

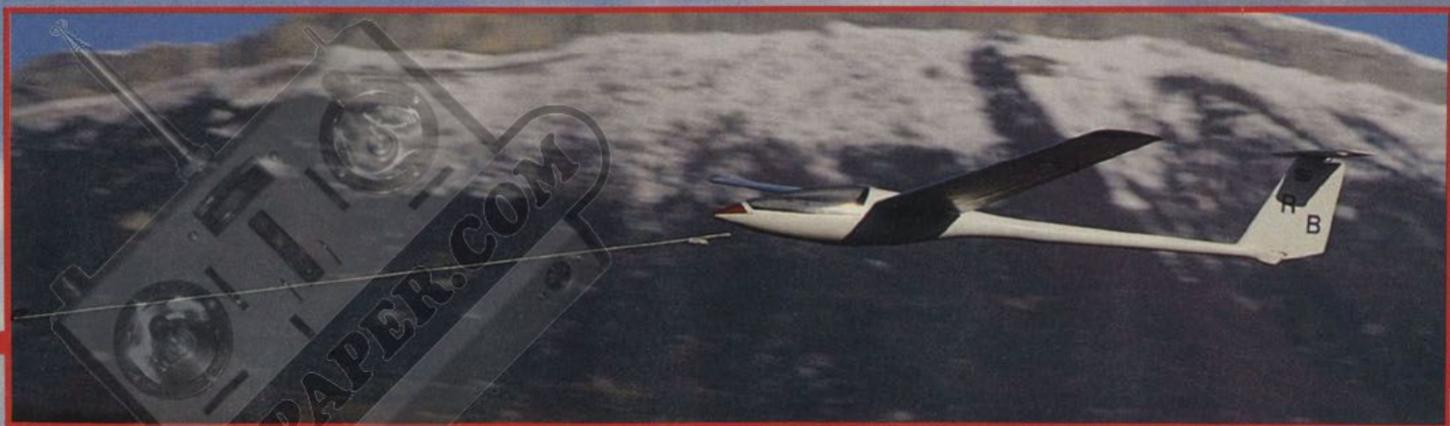
LA DURÉE-VITESSE SUR LE BON "GAP" !

L. Michelet

RC.PAPER.COM



Cette année, le championnat de France durée-vitesse s'est déroulé à la fin du mois de mars sur le terrain de Gap-Tallard, haut lieu du vol à voile, quelques mois seulement après l'édition 85 qui s'était tenue à Châteauroux, pour des raisons de réorganisation des saisons sportives à la fédération. De ce fait, on pouvait s'attendre à voir assez peu de nouvelles machines et des pilotes pas encore très bien entraînés après la coupure de l'hiver. En fait, le point qui promettait d'être le plus intéressant à analyser lors de ce championnat était le règlement, nouvellement modifié et dont c'était la première mise en oeuvre. Nous verrons qu'il y a beaucoup à dire à son sujet !



Les 37 planeurs des concurrents de ce Championnat de France durée-vitesse sur la piste principale du magnifique terrain de Gap-Tallard.

En haut, le Colomby de R. Brun derrière le remorqueur sur fond de montagne et de ciel bleu : un formidable site de vol !



Ci-dessus : G. Risbourg, second, et son planeur "épouvantail", le Larzac, qui faisait à Gap sa première apparition en championnat de France.



Le Larzac, tout nouveau planeur spécialement conçu pour la durée vitesse par G. Risbourg, incroyablement efficace en vitesse (grâce à son profil, le RG 15 ?).

Ci-contre : J.-P. Lalaurie, 3^e, et son Syra II, un nouveau planeur conçu spécialement pour la durée-vitesse par la jeune firme française Big Production du Sud-Ouest.





Ci-dessous : le nouveau champion de France, L. Neveu de Chateaudun. La consécration de la régularité pour ce jeune pilote déjà très expérimenté.



www.egpavist.com

Exit les allemands !

Tout d'abord, il faut vous décrire le terrain de Gap-Tallard. Il se trouve dans une cuvette, à 18 km au sud de Gap, et le paysage est pour le moins magnifique et tout à fait adapté au vol à voile, car le relief permet sans aucun doute le vol de pente. Mais pas à notre échelle, car les montagnes sont en fait assez éloignées du terrain proprement dit. En fait, ce relief est tout de même génératrice de quelques belles ascensions que les concurrents se sont fait un plaisir d'exploiter ! D'ailleurs les vélivoles grandeurs ne s'y trompent pas et lorsque nous sommes arrivés le samedi, il y avait une quarantaine de planeurs alignés en bout de piste, prêts à partir en circuit pour la journée. Parmi tous ces planeurs, j'en ai compté un seul immatriculé F, les autres étant tous allemands. Je ne vous raconte pas la tête de ces pilotes lorsqu'on leur a notifié un Notam interdisant la circulation aérienne sur le terrain le dimanche et le lundi matin ! Il leur a fallu plier leurs planeurs, les mettre dans les remorques et aller plus loin, à Sisteron ou St Auban ! Les vélivoles n'ont d'ailleurs pas été les seuls à souffrir de notre présence, puisque les parachutistes de l'équipe de France militaire furent eux aussi arrêtés de sauts. Signalons que c'est le para club alpin qui a prêté ses locaux pour nous permettre de stocker les modèles pendant la nuit : les tables de pliage des parachutes sont parfaitement adaptées !

Malgré cela, je dois dire que ce championnat a été particulièrement réussi grâce à cet esprit de fraternité entre les modélistes et les vélivoles. Certains, d'ailleurs, comme Luc Gaucher, le champion de France en titre, étaient dans la région depuis une semaine pour suivre à St-Auban un stage de pilotage grandeur avec Bernard Pizanti, qui est le responsable du vol à voile pour la région centre et était... directeur du concours pour ce championnat de France. Les Alpes du sud sont une région particulièrement adaptée à la pratique du planeur réel (on y compte plus de 600 tout plastique l'été) et il était tout à fait normal que nous autres, modélistes, nous venions une fois au moins ! Bravo au club modéliste gapençais qui, malgré son effectif réduit (14 membres licenciés), a magnifiquement réussi l'organisation de ce championnat qui restera, du point de vue ambiance, le meilleur de tous.

Peu de nouvelles machines

En effet, le temps entre les deux championnats n'a pas permis aux concurrents de créer de nouvelles machines, du moins pour la majorité d'entre eux. Mais les rares que nous avons pu apercevoir sont toutes intéressantes car performantes. Commençons par les planeurs déjà connus : les GP 3 et les SB 104 de Châteaudun ont toujours tous leurs ailes en formica, qui leurs donnent une finition incomparable mais une inertie en bout

d'aile sans doute un peu forte. De plus, comme en fera l'expérience G. Violon, cela n'est pas très résistant en cas de choc ! Les profils diffèrent selon les pilotes mais tous ont maintenant adopté les freins de roue pour s'arrêter plus facilement dans la cible.

P. Chartier à toujours son Tyrel qu'il semble avoir bien mieux en mains qu'à Châteauroux. Le profil est un Eppler 374 aminci et l'aile possède des volets de 30 % de la corde. Le Tyrel semble maintenant tout à fait dans le coup et Patrice beaucoup plus à l'aise dans ce genre de compétition.

Luc Gaucher avait lui aussi conservé son planeur... quoi de plus normal quand il s'agit de la machine qui vous a permis de devenir champion de France ! Le DV 1 possède donc toujours un fuselage de Condor et une grande aile équipée d'un Eppler 205. Mais Luc manquait singulièrement d'entraînement cette année et de plus le fait de passer en première place lors des deux premières manches lui enlevait pratiquement toute chance de bien se placer cette année.

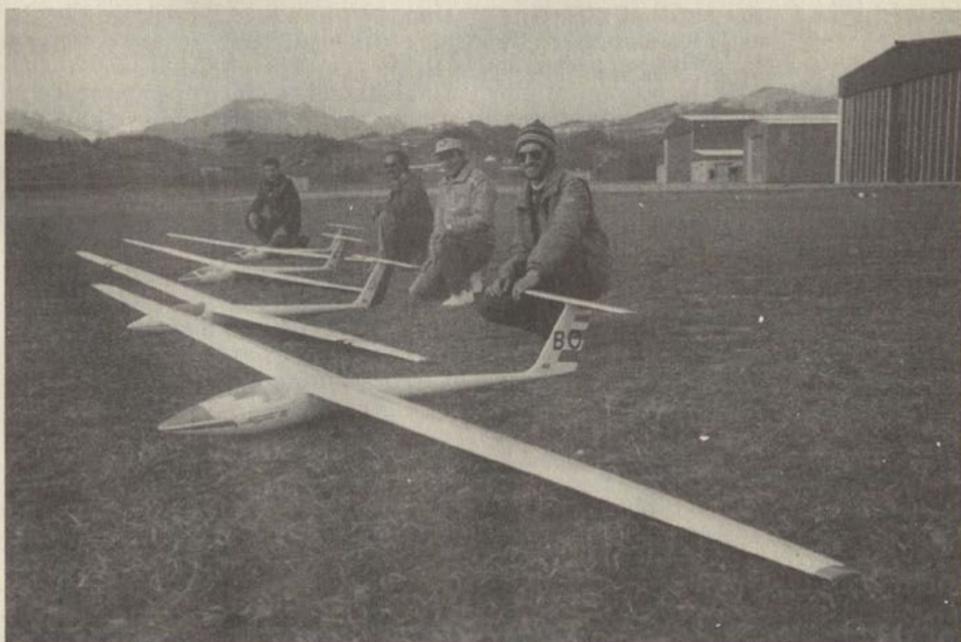
On notait aussi que trois concurrents volaient encore avec des Martinet de Size, un fuselage qui date du début de la durée-vitesse.

Raymond Brun, lui aussi, qui n'était pas venu à Châteauroux, se présentait à Gap avec son Colomby qui à déjà pas mal de "bouteille". L'Eppler 211 donne d'ailleurs de très bons résultats sur ce planeur. Venons-en maintenant aux nouvelles machines, présentes pour la première fois en championnat de France.

Tout d'abord les Syra II. Il s'agit du planeur construit par la jeune firme Big Production et spécialement conçu pour la durée-vitesse d'après les machines de Roland Chowchuen et JP. Lalaurie, les Spin. De ce fait, il utilise le même profil (Wortman FX 60-126 modifié, moins creux). Le fuselage, lui, est entièrement nouveau et possède un long bras de

levier, un stab en T et une dérive à volet assez incliné. Comme toutes les machines de Big, la finition est très belle et les ailes en expansé coiffé un exemple du genre... en attendant les fameuses ailes en plastique creuses ! Pour Olivier Bigreau, ce championnat était d'une grande importance pour démontrer la qualité de ses produits et il n'avait pas ménagé ses efforts puisqu'il y avait quatre pilotes utilisant des Syra II, et non des moindres, puisqu'on trouve JP. Lalaurie, vice-champion de France 85. Celui-ci s'est d'ailleurs fait peur au début du concours, car connaissant très mal cette nouvelle machine, il ne l'avait pas en main et ne fit pas un bon résultat dans la première vitesse. Mais les manches suivantes le réconfortèrent et il termine cette fois-ci sur la troisième marche du podium, ce qui en dit long sur ses qualités de pilote, mais aussi sur les qualités intrinsèques du Syra II qui ne sont pas encore exploitées au maximum, la machine étant trop jeune.

L'autre grande nouveauté de ce championnat est le nouveau planeur de Gérard Risbourg, le Larzac. Il s'agit d'une toute nouvelle machine elle aussi créée exclusivement pour la durée-vitesse, le fuselage se rapprochant sensiblement de la forme d'un ASW 22, mais plus long, me semble-t-il. Le plus intéressant est sans doute le profil, qui est nouveau dans la panoplie de ceux utilisés en durée-vitesse. Il s'agit du RG 15, un profil qui commence tout juste à avoir ses lettres de noblesse en F3B... Là, je dois dire que ce planeur, si sa technique de construction est assez classique (coffrage et longerons en fibre de verre logé dans les entailles du noyau dessous) nous a énormément surpris par ses qualités de vol... Dès la première vitesse, il faisait office d'épouventail ! Il faut dire que Gérard Risbourg, qui termine second, dont je déplorais l'absence l'an passé, semble s'être entraîné d'une manière intensive comme en témoignent les petites fiches "aides-mémoires" où



4 pilotes, tous du Sud-Ouest, volaient sur des Syra II de Big Production.



Les petites fiches aide-mémoire de G. Risbourg... la préparation maximale.

Il avait consigné toutes les opérations à faire en cas de fort vent, de calme plat, de pompes anémiques, etc... Assez amusant, mais efficace, semble-t-il !

En fait, avec ces deux types de machines, on a globalement fait le tour des nouvelles machines présentes à Gap. On peut encore citer pour mémoire les machines du commerce, tels que Speed Astir ou ASK 21, mais cela n'a rien de très original. Comme on le voit, du côté des nouveaux planeurs, peu de nouveautés, mais des machines de plus en plus affutées. Voyons maintenant le déroulement sportif de la compétition.

Première manche de vitesse

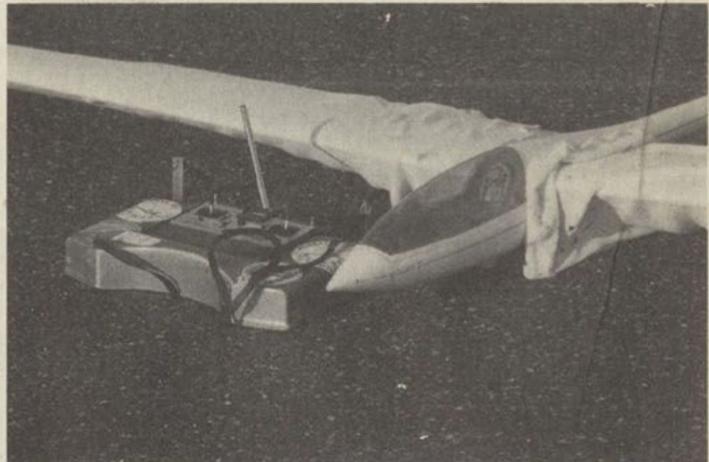
Dimanche matin 8 heures : c'est donc au tour de Luc Gaucher de partir le premier. Il s'en tire plutôt bien pour un ouvrier avec 46"5, malgré un vol assez ondulant et avec des bases pas très parallèles aux pylônes. Après le passage de quatre ou cinq concurrent, il est toujours premier. C'est au tour de Lanes de partir. Tiens au fait, lui aussi a un nouveau planeur, dérivé d'un fuselage de SB 10 rallongé et avec une nouvelle verrière... mais il ne fera rien de bon cette fois-ci avec 55"5. Cazals part ensuite, avec un Speed Astir me semble-t-il centré trop avant et qui n'avance pas entre les bases. Plus tard, Bigareau aura de gros problèmes de remorquage et repart. Largué juste à l'entrée des bases, il entame rapidement la première ligne droite, fait un virage serré, mais un peu tard. Au troisième virage, il sert tellement son virage que le Syra déclenche à quelques mètres du sol, Olivier arrive à le ramener, difficilement, au ras du sol pour faire un très mauvais 62". R. Brun fait lui aussi un faux départ, et après trois essais, il est décidé qu'il repartira à la fin, le cable ayant endommagé un de ses ailerons. Le remorqueur utilisé à ce moment là semble trop lourd pour tirer de gros planeurs (c'est un simple bison et il fait 7 kg, le poids du maxi bison équipé d'un ST 2000 de J. Grégoire qui sera encore une fois "le" remorqueur du championnat). J.-M. Bouquet réussit un superbe vol avec son Edelweiss rallongé qui semble beaucoup plus stable qu'à Châteauroux.

Plus tard, ce sera au tour de L. Neveu de partir. Il finira à un mètre du sol, ses virages ayant été curieusement très plats mais ses lignes droites vraiment droites. Il termine avec un temps très moyen pour lui : 63"17 ! A ce moment là, Luc Gaucher est toujours en tête, le second étant JM. Bouquet. JL. Vau réalise 55" avec le même planeur qu'il avait l'an passé et qui avait cédé en vitesse, (vous vous rappellez son dièdre énorme ?)... maintenant, il est sûrement correctement renforcé ! G. Violon est en vol : il réalise 46" avec un trajet pas très parallèle aux bases qui lui fait perdre pas mal de temps (c'est un des gros problèmes des concurrents à ce championnat, car la plupart ont décidé de voler face au soleil et manquent de référence). Il finit la dernière base très bas mais avec le meilleur temps pour le moment. Patrice Chartier se place lui dos au soleil mais est largué près de sa vitesse de décrochage et perd pas mal d'altitude avant même d'entrer dans les bases. Il finit la dernière base au dessus du béton et touche juste après l'arrivée ; Ouf ! mais son temps n'est pas formidable !

D. Neveu donnera l'impression d'aller beaucoup plus vite que le chronomètre, anticipant bien ses virages, mais il finira avec une altitude trop juste pour la dernière base, passant l'arrivée presque à l'arrêt.

J.-P. Lalaurie ne réalise pas non plus un temps "canon" par manque d'habitude du Syra II et décide de charger pour la deuxième manche. Gourdet réalise un excellent 48", qui montre bien que sa place de troisième de l'an passé est méritée. Lui aussi a conservé son planeur de 1985. Il le connaît donc bien. Chatelain réalise 58" avec un Syra II en tangentant le plan de sécurité.

R. Brun repart et re-faux départ ! Enfin, il entre dans les bases, très vite et à la fin de la première ligne droite, anticipe parfaitement un retournement spectaculaire, les autres virages, classiques, étant particulièrement serrés. Il termine au dessus du béton en 46"9, très bon temps puisque jusque là c'est le troisième. Mais un peu plus tard, c'est au tour de G. Risbourg de voler. Son planeur, chargé à 57 g/dm² est derrière le remorqueur... encore une fois la ficelle casse et il repart. Cette fois-ci, le vent à forcé en altitude, mais le planeur est par-



Le nez du planeur, déjà ancien, de Yvon Krebs, qui termine 4^e.

faitement trimé et entre dans les bases avec un bon badin, Gérard ayant piqué avant même d'être entré dans les bases. Il réalise 5" à la première base, soit environ 180 km/h ! Etonnant, non ? Il effectue encore une très bonne deuxième base et un joli troisième virage. Il réalise en définitive 39", le meilleur temps jamais réalisé en championnat de France durée-vitesse. Du même coup, il devient l'homme à battre !

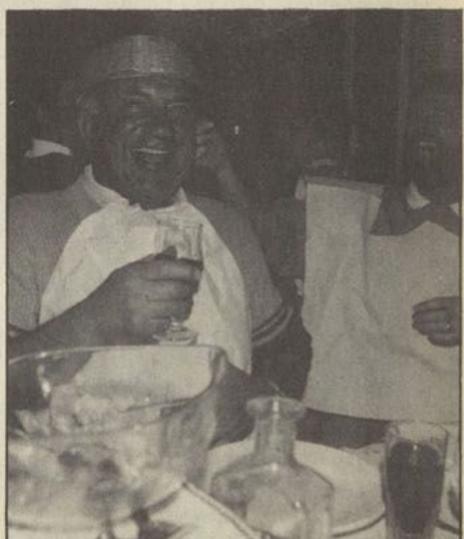
P.-L. Lemesle part ensuite et réalise 45"8, ce qui le place second, "juste" derrière Risbourg.

R. Chowchuen casse lui aussi son cable. Il est la dernière chance des Syra de réaliser un bon temps et il fait 56", ce qui n'est pas terrible. Là encore, c'est le manque d'entraînement qui est en cause.

T. Pizanti, habitué du F3B (le seul qui reste en D-V) réalise un très bon 47"48 avec son vieux Spartakus qu'il connaît comme sa poche. Pourtant lui aussi manque d'entraînement.

Chastang, avec un Martinet réalise un très bon 46" en passant la dernière base au dessus de la piste en dur du terrain, ce qui ne plait pas aux juges qui ne savent plus dans quel sens se tourner. Noyer, avec un DG 300 Multiplex, réalise 62", ce qui n'est pas terrible. C'est sans doute dû au profil très porteur mais pas très pénétrant de ce planeur du commerce.

Le dernier à passer, P. Grégoire réalise



un bon 49"3 avec son vieux GP3 qui a de l'âge. A signaler que son accu d'émetteur flanche et il est obligé de le changer avant l'épreuve suivante en prenant des éléments d'un accu de réception de réserve.

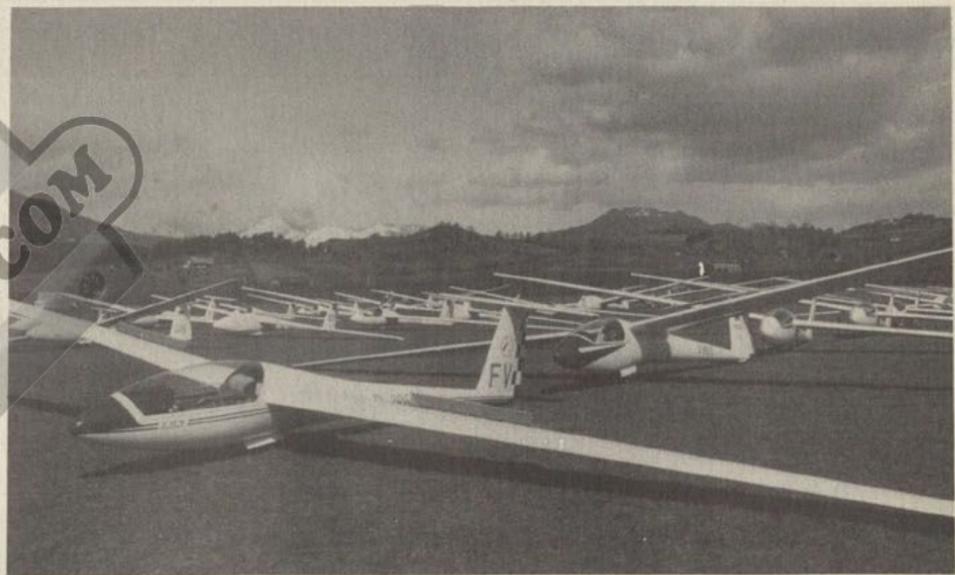
La première épreuve de vitesse se termine donc alors que la météo reste égale à elle-même : peu de vent, mais les ascensions ne sont pas encore établies. Le ciel est pourtant clair et pour nous c'est une joie d'entendre la radio annoncer de la pluie sur tout le pays !

Première manche de durée

En fait, c'est là, avec le nouveau règlement que tout se joue. En effet, au début de la manche, il est encore un peu tôt et les premiers concurrents, Luc Gaucher en tête ne peuvent pas tenir le temps imparti. Ils font au mieux 4"30 quand il ont de la chance. Le vent au sol est à 120° par rapport aux déplacements des nuages : le vent de vallée est encore très fort. A ce moment, toutes les options sont plus ou moins mauvaises, quel que soit le coin du terrain que l'on teste. Le premier à faire un temps acceptable sera Romani avec 6 minutes environ. Mais il n'est pas encore possible de transiter pour changer de zone car ça chute trop. Bigareau se pose, le malheureux, à 220", soit moins de la moitié du temps maxi. On commence à se poser des questions. Puis vers midi (10 h au soleil), ça y est ça déclenche ! Et tous les pilotes qui partiront à partir de ce moment feront presque tous le maxi sans soucis. Le premier à faire les 8 mm sera Aim. En fait, ça commence même à pomper des briques !

Laurent Neveu réalise 480" plus la cible ! P. Chartier fait 8'01" pour sa part, en arrivant comme une fusée sur le rectangle, mais s'arrête en plein centre. J.-P. Lalaurie rentre trop tard et sort de la cible dans sa précipitation.

Soudain, Robert se met à crier : quelqu'un est sur sa fréquence. Heureusement, la radio sera vite éteinte et le planeur sauvé, mais il aura perdu beaucoup d'altitude. Il ne fera que 214". Krebs entend avec surprise et angoisse l'alarme sonore de son émetteur alors



Le vendredi, il n'y avait pas moins de 40 planeurs réels allemands sur le terrain.

qu'il est en vol depuis 6 minutes. Heureusement, l'accu tiendra jusqu'au bout ! Enervé, il déclenchera au ras du sol, mais rattrape le planeur et se pose dans la cible à 8'04".

C'est au tour de Risbourg : il monte très haut, mais au bout de 5 minutes ne trouve plus rien et commence à descendre sérieusement, chutant de plus en plus. Il se posera à moins de 7 minutes, ce qui le met complètement hors du coup malgré sa superbe performance en vitesse.

Les bulles deviennent moins puissantes et des pilotes comme Chowchuen ou Lemesle se font des frayeurs, posant aux environs de 6 mn 30. Il y aura un passage à vide à tel point que Chastang posera à 229". Au bout de 2 mn, il était à 50 m du sol !

Les ascendances ne reviendront qu'après le départ de Cartelli pour les derniers concurrents à passer.

Deuxième manche de durée

Il est environ 2 h 30 et il y a des bulles partout. Luc Gaucher fait enfin une bonne durée et les planeurs montent très très haut. Il ne reste plus que des petits

points de visible !

Vers 3 h 1/2, la météo se casse la figure. Il y a environ 13 concurrents de passés. Il y a un trou pour 4 ou 5 concurrents et les bulles reviennent sans problème. A la fin de cette manche de durée, un des remorqueurs casse sur panne d'accu de réception. Il ne reste donc plus que deux avions pour finir le championnat.

Deuxième manche de vitesse

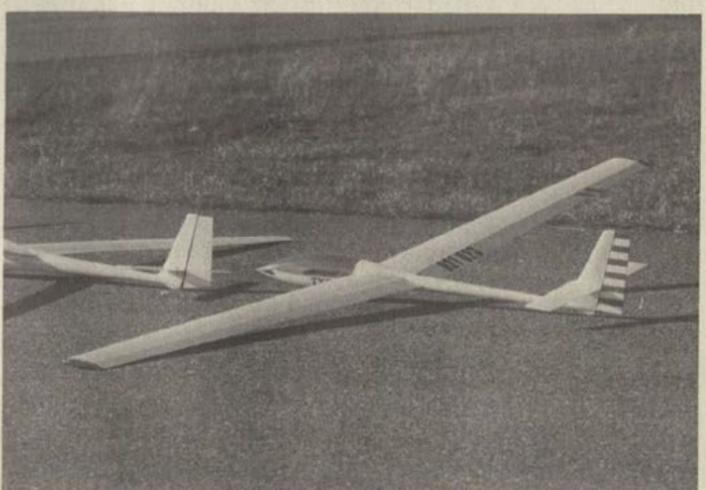
Et c'est reparti dans le même ordre. Luc passe donc toujours le premier et réalise environ 50", ce qui est loin d'être parmi ses meilleurs temps ! Il lui restait pourtant beaucoup d'altitude avant la dernière base.

Plus tard, Raymond Brun fera un excellent 44", avec son retour au sol qu'il aura cette fois-ci un peu trop anticipé, étant obligé de rester sur le dos pendant un court instant. Il réalise 44"3 contre 44"4 pour JM. Bouquet.

Ribourg "l'épouventail" réalise, pour mettre tout le monde d'accord 43"7. Il ne sera battu que par un Gourdet dans un de ses grands jours à 43" tout rond. Laurent Neveu ne réalise que 49"2, ce qui l'aurait beaucoup pénalisé avec l'ancien règlement, mais comme il avait encore



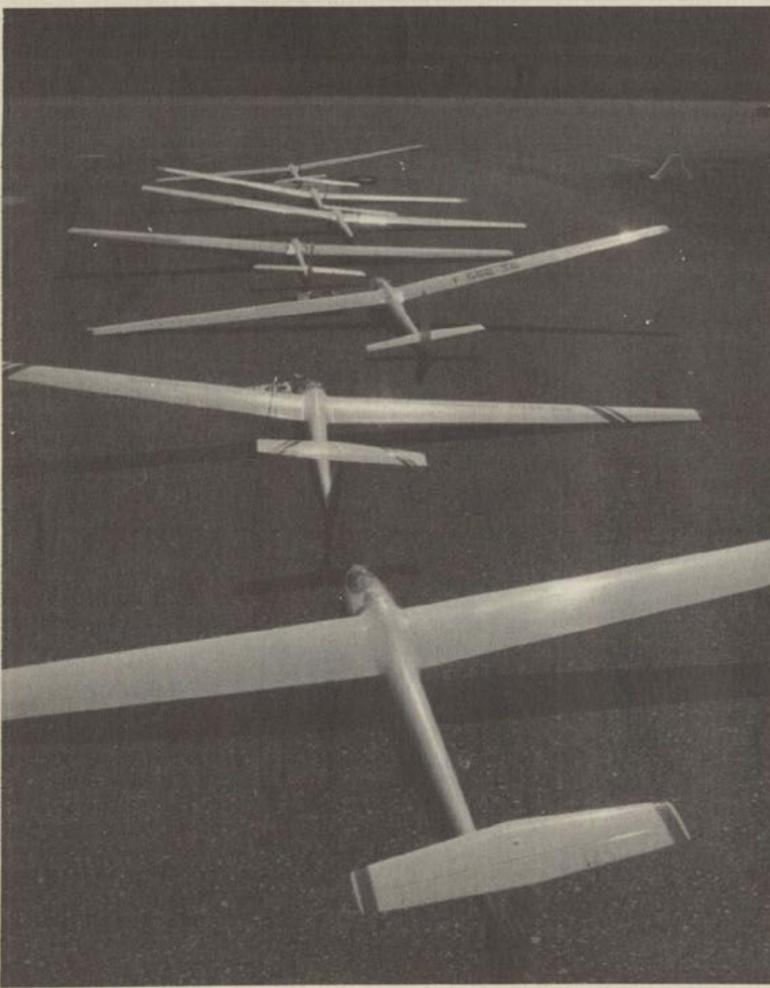
Ci-contre, B. Pizanti et L. Gaucher au repas du samedi soir : bonjour l'ambiance. Heureusement (ou malheureusement ?) le sérieux est vite revenu. Ci-dessus : le magnifique gâteau réalisé pour le championnat.



Le Tyrel de P. Chartier.

RÉSULTATS DU CHAMPIONNAT

PLACE	NOMS DES CONCURRENTS	VITESSE 1		DUREE 1		VITESSE 2		DUREE 2		VITESSE 3		DUREE 3	
		TEMPS	POINTS	TEMPS	Bo.	POINTS	TEMPS	Bo.	POINTS	TEMPS	Bo.	POINTS	TEMPS
1	L.NEVEU	63"17	475	480	20	1000	49"2	610	485	20	990	48"4	620
2	G.RISBOURG	39"34	763	381	20	802	43"7	686	477	20	994	43"9	683
3	J.P.LALOURIE	66"8	449	480	0	960	47"9	626	472	20	984	47"5	632
4	Y.KREBS	48"7	616	474	20	988	44"5	674	480	20	1000	48"3	621
5	T.PIZANTI	47"9	626	359	20	758	51"4	584	477	0	954	46"6	644
6	D.NEVEU	60"57	495	465	0	930	46"1	651	487	20	986	46"4	647
7	P.GREGOIRE	49"3	662	195	20	390	46"7	642	475	0	950	48"4	620
8	MARTINEZ	57"31	524	472	0	944	57"5	522	452	0	904	58"8	510
9	P.CHARTIER	53"19	564	479	20	998	56"5	531	444	20	868	51"	588
10	A.GAHIDE	58"4	514	437	20	914	51"03	588	287	0	574	53"4	562
11	P.L.LEMESLE	45"8	655	383	0	766	49"5	606	474	0	948	48"10	624
12	GOURDET	48"08	624	263	20	566	43"	698	479	0	958	43"7	686
13	G.VIOLON	46"	652	477	20	994	50"	600	304	0	608	49"9	601
14	GOTRA	66"	455	470	0	940	59"6	503	462	0	924	59"2	507
15	ROMANI	53"35	562	366	20	772	50"8	591	480	20	1000	58"9	509
16	NOYER	61"7	486	479	20	998	81"7	367	299	20	638	57"4	523
17	PRELY	61"	492	143	0	286	53"5	561	480	20	1000	49"2	610
18	R.BRUN	46"74	642	201	20	442	44"3	677	480	0	960	43"9	683
19	L.GAUCHER	46"16	645	225	20	490	50"7	592	473	20	984	45"8	655
20	R.CHOWCHUEN	56"1	535	285	20	610	57"2	524	478	20	996	48"5	619
21	RICCIARDI	62"	484	475	20	990	61"9	485	256	20	552	48"5	619
22	J.C.CHATELAIN	58"95	508	199	20	438	52"5	571	478	0	956	55"5	541
23	ARMAND	57"6	521	191	20	422	55"	545	486	20	988	46"10	651
24	ROBERT	53"8	555	214	0	428	54"3	552	467	0	934	51"6	581
25	J.M.BOUQUET	49"26	609	154	20	348	44"4	676	487	20	986	52"8	568
26	AIM	60"	500	475	0	950	67"2	446	345	0	730	75"	400
27	CHASTANG	46"2	649	229	20	498	55"3	542	210	20	460	49"4	607
28	J.L.VAU	57"36	523	460	0	920	51"1	587	195	0	390	50"6	593
29	O.BIGAREAULT	62"09	483	220	20	480	57"	526	464	20	968	53"2	563
30	SABATON	75"	400	476	20	992	59"5	504	294	20	628	58"7	511
31	PERSIN	58"72	511	218	20	476	58"1	516	484	0	952	63"5	472
32	CARTELLI	61"6	487	465	0	930	66"1	454	321	0	642	60"1	499
33	L.CAZALS	52"10	576	157	0	314	53"4	562	476	0	952	62"7	478
34	LANES	55"53	541	419	0	838	49"4	607	182	0	364	54"7	548
35	A.KREBS	56"62	530	113	0	226	67"3	446	479	0	958	52"5	571
36	ECOLAN	60"1	499	172	0	344	54"9	546	270	0	540	58"3	515
37	F.ROCHETEAU	57"6	521	139	0	278	74"4	403	302	0	604	68"2	440



CLASSEMENT APRÈS CHAQUE É

RANG	1ère vitesse	1ère durée	2ème vitesse
1	RISBOURG	VIOLON	KREBS Y.
2	GREGOIRE	KREBS Y.	RISBOURG
3	LEMESLE	RISBOURG	VIOLON
4	VIOLON	CHARTIER	CHARTIER
5	CHASTANG	NOYER	NEVEU L.
6	GAUCHER	NEVEU L.	NEVEU D.
7	BRUN	RICCIARDI	LALOURIE
8	PIZANTI	MARTINEZ	VAU
9	GOURDET	AIM	LEMESLE
10	KREBS Y.	VAU	GAHIDE
11	BOUQUET	GAHIDE	MARTINEZ
12	CHARTIER	NEVEU D.	LANES
13	ROMANI	LEMESLE	PIZANTI
14	CAZALS	CARTELLI	RICCIARDI
15	ROBERT	LALOURIE	ROMANI
16	LANES	GOTRA	AIM
17	CHOWCHUEN	SABATON	GOTRA
18	KREBS A.	LANES	SABATON
19	MARTINEZ	PIZANTI	GOURDET
20	VAU	ROMANI	CARTELLI
21	ROCHETEAU	GOURDET	NOYER
22	ARMAND	CHASTANG	BRUN
23	GAHIDE	CHOWCHUEN	GAUCHER
24	PERSIN	GAUCHER	GREGOIRE
25	CHATELAIN	BRUN	CHASTANG
26	AIM	GREGOIRE	CHOWCHUEN
27	ECOLAN	PERSIN	BOUQUET
28	NEVEU D.	ROBERT	ROBERT
29	PRELY	BIGAREAULT	CHATELAIN
30	CARTELLI	BOUQUET	PERSIN
31	NOYER	CHATELAIN	BIGAREAULT
32	RICCIARDI	ARMAND	ARMAND
33	BIGAREAULT	CAZALS	CAZALS
34	NEVEU L.	ECOLAN	ECOLAN
35	GOTRA	ROCHETEAU	PRELY
36	LALOURIE	PRELY	ROCHETEAU
37	SABATON	KREBS A.	KREBS A.

DE FRANCE DURÉE-VITESSE 1986

Bo.	POINTS	TOTAL DES 3 MANCHES	CARACTÉRISTIQUES DES MODÈLES		ENVERGURE	POIDS	STAB.	CORDES
			MODÈLE	PROFILS				
20	994	4689	SB 66	EPPLER 205	374	3,47	+ 72	285----123
20	726	4654	LARZAC	RG 15	355	4,59	T 66,5	277----180
20	998	4649	SYRA II	WORTMAN 60-126 MODIF.	364	3,915	T 59	270-210-110
20	654	4553	QUASAR II	GISBERGER 008	358	4,665	+ 82	295-250-130
0	952	4518	SPARTAKUS	EPPLER 214	351	4,165	T 68	310----187
20	758	4467	SB 104	EPPLER 205	376	3,535	+ 67	285----123
20	992	4256	GP 3	EPPLER 211	367	4,355	T 73	297-240-140
0	848	4252	PEGASE	EPPLER 211	374	3,395	T 59,5	220-155-90
20	466	4195	TYREL	EPPLER 374 10%	355	4,105	+ 67	300----175
20	984	4136	SB 10	RITZ 2/30/12---1/30/10	370	4,45	+ 60	223-176-103
20	534	4133	GP 3	EPPLER 211	374	4,465	T 65	297-237-148
20	580	4118	CRECEREL	HQ 2/10---2/9	382	4,46	T 71	290-240-140
20	652	4107	ASW 17 MODIF.	RITZ 3/30/10-2/30/10-1/30/10	351	3,635	+ 63	260-210-130
20	644	3973	ASW 17	EPPLER 193	376	4,2	+ 67	235-190-125
0	536	3970	SPEED ASTIR MODIF	RITZ 2/30/10	400	4,325	T 73	240----210
20	916	3928	DG 300	WORTMAN FX 60-126	380	4,18	T 65	240-179-114
0	948	3897	SB 103	RITZ	370	4,165	+ 77	275-242-130
20	460	3884	COLOMBY	EPPLER 211	351	3,815	T 63	245----162
0	490	3858	D.V.1	EPPLER 205	362	4,37	T 63	315-260-130
20	546	3830	SYRA II	WORTMAN FX 60-126 MODIF.	364	3,88	T 58	270-210-110
20	632	3762	SB 10	WORTMAN FX 60-126	372	4,09	+ 66,5	254----126
20	716	3730	SYRA II	WORTMAN FX 60-126 MODIF.	362	3,945	T 58	270-210-110
0	600	3727	GEOMETRIKA	NACA 63 A 608	371	4,075	+ 77	258-222-135
0	654	3707	PR 400	RG 008	372	3,95	T 65,5	278-250-145
20	502	3689	EDELWEISS	HQ 1/9	356	3,78	V 84 &	9255-200-108
0	608	3634	ASTIR	EPPLER 392	355	3,13	T 67	230-185-110
0	868	3624	MARTINET	EPPLER 195---SYMETRIQUE	353	3,335	+ 56	240-200-98
20	986	3609	MARTINET	EPPLER 193	352	3,47	+ 58	240-200-100
0	518	3538	SYRA II	WORTMAN FX 60-126 MODIF.	363	4,16	59	280-208-118
0	500	3535	ASK 21	EPPLER 392 MODIF.	380	4,92	T 69	330-210-110
0	578	3505	ASW 22	RITZ 3/30/12	378	4,025	T 69	235-193-124
20	478	3490	SB 103	EPPLER 178-182	352	3,58	+ 67,5	268-225-119
20	602	3484	SPEED ASTIR	EPPLER 211	373,5	4,155	T 72	257----125
20	522	3420	SB 10	EPPLER 180	368	4,555	+ 59	320-247-144
0	374	3105	PINKY	WORTMAN FX 60-126 (?)	378	4,525	+ 68	237----145
0	490	2934	MARTINET	EPPLER 195	352	3,23	+ 68	245-193-104
0	648	2894	EDELWEISS	HQ 1/8---HQ 1/9	356	3,61	V 84	253-200-108

PREUVE (CUMUL DES POINTS)

2ème durée	3ème vitesse	3ème durée
KREBS Y.	RISBOURG	NEVEU L.
RISBOURG	KREBS Y.	RISBOURG
NEVEU L.	NEVEU D.	LALAURIE
NEVEU D.	NEVEU L.	KREBS Y.
LALAURIE	LALAURIE	PIZANTI
LEMESLE	LEMESLE	NEVEU D.
CHARTIER	PIZANTI	GREGOIRE
ROMANI	CHARTIER	MARTINEZ
PIZANTI	GOURDET	CHARTIER
MARTINEZ	VIOLON	GAHIDE
VIOLON	ROMANI	LEMESLE
GOURDET	MARTINEZ	GOURDET
GOTRA	BRUN	VIOLON
BRUN	GAUCHER	GOTRA
GAUCHER	GOTRA	ROMANI
CHOWCHUEN	CHOWCHUEN	NOYER
GREGOIRE	GREGOIRE	PRELY
AIM	BOUQUET	BRUN
BOUQUET	GAHIDE	GAUCHER
GAHIDE	RICCIARDI	CHOWCHUEN
SABATON	ARMAND	RICCIARDI
CARTELLI	ROBERT	CHATELAIN
RICCIARDI	SABATON	ARMAND
NOYER	AIM	ROBERT
ARMAND	BIGAREAULT	BOUQUET
CHATELAIN	CHATELAIN	AIM
ROBERT	VAU	CHASTANG
BIGAREAULT	CARTELLI	VAU
PERSIN	NOYER	BIGAREAULT
VAU	PRELY	SABATON
CAZALS	PERSIN	PERSIN
PRELY	LANES	CARTELLI
LANES	CAZALS	CAZALS
KREBS A.	CHASTANG	LANES
CHASTANG	KREBS A.	KREBS A.
ECOLAN	ECOLAN	ECOLAN
ROCHETEAU	ROCHETEAU	ROCHETEAU

NOMS	CLUB	CLASSE	
		ANCIEN	NOUVEAU
AIM	A PEZENAS	22	4167.41
ALEGRIA	A.S.M.A	33	3921.92
ANDREIS	M.A.C.N.S.E	21	4174.88
ARMAND	A.VAUCLUSE	18	4431.72
BERGEVIN	CHATEAUDUN	12	4670.32
BIGAREAULT	ESKUALDUN	29	4667.22
BOUQUET	A.C.ARLES	23	4127.08
BOURNY	CHATEAUDUN	10	4717.42
CARTELLI	PAYS DE GEX	20	4341.42
CASTEL	A.MONTAUBAN	34	3987.19
CAZALS	O.H.A.T	36	3554.34
CHARTIER	CHARTRES	31	3989.1
CHASTANG	A.MONTAUBAN	67	4616.07
CHATELAIN	ESKUALDUN	95	4923.37
CHOWCHUEN	ESKUALDUN	62	5050.82
ECOLAN	O.H.A.T	84	4925.14
GAUCHER	GRIGNY	27	4162.98
GOTRA	M.A.C.N.S.E	86	4882.15
GOURDET	A.N.E.G	66	4838.62
GREGOIRE	CHATEAUDUN	83	4161.67
HENO	O.M.A.T	19	4411.21
KREBS A	M.A.C.N.S.E	11	4700.56
KREBS Y	M.A.C.N.S.E	81	5385.61
LALAURIE	ESKUALDUN	17	4479.86
LANES	M.C.ARLES	19	4411.21
LE MESLE	ESKUALDUN	11	4132.78
LEVITE	CHATEAUDUN	84	4925.14
LONDON	ESKUALDUN	86	4882.15
MARTINEZ	O.M.A.T	66	4649.99
NEVEU D	CHATEAUDUN	83	4161.67
NEVEU L	CHATEAUDUN	81	4689.51
NOYER	O.M.A.T	17	4479.86
ÖZON	A.MONTAUBAN	26	4165.38
PERSIN	M.A.C.N.S.E	89	4784.54
PIZANTI	ROMORANTIN	38	4666.21
PRELY	CHATEAUDUN	25	4169.46
RIECIARDI	M.A.C.N.S.E	83	4985.87
RISBOURG	O.M.A.T	32	3923.3
ROBERT	A.CHALONNAIS	37	4322.98
ROCHETEAU	A.ARLES	13	4634.84
ROMANI	A.VAUCLUSE	24	4112.67
SABATON	A PEZENAS	16	4493.92
VAU	MARTIGUE	15	4559.56
VIOLON	CHATEAUDUN	12	4167.38



Une vue des concurrents présentent tous les planeurs à la fin du concours : pas un ne manquait !

fait le maxi à la durée précédente, il est toujours dans la course.

Krebs, réalise lui aussi un très bon 44"5 et est premier devant G. Risbourg après deux manches. On pense à ce moment là que seule la dernière vitesse permettra de les départager pour la première place, mais en fait c'est la durée qui creusera l'écart entre eux.

A la fin du dimanche, la pluie commence à tomber et Bernard Pizanti décide de faire voler les cinq derniers concurrents de la vitesse le lundi matin. Ainsi fut-il fait !

Dernière vitesse

Ce lundi matin, à cause de la pluie de la veille, il y avait un peu de brume, mais rien de gênant pour les pilotes. L'ordre de départ est inversé. Risbourg part donc parmi les premiers et réalise un excellent 43"98, démontrant sa grande maîtrise de la discipline. La dernière base est impressionnante pour les juges au pylône, couché par terre à cause du planeur arrivant comme une bombe à un mètre du sol !

C'est au tour de Krebs. Il faut absolument qu'il fasse un bon temps ! En fait,

il perdra trop d'altitude lors des deux premiers trajets et finira la dernière base au ralenti : il fait un trop moyen 48"3. Il lui faut absolument une très bonne durée, sinon...

Lalaurie est décidé à tenter le tout pour le tout... il tire au maximum derrière le remorqueur pour grappiller quelques mètres juste avant de larguer et entre dans les bases avec une vitesse initiale assez forte. Il anticipe bien aux deux premiers virages et là encore le Syra II fait preuve d'une grande nervosité. Il termine avec un bon 47"5, qui prouve que connaissant le planeur il pourra arriver à de très bons résultats en vitesse.

G. Violon, s'est visiblement pas dans son assiette et après avoir passé la dernière base, il touche le sol, cassant net son aile en formica au niveau de l'aileron. Tout le monde le poussera à réparer pour faire la dernière durée alors que lui est plutôt démotivé. Il est vrai qu'il a effectué un championnat bien en dessous de ses possibilités.

R. Brun casse encore le câble du remorqueur et passera à la fin pour réaliser un 43"9 de toute beauté. Il perdra néanmoins pas mal de place, étant mal con-

seillé dans la dernière durée... par moi-même. Toutes mes excuses, Raymond ! Gourdet réalisera encore un super temps avec 43"7, le meilleur temps de cette troisième manche ! Dommage qu'il n'ait pas eu plus de chance en durée.

Notre pauvre champion de France, Luc Gaucher, complètement épuisé par son stage de planeur grandeur, fera 45" en ratant la base B au premier virage.

Dernière durée

En fait, c'est là que tout c'est joué, les deux premiers du classement ne réussissant pas à faire le maxi, il furent battus sur la ligne par Laurent Neuveu qui lui avait fait le plein au trois vols de durée. On remarque aussi que grâce à une durée elle aussi exemplaire, JP. Lalaurie vient s'intercaler entre Risbourg et Krebs. Comme le dit Jean Pierre lui-même : "j'ai eu chaud !". En fait, je crois qu'il a été sauvé par le nouveau règlement. Si c'est un peu dur à avaler pour des pilotes qui ont vraiment animé le championnat en réalisant des vitesses "canon", il faut remarquer que ceux-ci ne sont tout de même pas loin, à de rares exceptions près, comme Gourdet ou Brun.

Le règlement en question

C'est certain, le nouveau règlement utilisé pour la première fois à ce championnat a été très discuté et très critiqué, à tort ou à raison. Il est certain que le fait de minimiser l'importance de la vitesse en valeur absolue diminue l'influence de la qualité du pilotage sur le classement, ce qui n'est pas à mon avis une bonne chose. De plus, comme la durée compte toujours autant, on s'est très facilement rendu compte que les conditions météorologiques influaient énormément sur le classement des concurrents. La chance à donc maintenant une grande part à jouer, ce qui est incompatible avec une compétition sportive, bien que cela soit le cas dans beaucoup de sport mécaniques (cf les moteurs en formule 1).

D. Neuveu, responsable fédéral de la discipline qui est souvent critiqué mais à qui on ne peut certes pas reprocher de faire un gros travail, et instigateur de cette nouvelle formule, se défend en



Le jeune Martinez de l'OMAT et son Pégase.



J.-L. Vau et son planeur rescapé de l'an passé.



Un départ de Y. Krebs.

démontrant que la vitesse faisait peur et empêchait le développement de la durée-vitesse à un échelon national. Il semble qu'il ait raison puisque (grâce à ce nouveau règlement ?) le nombre de concurrents inscrits au calendrier fédéral a doublé pour cette année. Mais en fait, je crois que c'est l'idée que se font les modélistes de l'épreuve de vitesse qui est mauvaise, un planeur bien construit ne risque rien à voler vite... et de plus, même si la durée à une beaucoup plus grande importance, c'est toujours la vitesse qui permettra de dépasser les pilotes. A mon avis, il faudra revenir dans deux ans (puisque les règlements sont

Graupner) dans le concours de sélection (mais pas au championnat de France), cela permettra une démocratisation de cette discipline. Rappelons que les planeurs du commerce sont utilisables en championnat à condition de répondre aux normes (ex : le DG 300 Multiplex utilisé par Noyer de l'OMAT). Comme vous le voyez, la durée-vitesse est une discipline qui évolue encore et je dois dire que moi-même, qui la croyais un peu moribonde, ai été agréablement surpris du nouvel engouement des pilotes pour cette discipline. C'est sûr, la D-V doit évoluer, mais dans aucun cas elle ne doit disparaître !



R. Brun et son aide de luxe, E. Pagliano, qui avait franchi la frontière pour se faire une idée de la formule française de durée-vitesse.



P.-L. Lemesle, ancien champion de France, termine 11^e à Gap.

gelés pour cette durée) à l'ancienne cotation des vols.

Mais ce nouveau règlement n'a pas que des mauvais côtés : par exemple, la zone d'atterrissement de 20 x 40 m semble une très bonne solution pour faciliter la beauté des atterrissages qui ne doivent plus être obligatoirement des "poteaux". De plus, comme le planeur ne doit pas faire de cheval de bois, la beauté de l'atterrissement, en plus de sa précision, est notée. A mon avis, cette note pourrait même être plus forte car là c'est vraiment la finesse de pilotage qui est notée est non pas la chance de trouver des bulles.

D'autre part, autre point positif, dernièrement adopté, la possibilité d'utiliser des planeurs hors-normes du commerce (genre ASW 22 Multiplex ou Discus

En bref, un super championnat

C'est sûr, ce championnat aura été l'un des tout meilleurs de ceux jamais organisés en durée-vitesse : site extraordinaire, organisation dévouée et performante, très bonne ambiance, conditions météo presque idéales compte-tenu de la saison, nombreux concurrents motivés... cela fait longtemps que tous ces éléments n'avaient pas été réunis lors d'un même concours ! Si Châteauroux avait marqué un tournant dans la vie de la durée-vitesse, Gap restera avec l'image du renouveau d'une discipline encore trop jeune pour être vraiment adulte... Elle a de l'avenir devant elle et c'est très bien comme ça !

Remorqueurs

Jacques Grégoire (Châteaudun)
Eric Briquet (CM. Martigues)
André Peyronel (Avignon)

Donneurs

FFAM
CM. Gapençais
Big Production
Arles Modélisme
C. Cado (bar de l'aérodrome)
AC. Alpin
URAM n° 10
Chef d'aérodrome
Robbe
Duvergier (Assureur)
Chambre de commerce
Service aéronautique
ALAT
Multiplex
Chancel
Aviomodelli
RCM
Préfecture, ville de Gap
Ville de Tallard

Coupes spéciales

Meilleures durées :

1) L. Neveu
2) J.-P. Lalaurie

Meilleures vitesses :

1) G. Risbourg
2) Gourdet

Coupes des dames :

F. Rocheteau

Coupe junior :

A. Krebs