. Les bombardements nocturnes de Londres semaient la terreur dans le camp britannique, même si leur efficacité réelle n'était pas à la mesure de la panique suscitée.



Das erste sichtbare Luftschiff über Luxemburg, am 21. März 1915

C'est à cette époque tourmentée que le 21 mars 1915 la ville de Luxembourg entendait pour la première fois le bourdonnement régulier d'un de ces longs engins qui étaient soudain devenus si redoutables. Heureusement nous n'étions pas alors une cible !

Il va sans dire que l'expérience des Allemands augmenta rapidement, car l'attaque des avions britanniques demanda aux pilotes et aux machines des performances toujours grandissantes. En 1917, par exemple, le *L59* réussit un remarquable vol de grande distance, avec sa tentative de ravitailler des Allemands dans l'actuelle Tanzanie. Les pertes s'accumulaient aussi, hélas, dues à l'ennemi et aux intempéries. Plus d'une fois, le ciel nocturne de l'Angleterre était tragiquement aveuglé par une énorme lueur. L'hydrogène flambait à la moindre étincelle. Sur 76 aéronefs, la marine allemande en perdit 54, tandis que l'armée n'en garda que 24 sur 50 !

Cependant, la grande époque des dirigeables allait seulement commencer. Ayant acquis des connaissances grâce au *L33* capturé pendant la guerre, les Anglais réalisèrent un dirigeable très performant, le *R34* (R pour Rigid), qui, guidé par **SCOTT**, aborda le 2 juillet 1919 la grande **traversée de l'Atlantique** d'est en ouest. 108 heures et 12 minutes plus tard, l'aéronef se posa sur le sol américain. C'était là à la fois un record de durée, une première traversée aérienne et une nouveauté pour le ciel américain qui n'avait jamais vu de dirigeable rigide. On y connaissait seulement les blimps, petits dirigeables souples engagés dans la reconnaissance et le combat contre les sous-marins allemands.

Si les Anglais abandonnaient momentanément ces entreprises coûteuses, les Américains reprirent la flamme à leur place. L'expression est d'ailleurs tout à fait déplacée dans ce contexte ! Se souvenant des effroyables brasiers que constituaient les dirigeables accidentés remplis d'hydrogène, les Américains projetaient d'investir des sommes énormes pour remplir leur *ZR1* (Zeppelin Rigid) avec de l'hélium. Le vaisseau, construit aux États-Unis, sur les plans de l'ingénieur en chef des établissements Zeppelin à Friedrichshafen, était une copie du fameux *L59* allemand. Le 24 septembre 1923, ce fut donc le premier vol d'un dirigeable rempli d'hélium. Le *ZR1* reçut ensuite un nom plus poétique, celui de *SHENANDOAH*, fille des étoiles. L'étoile polaire devrait bientôt le guider vers le pôle Nord, ...tel était en tout cas le plan. *SHENANDOAH* commença par une tournée préparatoire triomphale à travers le continent américain, pour être confronté à son retour avec *LZ126*, alias *ZR3*, dirigeable construit par les Allemands pour le compte du gouvernement américain, au titre de réparations de guerre. Le dirigeable reçut le nom de *LOS ANGELES* et ...tout l'hélium contenu dans *SHENANDOAH* ! Il n'y en avait pas assez pour deux ! Fini le rêve du pôle, il fallait attendre presque un an pour que le *SHENANDOAH* fût de nouveau rempli d'hélium. Le 3 septembre 1925, au petit matin, la Fille des Étoiles devint le jouet d'une impitoyable tempête au-dessus de l'Ohio. Une bourrasque la cassa littéralement en deux, et tandis que l'arrière s'écrasa brutalement sur le sol, la proue descendit plus lentement et ramenait vivants des hommes hébétés. Au moins il n'y avait pas eu d'incendie. Mais quelle déception ! Le *LOS ANGELES*, quant à lui, offrira ses services aux voyageurs jusqu'à sa mise hors service en 1932.



L'idée d'atteindre le **pôle Nord** fut reprise par ...le vainqueur du pôle Sud, le Norvégien **AMUNDSEN**. Il acheta à l'État italien un dirigeable semi-rigide, plus petit et moins coûteux que le *SHENANDOAH*. Il le baptisa *NORGE* et prit comme commandant le constructeur italien **Umberto NOBILE**. L'expédition, financée par l'Américain **ELLSWORTH**, fut très bien préparée, un hangar et un mât d'amarrage spécialement construits pour l'occasion au Spitzberg. Signalons en passant qu'un dirigeable qui atterrit doit être pris en charge par un nombre très important de haleurs (200 à 300), et qu'il doit être amené dans un hangar sans qu'il y ait du vent. Sinon il doit être accroché à un mât spécialement conçu pour le maintenir. Ces installations permettraient au *NORGE* d'attendre de bonnes conditions atmosphériques. C'était la troisième tentative d'Amundsen d'atteindre le pôle, les deux précédentes en hydravion ayant échoué.

Or, Charles Rabot, journaliste de «L'Illustration», écrit le 17 avril 1926 : «Dans son audacieuse entreprise, Amundsen aura, cette année, des concurrents. Plusieurs aviateurs américains ont résolu de tenter leur chance au-dessus de la banquise avec des aéroplanes.» Les buts d'Amundsen étaient scientifiques. Nous lisons dans le même journal : «(Le pôle Nord) c'est le dernier grand blanc existant aujourd'hui sur les cartes du monde. Que renferme-t-il ? Des terres ou un océan congelé ?» On prêtait aux Américains **Byrd** et **Wilkins** l'intention d'être intéressés plutôt par la conquête d'éventuelles terres. Écoutons encore Rabot :

«Un grand match aérien ayant le pôle Nord pour objectif va donc être disputé. Dirigeable contre avions! Quel sera le vainqueur? Dans cette lutte y aurait-il même un vainqueur?»

Byrd, pressé par l'exploit, mit tout en œuvre pour survoler le pôle avec son avion, auquel il avait fait attacher des skis. Préparer au Spitzberg un semblant d'aérodrome, ce n'était pas chose facile. Le 9 mai 1926 il fit, au nez des aéronautes toujours accaparés par leurs préparatifs, un aller-retour jusqu'au pôle Nord. En tout cas, c'est ce qu'il leur fit comprendre. Plus tard son pilote révéla que Byrd avait menti.

Deux jours plus tard, le 11 mai à 10 heures, c'était le moment solennel du «lâchez tout» pour le *NORGE*. On demanda même aux journalistes présents de prêter main forte. Le pôle était atteint le 12, bien survolé et dûment observé d'une altitude de 200 mètres. On lança un drapeau norvégien, un drapeau américain et un drapeau italien sur la banquise. Pas de trace du drapeau de Byrd! Ellsworth célébrait ce jour-là son 47^e anniversaire: il le recélébrerait le «lendemain» après avoir franchi la limite de la date. Quel cadeau unique pour le mécène! Cependant, le plus dur restait à faire: gagner l'Alaska, car tel était le projet audacieux des explorateurs des zones polaires. Ils firent ce trajet en luttant contre la brume et la glace qui, en se déposant, alourdissait dangereusement l'aéronef. Le récit sensationnel de ces aventures n'atteignit les lecteurs de «L'Illustration» que presque un an après l'exploit. Le ton du commentaire est quelque peu sérieux: «La conquête de l'air, pourtant si féconde en péripéties émouvantes, compte peu d'épisodes aussi dramatiques.» (23 avril 1927).

En fait, cette expédition est d'abord hautement intéressante à cause de ses buts et de ses observations scientifiques: on n'avait pas trouvé de terre, seulement de la banquise, le blanc sur les cartes restait donc blanc. On avait par ailleurs acquis des connaissances primordiales sur les aérostats. Mais encore, l'intérêt vient du fait que cette expédition à elle seule est un vrai roman, comme le sont d'ailleurs les biographies de tous ces aéronautes dont nous ne pouvons pas développer ici les exploits. Dans cette lutte contre les éléments que connut l'équipage entre le pôle Nord et l'Alaska, dans ce tâtonnement à travers le brouillard il y eut un vainqueur, on peut l'affirmer, et c'est l'effort humain. C'est peut-être aussi Amundsen serrant la main de Byrd pour le féliciter de son premier survol du pôle.

Hugo Eckener



En 1928, **NOBILE** repartit au pôle Nord à bord de l'*ITALIA*; au retour vers le Spitzberg, le dirigeable eut un problème technique et heurta la banquise. Nobile et quelques compagnons y restaient en détresse pendant un mois, et certains ne furent sauvés qu'après six semaines. Amundsen, venant à la rescousse des naufragés, disparut avec l'avion sauveteur. Nobile, quant à lui, connut la disgrâce de la part du gouvernement fasciste: par son échec, il avait déshonoré l'Italie.

Un autre pays allait se couvrir de gloire: l'Allemagne, qui continuait à tirer profit de sa longue expérience. Affaiblie après la guerre, la firme **ZEPPELIN** se redressa sous la direction énergique de **Hugo ECKENER**, ami et disciple de longue date du comte de Zeppelin, décédé en 1917. Les dirigeables devinrent monnaie de réparations, on l'a vu, et Eckener conduisait lui-même en un vol remarqué le *LZ126* vers les États-Unis. Le *LZ114* fut livré aux Français qui lui donnèrent le nom de *DIXMUDE*;



Das Luftschiff-Gerippe im Bau



Fahrgastkabine, für die Nacht gerichtet



LZ 127 in Fahrt



Großer Aufenthalts- und Speiseraum

après plusieurs transports très utiles, ce dirigeable disparut au-dessus de la Méditerranée dans une tempête. Cette catastrophe signa la fin de l'activité des dirigeables en France. L'Allemagne, quant à elle, se redressa dans la fierté, et après que les Alliés avaient autorisé de nouveau son équipement plus important, une souscription permit à Eckener de lancer la construction du dirigeable le plus couronné de succès de tous les temps, le LZ127, qui reçut le nom de **GRAF ZEPPELIN**. Ce paquebot devait réaliser le rêve commun du comte et de son disciple : jeter des ponts entre les hommes, entre les continents.

Le 11 octobre 1928, ce fut la **première traversée de l'Atlantique pour passagers**. Calquant quelque peu le luxe des grands navires transatlantiques, le *Graf* s'enorgueillissait de dix cabines à deux lits, et d'une vaste salle à manger où l'on servait de délicieux repas dans de la porcelaine bleu et or. Seule contrainte pour les riches voyageurs : il fallait recourir aux services de l'allumeur de cigarettes si l'on voulait fumer, dans l'endroit tout spécialement réservé pour cette activité dangereuse !

L'ambition d'Eckener ne s'arrêtait cependant pas aux croisières et aux traversées. Son grand but était de réaliser le tour du monde. Le sponsor américain Hearst tenait à ce que le départ eût lieu à Lakehurst, le plus ancien aéroport des États-Unis. Ce qui fut fait le 7 août 1929. En passant par Friedrichshafen, Berlin, la Sibérie, Tokio, San Francisco, le dirigeable regagna Lakehurst le 29 août, avec un temps de navigation de 288 heures, ou 12 jours. Confetti parade, évidemment. Et compliments du président Hoover : «J'avais pensé que l'époque des grands aventuriers comme Colomb, Vasco da Gama et Magellan était révolue. Maintenant Hugo Eckener, grand aventurier comme eux, se tient devant moi!»

Le 22 avril 1930, ce fut le tour des **Luxembourgeois** de voir le grand et célèbre cigare d'argent. Le *GRAF ZEPPELIN*, piloté par **Ernst LEHMANN**, passa sur notre ville à l'occasion d'un voyage rhénan. Si les journaux parlent d'enthousiasme (voir les documents page 18), ils n'eurent cependant pas le soin de fixer sur pellicule l'événement spectaculaire.



LZ127 au-dessus
de Luxembourg



SYREN - Panorama

Quelques jours plus tard, le 26 avril, les Parisiens eurent le même plaisir. Certains échos de presse, comme le révèle le «Luxemburger Wort» du 28 avril, étaient pourtant plutôt amers, signalant que cette fois-ci cet engin «made in Germany» avait largué un sac postal au lieu de bombes. Ce sac contenait les traditionnelles cartes postales que les collectionneurs faisaient régulièrement voyager avec les dirigeables.

Tandis que le *GRAF ZEPPELIN* multipliait les voyages aériens et établissait une ligne régulière avec l'Amérique du Sud, retournons un moment en **Angleterre**. Après le tour du monde du *GRAF ZEPPELIN*, on se rendit compte de l'intérêt exceptionnel de ce moyen de transport pour une grande puissance coloniale. Deux dirigeables furent construits, le *R100* par une compagnie privée, le *R101* par le gouvernement. La presse allait bientôt parler de chacun d'eux, à des titres très divers. Le *R100* vola du 29 juillet au 1^{er} août 1930 de Cardington à Montréal, offrant à ses passagers très satisfaits un luxe plus grand encore que celui du *GRAF ZEPPELIN*. Ce qui amène CH.D. dans «L'Illustration» du 23 août 1930 à la

L'HIVER RUSSE

INTOURIST U.K. Ltd vous propose de réveillonner en URSS du 27 décembre
au 3 janvier 1989 en participant au Festival Russe

Vous avez le choix entre :

MOSCOU-LENINGRAD

pour le prix de **34 890,- Flux**

Sont compris en supplément du programme :
soirée au cirque, soirée au théâtre
et soirée de réveillon.

ET

LENINGRAD-NOVGOROD-MOSCOU

pour le prix de **35 290,- Flux**

Sont compris en supplément du programme :
soirée au théâtre et
soirée de réveillon.

URSS et BULGARIE

Inaugurée cette année, la formule URSS-Bulgarie présente l'originalité de faire connaître en 11 jours 2 pays
différents tout en variant les loisirs : 7 jours de détente en Bulgarie sur les bords de la mer Noire suivis de 4 jours
partagés entre Tbilissi, Erevan et Moscou.

Date : du 13 au 24 septembre 1988 Prix : **39 590,- Flux** Les voyages sont au départ de Luxembourg.

Pour de plus amples informations, veuillez nous contacter au 23 296.

Nous nous ferons un plaisir de vous renseigner aussi sur les autres possibilités de voyages en URSS.



25A, boulevard Royal - 2449 LUXEMBOURG

FIAT CROMA



UN TRAIT DE GENIE !

Soc. des anc. Ets.
CHANY WAGNER

FIAT

290, route d'Arlon Strassen
Tél : 31 12 61 20



conclusion suivante : *«Il est grand temps de voir se lever la prévention si mal fondée qui existe contre les dirigeables – moyen de transport qui s'impose pour les liaisons aériennes de continent à continent.»*

Le 11 octobre 1930, nous lisons dans le même hebdomadaire : *«L'une des plus grandes catastrophes aériennes s'est produite en France le 5 octobre vers 2 heures du matin : le dirigeable anglais R101, le plus grand navire aérien du monde, a heurté le sol à Allonne, aux environs de Beauvais, s'est enflammé et a explosé, brûlant vifs cinquante hommes, parmi lesquels les plus grandes personnalités de l'aéronautique britannique. Sept survivants, dont plusieurs grièvement blessés, pouvant raconter le drame et contribuer à en établir l'origine.»* Parmi les morts il y avait Scott, le héros du R34. On reprocha par la suite aux ingénieurs des défauts de construction (des transformations), et au gouvernement une trop grande hâte de partir avant un nombre suffisant d'essais. On s'était fixé un délai pour atteindre les Indes ! Rideau sur les dirigeables en Angleterre.

Les catastrophes alternant avec les exploits, il se trouvait toujours des hommes pour soutenir le programme aéronautique. Maintenant les Américains devinrent, eux aussi, grands constructeurs. Ils réalisèrent en 1929 un ballon entièrement fait de métal léger, qui fit 752 courses en 12 ans avant d'être retiré du trafic. À Akron, Ohio, la Good-Year Zeppelin Compagny construisit pour la U.S. Navy deux grands rigides AKRON et MACON, qui volaient chacun deux ans avant de s'abîmer l'un dans l'Atlantique en 1933 (73 morts, 4 survivants), l'autre dans le Pacifique en 1935 (2 morts, 81 survivants). Trop de dégâts, trop de pertes, trop de morts, on abandonna aussi aux États-Unis.

Restait seul le GRAF ZEPPELIN qui continuait à ravir ses passagers. En 1931, il avait exécuté un vol polaire très réussi. La personnalité d'Eckener, la discipline qu'il exigeait, l'expérience des Allemands datant encore de la guerre, ne sont pas étrangers à ces succès. Il fallait étendre la flotte. LZ129 fut mis en chantier, le plus grand dirigeable de tous les temps : 245 mètres de long ! Il porterait le nom de HINDENBURG. Les nazis virent dans ces ballons un bon moyen de propagande, et dès 1934, le GRAF ZEPPELIN fut marqué de la croix gammée et dut, bien malgré Eckener, lancer des tracts sur l'Allemagne. Le 4 mars 1936, marqué du même signe nazi, le vaisseau de rêve d'Eckener quitta son hangar. C'était un paquebot très luxueux, plus confortable encore que le GRAF ZEPPELIN, et ses cinquante passagers pouvaient vraiment se sentir à l'aise. En cette année 1936 ils furent 1.006 à se payer une traversée sublime. Déjà les plans étaient prêts pour LZ130 et LZ131.

a shopping pleasure
named "SPACE".....



CENTRE COMMERCIAL

233-241 ROUTE DE BEGGEN BEGGEN

26 shops to spoil you :

- Blanchisserie Edelweiss
- Cadeau-Bonheur Contessina
- Chaussures Witry-Rausch
- Coiffure Ferber Hairstylist
- Crédit Européen/Agence Espace
- Délys Chocolaterie-Confiserie
- Espace Presse
- Fleurs Neys

- Imagine : Jeans und junge Mode
- Bijouterie Lux-Diam
- Maroquinerie Schweich Junior
- Match Supermarché
- La Fromagerie Match
- Fruits et Légumes Match
- Poissonnerie Match
- Boulangerie Match
- Salade-Bar

- Charcuterie Match
- Rôtisserie-Traiteur
- Modes Hoffmann-Thill
- Parfumerie Ferber
- Photo Espace
- Prestoshop : Nettoyage à sec
- Restaurant Le Chesnoy
- Shoe-Service-Cordonnerie
A. Mazzoni
- Möbel Alvisse



L'accident du Hindenburg

...Nous sommes le 3 mai 1937. Le *HINDENBURG* quitte Francfort-sur-le-Main (qui a pris la relève de Friedrichshafen) dans la soirée pour sa première traversée de l'année. De mauvaises conditions atmosphériques prolongent le voyage au-delà des 65 heures habituelles. L'atterrissage à Lakehurst est également retardé par des orages. Pendant que le dirigeable s'approche du mât d'amarrage, des témoins aperçoivent de petites lueurs, puis toute la poupe luit comme un lampion, puis la moitié arrière du ballon n'est plus qu'une immense flamme qui dévore tout le vaisseau à 25 mètres au-dessus du sol. En 32 secondes tout est fini. Comment des survivants peuvent-ils sortir de ce brasier ? Miraculeusement 62 personnes ont survécu à cet enfer ; 36 sont morts, dont un membre du personnel au sol. ...

Pour Eckener, arrivé sur le lieu de la catastrophe une semaine plus tard, c'était la fin du monde. Il ne fallait plus transporter de passagers en ballon à hydrogène. Mais l'hélium portait moins, et le *GRAF ZEPPELIN*, inutilisable dans ces conditions, après avoir transporté 13.110 passagers, devint pièce de musée.

En septembre 1938, Eckener fit encore le vol inaugural du *LZ130 GRAF ZEPPELIN II*, qui avait été achevé malgré tout. Rempli d'hydrogène, il fut donné à la Luftwaffe pour effectuer des reconnaissances.

Et déjà une autre guerre s'annonçait. Mais dans celle-ci il n'y avait plus de rôle pour les grands rigides. Tout au plus les petits blimps souples accompagnant les convois pouvaient servir à la U.S. Navy.

En 1940, Göring ordonna de détruire *GRAF ZEPPELIN I* et *II*, pour qu'on puisse se servir de leurs carcasses métalliques à d'autres fins. La simple réquisition de guerre ! Les hangars à Francfort furent démolis pour laisser la place aux avions.

Lorsqu'en 1944, des bombes alliées enterraient les installations Zeppelin à Friedrichshafen, il ne restait vraiment plus rien que les rêves d'autrefois bercés par les flots qui avaient vu tant de gloire !

L'histoire est-elle finie, bien finie, ou bien y aurait-il une suite, une renaissance, une version corrigée des dirigeables ?

Marie-Anne WERNER

Zeppelifahrten.

Ankunft über geplante Rundfahrten erteilt die
alleinige Annahmestelle
HAMBURG-AMERIKA-LINIE

General-Vertretung in Luxemburg:
Bankhaus **G. W. KAPPLER-KIEWITSCH**
Bäderstr. 25. Telefon 31-81. 2826a

— „Graf Zeppelin“ über Luxemburg. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“, dessen Eintreffen in Luxemburg für 12.05 Uhr angekündigt war, erschien bereits um 11.35 Uhr über der Stadt. Das Schiff flog in mächtiger Höhe und machte einen imposanten Eindruck auf die Tausende von Zuschauern, die sich beim Vernehmen des Motorengeräusches auf den Straßen, an den Fenstern und auf den Balkonen eingefunden hatten. „Graf Zeppelin“ fuhr eine Schleife über der Stadt, umflog das Limpertsberger Plateau mit der deutschen Gesandtschaft, die die Flagge gehißt hatte, und fuhr dann Richtung Dommeldingen über Fischbach, um der großherzoglichen Familie seine Aufmerksamkeit zu machen.

— Aus Junglinster wird uns berichtet: Am Dienstag gegen Mittag herrschte eine große Bewegung in unserm Dorfe. Alle Leute stürmten ins Freie und bestaunten ein in der Sonne schimmerndes Luftschiff. Noch größer wurde das Erstaunen, als auf dem gewaltigen Rumpf die Inschrift „Graf Zeppelin“ in riesigen roten Buchstaben sichtbar wurde. Das Schiff schien in geringer Höhe zu schweben und blieb während 10 Minuten sichtbar. Nachdem es in östlicher Richtung abgeschwenkt war, entschwand es den Blicken der froh erregten Zuschauer.

— Wer Lust und hauptsächlich Moneten hat, kann sich in Luxemburg eine Fahrt im „Zeppelin“ sichern. Wir erhalten nämlich vom hiesigen Bankier G. W. Kappler-Kiewitsch (Bäderstraße) folgendes vom 22. April datiertes Schreiben: „Mit Rücksicht auf die heute erfolgte Rundfahrt des „Zeppelin“ über Luxemburg erlaube ich mir, Sie darauf hinzuweisen, daß der Hamburg-Amerika-Linie, deren Generalvertretung in meinen Händen liegt, die alleinige Annahme von Passagieren für Zeppelifahrten im In- und Auslande übertragen wurde. Alle Anfragen über Luftschiffahrten, Platzanforderungen und Platzbelegungen sind daher zweckmäßig an das hiesige Bureau zu richten. Wie Ihnen vielleicht bekannt sein wird, sind bis zu der am 10. Mai genanten Südamerikafahrt des „Zeppelin“ noch eine Reihe kontinentaler Rundfahrten zu mäßigen Preisen vorgesehen. Ueber Einzelheiten sowie Fahrpreise bitte ich bei mir anzufragen.“

Es wird die Leser des „Luxemburger Wort“ interessieren zu erfahren, daß der „Graf Zeppelin“ wie bei seinem Rundflug um die Welt so auch bei seiner Kreuzfahrt über Luxemburg das Öl der Weltmarke Veedol verwandt hat. 11662s

„Graf Zeppelin“ über Luxemburg.

Gestern 1/12 Uhr überflog Dr. Eckners Luftschiff, wie angemeldet, aus Osten über die Mosel herkommend die luxemburgische Hauptstadt. Es war ein imposantes Schauspiel, als sonnenbeglänzt in etwa 200—300 Meter Höhe, das silberglänzende Schiff langsam sich der Stadt zubewegte. Das Motorengeräusch hatte sozusagen alles auf die Straßen und an die Fenster getrieben. Majestätisch glitt Graf Zeppelin an dem ziemlich klaren Himmel über die Kathedrale, überflog nach Westen den Stadtpark und drehte dann dem Pôle-Nord zu, über das Petrusfial und das Monument du Souvenir, um wieder zuerst nordwärts und darauf nach Osten hin der Mosel zu, zu verschwinden.

Die gewaltigen Ausmaße der Aluminiumhülle erregten allgemeine Bewunderung. Ganz klar u. deutlich konnte man vorn die Führergondel mit ihren breiten Fenstern und die dahinter liegende Passagiergondel erkennen. Desgleichen die beiderseitigen herabhängenden u. freischwebenden Motorengondeln. Am Bug las man: Graf Zeppelin und weiter der Mitte zu D 27217.

Der für alle unermartete Besuch dauerte ungefähr 5 Minuten und hinterließ einen großartigen Eindruck.



Es wird viele unserer Leser interessieren, dass

„Graf Zeppelin“

wie bei seinem Rundflug um die Welt, ebenfalls bei der gestrigen Kreuzfahrt über Luxemburg, die Weltmarke

„VEEDOL“

verwandt hat. 82.5



Tageblatt
23.4.1930

Luxemburger Wort
23.4.1930

- Sources: — „Die Luftschiffe“ de Douglas Botting (Collection Time-Life)
— „Hugo Eckener, ein moderner Columbus“ de Rolf Itallaander (Verlag Friedrich Stadler, Konstanz)
— Chimie et physique aéronautique, Thèse de doctorat de Christiane Fell
— „L'illustration“ des années 20
— Quid

Mes remerciements vont à MM. Claude Weber et Pascal Geisen de la Bibliothèque Nationale et à MM. Pierre Schlessier et Marcel Schroeder pour l'illustration iconographique.

Zu unserem Maskottchen . . .



Warum wir als Maskottchen unserer Ballon-Großveranstaltung ein „heißes Füchschen“ gewählt haben?

Nun, das hat mancherlei Gründe.

Zuerst ist dieses „Fiisschen“, wie sein rot-weiß-blauer Schwanz es zeigt, ein Luxemburger Nationalheld. Er ist die Hauptgestalt unseres berühmtesten literarischen Werkes, nämlich des „Renert“ von Michel Rodange (1872) und verkörpert die Eigenschaften, die der Luxemburger sich so gerne zulegt:

Schelmische Schläue, kritische Intelligenz, scharfer Witz, die einzigen aber um so wirksameren Mittel des Schwachen und Ohnmächtigen.

Man sehe sich also vor, wenn man gegen die luxemburgische Mannschaft antritt.

Dieses „Fiisschen“ ist aber auch international, wie die Luxemburger es auch gerne sein wollen. Schon der Renert-Stoff zeigt dies an.

Gibt es doch bereits, um nur die wichtigsten Werke zu nennen, einen mittelalterlichen „Roman de Renart“ (12. Jh.) in Frankreich, später (13. Jh.) ein Tierepos „Van Den Vos Reinaerde“ in den Niederlanden und schließlich den „Reineke Fuchs“ von Goethe (1794), Vorbilder, die wir alle irgendwie im „Renert“ von Michel Rodange wiederfinden, obwohl dieser ein originelles und typisch luxemburgisches Werk ist.

So lädt dann unser „Fiisschen“ alle Ausländer dazu ein, sich in Luxemburg wohlfühlen.

„Last, not least“ versinnbildlicht unser Füchschen, dieser Kämpfer mit gewaltlosen Mitteln, wie kein anderer den Ballonsport, der ja auf einer „sanften“ Technologie beruht; denn auch die Führung eines Ballons verlangt vor allem Geschicklichkeit und Überlegung sowie ein partnerschaftliches Verhältnis zur Natur zwecks Ausnutzung ihrer Kräfte durch den Geist.

So darf man sowohl im Füchschen wie auch im Ballon einen modernen Vertreter der alternativen Technologien oder einen Gegner der heute zu Recht in Frage gestellten „harten“ Technologien sehen.

Unser Held ist, genau wie der Ballon, zugleich alt und aktuell, er verbürgt gleichermaßen Tradition und Fortschritt.

J.P. Hurt

A propos de notre mascotte . . .



Pourquoi avons-nous choisi comme mascotte de notre grand meeting en ballon un fougueux renard ?

En fait, nos raisons ont été nombreuses.

Tout d'abord, comme en témoigne sa queue rouge-blanc-bleu, ce renard est un héros national du Luxembourg. Il est la vedette de notre œuvre littéraire la plus célèbre, le « Renert » de Michel Rodange (1872) et incarne les valeurs que le Luxembourgeois se reconnaît volontiers : la ruse espiègle, l'intelligence critique, l'humour mordant, les armes uniques mais combien efficaces, du faible et de l'opprimé.

La méfiance est donc de rigueur lorsqu'il s'agit d'affronter l'équipe luxembourgeoise !

Mais ce renard est également international, comme les Luxembourgeois eux aussi voudraient tant l'être. Le seul thème du « Renert » en témoigne.

Pour ne citer que les œuvres les plus importantes, nous connaissons déjà au Moyen-Âge le « Roman de Renard » (XII^{ème} siècle) en France, puis (XIII^{ème} siècle) l'épopée « Van Den Vos Reinaerde » aux Pays-Bas et enfin le « Reineke Fuchs » de Goethe (1794), les précurseurs que nous retrouvons tous d'une façon ou d'une autre dans le « Renert » de Michel Rodange, bien qu'il s'agisse d'une œuvre originale typiquement luxembourgeoise.

C'est dans cet esprit que notre renard souhaite la bienvenue au Luxembourg à tous les étrangers.

Enfin, notre renard dont l'arme est la non-violence, incarne mieux que quiconque notre sport qui est fondé sur une technologie « douce » ; en effet, le pilotage d'un ballon lui aussi exige surtout l'adresse, la réflexion ainsi que la communion avec la nature dont il s'agit d'exploiter les forces par l'esprit.

Le renard comme le ballon sont donc tous les deux des représentants modernes des technologies alternatives ou des adversaires des technologies « dures » qui sont aujourd'hui à juste titre remises en question.

Comme le ballon, notre héros est à la fois un héritage du passé et un symbole d'actualité qui représente et concilie la tradition et le progrès.

J.P. Hurt

Le dirigeable à air chaud

Si tous les engins «plus lourds que l'air» (avions, hélicoptères, planeurs, etc.) ont besoin de mouvements pour créer les forces aérodynamiques nécessaires à leur sustentation, l'aérostat s'en passe.

Les aérostats ou «plus légers que l'air» obtiennent leur sustentation d'une source naturelle: un gaz léger contenu dans une enveloppe (hélium, hydrogène, air chaud) déplace un volume identique d'un gaz plus lourd (dans notre cas l'air de l'atmosphère environnante) pour créer une force ascensionnelle égale à la différence de poids entre ces deux gaz.

Tous les aérostats ont donc cette même propriété, mais seuls les dirigeables peuvent contrôler leurs mouvements relatifs à la direction des vents. Les ballons libres font corps avec le vent et ne peuvent se déplacer qu'avec lui.

Le terme dirigeable (du latin dirigere) définit un aérostat qui est propulsé et dirigeable.

On peut distinguer les dirigeables par les caractéristiques suivantes:

- dirigeable gonflé au gaz (BLIMP ou sous-classe BA)
- dirigeable à structure rigide gonflé au gaz (ZEPPELIN ou sous-classe BR)
- dirigeable gonflé à l'air chaud (sous-classe BX)
- tous les autres dirigeables (sous-classe BT)

ainsi que par leur volume, qui va de 500 à plus de 100.000 mètres cubes.

La sous-classe qui nous intéresse dans le cadre de ce CHAMPIONNAT DU MONDE étant «BX-DIRIGEABLES A AIR CHAUD», nous nous limiterons à ne voir plus en détail que celle-ci.

Tous les dirigeables à air chaud actuels, à l'encontre des dirigeables à gaz, qui peuvent être rigides (ZEPPELIN) ou nonrigides (BLIMP), ont une enveloppe du type non-rigide. On pourrait les appeler également «BLIMP A AIR CHAUD», à défaut d'un autre nom plus approprié.

On les distingue encore par leur principe de construction, à savoir:

- à enveloppe pressurisée
- à enveloppe non-pressurisée.

Si les dirigeables à gaz sont capables de supporter des vents et des vitesses de plus de 100 nœuds (185 km/h), c'est grâce à la pressurisation de leur enveloppe fermée, qui leur confère une certaine rigidité et qui oppose une force importante à la pression extérieure agissant sur l'enveloppe.

Les dirigeables à air chaud ne fonctionnent pas suivant ce principe, pour la bonne raison qu'ils n'utilisent pas de gaz léger mais l'air environnant chauffé dans une enveloppe non-fermée. La pression interne dans l'enveloppe est donc sensiblement égale à la pression atmosphérique pour les non-pressurisés, et légèrement supérieure (inférieure à 2 millibars) pour les pressurisés.

Ces pressions internes très faibles ne permettent donc pas des forces importantes externes sur l'enveloppe sans risquer la déformation, et par conséquent le dégonflement de l'enveloppe non-fermée. Les vitesses supportées sont donc très petites, et ne dépassent pas les 15 nœuds (27 km/h).

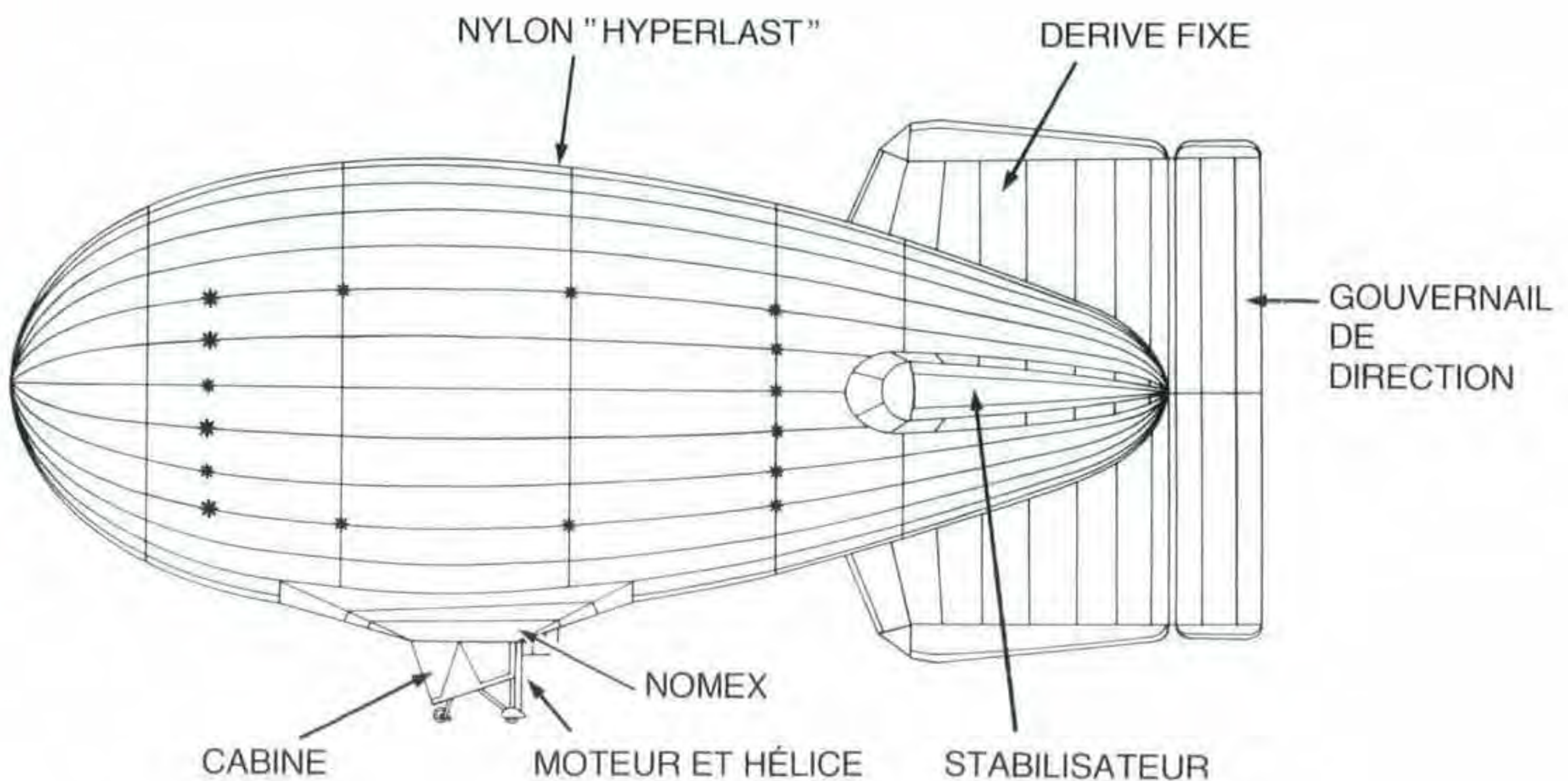
L'air dans l'enveloppe est chauffé par un brûleur à propane et devient plus léger que l'air environnant et, suivant le même principe que décrit plus haut, une force ascensionnelle résultante permet éventuellement l'envol du dirigeable.

Le propane, ainsi que le pilote et les passagers, sont embarqués dans une cabine suspendue sous l'enveloppe, qui contient également l'élément moto-propulseur, qui fait que l'aérostat devient dirigeable avec les commandes du gouvernail de direction.

Dû à sa faible vitesse relative, les commandes ne réagissent que très lentement, et le pilote doit dès lors anticiper toutes ses commandes de changement de direction.

Etant donné que les forces aérodynamiques qui agissent sur le dirigeable sont minimales, les surfaces des gouvernails et stabilisateurs doivent être de taille plus importante pour assurer une stabilité et une dirigeabilité satisfaisantes.

Du fait même de tous ces éléments d'instabilité inhérente, le pilotage d'un dirigeable à air chaud est très délicat, et le pilote, certes qualifié pour voler avec un tel engin, doit disposer en outre de qualités physiques et d'endurance non négligeables.



Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.)

First World Hot Air Airship Championship

Competitors

NO	PILOT	COUNTRY	AIRSHIP
1	Giovanni Aimo	Italia	Cameron D-38
2	Mucky Busemeyer	BRD	Thunder Colt AS 42
3	Tom Sage	UK	Cameron DP-50
4	Guy Moyano	Lux	Cameron DP-60
5	Helmut Meyer	BRD	Thunder Colt AS 105
6	Cees Hoogstede	NL	Cameron DP-70
7	David Rapp	USA	Cameron DP-70
8	Vincent Dupuis	France	Cameron DP-70
9	Terrs Lundahl	Sweden	Cameron D-96
10	Oscar Lindstroem	Sweden	Thunder Colt AS 56
11	Brian Boland	USA	Boland A-2
12	Ian Ashpole	UK	Cameron DP-70
13	Tom Donnelly	UK	Thunder Colt AS 42
14	Michel Bredy	France	Cameron D-50
15	Ji-Bo Luo	China	Mi-Feng 6
16	Daniel Mandleur	France	Cameron D-96
17	Mats Backlin	UK	Thunder Colt
18	Paolo Bonanno	Italia	Bonanno RBX-7
19	Hans Peter Schelker	Schweiz	Cameron DP-70



Les supermarchés CACTUS sponsor du airship LX-UFO

Dirigeable à air chaud propulsé par moteur à 2-temps 570ccm entraînant une hélice - construit par Cameron Balloons Ltd à Bristol (GB) - dimensions: longueur 28,13m, largeur 13,22m, hauteur 11,13m - poids total à vide: 341 kg - vitesse: jusqu'à 10 noeuds (15-18 km/h) - équipage: 1 pilote plus 1 passager année de construction: 1987 - pilote: G. Moyano



First World Hot Air Airship Championship

29 juillet — 7 août 1988

La Fédération Aéronautique Internationale a confié l'organisation du 1er Championnat Mondial pour Dirigeables à la Commune Aérostatique du Grand-Duché de Luxembourg, vu le succès remporté par son organisation en 1982 lors du 3e Championnat d'Europe pour Montgolfières.

Des inscriptions ont été reçues de pratiquement tous les pays d'Europe ainsi que des Etats-Unis et de la République Populaire de Chine.

Les dirigeables évolueront pendant 9 jours entre Kirchberg, Walferdange et Mersch et s'affronteront lors de compétitions de courses de vitesse, de vols de précision et de vols de navigation, décidés en fonction des conditions météorologiques. Les arrivées de ces épreuves seront particulièrement spectaculaires et seuls des centimètres et des secondes départageront les meilleurs.

Nous assisterons à des vols de dirigeables mettant à l'épreuve des techniques très divergentes :

- * monoplaces contre biplaces
- * moteurs de 15 CV contre 35 CV
- * longueur des dirigeables de 10 à 30 mètres
- * coques pressurisées ou non pressurisées

à vrai dire ce seront ces championnats qui, servant de pionniers, nous enseigneront quelles sont les combinaisons technologiquement les plus valables pour les dirigeables à air chaud.

Tous les constructeurs du monde attendent avec impatience les résultats et les conclusions de cette comparaison internationale de performance.

Les pilotes sont d'abord des pilotes de montgolfières extrêmement qualifiés. Seuls les meilleurs pourront prétendre être capables de piloter un dirigeable, voire concourir pour le titre mondial.

Le Luxembourg sera représenté par Monsieur Guy Moyano, pilote de dirigeable depuis 2 ans et très motivé pour remporter un titre lors de ce Championnat dans son pays.

La Presse mondiale a annoncé sa présence pour cette Première, et le spectacle de voir évoluer une vingtaine de grands dirigeables en course, en cours de virer aux pilônes et au poteau de l'arrivée, ne manquera pas de suspens, tout comme aux atterrissages intermédiaires où les équipes au sol s'efforceront de refaire les pleins dans un minimum de temps.



1. G. AIMO

Flies the LAVAZZA RACER, the smallest airship in this competition (1 086 m³). He was the first hot air airship pilot in Italy and has flown in Switzerland, Luxembourg and England. As an instructor he trained so far 12 airship pilots from all over the world. In his D-38 airship he likes to perform Aerobatics!

2. M. BUSEMEYER

Flies a Thunder Colt airship, powered by a König engine of 430 ccm. Since 1978 he has been building several remote controlled airships for aerial photography and operates balloons and airships in his own company.



3. T. SAGE

British Balloon and Airship Club founder member, has been flying balloons for 21 years. Founder member and Director of Cameron Balloons, designer of DP series Cameron airships. Extensive ballooning experience in wide variety of geographic locations and conditions.

4. G. MOYANO

Started ballooning in 1982. Pilot since 1984. Participated at all World and European Championships since as crew member. Professional balloon and airship pilot since 1987. Cactus airship, flown by Guy, is the first DP series airship regularly used in commercial flying for two years now.



5. H. MEYER

After extensive parachuting experience, Helmut Meyer turned to ballooning. The Flying Truck special shape was built to his instructions. His Thunder Colt AS 105 airship AUTO-MEYER is powered by a Honda 600 ccm engine.



6. C. HOOGSTEDE

Dutch examiner and flying for over 15 years balloons and airships. Hoogstede and his partner and copilot L. Van Tongeren are well known for their flying Jeans. Their Toyota DP-70 is of recent construction. (June 1988).

7. D. RAPP

David Rap holds U.S. balloon and airplane pilot certificates and british balloon and airship licenses. He has competed in the U.S. National Hot Air Balloon Championship, Indiana, Iowa, for the last 5 years. This is his first year flying airships, in particular his „A. Roy Knabenshue" St. Louis DP-70



8. V. DUPUIS

A professional balloon pilot and operator with many hours of experience flown in many countries. He is operating the Besançon DP-70 airship for the City of Besançon and will be seen when the „Tour de France” race arrives at Besançon.



9. T. LUNDAHL

Started ballooning in early 1967-68. Still flying the first balloon SE-ZZA and bought the airship 1984. He enjoys very much the social life around the activities but also the nature and wildering. His preference goes to non-spectacular flights and he regrets not to have enough time to do extensive flying. Janne Balkedal introduced him to the art of airships.

Terrs is an artist in gold and silver jewelry, but has an export/import business.



10. O. LINDSTROEM

Started with balloons in 1971, balloon certificate in 1984. Started HB OSCAIR PROJECT COMPANY in 1983, working with airship advertising. Student MSC Aeronautics (KTH) Chairman of the Swedish Airship Society, balloon and airship constructor. European coordinator and pilot for Fuji airship flights in Indonesia 1987. Has made two world record attempts with hot air airships, on 20.03.88 and 07.05.88, still under examination. Oscar developed night flight equipment for Colt A 556.



11. B. BOLAND

Ballooning since 1970. Designed and built a hot air balloon for Masters Thesis at Pratt Institute New York 1970-71, has designed and built 52 balloons and airships since. Flew to 20 national and world records through the years. His first airship the „Albatross“ was built 1974-75. He flies his A-2 model of 2 290 m³ envelope volume under ICELANDAIR colours.



12. I. ASHPOLE

Full time commercial balloon and airship pilot. Qualified fixed wing pilot. Experienced sky diver with 600 free falls. Holds the world record for the highest ever aerial trapeze act suspended from a hot air balloon at over 5000 m.

13. T. DONNELLY

Well known in Luxembourg for his participation 1982 at the European Balloon Championship in Ettelbruck/Warken. Gave Pit Thibo his first lesson in mountain flying at Flims in September 1974. One of the world's most experienced professional balloon and airship pilots.



14. M. BREDY

Flies Ultralights, balloons and airships. His Feu Orange was built 1982 and is powered by a Fuji-Robin 250 ccm engine.

How he describes flying airships?

"L'art de piloter un gros poisson"!

(The art of flying a big fish)

(Eng Valse Lente matt engem decken
Elefant)



15. J. LUO

The first airship built by Beijing University of Aeronautics and Astronautics was a modified hot air balloon. This model Mi-Feng 6 (Bee-6) was first operated in July 1986 to install electrical wire in mountainous area.

In September of the same year the airship was used for pictures over Xi'an and other cities.

Ji-Bo Luo and Yong Kang Wu are heading a team from the Research Group of Light Aircraft Design from Beijing University.



16. D. MANDLEUR

Flies the oldest airship in this race. His D-96 was built 1977. It has been flying in the east of France (Strasbourg area) for a number of years operated by Mandleur's advertising company.

The airship was recently reconditioned with Hyperlast and flies for CARGOLUX!





17. M. BAECKLIN

Has made substantial contributions to and has airships the development of modern hot air airship at the Thunder Colt factory.

He flies a Colt AS 56 with a König 3 cylinder 2 stroke engine.

Mats flies airship since 1981.



18. P. BONANNO

Paolo is well known as a developer of balloon equipment and has built his own balloons. Famous all over the world for his capacity to work non-stop (!) for 36 hours on repair (!) for a competitor's (!) airship: the airship was ready just in time.

Presently he is busy 20 hours per day on building his own airship for the Worlds: Will it be completed July 27th or July 28th?



19. H. P. SCHELKER

He is one of the partners in the AS AIRSHIP AG a company formed by many enthusiastic Swiss shareholders to operate a DP-70 with a striking colour design on passenger flights, picture taking and pure fun flying. Guy Moyano initiated them to airship piloting in Luxembourg on the LX-UFO.

Balloon Fantasia

30 juillet — 7 août 1988

Avec le FANTASIA SHOW, événement très spectaculaire, qui réunira plus de 25 ballons à formes spéciales, la Commune Aérostatique du Grand-Duché de Luxembourg offre au public luxembourgeois une première mondiale. En effet, jamais une compétition rassemblant un aussi grand nombre de ballons à formes spéciales n'a eu lieu auparavant.

Déjà la présence d'un seul ballon à forme spéciale lors de meetings de Montgolfières a toujours provoqué l'enthousiasme du grand public.

Cette manifestation restera un spectacle inoubliable pour le public ainsi que pour les pilotes participants qui garderont du Grand-Duché un souvenir inefaçable.

Des inscriptions nous sont parvenues d'Allemagne, d'Angleterre, d'Autriche, de France, des Pays-Bas, de Suisse et des Etats-Unis.

Nonobstant le prix très élevé de ces ballons, leur maniement est extrêmement difficile et complexe. Pour cette raison, les épreuves journalières auxquelles doivent se soumettre les concurrents, seront différentes de celles des Montgolfières ordinaires.

Pour illustrer ces épreuves journalières citons la cible cachée, la chasse au renard, qui consiste à prendre en chasse un ballon renard et de placer le marqueur le plus près possible du point d'atterrissage du renard.

Concours d'élégance

C'est pour la première fois au monde que le vainqueur d'une compétition de ballons à air chaud sera désigné par les spectateurs. Le CONCOURS D'ELEGANCE est donc une première mondiale lors de laquelle les spectateurs seront juges et gagnants à la fois.

Pendant la semaine du LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE 1988 du 29 juillet au 7 août 1988 le public pourra admirer dans le ciel luxembourgeois les plus belles créations de ballons à formes spéciales (à savoir les ballons qui portent les numéros de 56 à 85).

C'est parmi ces fantastiques ballons que le public pourra choisir celui qui, d'après lui, est le plus élégant, le plus exotique, et qui sera digne de porter le titre de CHAMPION DU BALLOON FANTASIA.

Il suffira de remplir le bulletin de vote qui se trouvera dans les journaux, le livre-souvenir ou les points de distribution.

A la fin de la semaine du BALLOON FANTASIA le public du Grand-Duché de Luxembourg et des pays limitrophes ainsi qu'un jury spécialisé auront défini par leurs bulletins de vote les champions du BALLOON FANTASIA.

Vainqueur sera le ballon qui rassemblera le plus grand nombre de votes.

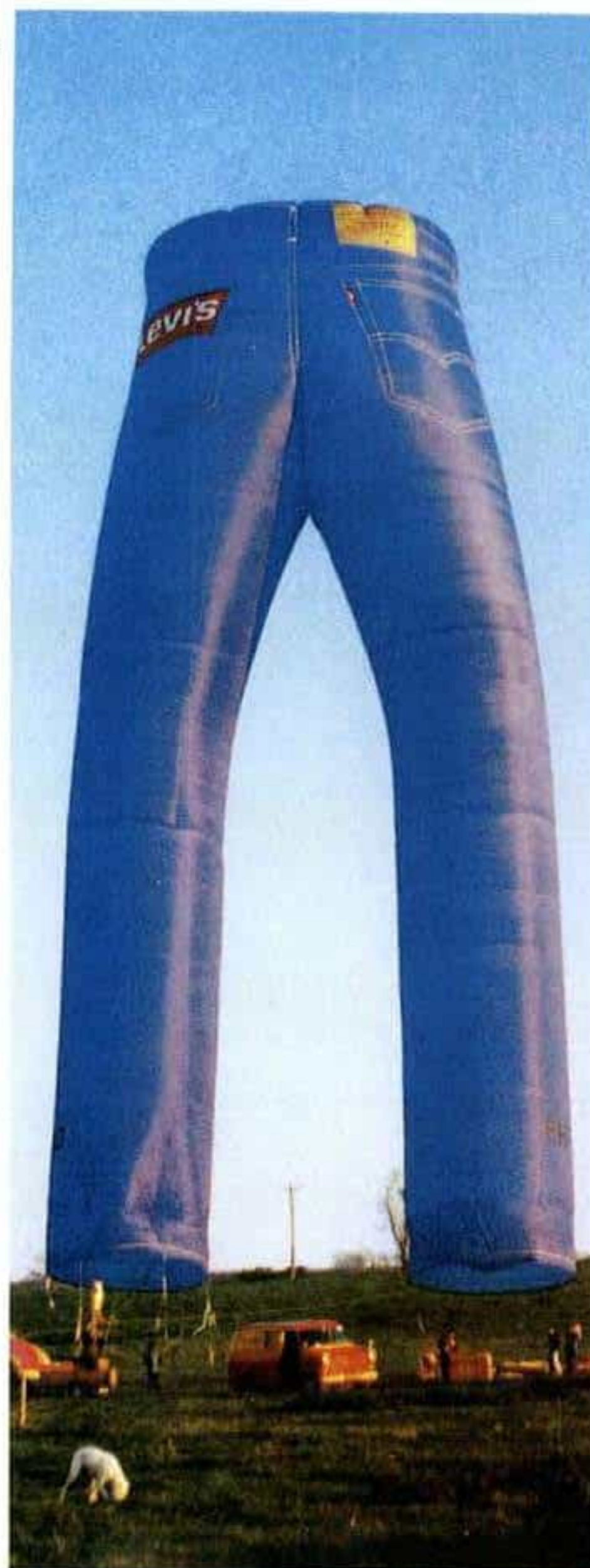
Les spectateurs qui auront remis un bulletin de vote sur lequel figure le nom et le numéro du vainqueur, prendront part à un tirage au sort qui leur fera gagner des prix superbes.



56 Golly III
N. ROBERTSON - U.K.
Ballooning since 1973. Present
Chairman of British Balloon and Airship Club.



57 Levis Jeans
L. VAN TONGEREN - NETHER-
LANDS
One of the most
experienced balloonists
in Holland
and Flight Examiner.
One of the 2 pilots licensed to
fly the 2 Dutch Airships.
L. Van Tongeren flew the
Jeans first in 1976.

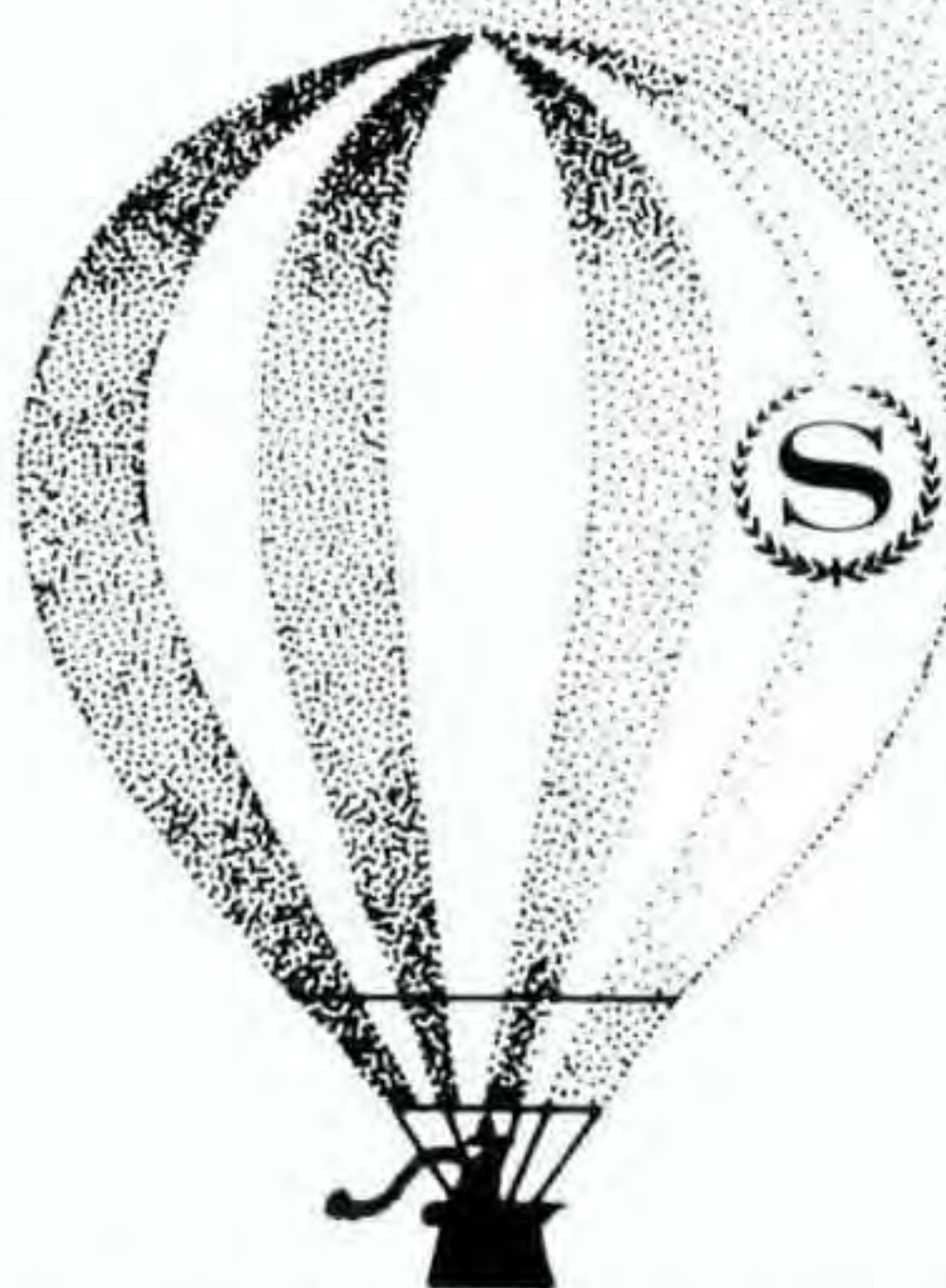


59 Bandag Tyre
C. WOLSTENHOLME - U.K.
This pilot is admired throughout the world
for his tremendous flying, skill and unique
charm, which is only matched by his incredible
good looks and personality.
He will be available at the Jamboree to fly
and sell balloons and to be generally
wonderful.



58 Telephone
O. DRAGT - NETHERLANDS
One of the youngest Dutch balloon pilots, flies
all kinds of balloons and special shapes.
O. Dragt is under training for his airship rating.





LE MONTGOLFIER

Le restaurant "Le Montgolfier"
vous offre une nouvelle carte exquise
dans un cadre distingué.



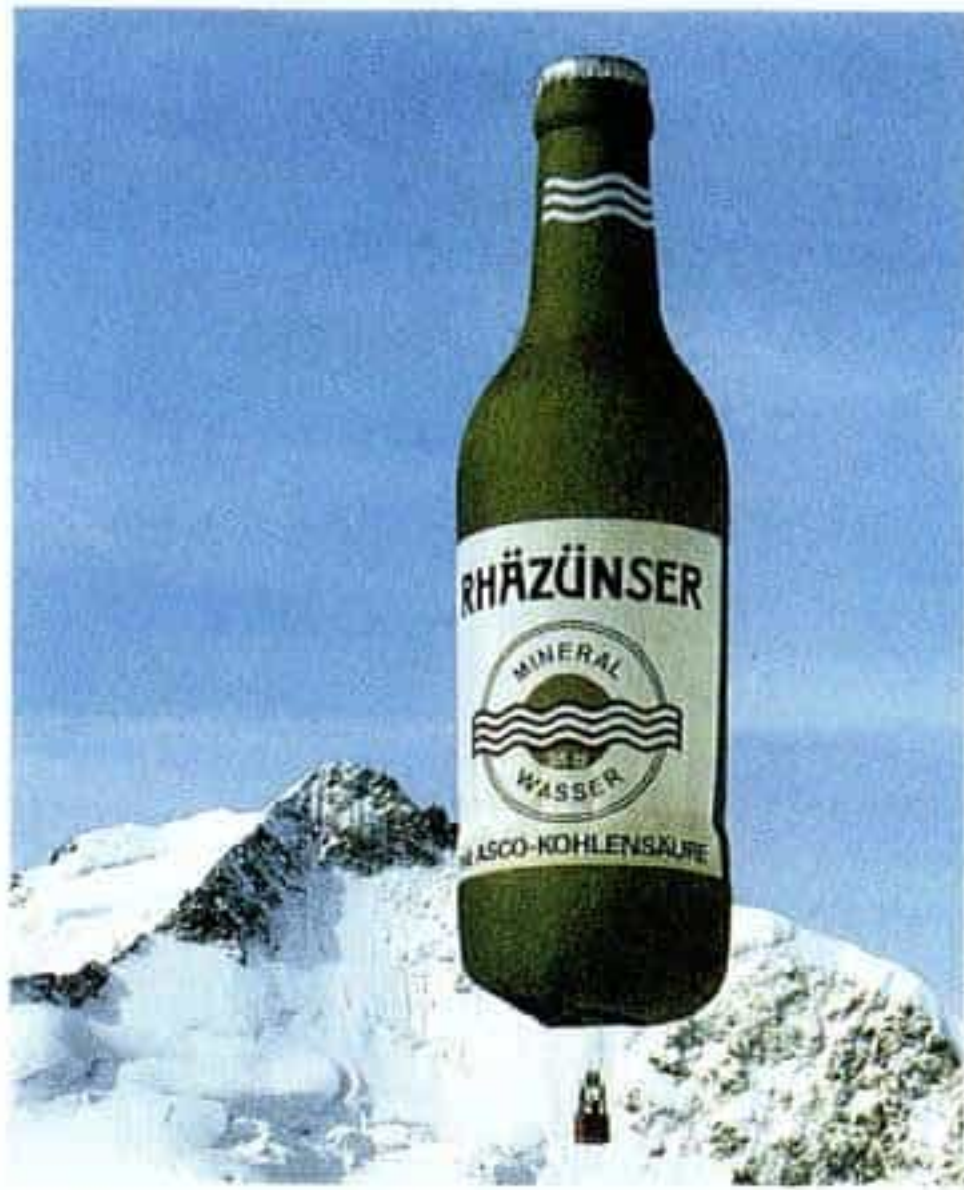
Les frères Montgolfier



Aerogolf Sheraton Hotel

The hospitality people of **ITT**

ROUTE DE TREVES · B.P. 1973 · 1019 · LUXEMBOURG
GRAND DUCHE DE LUXEMBOURG · TEL. 345 71 · TLX 2662 AEROGO LU



60 Passuger – Rhäzünser
H. KELLER – SCHWEIZ

Experienced pilot due to many alpine flights, balloon instructor. Likes to fly at lake Constance and at the Mediterranean.



63 Klorolle
Irene HOHMANN – BDR

First balloon flight at the age of 6 with her parents. Pilot licence at 18. In love with ballooning.



62 Etonic
J.-A. BESNARD – SUISSE

Started to pilot a balloon at the age of 12, since the pilot fell in coma.



61 Standard Bank
J.K. BURGESS – RSA

Civil engineer for 26 years. Balloonist for 10 years, full time since 1982. Own balloon company for advertising, passengers and training. Balloon maintenance and repair station.



64 Cornetto
Ing. G. ZACH – AUSTRIA

Balloonist since 1980, trained by J. STARKBAUM. Many flights all over Europe and Africa. Total flights: 410



Cadeaux d'entreprises articles de promotion
créations personnalisées articles en cuir

RITILUX

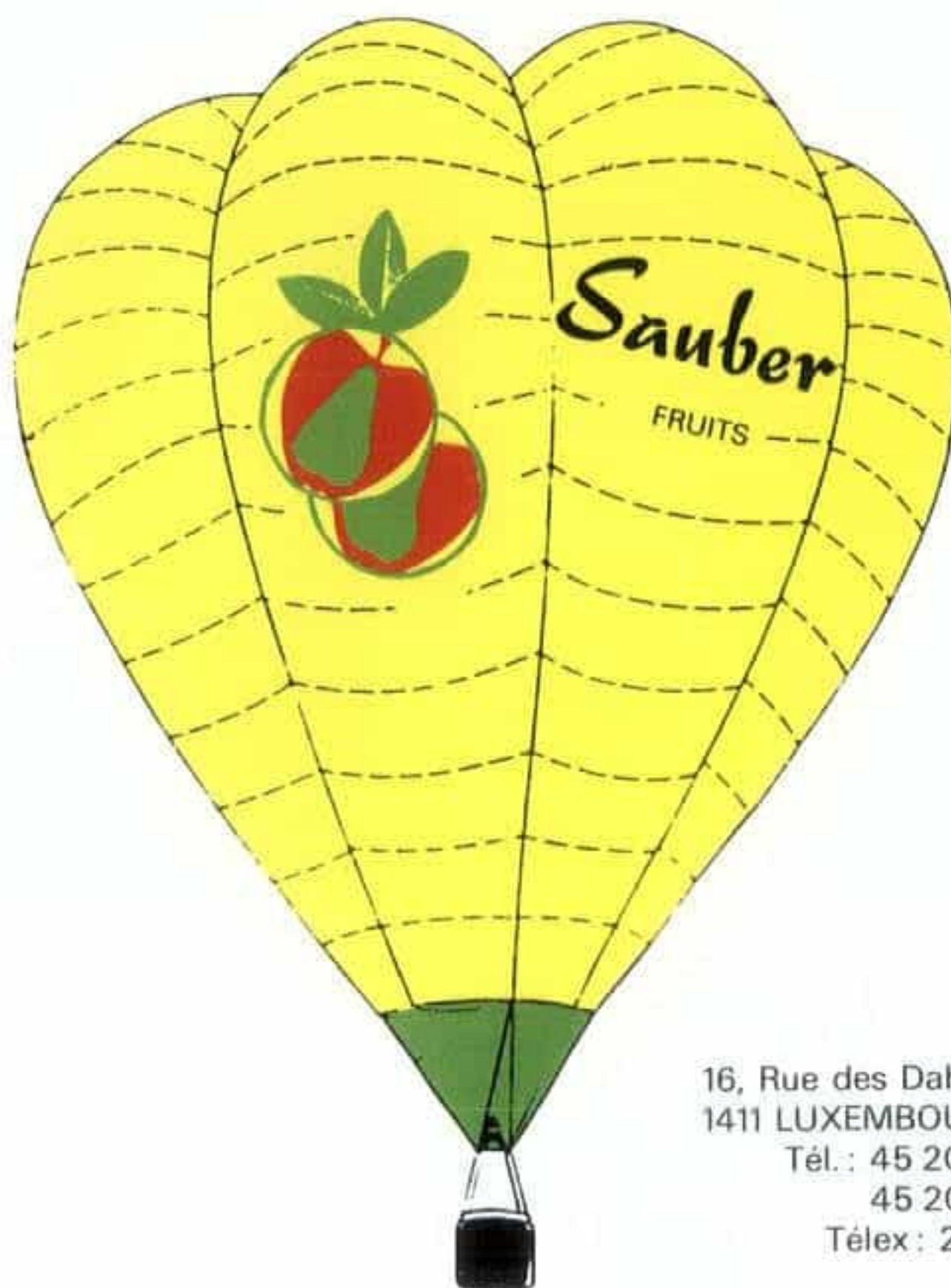
Propri.: Franco Riti
2, rue d'Anvers L-1130 Luxembourg
tél. 48 56 54 - 48 54 17 telex 3710 riti lu
telefax 48 54 17



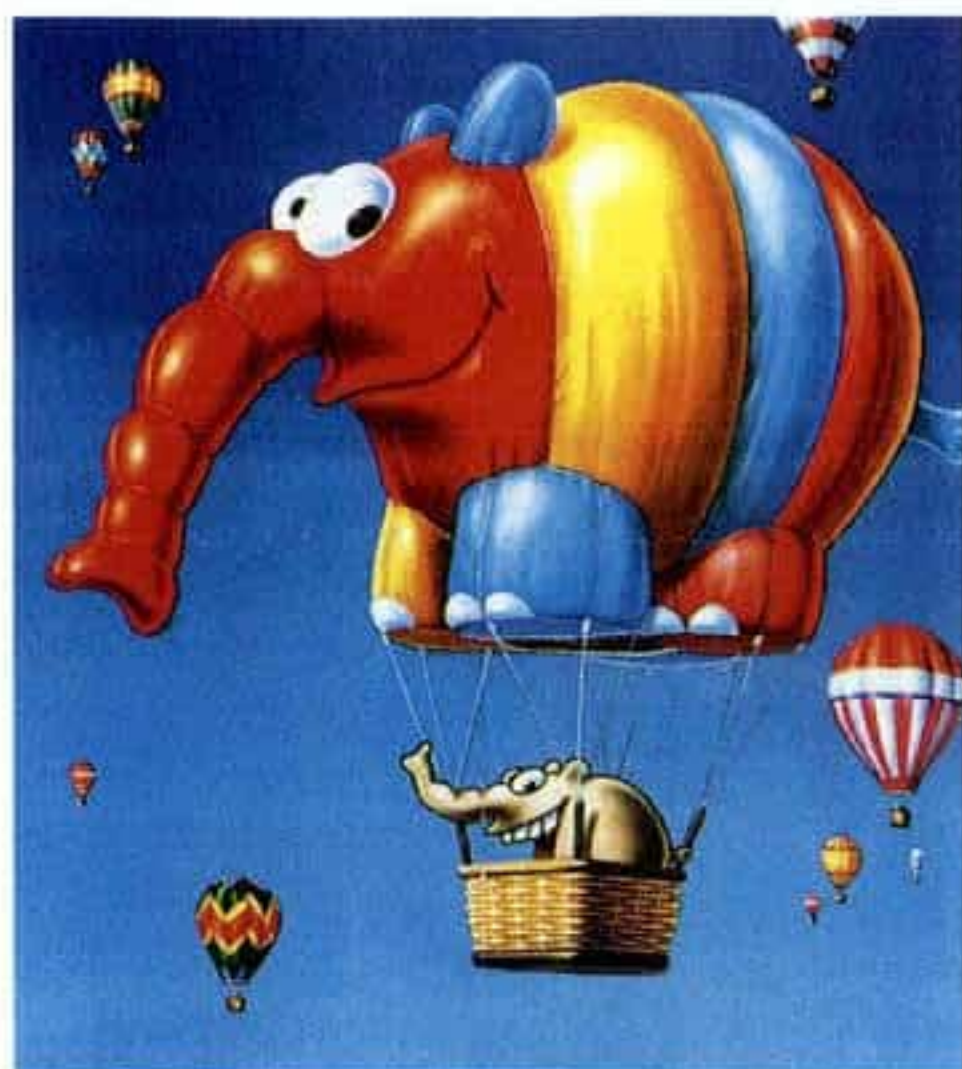
*Foulard en soie
fabriqué par
RITILUX*



Françoise-Marie Thein



16, Rue des Dahlias
1411 LUXEMBOURG
Tél.: 45 20 02
45 20 03
Télex: 2816



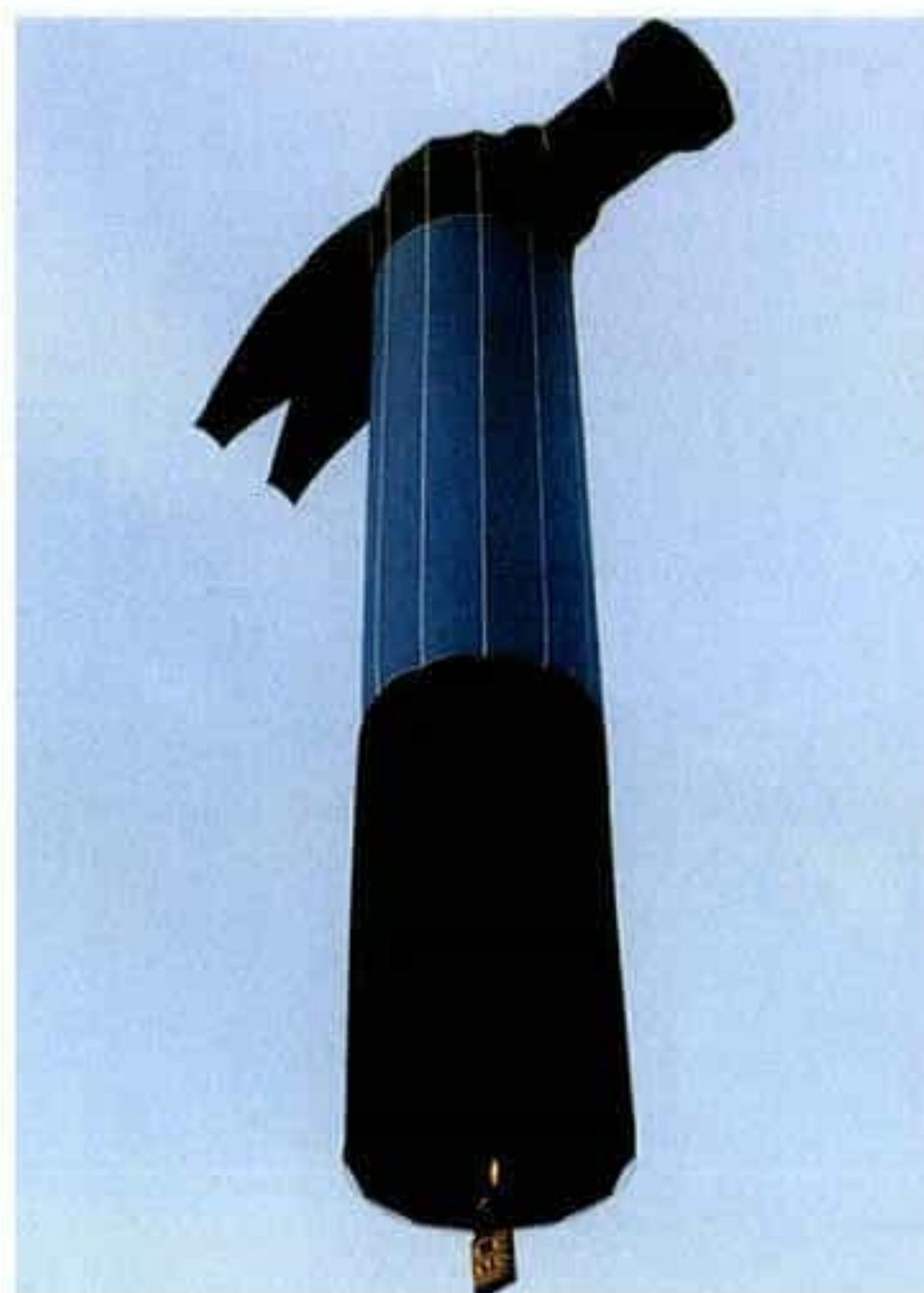
66 Ottifant
K.H. KRUG - BRD
Best known by his friends as 'Monster'. Flies since 1984. Close to 400 flights in Europe, Alps, India. Instructor and special shape licence.



67 Flying Bellows
D. PATRICK-BROWN - U.K.
Flying since 1979. Special shape and standard balloons.



68 Bierglas
R. GÖKE - BRD
Balloon pilot since 1986. Experienced as a sky diver and soaring pilot. Owns 2 shapes since 1987 and turned his hobby into a professional activity.



69 + 70 Hammer and Free Lady
MARK and GERARD LEFEVRE - USA
Gerard designed both balloons and built them together with Mark. They started ballooning in 1980. 4000 hours were spent building the Replica of the Statue of Liberty.





Voyages
Voyages

LUXAIR





The flying truck is used by Helmut Meyer in Germany to advertise his truck rental business.

71 Flying Truck
H. MEYER - BRD

Very experienced pilot for balloons, special shapes and hot air airships. The flying truck has been an exceptional attraction at many airshows.

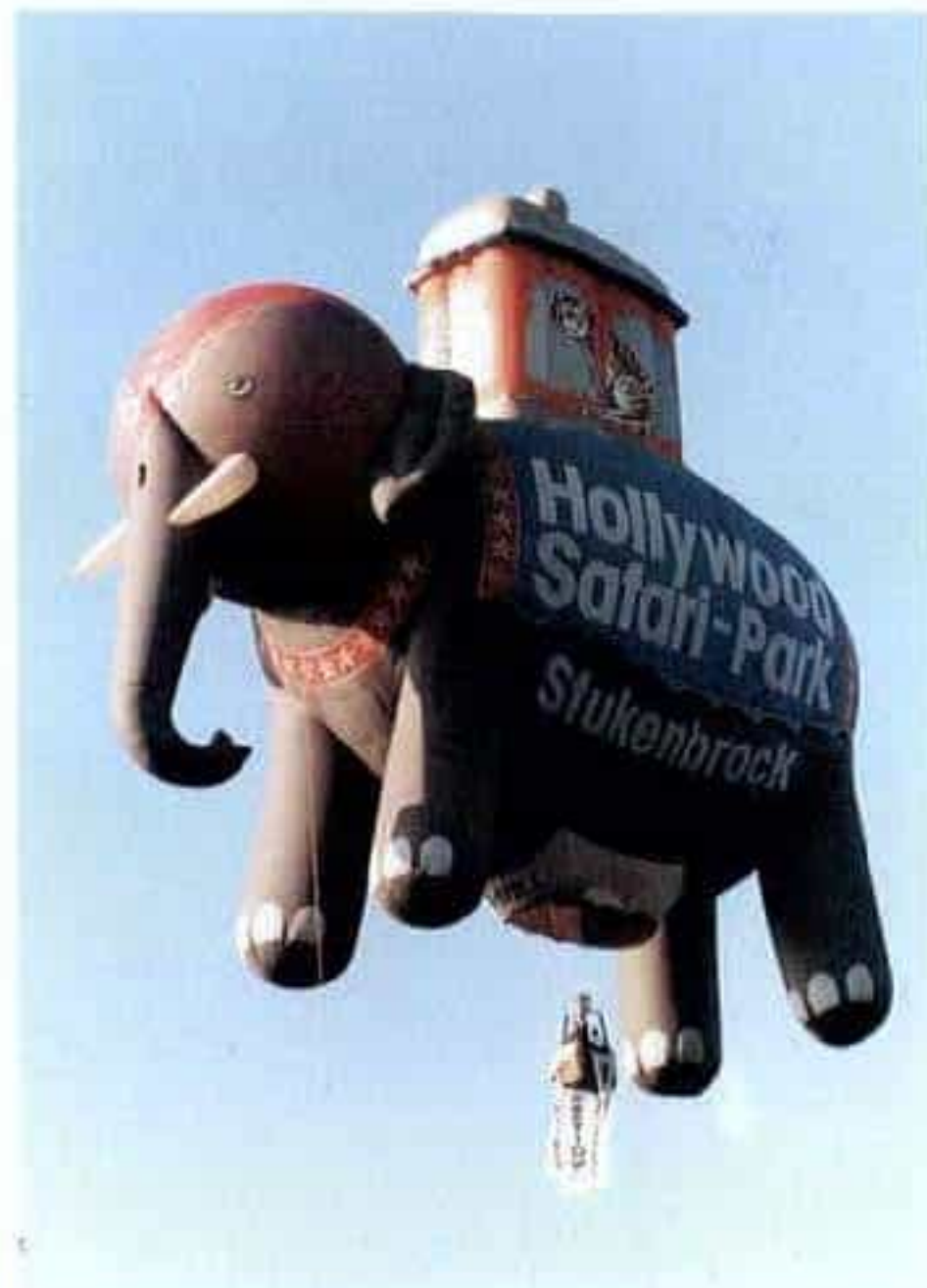


72 Persil
M. HÖLSCHER - BRD

German balloon licence January 1985. Totals 250 flight hours. Flies in Germany, France, Austria, Switzerland. British licence 1987. Good experience with special shapes.



74 Peanut Man
M. DRYE - U.K.
Flies many special shapes and works actively for British Balloon Museum. Has flown several balloons in Luxembourg.



73 Elephant Benjamin
G. BECKWITH - U.K.

14 years of ballooning experience. Turned professional 3 years ago and spent 2 years flying tourists on photo safaris over a Kenyan game reserve. Last year turned from African Elephants to the inflatable flying type.



75 Uncle Sam

Specially built to the instructions Jacques SOUKUP from Pennsylvania/USA. Part of Jacques's outstanding special shape collection.



Construction traditionnelle artisanale

- classique
- moderne

Une construction individuelle, selon vos idées et votre budget. Nous ne nous présentons pas au moyen de documentation impersonnelle, mais par un contact direct. Nous ne nous imposons pas mais mettons tout en œuvre pour être à la hauteur de cette réputation de sérieux et de solidité avec une étude et avant-projet approfondi, sans engagement de votre part.

CONSTRUIRE AVEC



**NEW HAIDA
HOMES**

2, route d'Echternach

L-1453 LUXEMBOURG

Téléphone: 43 18 14

*Menuiserie
Kraemer Frères
Bettendorf*

Tél. 80 92 18



**Treppen und Geländer
freitragende Systemtreppen
Spindeltreppen in Holz**



**Verschönern Sie Ihr Heim
mit Zimmertüren
aus handwerklicher Fertigung
Montage auch über Stahlzargen
individuelle Herstellung**

Maßarbeit



76 'Balloon Hilda' The Witch
Latest addition to Jacques SOUKUP's/USA
famous collection.

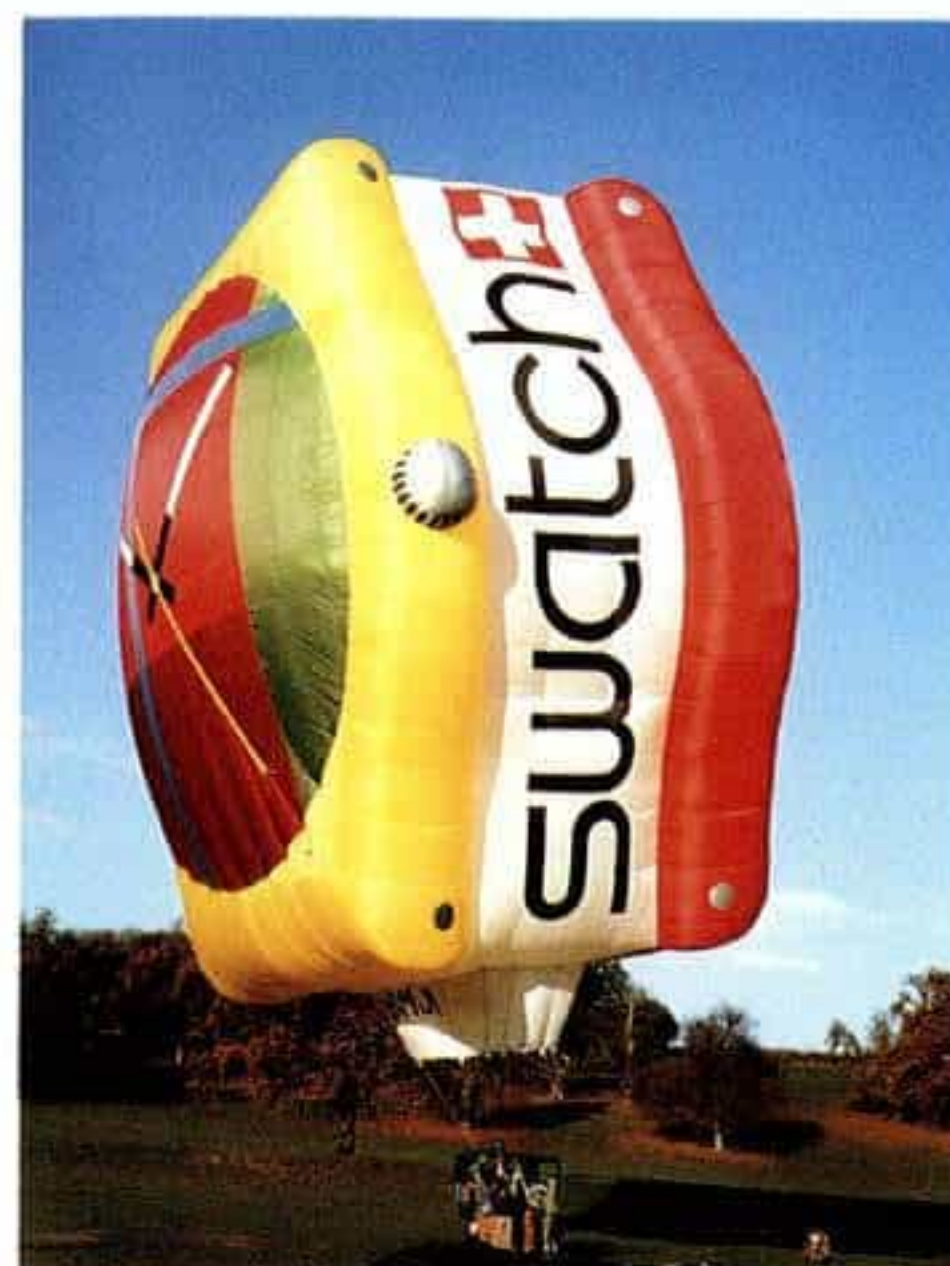
One of the most unusual and spectacular
balloons in the world.

A crew of 14 persons is necessary
to operate the Witch.



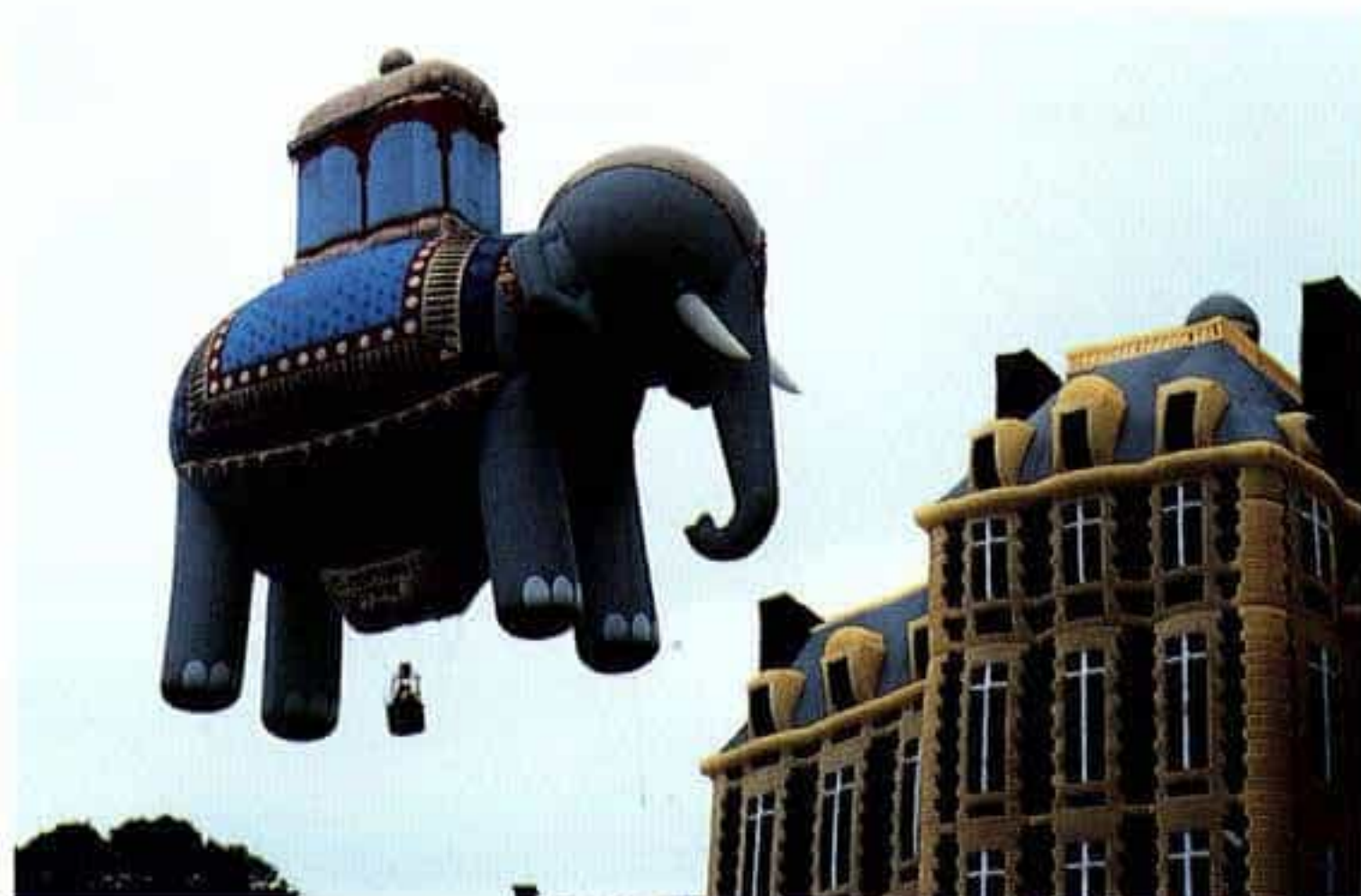
77 Benihana
Pilot: Jonathan ELD - USA
Balloon built for Rocky AOKI
who crossed the Pacific for the
first time by balloon.

80 Swatch
H.R. HAENNI - SCHWEIZ
Balloon instructor, flies since
several years professionally in
Europe and Overseas.

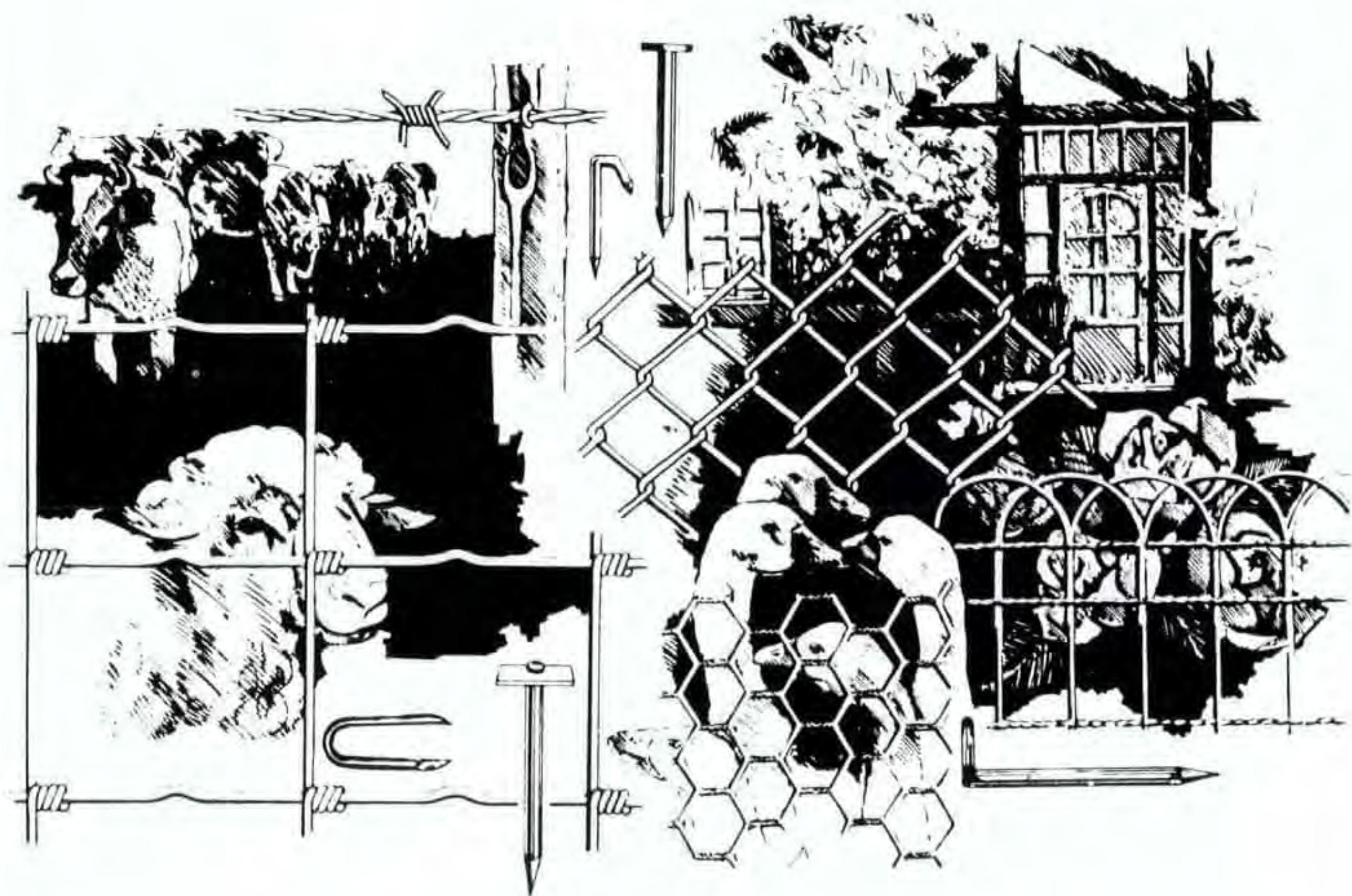


78 Golden Temple
The extraordinary Golden Temple of Japan
built for Malcolm FORBES. Constructed in
1986, it was the 6th special shape balloon
built for Mister FORBES! Since 3 more
shapes have been added: Fabergé Egg,
Beethoven and Suleiman.

79 Elephant
An early balloon of Mister FORBES.
The first of a series of elephants constructed by Cameron
Balloons/Bristol. Specially ordered for a friendship-tour
by Malcolm FORBES to Thailand.



TREFIL ARBED



Drähte und Drahtstifte

Alle Geflechte-Typen

CRAPO[®], CRAPAL

und ARBEDPLAST[®]

Qualitätserzeugnisse

mit

unübertroffener

Lebensdauer

**Trefil ARBED Luxembourg/
Saarbrücken S.à.r.l.**

Bureau de Bissen

Boîte Postale 16

L-7703 Bissen

Tél.: 85 771

Télex: 2542 trefbi lu

Téléfax: 85698

CENTRE D'ENERGIE INFORMATIQUE

Société luxembourgeoise de Service Bureau

i**ORMALUX S.A.**

Nos prestations :

Saisie des données sur tout support informatique

Prise en charge d'exploitation de données

Location d'heures ordinateur

Service bureau : réalisation de tous les travaux de gestion de l'entreprise

salaires et appointements

comptabilité :

clients, fournisseurs, générale,
analytique, etc...

gestion communale

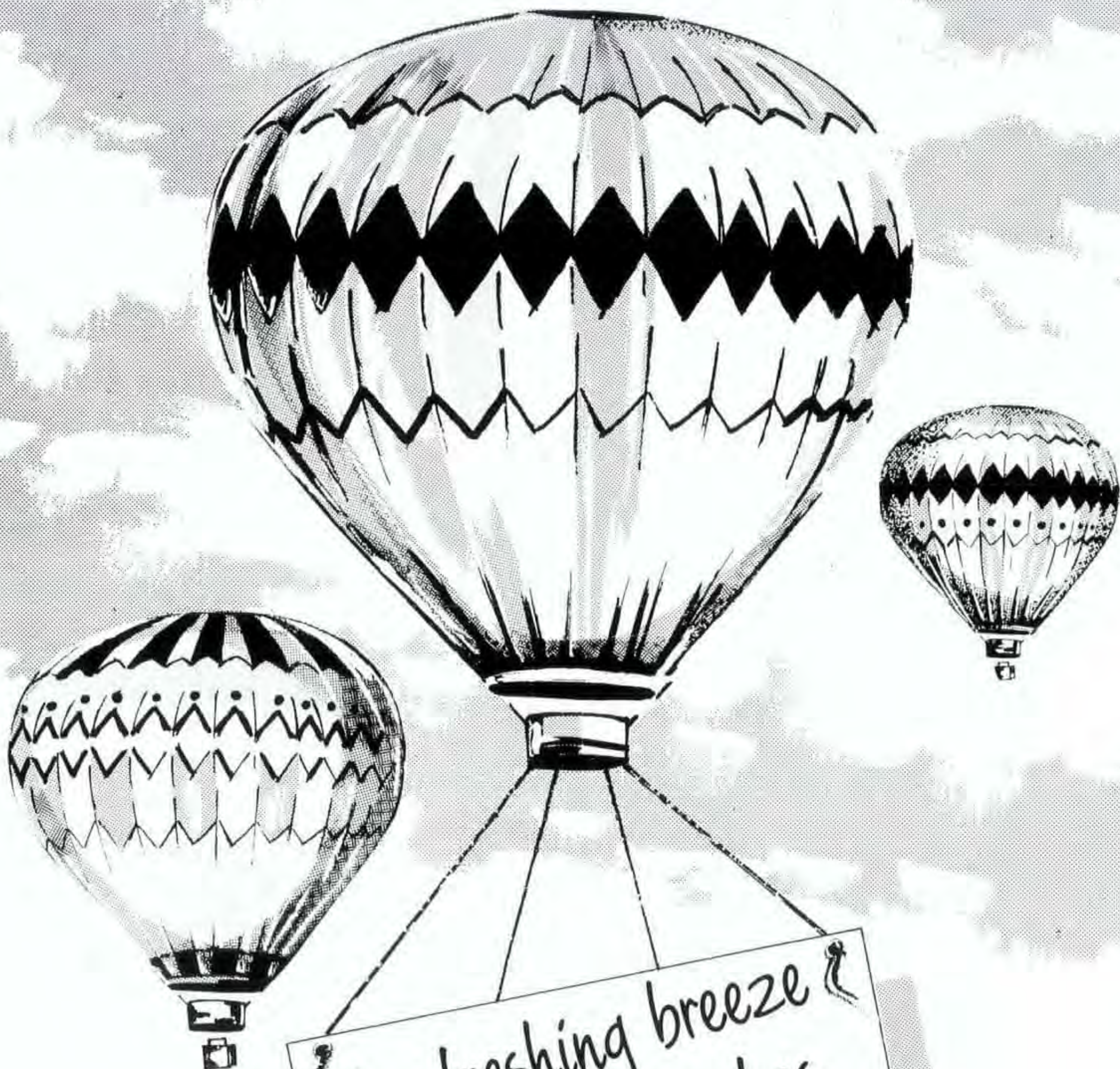
taxes, listes électorales...

développement d'applications
sur demande

Télégestion : connexion de tous types de terminaux sur
NOS ORDINATEURS IBM TYPE 3083 - 4341 - S3X

Traitement de textes, traduction assistée par ordinateur, mise à disposition
de personnel en : secrétariat, saisie de données, programmation

ORMALUX S.A. — 1, rue de l'Industrie — Boîte postale 39 — 4801 RODANGE
Tél. 50 26 26 — Télex 3703 ilx lu



A refreshing breeze
for your clothes

 **Presto-shop**
Nettoyage à sec
Blanchisserie

- **Luxembourg**
8, rue Notre-Dame
18, rue de Bonnevoie
(Place Wallis)
133, rue de Bonnevoie
- **Beggen**
Shopping Center Espace

- **Bertrange**
Shopping Center Concorde
- **Foetz**
Shopping Center Match
- **Roeser-Livange**
Akaafcenter Reiserbann

- **Esch-Alzette**
41-43, rue Clair-Chêne
89, rue de l'Alzette
- **Schifflange**
44, rue de la Libération
- **Differdange**
34, avenue de la Liberté

LES RECORDS DU MONDE ACTUELS

DIRIGEABLES

Dirigeables à hélium ou hydrogène (classe F.A.I. „BA”)

Distance:		
6 384,5 km	29.10./01.11.1928	Dr. Eckener, Deutschland „Graf Zeppelin”

Dirigeables à air chaud (classe F.A.I. „BX”)

Durée:		
3 h 00 min 45 sec	07.12.85	David Steven, USA
Record luxembourgeois:		
1 h 40 min	09.03.88	Guy Moyano
Distance:		
49, 635 km	07.12.85	David Steven, USA
Record luxembourgeois:		
18 km 500 m	09.03.88	Guy Moyano
Altitude:		
3 159 m	27.08.82	R.M. Taaffe, Australia

BALLONS

Ballons à gaz (classe F.A.I. „AA”)

Durée:		
137 h 5 min 50 sec	12.08./17.08.78	M.L. Anderson, USA B.L. Abruzzo L.M. Newman „Double Eagle II”
Distance:		
8 382 km 54	09.11./12.11.81	B.L. Abruzzo USA R. Clark, R. Aoki L.M. Newman „Double Eagle V”
Altitude:		
34 668 m	04.05.61	Cdr M.D. Ross, USA Lt/Cr V.A. Prather

Ballons à air chaud (classe F.A.I. „AX”)

Durée:		
40 h 12 min 5 sec	07.07.84	Hélène Dorigny, France
Distance:		
1 470 km 62	28.01.85	Harold Warner, Canada
Altitude:		
16 805 m	31.10.80	Julian Nott, UK

Note: Sous homologation, un nouveau record récent:

- * Per Lindstrand/R. Branson (UK) avec leur traversée de l'Atlantique en 1987 pour la distance
- * Per Lindstrand: altitude absolue le 6 juin 1988 avec 65 127 pieds (+/- 22 000 m)

Ballon mixte: hélium chauffable (classe F.A.I. „Am”)

Durée:		
96 h 24 min	26.07./30.07.78	Don Cameron, UK C. Davey
Distance:		
4 057,732 km	02.09.86	Henk Brink, Netherlands E. Brink, V. Hageman
Altitude:		
4 442 m	26.08.85	Henk Brink, Netherlands

Quand l'art s'intéresse aux ballons

Le témoignage le plus sûr que nous ayons de l'enthousiasme soulevé par les exploits des premiers aéronautes est la profusion des objets d'art où les ballons constituent le thème principal de décor. Cette mode a inspiré aussi bien les beaux arts que les artisans populaires durant les années 1783-1785. Les manufactures de porcelaine de Limoges ou de Sèvres, les faïenceries de Moustiers, Nevers et Lyon produisent des pièces très soignées qui ont eu un succès immédiat et sans précédent.

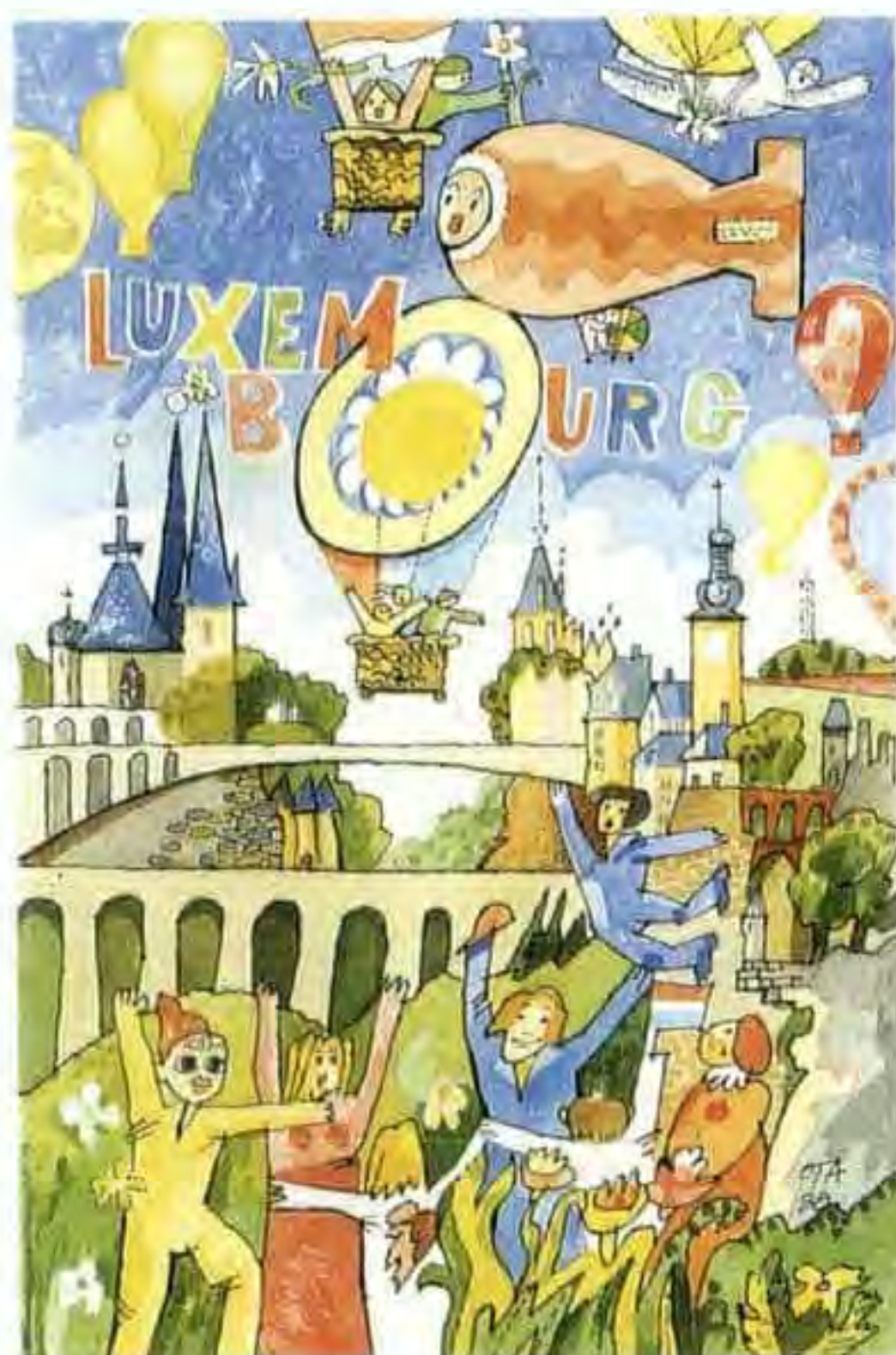
Même la mode n'a pu échapper à la « folie du jour ».

Apparaissent dans la mode féminine les robes ballon, les coiffures au ballon, les chapeaux à la montgolfière, dans la mode masculine les gilets avec montgolfière brodée sur la poche, boutons d'habits avec miniatures, les cannes avec motifs ballon.

Dans l'horlogerie, l'ébénisterie, la joaillerie, nombreuses ont été leurs œuvres souvent charmantes et séduisantes.

N'oublions pas de mentionner les nombreuses gravures dont les sujets sont quelquefois uniquement symboliques ou imaginaires ou satiriques, mais heureusement beaucoup représentaient les premiers voyageurs aériens et leurs préparatifs d'envol, le survol d'une ville ou l'atterrissage.

Vers 1970 le thème ballon oublié quelque peu a commencé à revivre. Les montgolfières de notre époque apparaissent dans de nombreux pays, notamment les Etats-Unis, suivis par l'Angleterre et la France. C'est sans doute le Bicentenaire de la première ascension en ballon par les frères Montgolfier qui a vraiment relancé l'intérêt du grand public. Le « LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE » nous semble une excellente occasion pour présenter des réalisations d'artistes de notre région, qui se sont inspirés par le renouveau des ballons.



Aquarelle par Ota NALEZINEK

OTA NALEZINEK est sans doute le peintre luxembourgeois qui pendant les 15 dernières années a fait le plus grand nombre d'expositions et qui s'est attaqué à différents genres, allant du simple dessin, de la caricature, de la création d'affiches et de timbres-poste, la gravure, la sérigraphie, la peinture à l'acryl, au pastel et à l'aquarelle, la céramique, aux géantes-applications textiles, aux tapisseries «ART-PROTIS», à l'émail et même au vitrail d'art.

Depuis 1970 le Luxembourg est devenu la seconde patrie du dessinateur infatigable, né en CSSR, 1930. OTA participe régulièrement aux expositions du Cercle Artistique de Luxembourg. Ses œuvres se trouvent – pour ne citer que quelques exemples – au Musée de l'Etat à Luxembourg, à la Bibliothèque Nationale, à Mondorf-Etat, au Foyer du Théâtre Municipal de la Capitale, au Centre de Conférences du Kirchberg, dans divers Ministères, dans les Bâtiments Municipaux de Mersch, Echternach, Vianden, Consthum, Schuttrange, Wilwerwiltz, à la Fondation Pescatore et dans de nombreuses collections privées.

OTA a illustré également un splendide livre sur la ville de Luxembourg en collaboration avec Johnny Flick.

En 1977 OTA reçoit le PRIX GRAND-DUC ADOLPHE et la nationalité luxembourgeoise.

OTA aime le voyage et expose bien entendu aussi à l'étranger : aux USA, Canada, Mexique, à New York, Paris, Berlin, Bruxelles, Barcelone etc ...

Eve PASCAL est née le 8 juillet 1939 à PARIS

Elle est une ancienne élève de l'Ecole des Arts Décoratifs de Strasbourg, diplômée d'Etat.

Après avoir exercé des activités professionnelles dans l'Educational Nationale et dans le secteur privé (activités ayant toujours trait à l'Art) elle se consacre à la peinture et au vitrail d'art depuis quelques années.

Distinctions reçues lors d'expositions internationales :

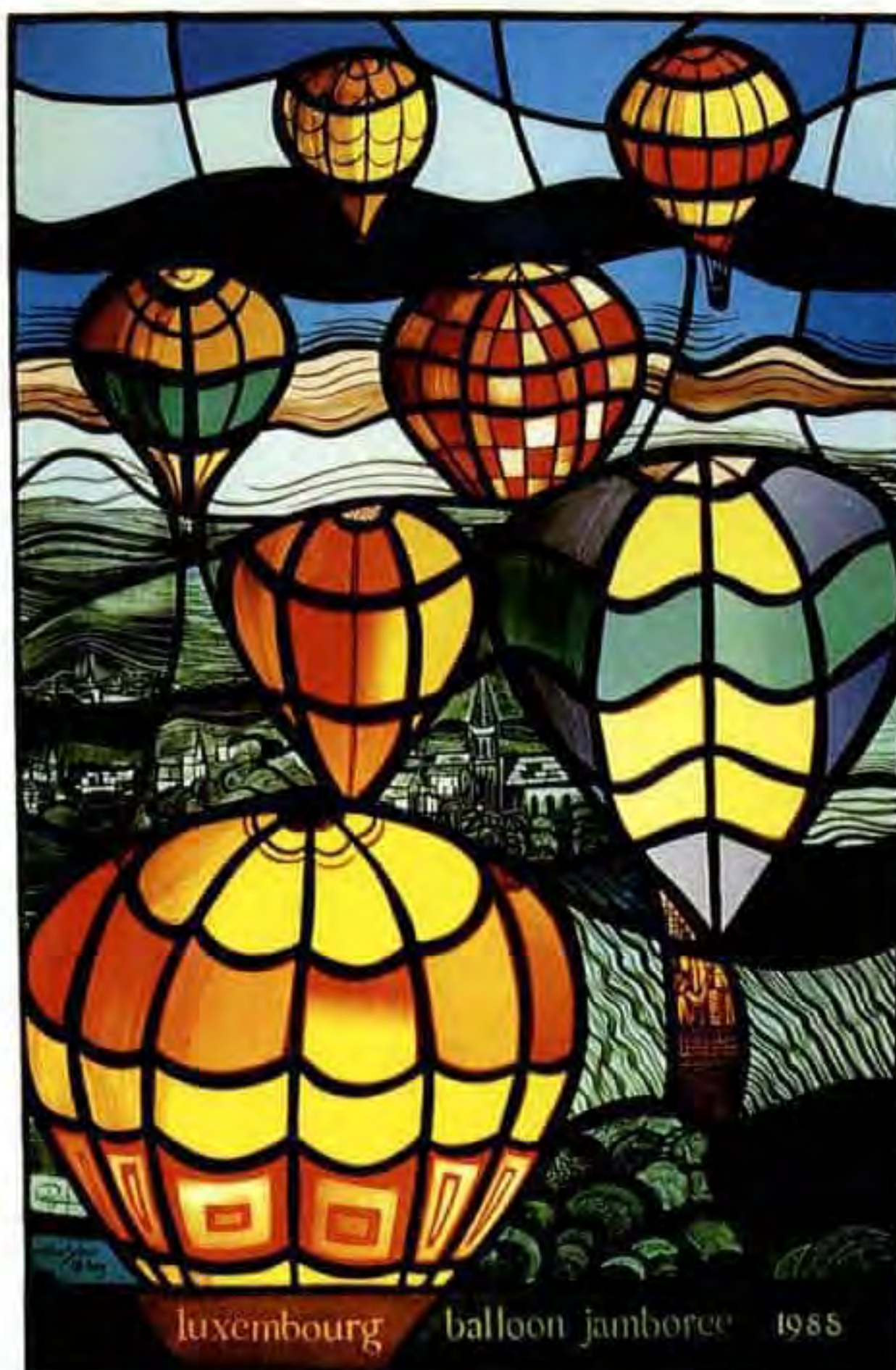
- Médaille de bronze (Promotion des Arts) pour l'ensemble de son œuvre Fénétrange 1985;
- Médaille d'Argent de la Ville de Vittel 1985;
- Médaille de vermeil Salon Champagne Ardennes Epernay 1986;
- Coupe Ricard Strasbourg 1985;
- Médaille d'argent de la Ville de Metz 1988;
- Trophée MARTELL, meilleur artiste lorrain 1987.

Expositions: Allemagne, France, Luxembourg.

Mme PASCAL réside en France à :

1, rue de NONTRON
Nebing
F-57670 ALBESTROFF

Vitrail par Mme Eve PASCAL



Françoise-Marie THEIN est née à Bruxelles/Belgique, où elle a étudié les Arts Décoratifs et réside au Grand-Duché.

A partir de 1970 elle a enseigné le dessin au «Pensionnat Notre-Dame de Lourdes» à Diekirch/Luxembourg.

Vers la fin des années 70 elle s'est spécialisée dans la peinture sur soie, en conciliant la tradition orientale avec la peinture européenne.

Françoise-Marie utilise les couleurs à base de plomb, très liquides, qui fusent dans la soie. Elle structure ses peintures, soit en employant un caoutchouc liquide ou «gutta», soit en utilisant la technique de l'aquarelle.

Toutes ses peintures ont été fixées à la vapeur d'eau à des températures de 100° à 200°C (212° - 392° F).

*Peinture sur soie
Foulard par Françoise-Marie THEIN*



Poterie, d'une hauteur de 50 cm, réalisée par les ateliers Montgolfier Durtal France pour le Luxembourg Balloon Jamboree.

Monsieur le Baron Robert de Montgolfier, propriétaire des ateliers «Poterie Montgolfier» occupe une quarantaine de personnes et exporte ses créations dans de nombreux pays, dont le Luxembourg.

La peinture de Mars Schmit, artiste luxembourgeois, est un carnet de voyage qui reflète tous les aspects de ce qu'il a pu voir ou entrevoir et qu'il nous livre avec la sincérité qu'on lui connaît.

Tous ceux qui l'ont suivi dans ses minutieuses recherches de renouvellement, découvriront dans les récents travaux de ce peintre, rompu aux cadenas de nos faubourgs, une émotion nouvelle.

En effet, il nous rapporte d'Italie, de Rome et de Florence en particulier, des aquarelles d'un coloris délicat où l'artiste capte la lumière et en traduit les vibrations sur les êtres et les choses. Mars se montre à nous dans la variété de son talent avec toutes les ressources de son métier, les nuances de sa sensibilité.

Si certaines toiles sont peintes avec une sorte de furie qui traduisent la marque de la violence et du dynamisme de l'époque actuelle, Mars Schmit adopte un style très personnel, qui correspond au dynamisme de sa personnalité, montrant que l'homme et le sentiment redeviennent, au-delà du décor, l'indispensable complément de l'œuvre peinte.

*Mme Spierkel-Spiesse
artiste-peintre*



Aquarelle par Mars Schmit pour l'assiette-souvenir



Teller mit Darstellung einer Charliere vom
Aufstieg am 19. September 1784 in den Tuileries
Porzellan, Aufglasurmalerei
Frankreich, um 1900
ø 23,7
Tutzing, Slg. Dr. Marianne Koch

Satirische Darstellung
zur Ballonmode
Kolorierte Radierung
22,5 x 16
Paris, Musée Carnavaul



Paul Speller

65, Grand'rue
LUXEMBOURG

Pendentif, south-sea pearl grise,
15 mm ø avec rubis poire,
monté sur or jaune.
Création de notre atelier
à l'occasion du
Luxembourg
Balloon Jamboree





CAE AVIATION SARL

L-1110 LUXEMBOURG AIRPORT
GRAND-DUCHY OF LUXEMBOURG

Tel. (352) 43 68 11

Telex 1444

Fax (352) 43 68 89

- EMERGENCY LOCATOR BEACON (E.L.T.)
- 3M STORMSCOPE WX-120
- PORTABLE VHF TRANSCEIVER
- PORTABLE TRANSPONDER



KAEMPFF-KOHLER

TRAITEUR PATISSIER

LUXEMBOURG

RUE DU CURE

PLACE GUILLAUME

Gonflage de nuit — night glow



La nuit de la Melusine, qui aura lieu le 3 août 1988 vers 21.00 heures dans la Vallée de la Pétrusse et du Grund, consiste en un gonflage de nuit de plus de 15 ballons à formes spéciales, couronné par un feu d'artifice tiré à partir d'un ballon.

Un spectacle extraordinaire encadré par des orchestres contemporains.

Pouvoir admirer ces Montgolfières dans le cadre merveilleux de notre Capitale, c'est de quoi garder un souvenir inoubliable de la Ville de Luxembourg et de la NUIT DE LA MELUSINE.



Melusine

L'histoire de Melusine a commencé avec le comte Sigefroi, qui acquit en l'an 963 les ruines d'un château construit en 250 par l'empereur romain Gallien.

Sigefroi avait reconnu la situation privilégiée de ce château à la fois offensive et défensive. On l'appelait « Le Boucq », selon la valeur celtique du mot, château fortifié. Et de ce château s'est développée la ville de Luxembourg.

La légende veut que ce même comte Sigefroi ait pris comme épouse Melusine, épouse fantastique. Sa métamorphose intempestive et hebdomadaire en jolie nymphe, la curiosité soupçonneuse du mari troublé, car jaloux, valurent à Melusine l'exil dans un monde de ténèbres.

A l'occasion du Luxembourg Balloon Jamboree nous faisons revivre pour de courts instants Melusine dans sa ville plus que millénaire.

Sources: Livre du Millénaire
H. Luja, M. Noppeney

THE MEETING PLACE OF EUROPE



Superb tranquil
setting
Extensive sport and
leisure facilities
14 different function
rooms
Comprehensive
business services
Gourmet eating
(Gault-Millau)



HOTEL INTER•CONTINENTAL LUXEMBOURG

Rue Jean Engling, 1466 Luxembourg. 43781 Telex 3754.

Reservations (for the cost of a local call when in these countries)
Denmark 0430.0111. France 19 05 90 85 55. Netherlands 06 0226111.
W. Germany & Berlin 0130 3955. UK London 741 9000. Rest of UK
0345 581444. Switzerland 046 05 1555 or call your nearest Inter•Continental Sales Office.



Those magnificent men in their flying machines



*La passion
de la qualité*

ROSENSTIEL

Ballooning over Luxembourg

Découvrez le Grand-Duché de Luxembourg – ce petit pays dénommé le «cœur vert» de l'Europe – d'une façon absolument splendide et inoubliable.

Vous ferez l'expérience qu'ont faite les premiers pionniers des airs, Pilâtre de Rozier et le Marquis d'Arlandes, en France en 1783.

Vous survolerez dans un calme absolu la Ville de Luxembourg, pendant des siècles l'une des plus puissantes forteresses du monde, les châteaux médiévaux des Ardennes, la vallée des sept châteaux ou bien les vignobles de la vallée de la Moselle, tout en dégustant les vins blancs luxembourgeois qui sont d'une renommée internationale.

Un vol en montgolfière a toujours quelque chose de mystérieux, puisque c'est le vent et lui seul qui décide où nous allons nous poser.

Vous pourrez profiter du plaisir de franchir lentement tout obstacle et vous aurez tout le temps d'admirer les paysages d'une perspective hors du commun. Des fois, il nous est même possible de monter jusqu'à 2000 m d'altitude. Dans votre nacelle, vous aurez alors le pays entier à vos pieds. Pour commémorer le vol il y aura un baptême au champagne. Un certificat signé par votre pilote fera de vous un membre de la famille des aéronautes. Une telle aventure extraordinaire ferait également un joli cadeau, pensez-y!

Pour avoir de plus amples renseignements, contactez-nous au 789 075.

**COMPAGNIE AERONAUTIQUE
DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG**
B.P. 2
L-6101 JUNGLINSTER
Luxembourg / Europe



LUXEMBOURG BALLOON

Vendredi 29 juillet

	HEURES	
LUXEMBOURG		Arrivée des Équipages
WALFERDANGE	18.00	Grand Prix BIL (1ère manche)

Samedi 30 juillet

MERSCH	07.00	Grand Prix BIL (2e manche)
WILTZ	15.00	Billy Club Party
		Jeux, Concerts, Animations
	18.00	Grand Prix BIL (3e manche)
WALFERDANGE	17.00	Grande Fête des Ballons: FANTASIA - FIESTA - Ballons Luxembourgeois - Dirigeables (60-70 ballons)
	20.00	Essais CHAMPIONNAT DU MONDE POUR DIRIGEABLES

Dimanche 31 juillet

	HEURES	
WALFERDANGE	06.00	1ère épreuve du CHAMPIONNAT DU MONDE POUR DIRIGEABLES
ETTELBRUCK	07.00	Grand Prix BIL (4e manche)
MERSCH	07.00	Envol FANTASIA et FIESTA
WALFERDANGE	15.00	BIL'S Super J Club Party Concert Rock
	16.30	Ascension Ballons à Gaz
	17.00	BALLONS A GOGO
		Grand Prix BIL (5e manche) FANTASIA et FIESTA
	21.00	CHAMPIONNAT DIRI- GEABLES (90-100 Ballons)

FANTASIA:

Ballons à Formes Spéciales (20-25)

FIESTA:

Ballons publicitaires et touristiques (10-25)

DIRIGEABLES A AIR CHAUD: (15-20)

*LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON
CHAMPIONSHIP: Concours
de Montgolfières classiques: (70-80)*

*BIL'S BANKER'S BALLOON GRAND PRIX:
Montgolfières aux couleurs
d'Instituts Financiers (25-28)*

ON JAMBOREE 1988

Lundi 1 août

	HEURES	
WALFERDANGE-MERSCH	06.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES
	—	
	08.00	
MERSCH	07.00	FANTASIA et FIESTA
REDANGE/ATTERT	17.00	FANTASIA et Ballons Nationaux
WALFERDANGE	18.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES et FIESTA
	—	
	20.00	

Mardi 2 août

WALFERDANGE-MERSCH	06.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES
	—	
	08.00	
MERSCH	07.00	FANTASIA et FIESTA
MONDORF-LES-BAINS	17.00	FANTASIA et Ballons Nationaux
WALFERDANGE	18.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES et FIESTA
	—	
	20.00	

Mercredi 3 août

WALFERDANGE-MERSCH	06.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES
	—	FANTASIA et FIESTA
	08.00	
LUXEMBOURG-GRUND VALLEE DE LA PETRUSSE	22.00	15 Ballons Illuminés aux pieds de la Forteresse Feux d'artifice à partir d'un Ballon Concerts — Nuit de la Mélusine

Jeudi 4 août

WALFERDANGE-MERSCH	06.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES
MERSCH	06.30	LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP (1ère manche)
WALFERDANGE	07.00	Envol FANTASIA et FIESTA
MERSCH	17.30	LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP (2e manche)
WALFERDANGE	18.00	Envol FANTASIA et FIESTA
	19.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES

Vendredi 5 août

	HEURES	
WALFERDANGE-MERSCH	06.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES
MERSCH (région)	06.30	LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP (3e manche)
MEYSEMBOURG	07.00	FANTASIA et FIESTA
MERSCH	17.00	Plus de 140 Ballons...
	—	* LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP (4e manche)
	21.00	* FANTASIA et FIESTA * Ballons Nationaux * CHAMPIONNAT DIRIGEABLES

Samedi 6 août

WALFERDANGE	06.00	CHAMPIONNAT DIRIGEABLES
MERSCH (région)	06.30	LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP (5e manche)
MERSCH	07.00	FANTASIA et FIESTA
WALFERDANGE	16.30	LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE
	—	* Ascension Ballons à Gaz * Fête populaire * Nombre record de Ballons * Finale FANTASIA — FIESTA * Finale CHAMPIONNAT DU MONDE pour DIRIGEABLES
	21.00	* LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP (6e manche)

Dimanche 7 août

MERSCH	06.30	Finale LUXEMBOURG INTERNATIONAL BALLOON CHAMPIONSHIP
	07.00	Ascension FIESTA
	12.00	Proclamation des Résultats
	16.30	Démonstration — Défilé de tous les participants:
	—	Montgolfières — Ballons à Formes Spéciales — Dirigeables à air chaud — Ballons à Gaz — Ballons de la Commune Aérostatique du Grand-Duché de Luxembourg
	20.00	



Restaurant Chinois

JARDIN DE JADE

Prestige de la haute gastronomie Chinoise

14, rue d'Anvers (Place de Paris)

44, rue Zithe

Luxembourg-Gare

☎ 48 78 55 - 49 18 18

Spécialités à la vapeur



Atelier spécialisé pour tout
genre de construction,
de transformation, de réparation
et de peinture pour véhicules
automoteurs et non-automoteurs

Programme de production :
Carrosseries à ridelles
Carrosseries alu Cargo Van
Carrosseries isothermes

Hayons élévateurs
Remorques et semi-remorques
KÄSSBOHRER



4-6, rue des Jardins
L-6132 JUNGLINSTER
LUXEMBOURG
☎ 7 83 68 - 7 80 46
Télex 2453

Comité de patronage du Luxembourg Balloon Jamboree 1988

Les organisateurs remercient de leur générosité les personnes qui ont bien voulu témoigner leur sympathie et leur engagement envers cet événement exceptionnel.

Ensemble avec les annonceurs, qui ont eux-aussi su exprimer leur attachement à l'aérostation, ils ont permis la réalisation de ce LIVRE-SOUVENIR hors du commun.

Agazzini-Giustiniani P.
Akaaf-Center Prima
Alinova
Ameublement La Grange
Anc. Ets. Robert Mathey et Cie S.A.
Anonymes
Arendt Georges
Ascenseurs Kone
Assurances Le Foyer
Assurances G. Kulfer-Wagner
Assurances Jean Pirrotte
Assurances Neuman
Assurlux
Auto - Technic
Automobile Club du G.D. de Luxembourg

Bache-Bausch Boucherie
Bervard Marc
Betons Feidt s.à r.l.
Bicher beim Brück
Bicherbuttek Al Avenue
Biver Pierre
Blanchisserie Wagener-Hallé
Bonaria Frères s.à r.l.
Boucherie Feller
Boucherie-Charcuterie Goedert
Boutique Krier, prêt-à-porter
Boutique Sélection
Bram Thed
Brasseries Réunies de Luxembourg
Brausch-Fritsch Jacques
Breyer Yvette

Cacharel
Café Degraux
Café Lënster Stuff
Camping-Restaurant Birkelt
Cargolux Airlines International S.A.
Cave de Portugal - Goncalves
Caves Dom Teodosio
Cegedel
Centralmarketing s.à r.l.
Chauffage Federspiel
Chaussures Goedert Salamander
Chelius Diane
Christa Jeanne
Coffres-Forts Carlo Seil
Comptoir des fers et métaux
Couture Freddy Eisen
Createam
C.F.L.

Dermience Chantal
Deutsche Bank Luxembourg S.A.
Die Ziegenbeine
Doisy Décor
Dunning Tony

Editions Guy Binsfeld
Eischen Michel
Eisen Liette
Électricité Reisch
Électricité Thommes Guy
Electro Hauser
Emo, Eischen Mootz
Engeldinger et Associés

19, rue Nic. Mersch, Fentange
Junglinster
Tout pour la santé Diät und Neuformhaus, Luxembourg
av. de la Gare, Luxembourg
Luxembourg

Leudelange
Tél. 31 93 23, Strassen

Tél. 58 89 73, Differdange
7, rue Bertels, Luxembourg
14, bd F-D Roosevelt, Luxembourg
Assurances Réunies du Luxembourg S.A.
Luxembourg
Helfenterbrück / Bertrange

106, rue Andethana, Hostert, Tél. 3 40 53
Luxembourg
Luxembourg
Luxembourg
Propri. Librairie de l'Avenue S.A., 34, av. de la Gare, Luxembourg
21, rue des Ateliers, Bascharage
Gonderange
Esch-sur-Alzette
Place d'armes, Luxembourg
succ. Brebsom-Turping, 80, Grand-rue, Luxembourg
Echternach
Luxembourg-Ville
30, bd Royal, Luxembourg
Mousel et Clausen S.A.
Agence Immobilière, Luxembourg
Salon de coiffure, 13, place de l'Hôtel de Ville, Dudelange

pour l'homme ... Parfum de rêve ... Parfum d'évasion
Imbringen
R. Poeckes-Jones, Junglinster
Larochette
Luxembourg-Findel
Zone Industrielle, Ingeldorf
Rio Maior Codex-Portugal
Compagnie Grand-Duchale d'Électricité du Luxembourg
Luxembourg
Luxembourg-Helfenterbrück
38, Grand-rue et 46, av. de la Gare, Luxembourg
Bertrange
Hostert
Steinsel
Luxembourg
Luxembourg
Agence de publicité et de marketing, Bertrange
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

Schoenfels
Luxembourg

All Farwen aus de Balloneén sin an eisen Stöffter an Tapéiten

Luxembourg
Op der Dresch, Bridel
Niederanven
Luxembourg
Junglinster
Luxembourg
Ellange / Gare
Luxembourg

Engels Frank
 Entreprise Ecogec s.à r.l.
 Entreprise Luciano Grosso s.à r.l.
 Épicerie Victor
 Époque
 Ernster
 Err Antoine
 Eurofood s.à r.l.

Federmeyer Willi
 Finnair
 Fleurs Backes
 Fleurs Freddy Klopp
 Fleurs Josée
 Fourrures Edlinger
 Fourrures Jenny
 Fourrures Scheitler
 François René
 Fraser Aonghus
 Freesport Team
 Frisch J.P.
 Fritz Carlo, marchand de bois

Galahat Travel
 Gales et Cie
 Garage Cardoni Angelo
 Garage Feyereisen
 Garage Jacques Linden
 Garage Reiter s.à r.l.
 Geiben René
 Gerin Patrick
 Gillig Bernard
 Glaesener Gilbert
 Glaesener Roger, médecin
 Goedert Jean, ingénieur diplômé
 Goedert-Ries Vic.
 Goergen Romain
 Grand Garage Josy Bouquet
 Groupement des amis du rails
 Guille

Hack Raymond
 Heiers Helga
 Heine Florian
 Henning Bank
 Hilger-Quaring
 Hite Senc
 Hoffmann-Minet Guy
 Hôtel l'Agath c/o M. Steichen F.

Iberia Airlines
 Icelandair
 Immobilière Klestadt
 Intercoiffure Ernest Poskin
 I.M.A.C. s.à r.l.

Jaeger Ariette
 Jos Balthasar s.à r.l.

Kaiffer Ted
 Kensing Uwe
 King Scott, Pub in the Grund
 Kloos-Schuh Lex
 Knaff Carlo, peinture decors
 Konsbrück British House
 Kousmann Robert
 Kraus Nic, papeterie
 Kraus Robert Dr

Nico Laplume
 La Provençale
 Lady Shop
 Lau Peter
 Leclercq Jacqueline
 Leipold Anita
 Lingerie Belot
 Linkenheil Christel
 Lombard Media s.à r.l.
 Loterie Nationale
 Loutz Gaby
 Luxair

rue de Godbrange, Junglinster
 136, rue de Bettembourg, Fentange
 Luxembourg-Eich
 15, rue Philippe II, Luxembourg
 Bicher zu Lëtzeburg
 49, rue Barendall, Mamer
 Alimentation en gros, Dudelange

Bonnevoie
 63, av. de la Gare, Luxembourg
 3, rue Louvigny, Luxembourg
 Luxembourg
 Rumelange
 Luxembourg
 Luxembourg
 Luxembourg
 18, rue A. Zinnen, Dudelange

8, route de Bettembourg, Kockelscheuer
 rue de Bourglinster, Junglinster
 Reckingen/Mersch

5, rue du St. Esprit, Luxembourg
 Vins champagnisés et vins fins, Bech-Kleinmacher
 214, rue de Luxembourg, Dudelange
 Agence Lada, Useldange
 Reisdorf
 Hosingen
 8, rue du Chemin de fer, Bertrange
 24, rue de Hamm, Luxembourg
 Noertrange/Wiltz
 Hesperange
 7, rue Alfred de Musset, Luxembourg
 Esch-sur-Alzette
 Assurances Le Foyer, Junglinster
 70, rue de Beggen, Luxembourg
 Bereldange
 Walferdange
 Kehlen

Président Fanfare Pompiers, Mamer

Luxembourg-Merl
 4-6, rue des Jardins, Junglinster
 Bridel
 Howald

1110 Luxembourg-Findel
 47, bd Royale, Luxembourg
 Luxembourg
 meubles de bureau, Bertrange

Alzingen
 Spécialiste du bâtiment, Bertrange

Boucherie Charcuterie, 77, Grand-rue, Luxembourg
 8, rue Louis Pasteur, Strassen
 4, Bisserwe, Luxembourg
 32, rue de la Ferme, Bettembourg
 Rédange-Attert
 11, rue du Marché aux herbes, Luxembourg
 Schiffflange
 Luxembourg
 55, rue Th. Eberhard, Luxembourg

Roeser
 Leudelange
 Prêt à porter pour dames, Luxembourg

Grevenmacher
 Grand-rue, Luxembourg
 Hostert
 Agence de publicité, 31, Grand-rue, Luxembourg
 Luxembourg
 Niederanven
 Soc. luxbg de navigation aérienne S.A., 2987 Luxembourg

Maison Dichter	Luxembourg
Maison Josy Juckem s.à r.l.	rue de Strasbourg, Luxembourg
Maison Santos	55, Grand-rue, Luxembourg
Maison Schaeffer	envolez-vous vers les sommets de la qualité, nos prix, eux, restent au plancher . . .
	25A, rue Philippe II, Luxembourg
Maison Wiroth	81, Grand-rue, Luxembourg
Marx-Toussing Yvonne	Agent d'assurance, 22, rue Roger Barthel, Bereldange
Marx-Toussing Yvonne et Eugène	
Matériel Elwe Service s.à r.l.	21B, route d'Esch, Luxembourg
Melchior Pierre	Dudelange
Mertzig Roby	31, rue des Cerises, Junglinster
Meyers-Mehlen Edmond	Rosport
Mostert Fernande	Dudelange
Muller Carlo	Hollenfels
Munsonius Werner	Trintange
Namur Confiserie	Luxembourg
Nancy Presse Engeldinger	Luxembourg
Nesser-Altwies Armand	Luxembourg
Nickels Jos	Kirchberg
Niederkorn Serge	44, rue de la Libération, Itzig
Niessen Bernd	
Nilles-Michel Norbert	Mamer
Optic Center Marc Thill	Luxembourg
Optique Ackermann	Luxembourg
Pan Eurasia	B.P. 461, Luxembourg
Parfumerie Constant	32, av. de la Libération, Luxembourg
Parfumerie Jean Daleiden	Luxembourg
Parfums Nina Ricci	
Parmentier Marc	
Pastificio „Bolognese“	12-14, bd d'Avranches, Luxembourg
Peitsch Frin	Eisenborn
Perry Lux Informatic s.à r.l.	30, Côte d'Eich, Luxembourg
Pharmacie R. de Bourcy	Luxembourg
Philippe Irène	37, rue de Luxembourg, Heisdorf
Photo Anen	Luxembourg
Photo Ciné Nicolas Gillen	Luxembourg
Photok	Luxembourg
Pierre Perrard - Constructions	103, rue de Bonnevoie, Luxembourg
Platt Thomas	
Poeckes-Weber Aloyse	Senningen
Produits de Viandes Wietor	Beaufort
Prommenschenkel Georges	
Raissis Marios	21, rue Astrid, Luxembourg
Rapparini R.	
Raus-Gouden Carlo	52, rue Pierre d'Aspelt
Reding-Schroeder Jean	Reisdorf
Reichert	Atelier de mécanique de précision, Holzem
Reinard Claude, Maison Rullen	6, rue de la Reine, Luxembourg
Restaurant la Poêle d'Or	Luxembourg
Restaurant Phoenix	28, rue du Curé, Luxembourg
Restaurant „um Lomperang“	Hesperange
Ritilux (établissement)	Propr. Franco Riti, Cadeaux publicitaires, Luxembourg
Reuter Jean	19, op der Diesch, Bridel
Riemer Gerd	
Ries Marco	61, rue Mertens, Bettembourg
Ripp-Becker A.	35, Ceinture des Rosiers, Howald
Rolling Loll	Strassen
Ronk Robert	rue de Munsbach, Niederaanven
Rossi-Sauber Pierre et Gaby	Bereldange
Rugby-Club	Luxembourg
Salon de Coiffures Groben	Junglinster
Sauber Camille	Bereldange
Sauer Famille	Rammeldange
Schaack Luc	Bertrange
Schaaning Sverre	Strassen
Scherer Aloyse Jr.	16, rue Jean l'Aveugle, Luxembourg
Schneider-Greisch Gaby	Journaux, Tabacs, Jouets, Rédange / Attert
Schwall Natalie	
Seyler Emile	Ag. Ppal La Luxembourgeoise, Mersch
Siebeck Jürgen	Bridel
Spiegelburg Alfons	Château de Meysembourg
Sportiv, Mode Masculine	Luxembourg-Ville

Station Aral
Steri Aldo Café Victory
Stoffels-Arens Famille
Strub Albert
Studer Camille (la Provençale)
Supermarché Economat

Gonderange
Luxembourg
Lintgen
Luxembourg
Luxembourg
Luxembourg

Tap-Air Portugal
Tapis Hertz
Télé Disc
Téléphonie S.A.
Telindus s.à r.l. Informatique
Theisen Pierre
Thevenin Raymond
Thill Carlo
Top Shop, Schell
Traiteur Linster
Traiteur Rommes
Transports Int. J.P. Lorrang
T. Palm

Luxembourg
Luxembourg
Luxembourg
Luxembourg
Strassen
142, rue des Sources, Dommeldange
Luxembourg
Commissionnaire en vins, 39, rue du Vin, 5445 Schengen
Bonnevoie
Luxembourg
Luxembourg
Luxembourg-Findel
Constructions traditionnelles, Luxembourg

Valbergsson Petur
Valentin H.
Van Buitenen Jan Dr
Van Rosendaal Kees Jansen
Varile Nino
Vollmer Jürgen
Voyages Flammang

34, rue de Rodt, Mensdorf

Luxembourg

Wagner Arsène
Wagner Céline
Walch Camille
Wantz Jos, Machines Agricoles
Webber, Wentzel et Co. s.à r.l.
Weber Jos Famille
Wies Nico
Wies Pierre
Winter Carlo, Imprimerie

Luxembourg
Esch-sur-Alzette
Reisdorf
4, rue de Rédange, Nagem
68-70, bd de la Pétrusse, Luxembourg
Gonderange
31, Montée d'Ernzer, Ernzer
Larochette
Rédange-Attert

Zeh-Osterloh Famille
Zens et Cie

Senningerberg
Medernach

LE PHOTO CLUB C.E.

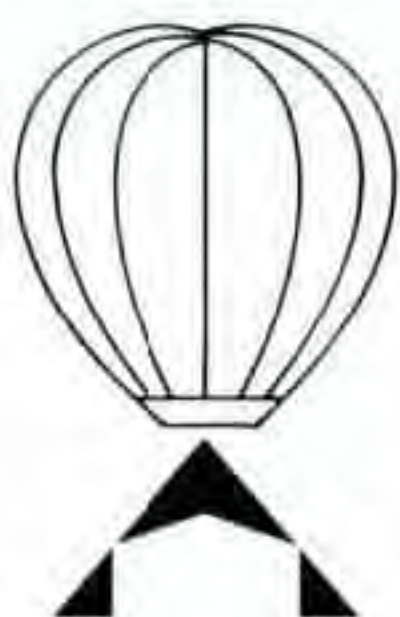
Luxembourg

a réalisé les diapositives sur

AGFA



1.000.000 m² SOUS LE CIEL



Sous le toit du ciel, d'autres toits se découpent sur l'horizon, des toits conçus et réalisés pour accueillir vos idées les plus folles.

Quels que soient vos impératifs et vos dimensions, un bâtiment métallique Astron vous offre la meilleure solution:

- une qualité au-delà des standards
- personnalisation de votre projet
- une flexibilité architecturale assurée.

ASTRON vous propose plus de 1.000.000 mètres carrés de référence, rien qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

ASTRON est produit à DIEKIRCH, LUXEMBOURG et installé par une entreprise renommée de votre région. Pour tout renseignement et pour la liste des références, contactez Commercial Intertech S.A.



ASTRON

Building Systems Division
COMMERCIAL INTERTECH S.A.
Post Office Box 152 • L-9202 Diekirch Luxembourg
Tél: 80 291-1 • Télex: 2313 • Cable Hydcom

Technologie des ballons

En aérostation, ou dans le monde des ballons pour retenir un terme plus répandu, un seul principe physique fondamental est à la base de toute activité de vol, à savoir le principe d'Archimède appliqué à l'atmosphère environnante et considérée « liquide ».

En effet, pour pouvoir soulever dans l'air un ballon (nacelle-enveloppe-passagers-etc.) d'un poids plus ou moins important, il faut que le poids total de ce ballon, y compris le poids du gaz contenu dans l'enveloppe, soit inférieur au poids de l'air déplacé par ce ballon. On peut donc en déduire que seuls les gaz plus légers que l'air sont utilisables pour gonfler un ballon, et que plus un gaz sera léger, plus grande sera sa force ascensionnelle.

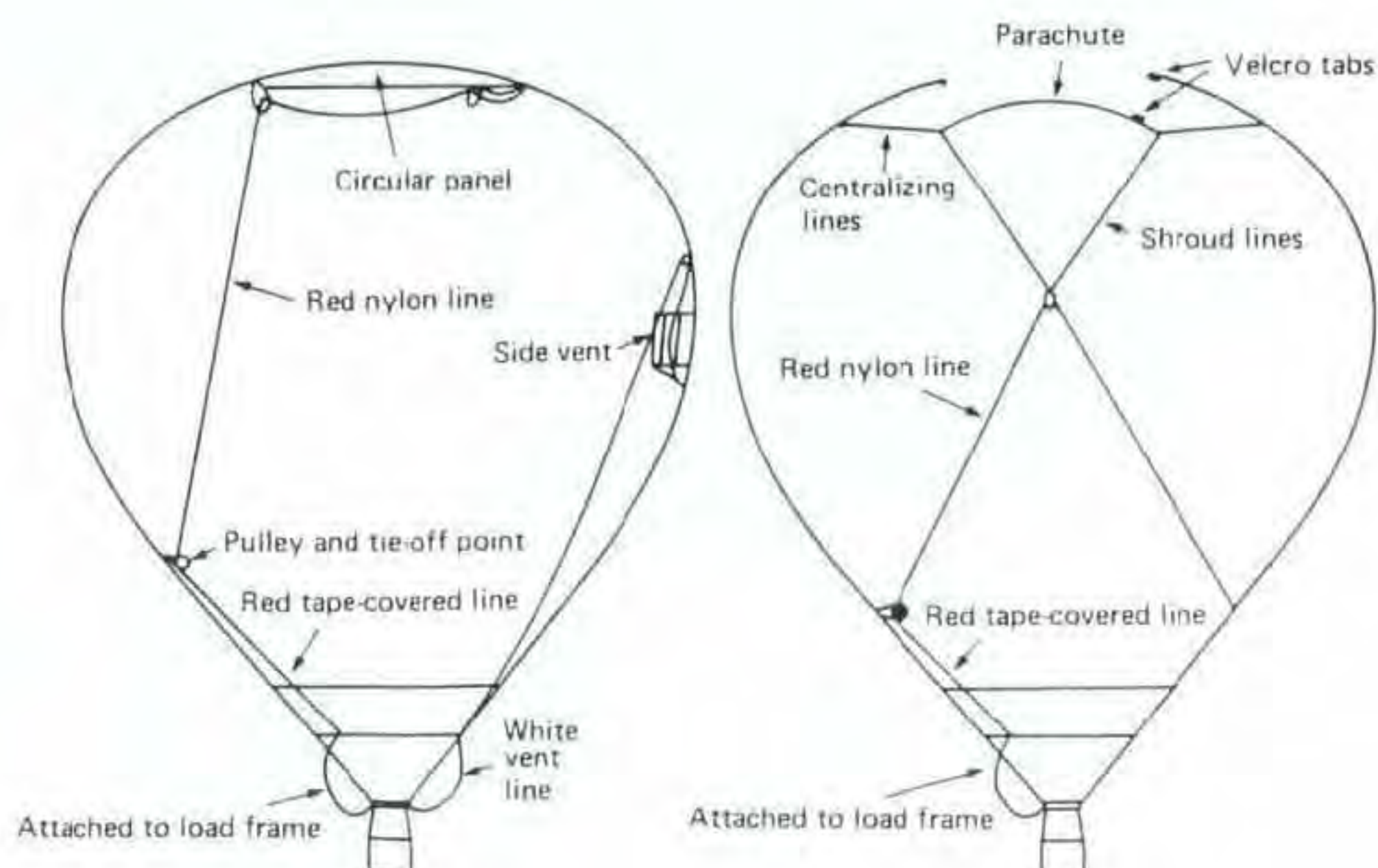
C'est pour ces raisons que l'hydrogène (H_2 - poids spécifique: 0,07), l'hélium (He-poids spécifique: 0,14) et l'air chaud (poids spécifique: 0,74 à 100°C) sont les gaz les plus répandus en aérostation.

C'est ainsi que l'on peut rencontrer aujourd'hui deux sortes de ballons qui fonctionnent suivant le même principe, mais suivant des techniques bien différentes:

- le ballon à gaz, dérivant sa force ascensionnelle (hydrogène: $\pm 1,2 \text{ kp/m}^3$ et hélium: $\pm 1,1 \text{ kp/m}^3$) d'un gaz nettement plus léger que l'air contenu dans une enveloppe complètement fermée, et
- le ballon à air chaud, dérivant sa force ascensionnelle ($\pm 0,3 \text{ kp/m}^3$) de l'air chaud à $\pm 100^\circ\text{C}$ (également un gaz plus léger que l'air froid) contenu dans une enveloppe ouverte à la bouche pour permettre le réchauffement de l'air à l'intérieur du ballon.

Compte tenu de ces forces ascensionnelles bien différentes, il apparaît qu'un ballon à air chaud doit avoir environ 4 fois le volume d'un ballon à gaz pour soulever la même charge.

A part cette différence de volume, les ballons à gaz et à air chaud se distinguent également par la technique de pilotage.



En effet, ces deux types de ballons ne sont dirigeables qu'en fonction des directions du vent, qui varie en force et en direction suivant l'altitude choisie. Donc, pour pouvoir influencer la direction d'un ballon, il faut que le pilote ait les moyens de modifier son altitude.

En ballon à gaz ces changements d'altitude sont réalisés en jetant du lest (sable) pour monter, et en déchargeant du gaz (par une soupape spéciale) pour descendre. En ballon à air chaud ces opérations sont réalisées en chauffant l'air à l'intérieur du ballon pour monter, et en le laissant refroidir ou en l'évacuant (également par une soupape) pour descendre. Par ces variations de la température et du volume de l'air chaud contenu dans le ballon, le pilote arrive à contrôler exactement ses déplacements verticaux, donc son altitude de vol. Il peut ainsi rechercher des courants d'air favorables qui lui permettent de se diriger dans différentes directions.

Ayant décrit les principes de l'aérostation, voyons maintenant la constitution et le fonctionnement en détail d'une montgolfière ou d'un ballon à air chaud.

Elle est constituée de trois éléments principaux :

- l'enveloppe qui contient l'air chaud,
- le brûleur qui fournit l'énergie nécessaire pour créer une force ascensionnelle,
- la nacelle qui emporte les passagers, le carburant et les instruments de vol.

La liaison entre ces trois éléments superposés est faite par des câbles en acier inoxydables.

L'enveloppe

L'enveloppe des ballons à air chaud est faite d'un nylon léger de haute résistance spécialement traité pour être imperméable à l'air et peu sensible aux rayons solaires. Ce nylon fond à une température de plus 130°C.

Afin de répartir les efforts de traction sur la totalité de l'enveloppe, des bandes d'assemblage verticales et horizontales jouent en quelque sorte le rôle d'un filet à très larges mailles. Toutes les bandes verticales sont attachées au sommet du ballon à un cercle d'acier appelé « couronne ».

C'est également à cette couronne que se fixe une corde (corde de couronne) qui permet de retenir le ballon lors du gonflage. A la base du ballon, ces bandes verticales sont prolongées par des câbles d'acier qui sont attachés en quatre groupes aux quatre coins du cadre de charge, auquel sont également fixés les brûleurs et les câbles de suspension de la nacelle.

Un dispositif de commande, voire de pilotage, fait partie de l'enveloppe. Ce dispositif est appelé « parachute » ou « soupape » selon sa forme et son implantation. Installé dans la calotte de la montgolfière, il s'agit d'un panneau d'habitude circulaire qui est plaqué (par la pression interne du ballon) contre une ouverture symétrique dans l'enveloppe. Guidé par des cordes et actionné par un câble, ce panneau peut être ouvert par le pilote pour évacuer de l'air chaud. Il se referme automatiquement dès que le pilote relâche son effort sur le câble de commande. En actionnant cette soupape, le pilote peut par exemple accélérer la descente du ballon.

Le brûleur

Le gaz propane liquide, utilisé comme carburant, est transporté dans des cylindres en aluminium à très haute résistance contenant chacun 20 kilos de propane liquide. Avec quatre cylindres un ballon moyen aura une autonomie d'environ 150 minutes.

Le brûleur est relié aux cylindres par des conduites flexibles amenant le gaz à une vanne de commande: en ouvrant cette vanne le gaz liquide traverse un serpentin où il s'échauffe et la pression s'intensifie. Des gicleurs projettent le gaz sur des déflecteurs servant à centrer et diriger le jet.

Une flamme veilleuse brûlant en permanence met le feu à ce jet de propane, provoquant une flamme de 5 mètres de long dirigée vers l'intérieur de l'enveloppe.

La nacelle

La nacelle est le plus souvent rectangulaire, faite en osier ou en rotin tressé. Ses dimensions sont proportionnelles au volume du ballon. D'autres nacelles de formes variées et en d'autres types de matériaux sont également courantes, qui sont alors appelées « gondoles ».

Le bord de la nacelle ainsi que les arêtes sont capitonnés et recouverts par une armature en cuir. Dans sa géométrie, la nacelle est renforcée et rigidifiée pour absorber sans dommages des chocs et des distorsions importantes.

Des câbles d'acier traversent les tressages d'osier et les renforts et vont rattacher la nacelle au cadre de charge, et en conséquence, à l'enveloppe de la montgolfière.

Des contrôles de sécurité réguliers, une surveillance rigoureuse lors de chaque gonflage, font que les matériaux et les connections d'assemblage des ballons sont toujours dans un état impeccable. En définitive, la montgolfière est un sport qui se pratique en toute sécurité étant donné la simplicité technique de l'aéronef.



Manufacture Française de Montgolfières

RAVEN-EUROPE

2, rue Anatole France
51430 TINQUEUX (France)
Tél. 26 04 14 16

After having broken all hot air balloon world records, Hélène DORIGNY and Michel ARNOULD created in October 1984 the "MANUFACTURE FRANÇAISE DE MONTGOLFIÈRES", by acquiring the manufacturing licence for France and Europe from the world's leader RAVEN INDUSTRIES - USA.

The first balloon was delivered by end of March 1985 to the "Cabinet Yves Renard" de Reims, France. By this summer, more than 100 balloons have been built since the start-up.

During the 1st year, sales were made to France only. During 1986/1987 the export market was developed by appointing representatives in Switzerland, Germany, Belgium and Austria. This activity has been enhanced this year by adding a representative in the Netherlands.

The majority of the produced hot air balloons are used as advertising support in order to promote the trademarks or Companies they represent.

Luxembourg International Balloon Championship

3 août — 7 août, 1988

Le Championnat aura lieu dans la pure tradition sportive de la FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI), c'est-à-dire suivant les règles de compétition standard définies par la COMMISSION INTERNATIONALE D'AEROSTATION (CIA) et qui sont celles des Championnats du Monde de Ballons à air chaud.

Il est prévu d'effectuer 7 vols de compétition, et chaque vol pourra comprendre une, deux ou trois épreuves en fonction de la météo et de la topographie. Le vainqueur de chaque épreuve obtiendra 1 000 points et tous les autres pilotes classés dans l'épreuve auront de 0 à 999 points en fonction des résultats obtenus.

Les résultats sont toujours fonction de distances, angles et temps mesurés par des officiels au sol ou en vol.

Les buts ou cibles choisis devront être survolés avec un maximum de précision et les pilotes marqueront leur passage par un « Marker » marqué de leur numéro de compétition.

Pour des raisons évidentes de sécurité, les pilotes ne devront jamais atterrir près d'une cible, ou alors ils seront disqualifiés pour l'épreuve.

Les épreuves, toutes définies dans le règlement de compétition, pourront être les suivantes :

1. PILOT DECLARED GOAL (PDG)

Avant son envol, le pilote doit déclarer l'endroit exact où il a fixé son but. Il devra marquer (jeter son « Marker ») le plus près possible de ce but. La plus petite distance gagne. Cette épreuve permet de savoir si le pilote sait interpréter les conditions météorologiques à son avantage ou non.

2. JUDGE DECLARED GOAL (JDG)

Le directeur de la compétition indiquera le but à atteindre aux pilotes, qui devront marquer le plus près possible de ce but. N'ayant pas de but à choisir, le pilote pourra se concentrer exclusivement sur ce but fixé.

3. HESITATION WALTZ

Le même type d'épreuve que le JUDGE DECLARED GOAL. Mais à buts multiples.

Le pilote pourra choisir un des buts fixés par le directeur de la compétition.

4. ELBOW

Le pilote devra essayer d'effectuer au cours d'un vol un changement de direction le plus grand possible. L'angle mesuré ABC sera entre le point de décollage, le point du 1^{er} marquage et le point du 2^e marquage. Le plus petit angle gagne. Le pilote devra choisir les altitudes ou conditions topographiques qui lui permettront d'obtenir le meilleur résultat.

5. FLY IN / GORDON BENNETT MEMORIAL

Le pilote devra choisir son propre terrain de décollage d'où il devra essayer de rejoindre un but fixé par le directeur de compétition.

Contrairement aux autres épreuves, le pilote devra se débrouiller lui-même pour trouver un endroit propice pour le décollage et qui lui permettra d'atteindre le but.

6. FLY ON

Une épreuve supplémentaire qui suivra nécessairement une autre épreuve au cours d'un même vol.

Le pilote devra déclarer en cours de vol, le but qu'il a choisi en l'inscrivant sur le «Marker» qu'il a jeté près du but précédent.

Cette épreuve, normalement effectuée avec le pilote seul à bord, demande un degré de compétence et de concentration très élevé.

7. RACE TO A LINE (RTL)

Le pilote tentera de survoler une ligne d'arrivée dans un temps le plus court possible après le décollage.

Le temps le plus court gagne.

Il s'agit ici d'une course de vitesse.

8. MAXIMUM DISTANCE OU MINIMUM DISTANCE

Le pilote tentera d'effectuer la plus grande ou la plus petite distance dans un temps donné.

Il s'agit ici de tirer profit au maximum des vents et de la topographie.

A la fin du Championnat, le pilote ayant accumulé le plus de points sera déclaré vainqueur.

ULTRAMAGIC BALLOONS

BALLOON MANUFACTURERS

SPECIAL SHAPES • BALLOON OPERATORS
PILOTS & INSTRUCTORS

CONSULT OUR PRICES

C/. Sant Carles, 10

Tel. (9)3 - 804 22 02

Fax (9)3 - 803 56 04

08700 IGUALADA (Barcelona)
SPAIN





"LE CATALOGUE SAMSONITE EST GRATUITEMENT DISPONIBLE CHEZ":

BORSONG 41, rue de la Liberté DIFFERDANGE — MAROQUINERIE CAHEN 24, avenue de la Gare ESCH s/ ALZETTE —
 CUIR-SHOP 57, avenue Grande Duchesse Charlotte DUDELANGE — DAMAN rue de Brabant DIEKIRCH — KASEL-MEIER 41, rue
 Prince Henri ETTTELBRUCK — KELLER 62, Grand'Rue LUXEMBOURG — MAROQUINERIE DU PASSAGE 16, rue du Curé
 LUXEMBOURG — NÜSSBAUM 75, rue de l'Alzette ESCH s/ ALZETTE — PARILUX 49, avenue de la Liberté LUXEMBOURG —
 PECKELS 29, rue de l'Alzette ESCH s/ ALZETTE — POSCHEBUTTEK Centre de la Mode Hilges/37b, rue des Romains STRASSEN —
 SAMDAM 53, Grand'Rue LUXEMBOURG — SCHWEICH 2, avenue de la Gare LUXEMBOURG — SCHWEICH Jr. 7, rue du Fossé
 LUXEMBOURG — SCHWEICH Jr. Centre Commercial Espace BEGGEN — SECKLER Place Guillaume LUXEMBOURG.

Liste des participants

No	Pilot		Nationality	Balloon Registration	Balloon Name	Balloon Manufacturer	Volume m ³
86	Heitzeneder	Karl-Peter	Austria	OE-DZU	UFO	Thunder & Colt	3000
87	Niemetz	Herbert	Austria	OE-MZT	Mozart-Liqueur	Thunder & Colt	3000
88	Roehsler	Rainer	Austria			Cameron	
89	Trifonov	Ivan	Austria	OE-PZT	None	Cameron	3000
90	Bigler	Fritz	Switzerland	HB-BDR	Toblerone	Cameron	2500
91	Brogli	Arthur	Switzerland	HB-BBH	Kibag	Thunder & Colt	2200
92	Burkard	Jakob	Switzerland	HB-BFA	Kodak	Cameron	2550
93	Messner	Martin	Switzerland	HB-BCV	None	Thunder & Colt	2200
94	Staempfli	Hans-Ulrich	Switzerland	HB-BJY	Waro Shopping Center	Cameron	3000
95	Bauer	Ernst	F.R.G.	D-Sonthofen	None	Thunder & Colt	2500
96	Beverburg	Ulrich	F.R.G.	D-Fireballoon	Fire Balloons	Fire Balloons	2500
97	Bölling	Richard	F.R.G.	HB-BCD	None	Cameron	2400
98	De Bruijn	Mathijs	F.R.G.	D-Bruijn	None	Thunder	2200
99	Frost	Gundolf	F.R.G.	D-Angela Baumer	Atemgold plus	Cameron	3000
100	Haggeney	Benedikt	F.R.G.	D-Stratos	None	Thunder & Colt	2200
101	Haggeney	Dominik	F.R.G.	D-Cumulus	None	Thunder & Colt	2200
102	Haggeney	Markus	F.R.G.		Kellog's Müslix	Thunder & Colt	2500
103	Hillnhuetter	Ortwin	F.R.G.	D-Wiehl	Sparkasse	Cameron	3000
104	Hoffmann	Jürgen	F.R.G.	D-Pan		Cameron	2200
105	Krug	Karl Heinz	F.R.G.	D-Hammonia	Nigrin Autopflege	Cameron	3000
106	Leisten	Jürgen	F.R.G.	G-BNPR	Milka	Thunder & Colt	2500
107	Lindemann	Horst	F.R.G.	D-Aspirin	Aspirin	Cameron	2200
108	Loos	Friedel	F.R.G.	D-Brandkasse	Brandkasse	Cameron	2500
109	Mathes	Alfred	F.R.G.	D-Star Micronic	Star Computerprinter	Raven Europe	3000
110	Mathes	Renate	F.R.G.	D-Harxheim	None	Raven Europe	2200
111	Petersen	Brita	F.R.G.	D-Telge II	Landesbausparkasse	Cameron	2500
112	Schellhove	Franz Josef	F.R.G.				
113	Schneider	Josef	F.R.G.	D-Quattro	Audi	Thunder & Colt	2200
114	Schneider	Uwe	F.R.G.	D-Windspiel	None	Cameron	3000
115	Tang	Friedhelm	F.R.G.	D-Henkel	Fa	Raven-Europe	2600
116	Taucher	Franz	F.R.G.	D-Norden		Cameron	3000
117	Unger	Reinhold	F.R.G.	D-Bitburger	Bitburger Bier	Thunder & Colt	2200
118	Tschernja	Rimmy	Denmark	OY-BOT	Tuborg	Cameron	2200
119	LLado Costa	Carles	Spain	EC-DXP	Ultramagic	Ultramagic	1850
120	Tarno	Javier	Spain	EC-EBK	None	Thunder & Colt	1600
121	Barre	Pierre	France	F-GEYH	Novasam	Raven Europe	2200
122	Becker	Jean	France	F-ODSL	Caisse d'Epargne	Raven Europe	3000
123	Bernardin	Jacques	France	F-GFAM	Alexis Lichine	Thunder & Colt	2200
124	Buron Pilatre	Philippe	France		Novalliance	Raven Europe	3000
125	Huttois	Jean-Marie	France		Champagne Mercier	Thunder & Colt	1800
126	Lebeaux	Claude	France	F-GFBN	Interama	Thunder & Colt	2200
127	Moizard	Frederic	France	F-GDZK	Courte Paille	Cameron	2200
128	Roux-Devillas	Olivier	France				
			United Kingdom				
129	Merrick	Pete	UK	G-BNCM	S & A Stone	Cameron	2200
130	Owen	David	UK	G-Bord	None	Thunder & Colt	2200
131	Partridge	Dave	UK		BMW		
132	Wolstenholme	Colin	UK	G-WIMP	None	Thunder & Colt	1600
133	Gage	Douglas	Hongkong	G-CXCX	Cathay Pacific	Cameron	2500
134	Barbieri	Paolo	Italy	I-KAMI	Ferrero	Cameron	2500
135	Contegiacomo	Paolo	Italy	I-FROG	Sport Promotion	Cameron	2200
136	Gardini	Cesare	Italy	I-FRIM	None	Cameron	3000
137	Raschieri	Davide	Italy	I-AIMO	Ferrero	Cameron	2200
138	Takamoto	Hiro	Japan	JA-A0207	Nakamichi-Noi	Balloon Works	1600
139	Sauber	Claude	Luxembourg	LX-BUL	Bull	Cameron	2200
140	Fokken	Jan	Netherlands	PH-AUS	Samsonite	Cameron	2500
141	Schweppe	Frank	Netherlands	PH-JOY		Thunder & Colt	2200
					Aerolineas		
142	Micca	Jose Luis	Argentina		Argentina	Cameron	1800

No	Pilot		Nationality	Balloon Registration	Balloon Name	Balloon Manufacturer	Volume m ³
143	Frisk	Stig	Sweden	SE-ZVS	Aga Gasol	Colt	2200
144	Helmerson	Per	Sweden	SE-ZCU	Pripps	Cameron	2200
145	Herrström	Per-Ake	Sweden	G-BNEU	Master Card	Thunder & Colt	3000
146	Wasen	Hakan	Sweden	SE-ZVG	Volvo	Thunder & Colt	2200
147	Jalava	Risto	Finland	LX-BUS	Cagdl	Cameron	4000
148	Brown	Joe	U.S.A.	N83CB	None	Cameron	2500
156	Dille	Jean	Belgium	OO-BRR	Winterthur	Thunder & Colt	2600
157	Joyce	Luc	Belgium	OO-BCM	None	Duronbeau	2200
158	Knepper	Caroline	Belgium	OO-BUL	Sabena	Raven	2200
159	Roelant	Patrick	Belgium	OO-BRM	None	Thunder & Colt	2200
160	Sevrin	Marc	Belgium	OO-BJO	Loterie Nationale	Cameron	3000
161	Vanneste	Dany	Belgium	OO-RUP	Winsol	Cameron	2200
162	Verstraeten	Wim	Belgium	OO-CBE	Canon	Cameron	2600
163	Graber	Pierre	Switzerland	HB-BGX	La Semeuse	Cameron	3000
164	Schenker	Rolf	Switzerland	HB-BJP	None	Cameron	2600
165	Zimmerli	Hans	Switzerland	HB-BJE	None	Cameron	3000
166	Schmitz	Peter	F.R.G.	G-BNPP	Suchard	Thunder & Colt	2500
167	Schroeder	Theo	F.R.G.	D-Draco	Schroeder	Fire Balloons	3000
168	Urban	Katja	F.R.G.	G-BNOY	Tobler	Thunder & Colt	2500
			United Kingdom				
150	Burnett	Shelly	UK	G-EXPR	Air Canada Express	Thunder & Colt	2500
170	Dunnington	Phil	UK			Cameron	



GARAGE RENE WEIMERSKIRCH

6182 GONDERANGE - 11, route de Luxembourg - Tél. 7 86 74







A l'occasion du
LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE

la COMMUNE AÉROSTATIQUE organisera

une tombola au profit des exploitants agricoles

qui auront accueilli durant les 10 jours un ou plusieurs ballons ou dirigeables sur leur terrain.

A chaque fois qu'un ballon aura atterri sur un terrain privé, le pilote en devra rechercher le propriétaire et lui remettre le volet d'un billet lui permettant de participer à la tombola gratuite à la fin du Jamboree.

Pour participer au tirage de cette tombola, le détenteur du billet pourra soit

- le remettre lui-même dans un des centres de compétition de Walferdange et Mersch, et se voir offrir en même temps une coupe de champagne,

- soit le renvoyer par la poste à l'adresse des organisateurs

Commune Aérostatique
du Grand-Duché de Luxembourg

B.P. 2

L-6101 Junglinster

le 8 août au plus tard (date de la poste).

De nombreux prix, dont des baptêmes de l'air en ballon à air chaud sont à la clé de cette tombola.

Gestetner



**SERVICE APRES-VENTE ET STOCKS
DANS TOUTE LA BELGIQUE
et le G.D. de LUXEMBOURG**

GESTETNER S.A.
Rue des Joncs, 4
1818 Luxembourg (Howald)
☎ 48.99.89

**COPIEURS
DUPLICATEURS
OFFSETS
RELIEUSES
ASSEMBLEUSES
ROGNEUSES
DESKTOP PUBLISHING**

Fournitures et accessoires

Observateurs

Le terme observateur cache en fait une fonction d'organisateur primordiale pour le déroulement d'un Championnat de Montgolfière sur le plan international.

Les observateurs sont des officiels du Championnat et suivent chacun ou chacune un ballon bien spécifié afin de vérifier le comportement du pilote en accord avec les règles de la compétition. Il n'y a pas de Championnat sans ces observateurs qui viennent de tous les pays et qui sont les invités de la Commune Aérostatique.

Nous apprécions leur talent, leur compétence et leur dévouement, et nous les remercions cordialement pour toute l'aide qu'ils apportent.

Blaschka Dr.	Karl	A	Boyle	Bernard Roy	GB
Bolch	Giorgio	A	Boyle	Rita	GB
Di Giorgio	Oliver	A	Brown	Roger	GB
Gruber	Alexander	A	Chamberlain	Terrance	GB
Guelfenburg	Wolfgang M.	A	Chamberlain	Barbara	GB
Leisch	Maria	A	Jones	Robert Edward	GB
Peter	Emanuel	A	Kanikula	Tony	GB
Ruckelshausen	Erich	A	Keyworth	Roy	GB
De Bock	Raymond	B	McLeod	Victoria	GB
Smeets	Luc	B	Moreton	Barbara	GB
Moegli	Greg	CH	Morgan	David	GB
Becker	Karin	D	Nakamura	Keiko	GB
Bramwell	Dave	D	Newham	Deborah	GB
Bredemeier	Hermann	D	Odell	Alison	GB
Credo	Petra	D	Parker	Michel	GB
Eichhorn	Eckhard	D	Parker	Pam	GB
Johannknecht	Raphael	D	Robinson	Jenny	GB
Koehler	Michael	D	Robinson	Michael	GB
Parkinson	Russel	D	Scott	Maggie	GB
Philipp	Harry	D	Scott	Graham	GB
Ziebell	Walter	D	Smith	Warren	GB
Hansen	Torben	DK	Tatford	Susan	GB
Hansen	Peter	DK	Williams	Carolyn	GB
Trabjerg	Mette Videbaek	DK	Zgraja	Susan	GB
Bremaud	Marie	F	Ooissevain	Stance	NL
Corbin	Maurice	F	Antkowiak	Grzegorz	PL
Oudin	Marie-Dominique	F	Wilk	Waldemar	PL
Woog	Pierre-Charles	F	Andersson	Maj	S
Allan	Richard	GB	Stener	Bengt	S
Borg	Rosita	GB	Semenchuk	Kathleen	USA

Ets. RAYM. WEYLAND

Réfrigération

Climatisation

Téléphone 37 82 59
Télex : 2185 weyray lu

98, rue de la Gare
L-3355 LEUDELANGE
(Schle'wenhaff)

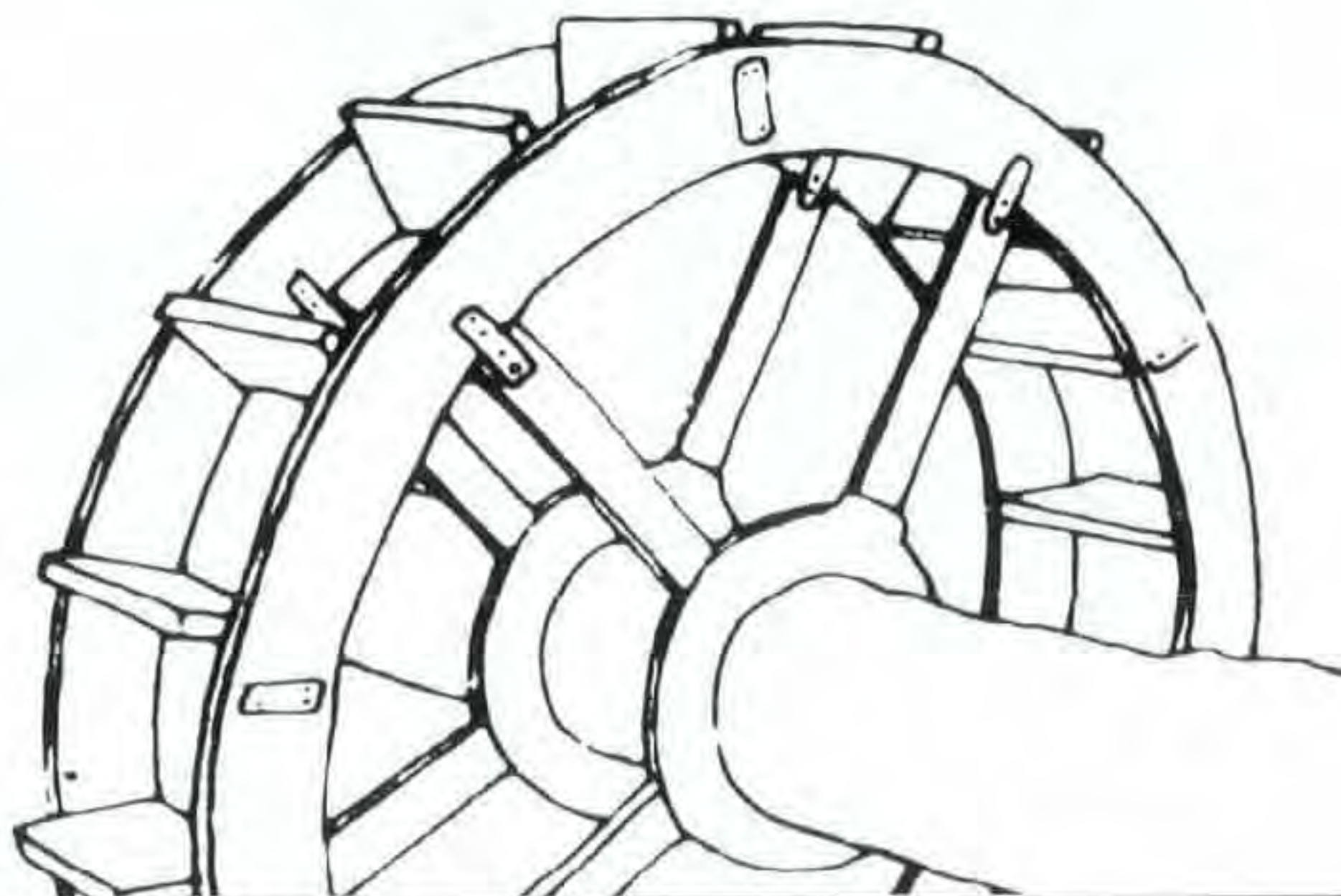
Hôtel-Restaurant

Vieux Moulin d'Asselborn

L-9940 ASSELBORN — Grand-Duché de Luxembourg

Télex 2782 mouhot

Tél. 9 86 16 / 9 86 17



Casa Nova

CONTEMPORAIN

Ameublement, Décoration, Luminaires
26, av. de la Porte-Neuve L-2227 Luxembourg
Téléphone 2 26 27



LE MANS ASSURANCES

Succursale
du Groupe des Mutuelles du Mans
(fondé en 1828)

est à votre disposition avec une équipe de spécialistes à l'expérience mondiale.

En dehors des **assurances de construction** :

- Tous Risques Chantier
- Décennale

nous vous conseillons dans les branches suivantes :

- Assurances **Bris de machines** y compris les ordinateurs
- **Multirisque Habitation**
pratiquée selon des conceptions modernes.

Mais pour nous

la branche AUTOMOBILE avec les différents volets d'accessoires :

- | | |
|-----------|--------------------|
| Casco | Défense et Recours |
| Occupants | Assistance |

reste l'enfant chéri depuis qu'un de nos présidents a créé la course des
24 heures du Mans.

Pour tous renseignements veuillez vous adresser à :

LE MANS ASSURANCES

26, rue Philippe II, 2340 LUXEMBOURG, Téléphone 47 53 11



Scholtes Brauch

15, rue de la Gare

ETTELBRUCK

(Constructeur - Distributeur)





Lux Viking

RENT A CAR

LUXEMBOURG

☎ 43 68 88

WE HAVE THE BEST VALUE FOR YOUR MONEY

ALL TYPES OF FORD CARS — MINI BUSES —

LONG TERM AVAILABLE

PICK UP SERVICE AT AIRPORT AND ALL MAYOR HOTELS

☎ 43 68 88

TX: 60610 LUVIK LU

7A, route de Trèves

L-2630 LUXEMBOURG-FINDEL

AUDRY

WALFERDANGE (Luxembourg) — Tél. 33 71 14 & 33 04 91 — Télex 1391

WESTFALIA	<i>Remorques une gamme complète</i>
ERKA	<i>Caravanes Pliantes — Remorques</i>
WEBASTO	<i>Appareils de chauffage — Bus & Camion - Camionnettes</i>
VESPA	<i>Motocyclettes — Vélomoteurs</i>
GDW	<i>Attelages — Accouplements Remorques</i>
RINGFEDER	
MAUGUIERE	<i>Compresseurs</i>
CLEN	<i>Meubles de Bureau</i>
HOLLANDIA	<i>Toits Ouvrants Métalliques (Installation dans nos Ateliers)</i>
GOLDA	<i>Batteries de démarrage</i>



SCHROEDER

Joailliers depuis 1877

Fournisseur de la Cour

27 - 29, Grand-rue
Luxembourg

HOTEL *Le* ROYAL
Luxembourg





BIL'S BANKERS BALLOON GRAND PRIX

29 juillet – 31 juillet 1988

En première mondiale, la Banque Internationale à Luxembourg invite sur la place financière du Luxembourg 28 montgolfières portant le sigle d'autres banques ou instituts financiers.

Pendant trois jours les pilotes vont essayer de remporter le «Grand Prix» de plusieurs vols de compétition du type «Chasse au Renard».

Ces vols, extrêmement spectaculaires, consistent à suivre le plus près possible un ballon «Renard» qui, pour cette occasion, sera bien sûr le ballon de la Banque Internationale à Luxembourg.

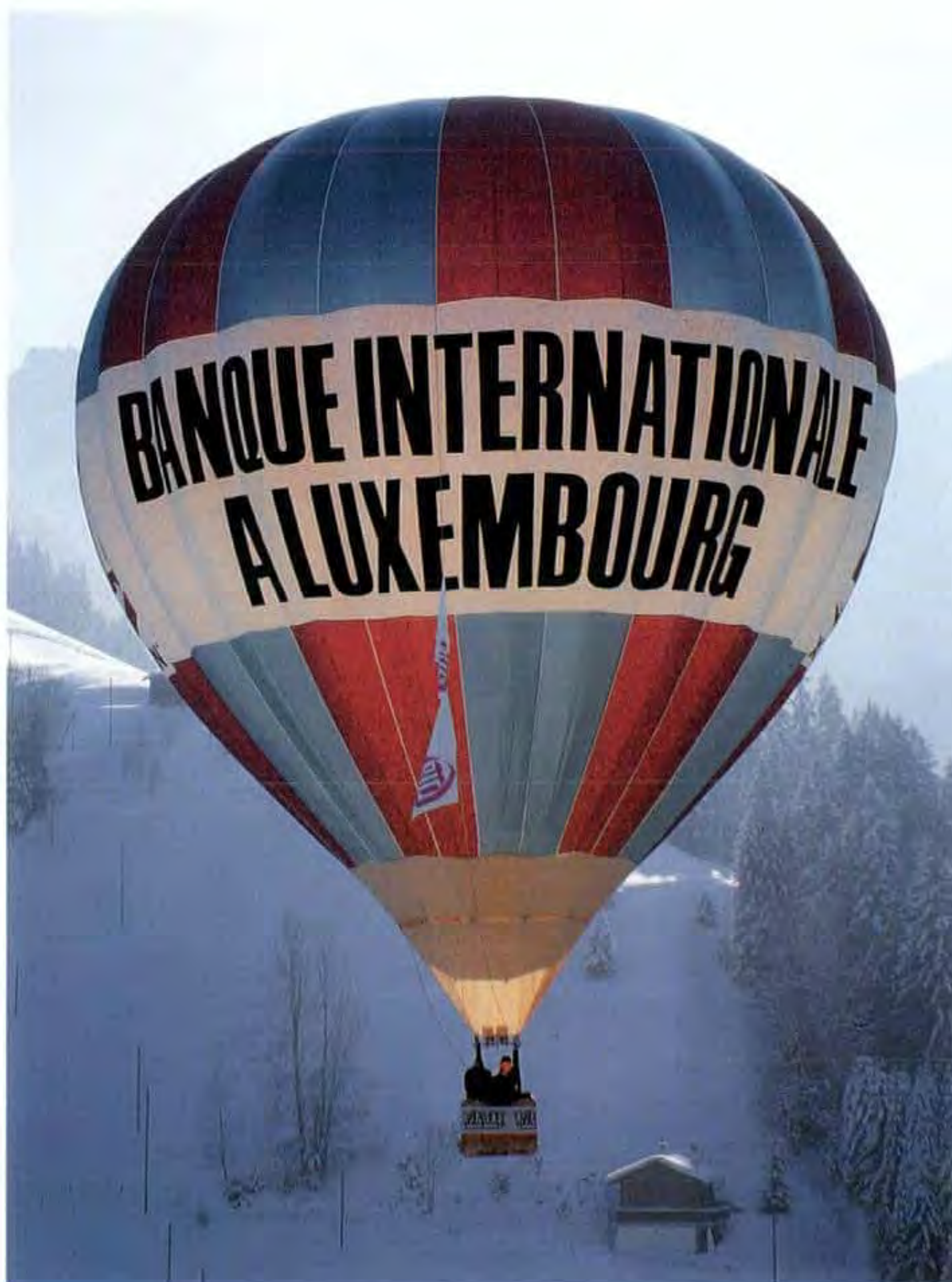
Immédiatement après l'atterrissage du «Renard», une cible en forme de croix sera déployée à côté de la nacelle et tous les concurrents devront essayer de larguer un «Marker» en nylon muni d'une queue d'un mètre de longueur et de 10 cm de largeur, le plus près possible du centre de cette cible.

Le vainqueur de l'épreuve sera donc celui qui aura réussi la distance minimale et il se verra attribuer 15 points, les suivants respectivement 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 points.

Le participant, qui à l'issue des différentes épreuves aura réussi à accumuler le maximum de points, remportera le BIL's Bankers Grand Prix.

A côté de la première mondiale de l'événement en soi, c'est également la première fois que lors d'une compétition de ce genre des prix en ECU's seront distribués.





Avec la coopération des agences de la BIL, le Grand Prix a pu être porté à plusieurs villes à travers le Grand-Duché, à savoir, Luxembourg, Walferdange, Mersch, Ettelbruck et Wiltz.

A l'époque où la BIL a reconnu l'intérêt publicitaire d'une montgolfière, il y eut très peu de ballons sponsorisés.

7 ans plus tard on a pu dénombrer plus de 80 ballons appartenant à des Banques.

En 1988, c'est encore la BIL qui fait figure de pionnier en créant cet événement qui ne manquera pas de faire école.

Les 5 manches du GRAND PRIX se dérouleront

- à Walferdange,
vendredi 29 juillet à partir de 18.00 heures
- à Mersch,
samedi 30 juillet à partir de 07.00 heures
- à Wiltz,
samedi 30 juillet à partir de 18.00 heures
- à Ettelbruck-Warken,
dimanche 31 juillet à partir de 07.00 heures
- à Walferdange,
dimanche 31 juillet à partir de 18.00 heures

LES PARTICIPANTS DU GRAND PRIX

Numéro de compétition	Ballon	Pilote	Nationalité
26	Sparkasse Homburg	Ortwin Hillnhütter	BRD
27	La Caixa	Josep Lladó Costa	España
28	Sparkasse Wuppertal	Werner Bang	BRD
29	Raiffeisen Bank	Josef Greisberger	Oesterreich
30	Kreissparkasse Köln	Horst Lindemann	BRD
31	Banque Scalbert Dupont	Christine Kintgen	France
32	LBS Bremen	Dr Jens Petersen	BRD



26



27



28



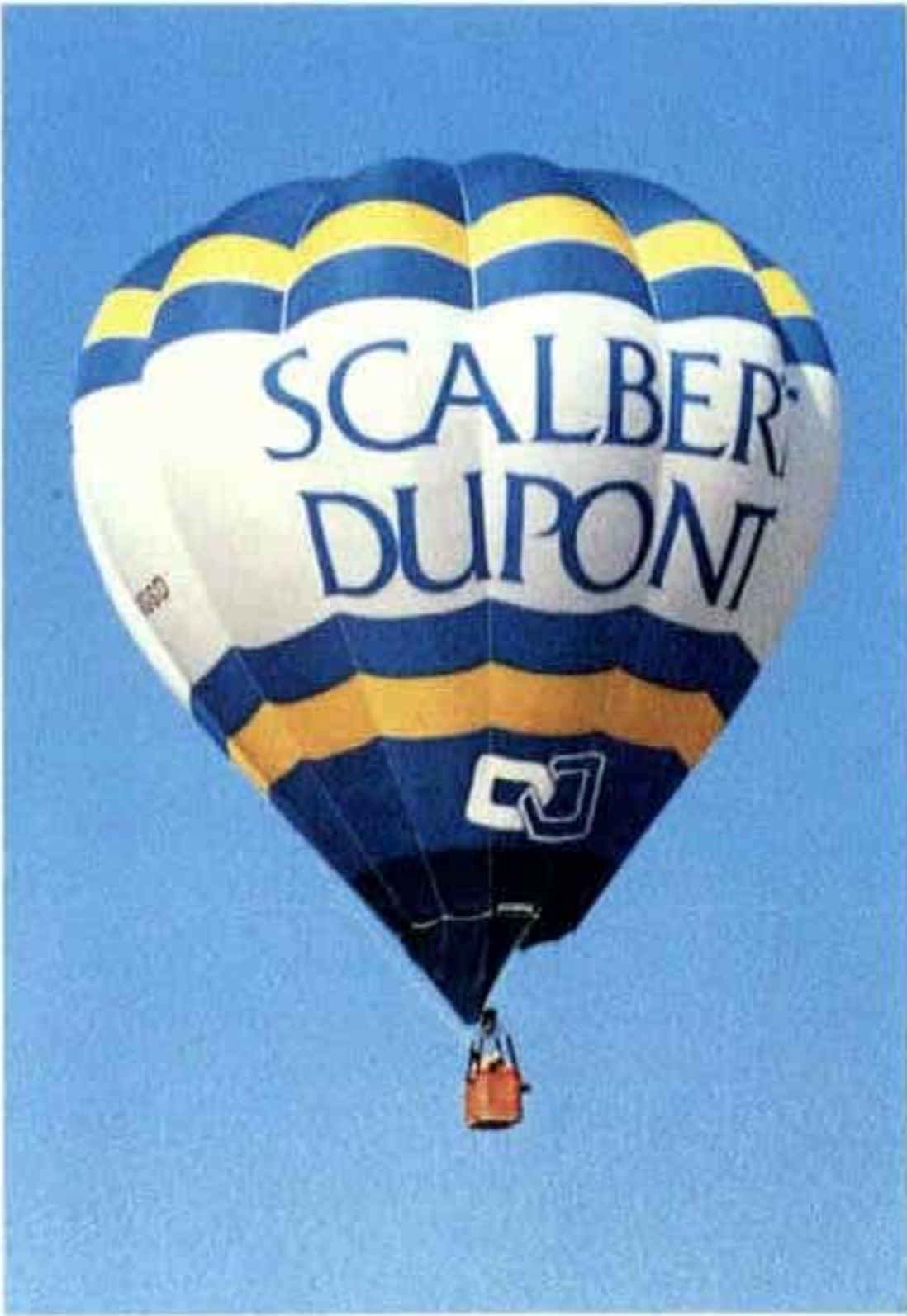
29



32



30



31

33	Van Lanschot Bankiers	Sjef Horsten	Netherlands
34	Commerzbank	Helga Nutz	BRD
35	Ecureuil de Belfort	Jean Becker	France
36	LBS Bayern	Wulf Bergner	BRD
37	Bremer Landesbank	Elke Krauss	BRD
38	Cavendish Loans	Stuart Bridge	United Kingdom
39	Standard Bank	James Burgess	RSA
40	Prudential	Nick Langley	United Kingdom
41	Sparkasse Gr. Siegharts	Robert Hawel	Oesterreich
42	Sparkassen-Versicherung	Thomas Pollmann	Oesterreich
43	Sparkasse Gütersloh	Gust. Vormbäumen	BRD



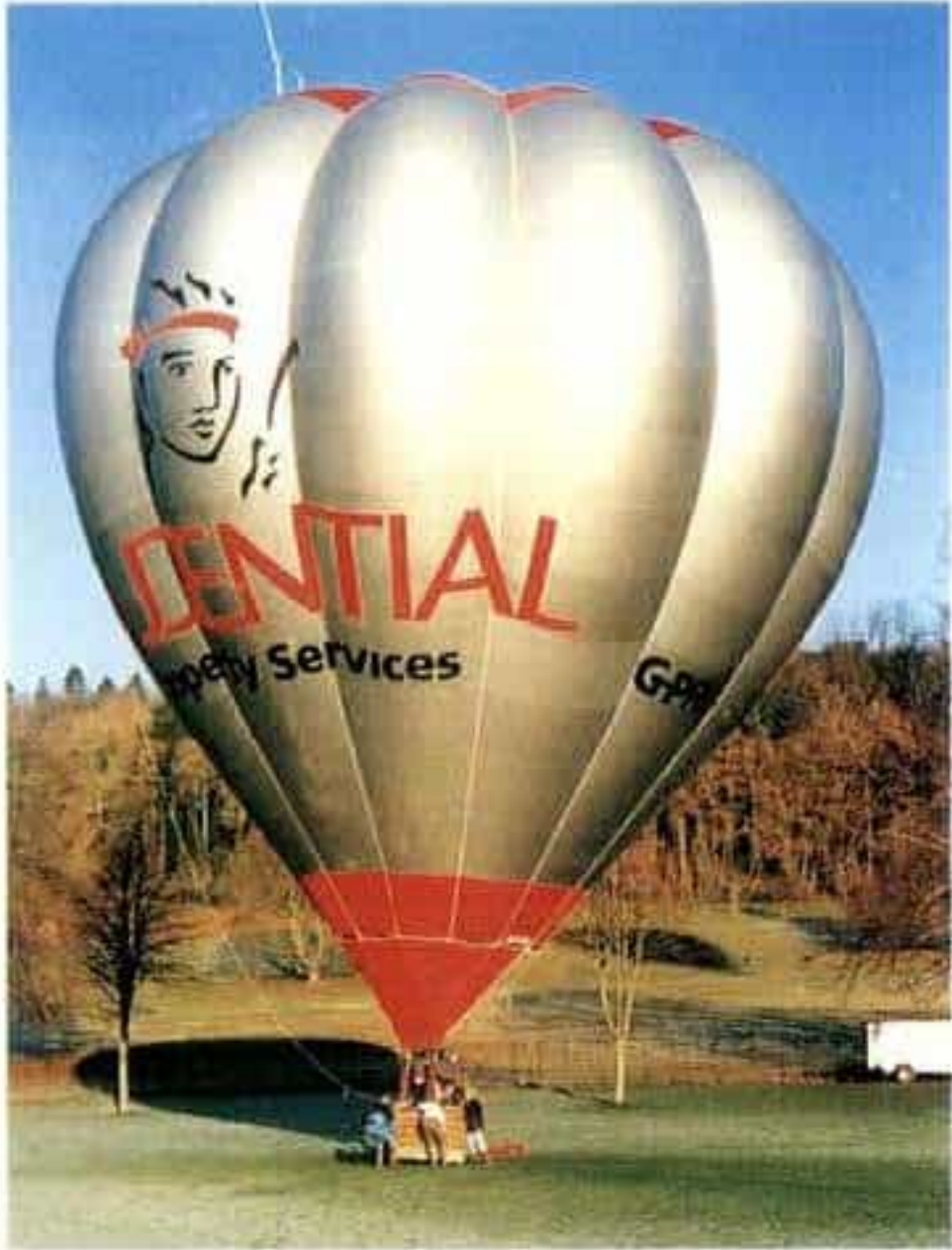
41



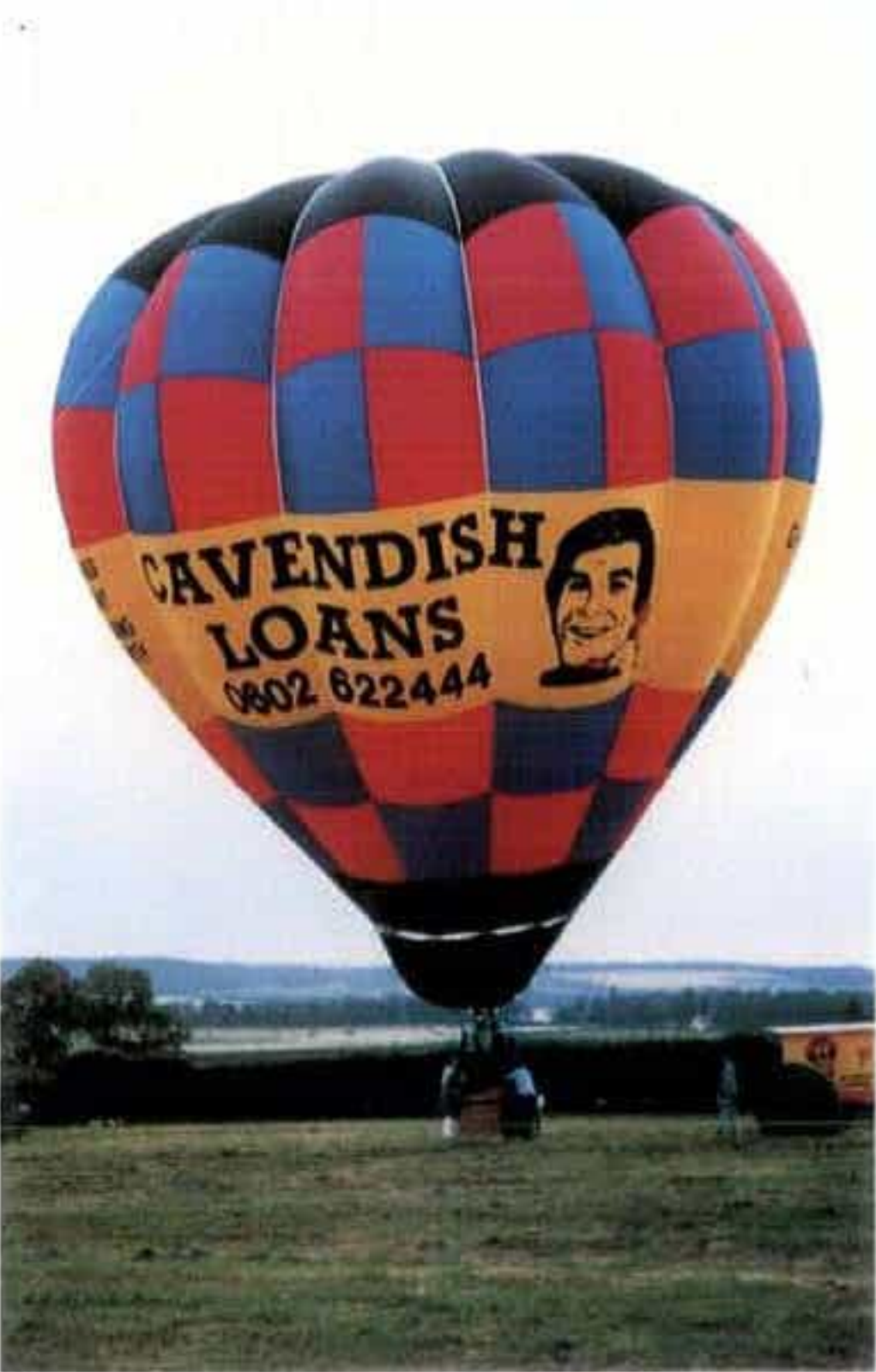
33



42



40



38



37



43

44	Landesgirokasse	Bertold Munz	BRD
45	Volksbank	Patrik Schmidle	Schweiz
46	Nord/LB	Erich Raillon	BRD
47	Union des Banques Suisses	Patrick Kearly	Suisse
48	Provinsbanken	Henning Sorensen	Danmark
49	Ecureuil	Pierre Mangin	France
50	Caja Ahorros Municipal de Bilbao	Jose Antonio Cantalapiedra	España
51	Caja Ahorros de Asturias	Adolfo Iglesias Muñiz	España
52	Assubel	Brigitte d'Oultremont	Belgique
53	Banque Bruxelles Lambert	Ronny Van Havere	Belgique



45



44



49



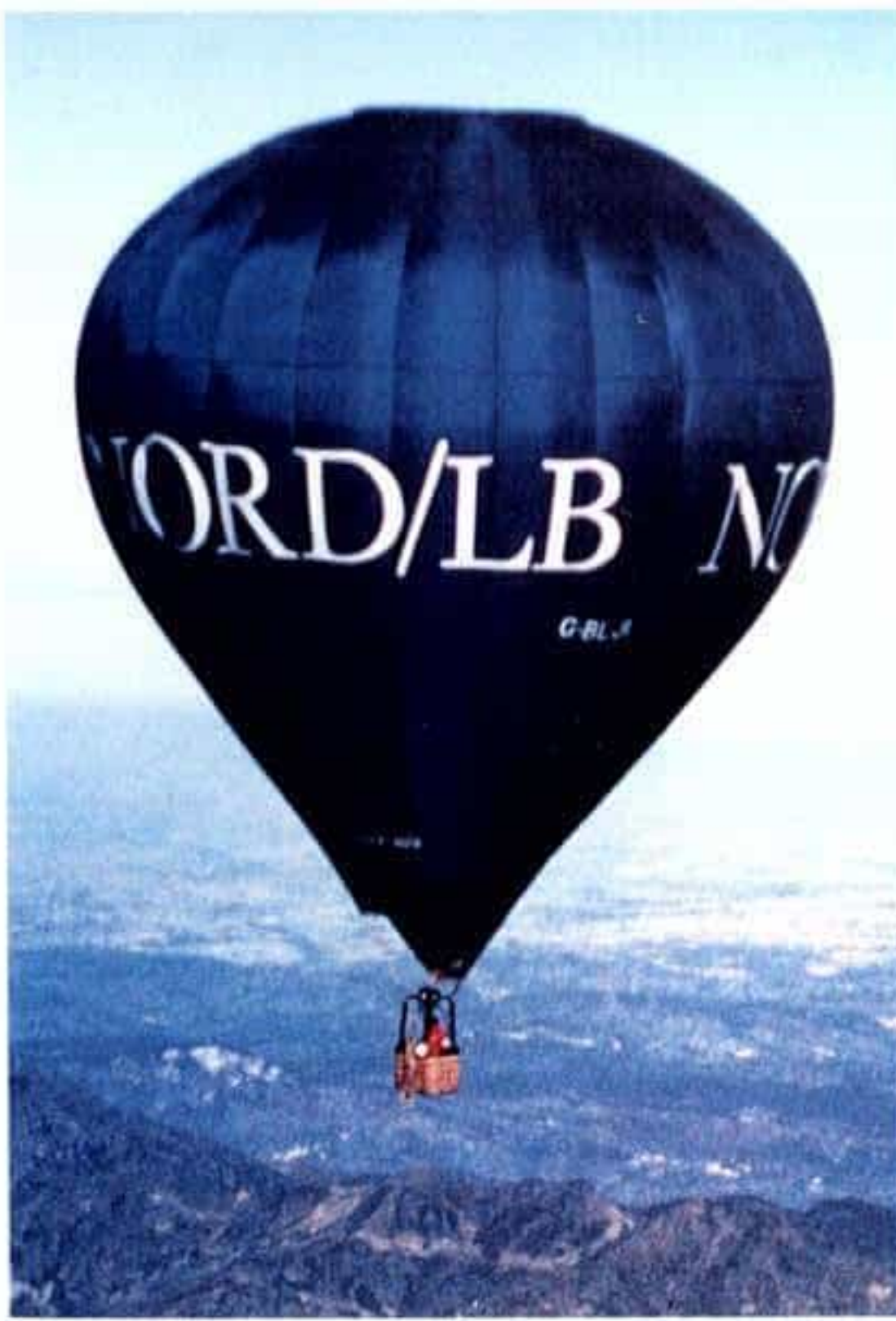
48



51



53



46

**NIEUW
NOUVEAU**

Milka

Lila Pause



Den Zockerbäckermeeschter



fred schons

a séng Mataarbechter

LËTZEBUERG

21, Montereyavenue — Telephon 2 33 79

11, Baudouinstrooss — Telephon 49 54 88

héiren dax d'Leit soen:

„Et gët Bréidercher-Baguetten-Kaffiskichelcher-Croissant'en a Briochen
an et gët och déi vum SCHONS

„Een deen déi geschmaacht huet wëllt kéng aaner méi.”

Daat schéngt ze stëmmen well et gin ëmmer méi gefrot.



CUISINE DU MARCHE Grand choix de vins sélectionnés

Petit déjeuner Menu de jour Dîner d'affaires Dîner tête-à-tête

Party-Service Livraison à domicile

Heures d'ouvertures:

Bistrot: 7.00 - 1.00 heures Restaurant: 11.30 - 14.00 et 18.30 - 22.30 heures

Pour vos réservations, téléphonez au 2 26 18 - 2 26 19

20, rue du Curé - 1368 Luxembourg

PREFALUX... un entrepreneur pour votre maison

Préfalux, une entreprise de décoration certes... mais elle vous offre surtout un service complet pour la réalisation ou la transformation de votre habitation.

Préfalux,
un entrepreneur... neuf métiers.





AEG Luxembourg

est heureux de soutenir
cet événement d'envergure mondiale.

AEG

Jacky Maeder



S.À.R.L. de Transports Internationaux

La précision Suisse dans le transport

Téléphone: 43 72 88 — Téléfax: 43 67 80 — Télex: 1528 jmac lu
Findel Airport — L-1110 LUXEMBOURG

BECKERICH

dat éischt natiirlicht
Mineralwaasser
fir Lëtzebuerg

DELAFORCE



HIS EMINENCE'S CHOICE
PORTO
10 ANS D'AGE
DELAFORCE SONS & CA. OPORTO

VINHOS LDA
PRODUIT DU PORTUGAL

20% vol

VEITTENFUT

70 cl

Agent exclusif.

Etablissements
RAYMOND MUNHOWEN

Zone Industrielle
30, rue des Scillas
HOWALD
☎ 49 98 33-1



B.P. 2107
Télex: 2514 ramu lu
L-1021 LUXEMBOURG



HOTEL

Bel Air

Echternach — 1, route de Berdorf — Téléphone 72 93 83





*your hosts
vos hôtes
Ihre Gastgeber*



**COMMUNE AÉROSTATIQUE
du GRAND-DUCHÉ de LUXEMBOURG**

L'aérostation, la fédération aéronautique internationale, la fédération aéronautique luxembourgeoise

L'aérostation, vénérable dame née le 4 juin 1783, vieillit bien et en bonne compagnie.

Longtemps on pouvait croire qu'elle s'essouffait et laissait la préséance aux autres activités aéronautiques, et qu'elle ne vivait plus que par quelques beaux souvenirs de son prestigieux passé.

Mais voilà qu'elle se souvient brusquement de ses origines, et que portée par l'air chaud tel le phénix fabuleux, elle réapparaît plus merveilleuse et plus impressionnante que jamais.

Une autre vénérable dame, celle-ci née le 14 octobre 1905, la FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI), se charge alors de l'assister dans sa quête d'une deuxième jeunesse, et lui ouvre toutes grandes les portes des arènes des sports de l'air.

Voilà pour la mythologie aérostatique.

Au sein de la FAI toutes les activités aéronautiques et astronautiques existantes sont réunies dans des Commissions Spécialisées. Pour les activités aérostatiques, cette commission s'appelle COMMISSION INTERNATIONALE D'AEROSTATION, et notre Aéro-Club National, la FEDERATION AERONAUTIQUE LUXEMBOURG (FAL) y est représentée par le Président de la COMMUNE AEROSTATIQUE DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG, Monsieur Alfi Feltes.

Début des années 1960, la FAI, qui détient le pouvoir sportif pour toutes les activités aéronautiques et astronautiques, se souvenait que ses Championnats avaient toujours eu un effet bénéfique sur le développement des choses de l'air, et qu'il fallait encourager ses membres pour organiser également des Championnats et autres manifestations sportives dans le domaine de l'aérostation pour en favoriser le développement.

Outre les Championnats de ballons libres à gaz, la FAI confiait l'organisation de Championnats de ballons à air chaud à ses membres dans toutes les parties du monde. C'est ainsi qu'en 1982, la CAGDL s'est vu confié par la FAL l'organisation du 5^e CHAMPIONNAT D'EUROPE DE BALLONS A AIR CHAUD, manifestation qui remporta un succès énorme auprès du public et des participants.

Au cours des années 70 quelques constructeurs de ballons se sont rendu compte qu'avec en fait très peu de moyens on pourrait construire un ballon dirigeable économique, en se servant de la technique des montgolfières modernes. A l'encontre des dirigeables à gaz, ces engins, plus petits et plus économiques mais très difficiles à piloter, trouvaient un intérêt grandissant auprès de bon nombre de pilotes.

En tant qu'opérateur d'un dirigeable à air chaud au Grand-Duché, la CAGDL estimait que rien ne pourrait mieux servir le progrès en matière de construction et de technique de pilotage qu'un CHAMPIONNAT à grande envergure où tous les intéressés participeraient.

Fin 1986 la CAGDL s'offrait à la FAL pour organiser le PREMIER CHAMPIONNAT DU MONDE DE DIRIGEABLES A AIR CHAUD au Grand-Duché, et devenir ainsi le premier pays du monde à relever ce défi énorme.

Sur proposition de la FAL, la FAI confiait en mars 1987 l'organisation de cette première mondiale à notre pays.

Une nouvelle étape dans l'évolution du PLUS LEGER QUE L'AIR venait de commencer, et tous les spécialistes sont d'accord pour en attendre des développements spectaculaires dans les années à venir.

Dans cette optique, les organisateurs, la FAI et la FAL estiment avoir largement contribué au réveil de cette fantastique activité qui, dans le cadre des choses de l'air, reprendra certainement une place de choix à l'avenir.



Central'POISSONNERIE
31, Rue de Strasbourg
Face Place de Strasbourg
LUXEMBOURG GARE
Tél. 48 58 10

ARRIVAGES JOURNALIERS
Grand Choix
Poissons
Crustacés
Coquillages
DE TOUTE PREMIÈRE QUALITÉ

Congé
annuel
au
mois
d'août



Cet éternel rêve d'Icare

Les nouveaux ballons

Si l'histoire continue, si le feu de paille ne s'est pas éteint, c'est parce que la technique moderne, alliée à l'esprit toujours entreprenant des Icares de notre époque, permet de tirer le meilleur parti des inventions du passé.

Les objets volants dont nous allons parler ici ont tous comme caractéristique qu'ils ne visent pas tant la performance de véhicules aériens à des fins purement utilitaires ou lucratives; nous retrouvons à la base plutôt le désir de l'individu de s'élever dans les airs et d'en jouir; le jeu, le sport, l'inédit et l'inattendu dominant. Ces vaisseaux à air chaud qui animent à nouveau le ciel luxembourgeois en cet été 88 concilient le gaz et la flamme pour insuffler à une enveloppe légère et résistante l'esprit nécessaire pour qu'elle se dresse et prenne le large. Un feu de paille qui ne se consume pas! Un foyer d'enthousiasme qui stimule les aéroliers du XXe siècle. Ils sont nombreux à avoir abandonné leur profession «bourgeoise» pour «vivre de ballon et d'air frais»!

Quand on les interroge sur leurs projets, ils sont unanimes pour dire: plus haut, plus loin! Se mesurer face aux autres, mais mesurer avant tout leurs propres limites. Le ballon est donc devenu un prolongement de l'individu qui, grâce à lui,

se déplace dans un milieu qui l'a toujours attiré. L'homme-oiseau, et nous pensons encore au fils de Dédale et aux rêves de Léonard de Vinci. Au XXe siècle, leurs semblables ont bien les moyens.

Régulièrement, les montgolfiers se rencontrent maintenant pour les championnats d'Europe et pour les championnats du monde, et notre pays est fier d'y participer et d'organiser pour la deuxième fois déjà une rencontre d'ampleur internationale, voire mondiale.

Tout aussi régulièrement, des équipages individuels essaient de battre des records, mettant par là en relief la dimension sportive et la dimension **pionnière** du vol en ballon. Tandis que la traversée de la **Manche** en montgolfière date déjà de 25 ans, des équipages se sont attaqués à l'**Atlantique** en 1978 pour le survoler d'ouest en est. **Don CAMERON** et **Christopher DAVEY** eurent la malchance de toucher la mer à environ 160 kilomètres de Brest, après avoir parcouru plus de 3.000 kilomètres dans leur montgolfière *Zanussi* munie d'un ballonnet d'hélium. «Unlucky devils!» titra le Daily Express. Moins de deux semaines plus tard, la fortune devait sourire à *Double Eagle II*, le ballon à hélium de **Maxie ANDERSON**, **Ben ABRUZZO** et **Larry NEWMAN**. Le 17 août 1978 il atterrit dans un champ près de Miserey dans la région parisienne, après un vol de 137 heures, 5 minutes et 30 secondes. Maxie

Vivre de ballon et d'air frais



La Lorraine

Restaurant de la Mer

☎ 47 46 20/
47 14 36

7, place d'armes
1136-LUXEMBOURG

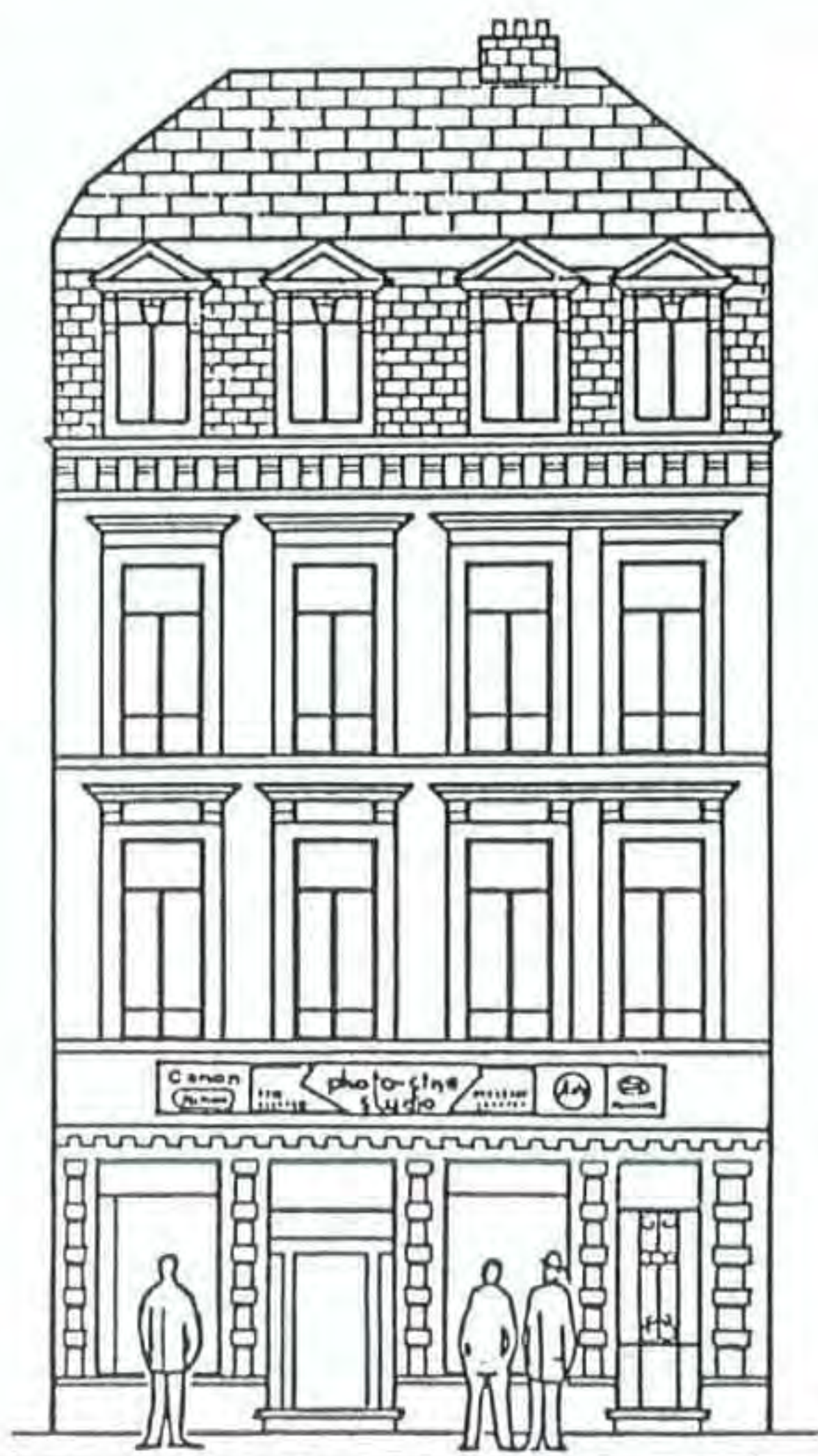


Photo-Ciné-Studio
Paul Mirgain
& Georges Huberty
15, avenue Monterey
2163 Luxembourg
Tél. 2 64 97 et 46 22 71

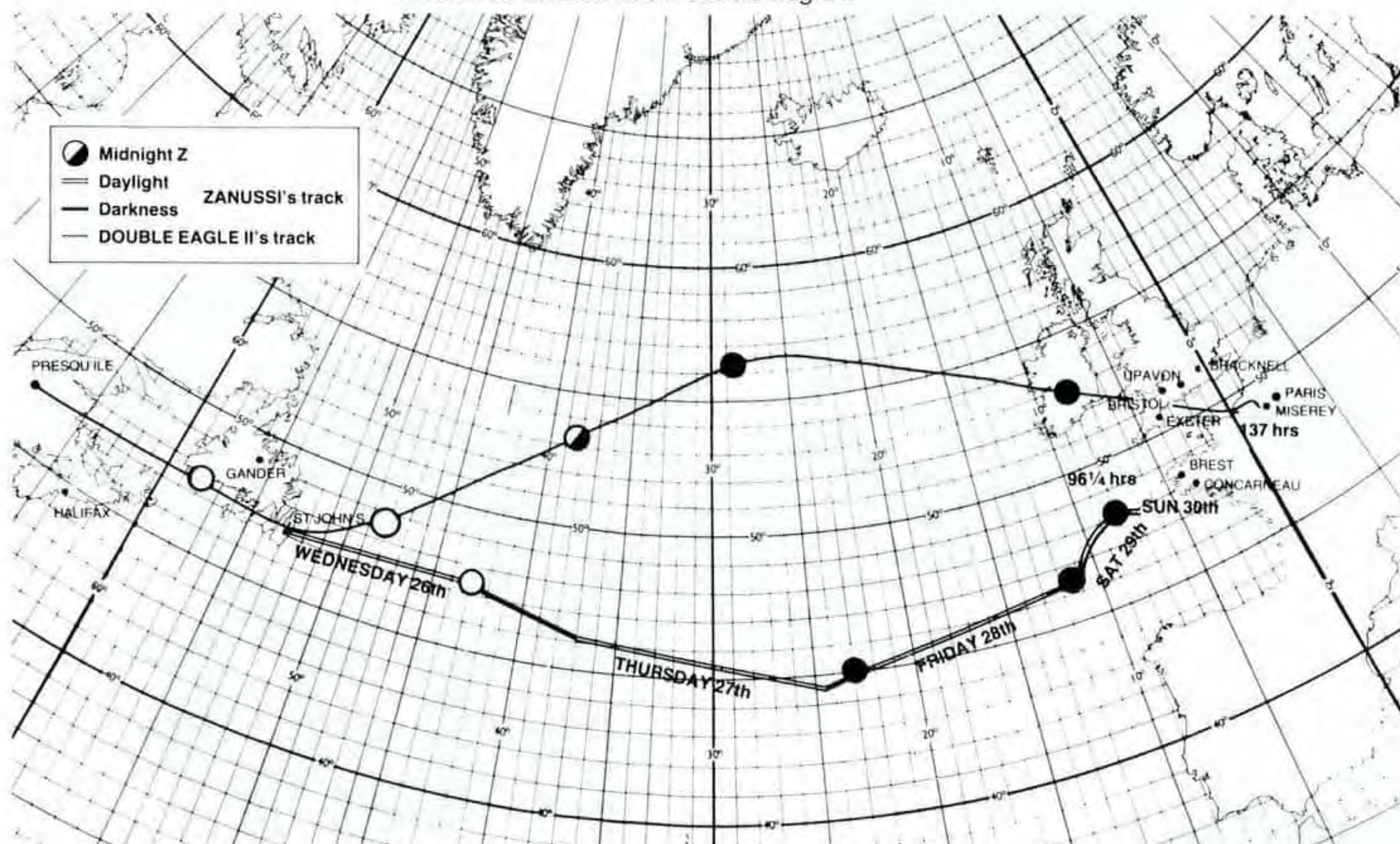


- NOUVEAU**
- * reportages en vidéo
 - * achat et vente de votre matériel photo d'occasion
 - * photo ratée-photo remboursée
 - * photos d'identité minute
 - * vos photos et dias en 24 heures
 - * toutes les grandes marques d'appareils à votre disposition
 - * portraits au studio et à domicile
 - * reportages photos
 - * architecture-industrie-publicité
 - * reproduction de vos objets d'art à domicile
 - * location projecteur 16 mm
 - * copies de vos films super 8 sur cassettes vidéo



28.1.1971 Centenaire des ballons du siège de Paris

Routes de Zanussi et de Double Eagle II



Anderson avait affirmé fermement: «Même le plus grand ballon à air chaud ne peut transporter du carburant que pour quelques heures. La tentative doit être faite avec un ballon à hélium.»

Evidemment il se trouva quelqu'un pour le contredire! **Richard BRANSON**, ayant remporté en 1986 le ruban bleu du «Virgin Atlantic Challenge» en bateau à moteur (3 jours, 8 heures et 31 minutes), fut contacté par **Per LINDSTRAND** de la compagnie aéronautique Thunder and Colt. Le prochain challenge, sponsorisé par Virgin Atlantic Airways, se ferait en ballon à air chaud en 1987. Le manque de carburant serait comblé par l'énergie solaire. On conçut une enveloppe sophistiquée destinée, par le jeu du noir et de l'argenté, à capter les rayons porteurs d'énergie et à emmagasiner la chaleur ainsi créée. La nuit, on utiliserait la réserve de propane. Le ballon énorme avait comme nacelle une capsule très perfectionnée, voire confortable.



L'impact du Virgin

«Nous sommes en train de faire ce dont l'homme n'a jamais joui avant nous!» jubila Branson peu après le départ du *Virgin Atlantic Flyer* le 2 juillet 1987. Et les voilà engagés dans le «jet stream», avançant même jusqu'à 240 kilomètres à l'heure. Soudain une onde de choc ébranla le ballon: le Concorde 161 venait de le survoler. Altitude du ballon: 9.000 mètres. Altitude de l'oiseau supersonique: plus du double. A ces altitudes-là, il n'y a plus assez d'atmosphère pour absorber un choc.

A ces altitudes-là on peut également essayer de traverser une tempête tout en gardant le cap, au lieu de descendre et d'être dévié de sa route, comme l'avaient expérimenté d'autres pionniers de l'air. En suivant plein de confiance les conseils du météo Bob Rice, l'équipage du *Virgin* fut bien secoué pendant trois heures, mais retrouva un ciel limpide sans avoir quitté l'itinéraire prévu.

Restait à toucher l'Europe. Le vol avait été si rapide (31 heures, 41 minutes) que l'équipe au sol n'était pas encore arrivée d'Amérique et que les réservoirs de propane étaient encore trop pleins. Il fallait

d'abord lâcher ceux-ci. Le ballon toucha terre près de Limavady en Irlande pour cette opération, mais reprit de l'altitude par le même fait. Une dramatique odysée ramena le géant au-dessus de la mer; *Virgin Atlantic Flyer* fut traîné sur l'eau, Per sauta dans la mer, Richard horrifié repartit seul vers les altitudes, mais réussit à descendre et à sauter dans l'eau quelques secondes avant l'impact. L'expédition venait de prendre des dimensions héroïques. Mais l'exploit avait réussi!

A la question que nous avons posée à Mats Baecklin de la compagnie Thunder and Colt pour savoir quelles étaient les prochaines ambitions, la réponse était empreinte de quelque mélancolie: imiter le *Graf Zeppelin*, faire le tour du

monde! En attendant, le 6 juin 1988 **Per LINDSTRAND** s'est attaqué au record d'altitude en montgolfière: il atteignit 65.127 pieds, ou presque 22.000 mètres. Les Américains ont certes amené des ballons à gaz beaucoup plus haut, à 110.000 pieds, au bord de l'espace; c'était dans le cadre des tests de matériel pour les vols spatiaux. Le record de durée, datant de juillet 1984, est tenu actuellement par **Hélène DORIGNY** et **Michel ARNOULD**: 40 heures, 12 minutes en ballon. Dans la liste des records en montgolfière, signalons encore celui que **Brian BOLAND** fera inscrire dans le livre Guinness: avec un ballon d'environ 25% plus de volume que le *Virgin*, il a soulevé 61 personnes! A l'autre extrême, il se vante de son ballon portable qui sort d'un sac à dos qui lui-même devient le siège. Cet esthète, las d'enseigner l'art et la photographie, s'est amouraché des formes parfaites que les aérostats offraient à son oeil expert, et il est maintenant si épris de tous les objets volants (identifiés!) qu'il veut leur consacrer un musée sur un aéroport un peu vieilli qu'il a acheté dans le Vermont. Parlant d'ailleurs de musée, on pourrait difficilement passer sous silence celui que le magnat américain **Malcolm FORBES** (Forbes Magazine) a installé dans le château de **BALLEROY** dans le Calvados.

Offrons-nous un temps d'arrêt pour nous retrouver dans tous ces ballons et dirigeables qui tournent autour de notre tête. Nous avons donc bien vu que le rêve d'Icare est resté intact. Nous avons parlé de la reprise des montgolfières et des ballons à gaz (le mot de charlière est passé de mode). Il nous reste à développer le **retour en force du dirigeable**.





Agence BMW

SCHMITZ & Cie

MERSCH - Téléphone : 3 22 47



CMB

constructions métalliques

BICHEL

société à responsabilité limitée

Zone Industrielle Brédewues
1259 SENNINGERBERG
Grand-Duché de Luxembourg

Tél. 34 81 64 et 34 84 64
Télex 3219 cmblux lu
Téléfax 34 84 64

Charpentes métalliques

- Chaudronnerie
- Serrurerie
- Tôlerie lourde
- Halles préfabriquées
- Sous-traitance



Entreprise Générale: **CENTRE ESPACE**



Les nouveaux cigares

On l'a vu, l'homme ne veut pas seulement s'élever du sol, il veut aussi donner une direction à son vol. La production des petits blimps, des dirigeables souples, n'avait jamais vraiment cessé. En dehors de **Good-Year**, la firme-mère, plusieurs maisons en construisent actuellement, dont notamment Airship Industries, Cameron Balloons et Thunder and Colt en Grande-Bretagne, WDL en Allemagne, et depuis 1984 la Chine aussi a son usine. Ce sont certainement les Skyships de Airship Industries qui offrent les possibilités les plus vastes et qui peuvent permettre un vrai retour commercial et utilitaire du dirigeable.





SOCOMO-SOCOTUB

RÉUNIES

B.P. 45
TÉL. 82.89.16.02

Z.I. TIERCELET
54190 VILLERUPT

REVÊTEMENT ANTI-CORROSION POUR TUBES-ACIER
TUBES POLYÉTHYLÈNE POUR GAZ ET EAU
INTERVENTIONS EN USINES
DÉMONTAGE ET DÉMOLITION INDUSTRIELS

Nouvelle sensationnelle.



Aujourd'hui, une sensation nouvelle est née. Je vous invite à la découvrir dans mon show-room. Nouvelle ligne, nouvelle calandre, nouveau capot, nouvelles optiques avant et arrière, 2 rétroviseurs extérieurs. Nouveaux sièges avant (avec mémorisation des positions en option et réglage électrique sur V6 Turbo). Intérieur velours ou cuir (sauf TS-TD), nouveau volant (sauf V6 Turbo). La nouvelle Renault 25 existe en 10 versions, essence, turbo essence, diesel, turbo diesel. C'est la nouvelle Renault 25. A partir de 508.928, TTC.

La nouvelle Renault 25.

L'avenir est avec nous





Nacelle du Skyship 600

Selon leur taille, ces nouveaux « airships » peuvent réellement profiter à notre société. En premier lieu, ils servent à des fins publicitaires. De nombreuses autres tâches peuvent également leur être demandées : transport de passagers d'un aéroport à l'autre (Londres), survol touristique d'une ville

(Londres, San Francisco, Paris en 1988), survol de ruines, cartographie, photographie aérienne, contrôle frontalier (eh oui !), tous travaux qui nécessitent une station longue et qui sont assurés par des hélicoptères, surveillance et communication dans le cas de la U.S. Navy, accès à des endroits difficiles dans les montagnes (Suisse), aide à des sites de catastrophe inaccessibles, transport de gros morceaux indivisibles, ... la liste pourrait s'allonger. Avantage : l'économie en carburant ; désavantage : le nombreux personnel au sol. Cet automne par exemple, un Skyship 600 de Airship Industries survolera le Stade Olympique à Séoul, servant à la publicité et à la télévision. On le voit, le champ d'action est vaste.

Les Luxembourgeois ont été reconfrontés récemment avec un dirigeable du 29 septembre au 2 octobre 1981 lorsqu'un blimp de Good-Year survola notre pays en long et en large (c'est facile !), laissant derrière lui une grande impression.

Dans la série de ces dirigeables à gaz (pratiquement toujours de l'hélium), le plus original est sans aucun doute celui construit par Bill WATSON, et qui est une sorte de vélo aérien, puisqu'il est mû par la force musculaire grâce à deux pédales.

Et nous avons rejoint les sportifs. Il nous reste à présenter les « cigares revus par Montgolfier ». Le ballon à air chaud, maniable et d'un prix abordable, avait trouvé une diffusion rapide, nous l'avons déjà relevé. Il était normal qu'on essayât de le perfectionner en lui donnant une forme aérodynamique et en lui ajoutant hélice et moteur. Tom SAGE, pilote de Cameron Balloons, effectua le premier vol d'un tel engin le 7 janvier 1973. Brian BOLAND largua son premier *Albatross* le 11 octobre 1975. La firme Colt devait suivre en 1980. Depuis lors, on a déjà bien eu le temps de perfectionner.



Comme un poisson dans l'eau

On s'étonnera de savoir que dès le 15 juillet 1978 un premier dirigeable à air chaud avait fait son apparition chez nous lors de la Journée de l'Air à Noertrange. Sans parler de celui qui une année auparavant avait fait un essai infructueux en raison du vent très fort. Le pilote belge Gérard Delforge présentait le *Cameron D 96* aux couleurs de Planta. Lors du championnat du monde à Warken en 1982, Don Cameron, à côté du « scoop » qu'était le château de Balleroy volant, revint avec sa montgolfière dirigeable. Est-ce là que la Commune Aérostatique du

Wintergarten- Beschattung



Becker + Fils

damit Ihre Glasanbauten im Sommer nicht zu Bratöfen werden. Auch für Dachverglasung, Atelierfenster, Loggia, Pergola. Einfache Montage und Elektroantrieb serienmäßig. Rufen Sie an! Wir beraten Sie gerne.



Erleben Sie den Sommer von der schönsten Seite: Unter dem bunten Sommer-Himmel einer Markise. Geschützt vor Hitze, abgescirmt vor

greller Sonneneinstrahlung genießen Sie sommerlich-fröhliches Draußenleben auf Terrasse und Balkon. Becker-Markisen sind heitere Sonnendächer, bunte Tupfer im eintönigen Alltag...

Die Studio-Kollektion z.B. ganz neu, ganz anders. Von Designern eigens für Becker entworfen. Mit Dessins, die

Sie sonst nirgendwo zu sehen kriegen.

Und das Allerschönste bei diesen wunderschönen Markisen: Sie sind grundsollide gefertigt. Aus den dauerhalttesten Materialien und den besten Markisenstoffen. Einfach mal ansehen! Wir zeigen sie Ihnen.

Becker + FILS

ECHTERNACH — 15, rue Maximilien — Tél. 72 97 37 / 7 22 69

**Markisen — Rolladen — Stores — Rolllöre — Gitter
Party-Grills mit Glaskeramik-Grillfläche**

Grilles antivol

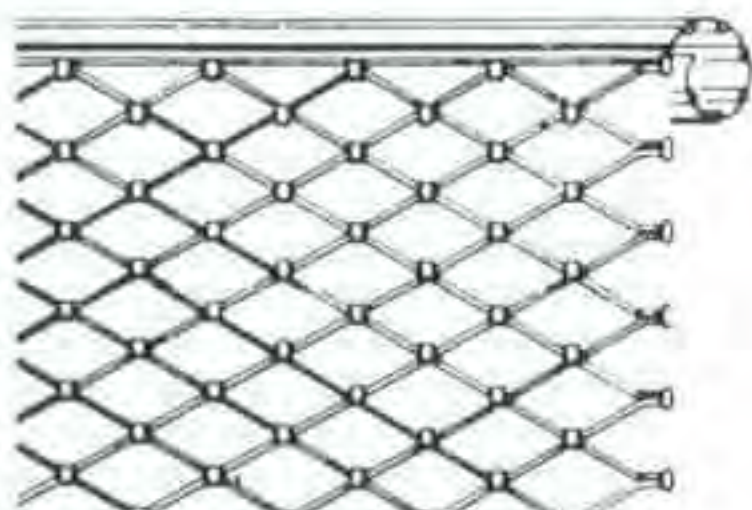
toutes dimensions

Commande électrique

par boutons poussoirs, par clef, par radio ou à fonctionnement manuel

TABLIER DE GRILLE
ENROULANTE EN FILS

Cette grille classique caractérise depuis plus de 40 ans l'image nocturne des villes. Livrable au choix tant en aluminium qu'en acier galvanisé.



 **Becker + Fils**

Volets roulants toutes dimensions

Commande électrique par boutons poussoirs, par clef ou par radio

Le volet en alu ou PVC s'enroule autour d'un rouleau, monté sur galets, actionné électriquement par un treuil encastré et non visible. Outre la commande classique par boutons poussoirs, toute commande électrique à distance est également applicable. En cas de panne de courant, possibilité de manœuvre à la main.



 **Becker + Fils**



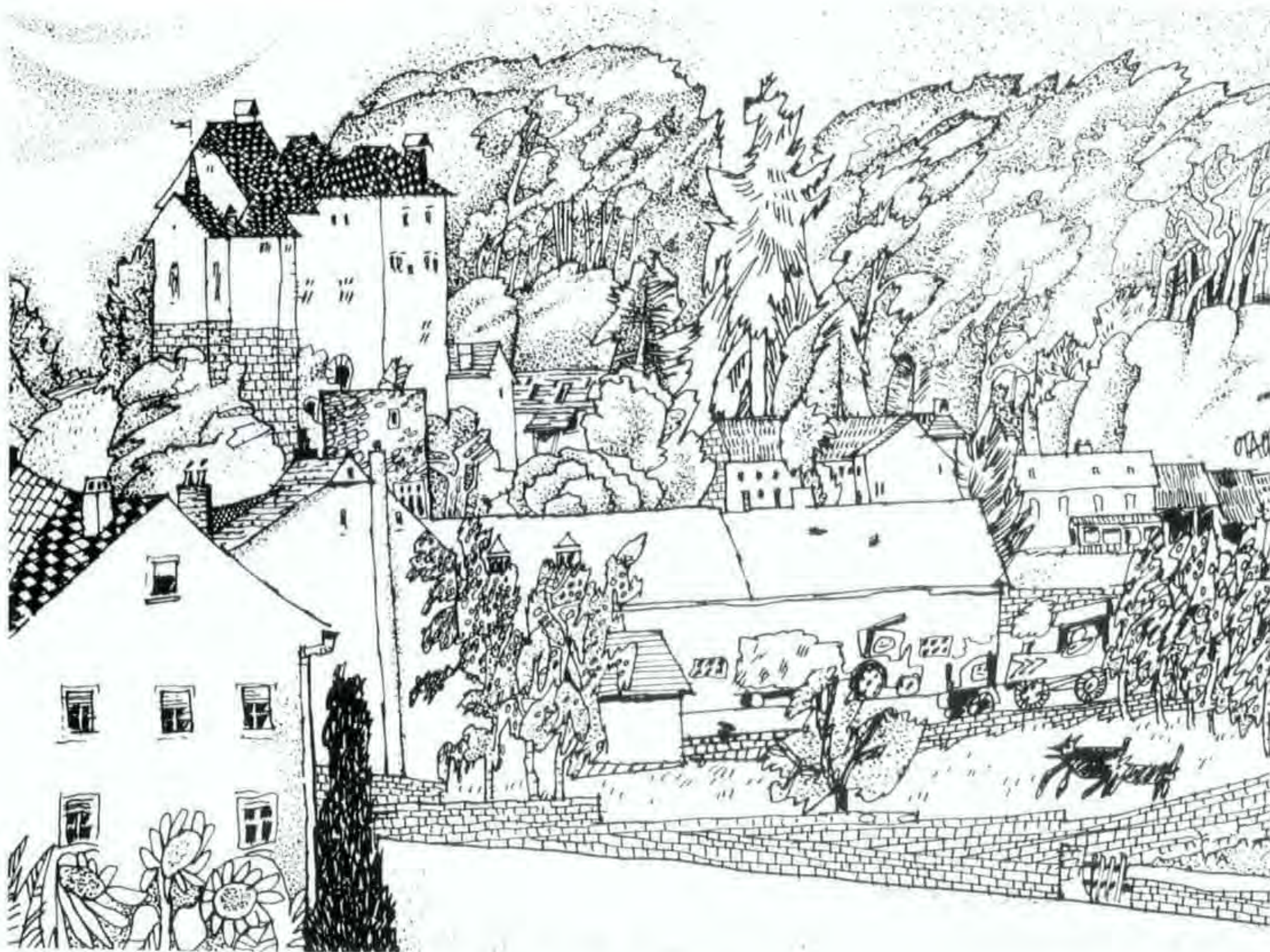
Grand-Duché a décidé de s'engager également dans cette voie ? Le 18 janvier 1987, à Château d'Oex en Suisse, vola le premier dirigeable luxembourgeois, sous les couleurs d'une chaîne de supermarchés très piquante. Le 25 février 1987 eut lieu son premier vol luxembourgeois à Walferdange, l'un des sites du Jamboree 1988. Son pilote professionnel, Guy MOYANO, est venu à l'aérostation de la façon la plus naturelle possible : c'est Éole qui l'a amené, le vent, avec lequel il se plaît toujours à jouer sur son voilier. Il s'est déjà attaqué au record de distance, hélas sans succès. Souhaitons au concurrent luxembourgeois du WHAAC le meilleur des vents.

Avec ce premier «World Hot Air Airship Championship» ces ballons nouveaux s'élancent à la suite de leurs aînés vers des horizons toujours renouvelés. Dans le dialogue avec les constructeurs, on sent qu'ils ont vraiment le vent en poupe. Si c'est une église désaffectée à Bristol qui a d'abord servi de halle à Cameron, elle a été longtemps supplantée par une construction plus adéquate. De tous les coins du monde les firmes reçoivent des commandes. La variation autour d'un thème que sont leurs dépliants montre que la publicité s'est emparée de ces ballons qui peuvent la porter là où sont les foules.

Cet été, c'est devant les foules luxembourgeoises que danseront tous ces plus-légers-que-l'air, cette ribambelle de ballons qui sont comme des notes multicolores faisant chanter le ciel.

Marie-Anne WERNER

Sources : - Zanussi Transatlantic Balloon, Christopher Davey - Don Cameron
 - Virgin Atlantic Flyer, The Official Story
 - Good-Year Blimp Book
 - Interviews personnelles
 - Dossier constitué par P.T.



Le Château de Bourglinster

Le Château de Bourglinster compte parmi les précieux témoins de notre patrimoine.

Ses origines remontent au 13ème siècle avec Béatrix de Linster en 1210. Par le fait que le château fut constamment modifié, il est difficile de se faire une idée de la construction initiale.

On distingue plusieurs parties: le château supérieur 10ème s. – 14ème s. et le château inférieur, dit « Maison de Waldeck », plutôt fin du 14ème siècle. Plusieurs fois saccagé, le château fut reconstruit entre 1730 – 1750. Depuis 1968 il est propriété de l'Etat luxembourgeois, qui depuis a fait faire d'importantes restaurations. Aujourd'hui il a retrouvé son aspect et son lustre du passé.

C'est ce château que la Banque Internationale à Luxembourg a choisi pour offrir le banquet final du BIL's Bankers' Grand Prix, et où aura lieu la remise des prix.

Source: Les Châteaux Historiques du Luxembourg
J.P. Koltz



Le Château de Meysembourg

Le premier seigneur que nous connaissons est Wautier de Meysembourg. Il apparaît en 1776 comme fils de Wautier I (?) de Wiltz.

L'histoire de Meysembourg par la suite devient très compliquée, et nous ne voulons que relater l'essentiel. Le château fut détruit une première fois par les Bourguignons en 1453, une deuxième fois en 1683 encore par les Français.

Il fut reconstruit en 1711 sous Arnoult de Soleuvre. Par la suite il change plusieurs fois de propriétaire, pour devenir en 1855, la propriété du prince Charles d'Arenberg. Ch.-Prosper d'Arenberg hérite du château et c'est son épouse qui vend par acte en date du 16 janvier 1971 le château à M. Alfons Spiegelburg.

Le château de Meysembourg, sauf la chapelle, fut reconstruit en 1880 dans un style néo-Renaissance. Il est situé sur un rocher abrupt de 20 m de hauteur. Il est précédé d'une cour entourée par une enceinte. Le très beau parc qui l'entoure compte de magnifiques espèces d'arbres.

La famille Spiegelburg, qui habite le château, procède depuis des années à sa restauration progressive. Sa situation privilégiée et exceptionnellement romantique n'a pas échappé aux aéronautes. Aussi n'ont-ils pas hésité à faire découvrir du ballon son charme aux actuels propriétaires. Grâce à la générosité de M. Spiegelburg, les aéronautes luxembourgeois se retrouvent souvent pour des vols au-dessus d'une des plus belles régions du pays.

C'est bien pour cette raison que nous avons choisi ce site comme point d'arrivée d'un vol groupé de ballons du Luxembourg Balloon Jamboree, de préférence très tôt le matin, afin de mieux apprécier le paysage dans le calme et peut-être prendre le petit-déjeuner dans l'enceinte du château.

Kühle Grüße an alle Heißluft - Fans!



Von den Skandinavieren aus Luxemburg

Das schwedische Weltunternehmen Electrolux hat immer den richtigen Kühl-Komfort für Sie. Wann und wo auch immer auf der Welt Sie sich für eine mobil-Cool-Box oder einen Schräglageunabhängigen Motorhome-Kühlschrank entscheiden: er wird in unserem modernen Werk in Vianden/Luxemburg gefertigt. Die fortschrittliche,

umweltfreundliche Absorptions-Technologie mit den 3 Energie-Varianten 12V, 220V und Gas garantiert Ihnen stets lautlosen, zuverlässigen Kühl-Komfort.

Ob Sie in Luxemburg starten oder landen oder es bei einem Trip in ferne Länder nur überfliegen: mit Electrolux-Kühlung an Bord halten Sie immer den richtigen Kurs.



THE SIGN OF COMFORT

Électrolux S.à.r.l.
4, rue de la Frontière
L-9412 Vianden/Luxemburg
Tel. 8 45 95

Spielen Sie Schach mit dem mehrfachen Weltmeister!

Mephisto®



Die teuflisch guten
Schachcomputer für jeden.

**PAPETERIE-IMPRIMERIE
CADEAUX**

Eug. HOFFMAN s.à r.l.

2, rue des Scillas, L-2529 Z.I. HOWALD, Tél. 49 98 501
12, av. de la Porte-Neuve, L-2227 LUXEMBOURG, Tél. 49 98 50 20

LUXEMBOURG BALLOON JAMBOREE



CONSEILS DE SECURITE AUX SPECTATEURS

EN CAS D'URGENCE !

- * Adressez-vous au poste S.O.S. (drapeau CROIX-ROUGE) en place sur le terrain.
- * Suivez les recommandations du SERVICE d'ORDRE.
- * Séjournez uniquement à l'intérieur des enceintes spectateurs : ainsi vous pourrez mieux admirer le spectacle en toute sécurité !
- * Evitez strictement les zones réservées aux ballons : vous risquez
 - de gêner les opérations de gonflage ;
 - de vous brûler gravement ;
 - d'être pris dans la corde d'un ballon en train de décoller ;
 - d'être happé par l'hélice d'un dirigeable ;

ATTENTION !

- * Ne jetez ni verre, ni boîtes métalliques, ni barquettes à frites dans l'herbe :

! DANGER pour le BETAIL !

- * Stationnez votre voiture dans un parking officiel, ainsi vous faciliterez la CIRCULATION générale du trafic.

MERCI DE VOTRE COMPREHENSION !

CIBLEZ VOS BESOINS FUTURS



CENTREZ VOTRE AVENIR

TELINDUS

IBM
Authorized
Dealer

Personal
Computers
Typewriters

LUXEMBOURG

route d'Arlon 81-83 — STRASSEN

☎ 45 09 15 — Télex 3224 - Téléfax 450911



INFLATABLE

La publicité
qui saute à l'œil.

PARAPLANE

Sauter en parachute,
tout le monde peut le
faire, en revanche s'en-
voler avec, voilà un
nouveau défi.

Cet engin tout à fait
capable de se stabiliser
lui-même en plein vol
et de ne pas décrocher
peut en plus tenir dans
n'importe quel coffre de
voiture et être déployé
en deux temps trois
mouvements.



Pour toute information

COMPAGNIE AERONAUTIQUE DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

SOCIETE ANONYME
BP 2 L-6101 JUNGLINSTER/LUXEMBOURG (Europe)
Téléphone 78 90 75
tlx: 3771 cagdl lu

**Ich kaufe nicht
von der Stange.
Ich lasse bei meiner
Mami nähen!**

**Je n'achète pas
du prêt-à-porter.
C'est ma maman
qui me coud
mes habits.**



SINGER
... Immer ein guter Weg

L'AMI SINCERE ...

46, Grand-Rue
LUXEMBOURG-VILLE

Tél.: 2 46 75

29, avenue de la Gare
LUXEMBOURG-GARE

Tél.: 48 74 71

Service après-vente
& Administration
4, rue des Joncs
HOWALD

Tél.: 48 00 55