

CHATEAU DUN - 6-9-1981

# CONCOURS NATIONAL DE VOL A VOILE:

## STUCK S'IMPOSE



Il est 15 h 30 en ce dimanche 6 septembre quand le mégaphone crache d'un son nasillard les résultats qu'une soixantaine de pilotes et spectateurs attendent sous un soleil écrasant :  
«... premier Roland Stuck, second Jean-Claude Bosquet, troisième Gilles Desgruelles...»

C'est la veille, à l'aube, qu'avaient débuté les hostilités, et ce n'est qu'au terme de trois manches âprement disputées que le classement devait s'établir ainsi. Nous allons voir cependant que l'analyse qui suit permettait d'établir un pronostic assez juste. En effet les quelques 200 vols s'étant déroulés dans d'excellentes conditions ne laissant nulle place à la chance, ce sont réellement les qualités du pilote, de sa tactique de vol et de son planeur qui ont été déterminants.

## Plantons le décor

### Un terrain parfait

De l'avis général, le terrain de Chateaudun était idéal pour le déroulement de cette rencontre de vol à voile. Les deux pistes en dur autorisant des remorquages sans problèmes sont environnées de vastes espaces «gazonnés», et l'ensemble du terrain est entouré de champs de toutes sortes. Bref, c'est la plaine.

A ce décor, il faut ajouter un petit bois de sapins où les organisateurs avaient aménagé un coin camping avec WC «moderne», et surtout prévu un restaurant de plein air tenu durant ces deux journées par un traiteur.

### Une organisation soignée

Le club de Chateaudun épaulé par celui de Romorantin, le tout chapeauté par la FFAM : c'était du «cousu main» car pas un accroc ne fut à déplorer.

Chateaudun fournissait l'intendance, la main-d'œuvre (et il en faut!), le terrain bien sûr, et les remorqueurs. Romorantin était représenté par son célèbre président, Bernard Pizanti, qui était venu avec une caravane spéciale régie et une sono fort appréciée. La Fédé enfin, avec pas moins de neuf officiels sur le terrain accréditait ce concours au niveau national.

### Des remorqueurs sans faiblesse

Le remorqueur, c'est un peu le nerf de la guerre en matière de vol à voile, et, si il n'y a pas plus de deux ans c'était une bête qui faisait cruellement défaut, ça n'est plus du tout le cas aujourd'hui. Les neuf Bisons (un plan Modèle Mag.) alignés en bordure de piste en témoignaient. Il y avait là six appareils de Chateaudun, un de Romo piloté par M. Chauron, un de Montpellier piloté par M. Vidal et un de Saverne piloté par M. Muller, créateur du plan et pour qui c'était un peu la consécration. On ne peut bien sûr clore ce chapitre sans rendre hommage à Jacques Grégoire (club de Chateaudun) qui assura avec une fiabilité exemplaire 80 % des remorqués avec son Super Bison équipé d'un moteur OS 90 (15 cm<sup>3</sup>).

### Les contrôles : fréquences, altitude, planeur

Côté fréquence, il n'y eut aucun problème à déplorer car l'inscription préalable et la régie bien tenue ont permis une parfaite harmonisation. En outre, les cibistes locaux,

prévenus par le club de Chateaudun, avaient assuré qu'ils n'émettraient pas durant tout le week-end.

Pour l'altitude, il avait été fait appel aux altimètres à retransmission au sol de MM. Loyer du Mans et Régal de Saverne, altimètres qui assurèrent un contrôle de l'altitude de largage à peu près équitable pour tous.

Quant aux planeurs, ils passaient tous à la pesée après l'épreuve de vitesse afin de vérifier qu'aucun ne dépassait les 5 000 g maxi prévu par le règlement, ce qui fut le cas.

La «machine à concours» étant donc en place au sol, voyons maintenant ce qui s'est passé en vol.

## Les vols en détail

### La météo

C'est pour le vol à voile un paramètre particulièrement important. Ce week-end fut béni des dieux avec un vent faible à modéré constant, un ciel bleu totalement dépourvu de formation nuageuse (même pas un petit cumulus!) et une température agréable, voire élevée entre 11 h et 16 h.

Compte tenu de cette météo, il fut décidé de faire la vitesse le matin et le soir en intercalant la durée en milieu de journée pour profiter des éventuelles ascendances.

### Première manche

C'est les ailes chargées de l'humidité du petit matin que les premiers planeurs décollèrent pour l'épreuve de vitesse qui débuta dès 8 h 30 après un briefing et une mise en route rondement menés par les organisateurs. Cette première série de vols fut tout à la fois une mise en condition et un round d'observation. Chacun s'informait du temps des autres afin de situer le niveau de la compétition, et, la vitesse étant l'épreuve de vérité, il n'y eut pas de surprise. Les meilleurs pilotes (qui sont d'ailleurs ceux qui mettent généralement le plus de plomb pour charger leur planeur pour la vitesse) s'imposaient : Stuck à 44 s, Desgruelles à 47 s, Régal à 48 s, mais aussi Boutin, Muller, Lautmann, David, Bosquet qui tournent tous en moins de 60 s.

Au terme de cette vitesse n° 1, tous les planeurs lestés furent bien sûr déchargés de leur plomb pour les deux durées qui devaient suivre. Le ciel d'un bleu limpide totalement dépourvu de formation nuageuse n'était pas pour rassurer les pilotes, car sans

bulle point de maxi à 8 mn. Les dix premiers à partir furent défavorisés par la météo car il était encore tôt le matin et ce n'est que lentement que, l'air se réchauffant, les bulles se sont faites plus nombreuses. Il n'y eut d'ailleurs au cours de cette durée n° 1 que onze temps supérieurs à 6 mn dont seulement quatre autour de 8 mn. A la cible il y eut 17 % d'échecs ce qui fait assez peu, mais bien souvent ceux qui n'y arrivaient pas s'en posaient très près.

Pour anecdote, il faut signaler que Stuck se trouvait à 50 mètres du sol après 4 mn 30 s de vol et il a su enrouler une bulle anémique (du 0 +) qui lui permit de se maintenir jusqu'au maxi. Il fallait le faire, et cela prouve que la durée ne dépend pas toujours de la chance. Beaucoup de pilotes doivent en effet passer au travers de ces petites bulles salvatrices en les ignorant totalement.

### Deuxième manche

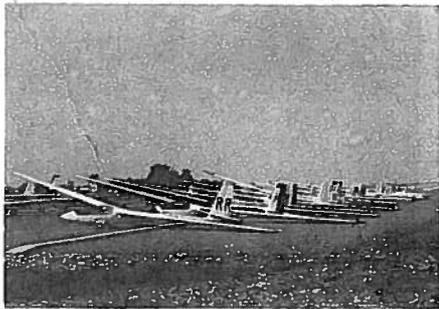
Le scénario est le même mais on commence par la durée. Le soleil était alors bien haut et les pompes ne manquant vraiment pas, ni en nombre ni en force, ce fut pour certains quasiment de la vitesse car il fallait, pour redescendre à 8 mn exactes, perdre cette altitude excessive dont on a si peur de manquer lors du décollage. Les temps furent bien meilleurs avec 21 planeurs dépassant les 6 mn dont douze près de 8 mn. Par contre à la cible les choses se gâtent avec 30 % d'échecs dus indiscutablement à une mauvaise préparation du circuit d'atterrissage qui relevait parfois de la plus haute fantaisie (trop d'altitude dans la plupart des cas).

La fin de l'après-midi fut consacrée à la vitesse n° 2. L'une des caractéristiques de cette épreuve étant la constance des résultats, on retrouvait les mêmes pilotes en dessous de la minute, hormis Chowchuen qui, ayant raté sa première vitesse, ralliait enfin le rang des meilleurs avec un excellent temps de 45 s. Stuck améliorait son record en descendant à 42 s mais dans des conditions contestées. En effet, l'équipe de Saverne (dont il est) utilisait un aide muni d'un flash à la base B (opposée à la base de départ où se trouve le pilote). L'aide permettait au pilote d'anticiper son virage et de gagner ainsi quelques secondes. Après protestations et réunion des commissaires de ce championnat, il fut décidé d'interdire cette pratique pour la suite des vols sans toutefois annuler les résultats antérieurs. Il ne fait nul doute que cette interdiction sera stipulée à l'avenir sur le règlement, ce qui n'est pas le cas actuellement. L'incident est clos, et n'aura d'ailleurs aucune répercussion sur le classement final!

### Troisième manche

Après les deux manches du samedi, l'issue finale commençait à se dessiner clairement bien qu'une contre-performance de dernière minute soit toujours possible.

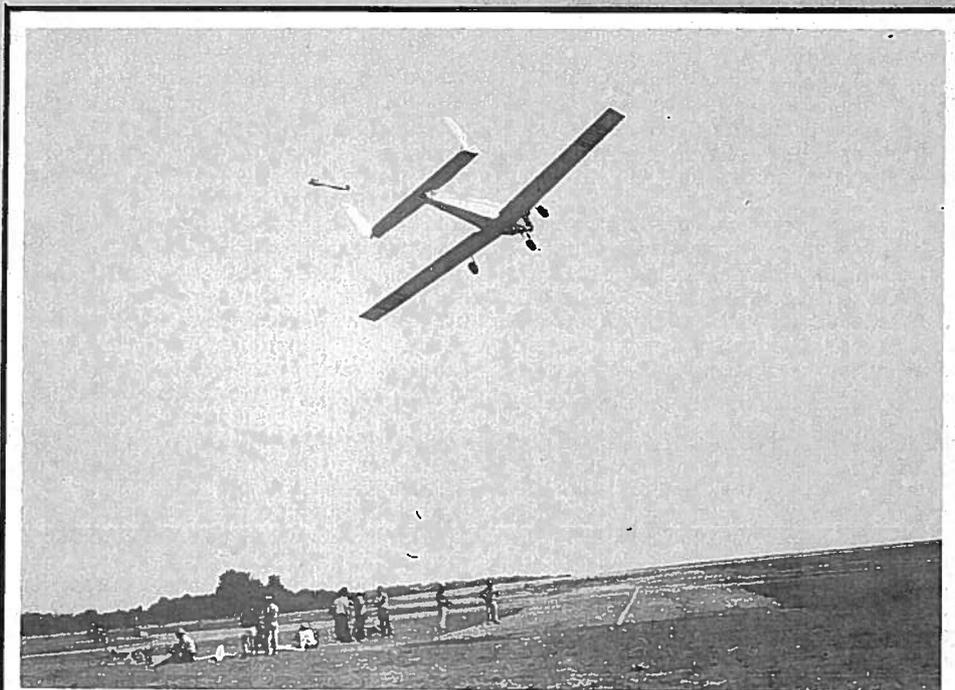
C'est dans une météo quasi identique à celle de la veille que se déroula la vitesse n° 3 en ce dimanche matin. Toutefois le vent était plus faible que le samedi mais il forçait vers 9 h 15 ce qui fait que les concurrents de la première heure furent favorisés. Côté émotion, nous eûmes Desgruelles qui cassa son planeur dans un vol style «marche ou crève». Le temps intermédiaire était d'ailleurs excellent mais la clef d'aile n'a pas



A ma gauche, les planeurs (environ 120 m d'envergure au total!)



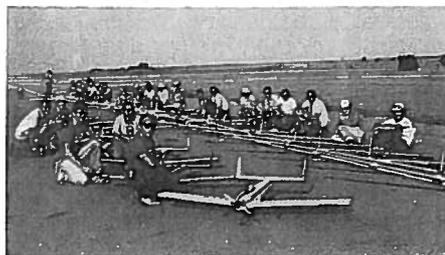
A ma droite les pilotes toujours pressés de se retrouver à table entre copains.



Le Super Bison en approche de piste, câble au cul, après avoir remorqué sans problème l'un des nombreux planeurs de cette rencontre.



Pas sérieux s'abstenir ! Tous les planeurs ont été pesés à chaque épreuve de vitesse.



La photo de famille des machines et des hommes. Un beau souvenir pour tous.

supporté le virage ! Il terminera cependant 3<sup>e</sup> grâce aux deux premières qu'il avait assurées. Quant à Stuck il réalise pour la troisième fois le meilleur temps de la manche. Dans l'ensemble les temps sont meilleurs puisque comme chacun le sait, c'est en forgeant que l'on devient forgeron !

Pour la durée, les organisateurs étant légèrement en avance sur leur programme décidèrent d'attendre 11 h pour que les ascendances soient présentes pour tous. Ce ne fut malheureusement pas le cas et les durées furent globalement moins bonnes que le samedi. Neveu réalisait pourtant son troisième maxi ainsi que Moniot et Bosquet, ce dernier réussissant (comme Stuck au premier vol) à accrocher la bulle de la dernière chance au ras du sol alors qu'il lui restait plus de 3 mn à effectuer. Voilà un exercice pas facile ! Par contre sur la cible, la maladresse est à son comble avec 35 % des planeurs posés en dehors du cercle !

## Le matériel

Après avoir vu le déroulement des épreuves, témoin indiscutable de la qualité des pilotes, voyons de plus près les planeurs utilisés.

### Ah ! Le tout-plastique

Tout le monde en parle, beaucoup en rêvent mais on en voit encore assez peu. Le planeur tout-plastique (il s'agit en fait de fibre de verre plus résine) est pourtant ce qu'il y a de mieux, en particulier pour ce type d'épreuves, et l'on retrouve d'ailleurs quatre « plastiques » aux cinq premières places. Régal (mais aussi Muller d'ailleurs), en s'octroyant la quatrième place, prouve cependant qu'un planeur classique (ailes en coffré balsa entoilées au solar) peut être très performant pour peu que sa finition soit bonne.

### Trente et un planeurs

L'ensemble des machines présentes à Chateaudun peut être classifié en trois catégories :

- les planeurs « F3 Bêtisés » : les trois planeurs en tête du classement sont de ce style. Le fuselage est le plus fin possible, plutôt pointu avec un grand bras de levier arrière, les ailes sont en fibre avec peu d'allongement associé à un profil assez fin et à une envergure de 3,50 m à 3,75 m maxi ;
- les planeurs classiques : il s'agit du genre ASW 17 (ou Ariel), ce 4 mètres au fuselage peu réaliste mais qui n'est pas déformé spécialement pour le vol à voile comme dans la catégorie précédente. Bien construit (et bien piloté, cela va de soi) c'est un appareil

qui convient parfaitement à la formule, j'en veux pour preuve les places de 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> pour ne citer que celles-là où l'on retrouve des ASW 17 ;

— les semi-maquettes : très prisées par certains, pas du tout par d'autres, les semi-maquettes sont, par leur trainée, peu performantes face aux autres planeurs, au moins au niveau d'un concours national. On y retrouve les ASW 19, 20, Speed Astir, DG 100 Bréguet, bref de belles machines réalistes mais un peu handicapées (comme l'Albatro de Beaudelaire) par leur gros fuselage et leurs grandes ailes.

### Les profils

Loin de moi l'idée de tirer des conclusions sentencieuses sur les profils utilisés. Disons seulement que l'Eppler est une valeur sûre (les trois premiers planeurs en étaient dotés), le Ritz se comporte honorablement (cinq dans les dix premiers) et le Wortman ou autre Bertin et Naca, peut bien faire pour peu qu'il soit bien choisi et bien réalisé (mais non je ne suis pas normand !)

### Scotch, Blenderm, Tesa... (pub gratis)

La trainée étant le pire ennemi du planeur il était de bon ton, surtout pour la vitesse de masquer toutes les fentes du planeur : grand renfort d'adhésif divers : la verrière, les karmans, les aérofreins, tout y passait. Cette pratique était en fait surtout courant chez les pilotes que l'on retrouve en haut du tableau du classement final, ce qui nous conduit tout naturellement au dernier paragraphe de ce chapitre.

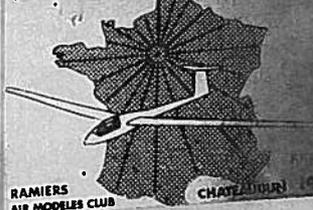
### Il faut coller au règlement

Après avoir traîné sur le terrain pendant les deux journées du championnat, on pouvait faire quelques constatations sur le matériel utilisé. Mais après avoir pris connaissance des résultats, ces constatations devinrent des conclusions.

On remarque en effet que l'on retrouve aux premières places (des exceptions étant toujours possibles) les planeurs « tout-plasti-



L'altimètre en action : sur la table le récepteur à affichage, à terre la batterie d'alimentation de tout le système, dans la main le klaxon signalant que l'altitude est atteinte (200 m).



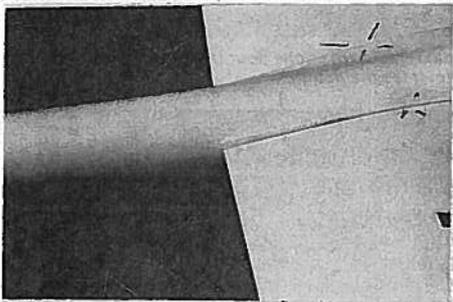
# le planeur du vainqueur



1



2



3



4



5



6

1 Le planeur du vainqueur à l'arrivée du circuit de vitesse. Les trajectoires furent exemplaires ce qui explique en partie les temps réalisés.  
2 L'Alcyon, c'est l'association d'un fuselage de SB 10 modifié (karman et dérive) à des ailes «tout-plastique» du Twin Astrir de Wik (envergure : 3,75 m).  
3 Petit raffinement de ce planeur : l'incidence peut être modifiée au sol entre l'épreuve de vitesse et celle de durée. C'est ça la technique !  
4 Pour éviter la traînée au niveau de la dérive, celle-ci est scotchée d'un côté pour l'articulation tandis que l'autre côté s'encastre parfaitement sans fente.  
5 Toujours contre la traînée, on scotche abondamment. Ici, c'est la verrière dont toutes les fentes sont masquées.  
6 Le résultat de tout ceci c'est la victoire finale du pilote et de sa machine. A l'année prochaine monsieur Stuck !

que», ceux qui étaient abondamment scotchés (cf. paragraphe précédent) et ceux qui recevaient le plus de plomb pour la vitesse. Ceci veut dire que les pilotes ayant ces machines ont vraiment travaillé la question et utilisé le règlement pour que leur planeur soit le plus performant possible.

Bien sûr du côté des formes (fuselage et ailes) le réalisme disparaît un peu, mais que les amateurs de maquettes ne demandent pas à ce que le règlement soit modifié en fonction de leur planeur car ce serait le monde à l'envers. On fait un planeur en fonction d'un règlement et pas le contraire (voir toutes les compétitions sportives).

### Une dernière chose

Une bonne machine dans les mains d'un mauvais pilote sera moins compétitive qu'une mauvaise machine dans les mains d'un bon pilote. Alors un conseil : ayez une bonne machine et soyez un bon pilote !

### L'avenir de la formule

Au regard de l'intérêt de tous ceux qui étaient là, le championnat de France de vol à voile est promis à un brillant avenir. Le règlement tel qu'il existe actuellement est presque parfait, et après les quelques modifications qu'il devrait subir en fin d'année

(maître couple en fonction de la surface des ailes, poids du ballast limité au tiers du poids du planeur à vide...), modifications dont il a été longuement discuté sur le terrain entre responsables de la FFAM et participants, le vol à voile risque de connaître un succès débordant.

### Une anecdote

Les discussions à propos du règlement opposaient généralement les partisans de l'aspect technique à ceux de l'aspect réaliste. Or, M. Cazals qui demandait d'allonger le circuit de vitesse à 1 500 m (pour le réalisme) a dû se poser avant la quatrième base au cours d'une des vitesses ne terminant ainsi pas son circuit de 1 000 m, et M. Desgruelles (pour la vitesse « canon ») a, quant à lui, cassé son planeur après avoir plié la clef d'aile sur chant dans un virage vraiment violent. Il faut dire qu'il avait 1 800 g de plomb dans les ailes.

Vous voyez donc qu'en toute chose la modération s'impose et que les projets de modification du règlement semblent tout à fait justes. Il ne reste qu'à attendre que tout cela soit officialisé pour construire le planeur qui colle au règlement !

### Pour conclure

Malgré quelques absents comme Leguellec, Lehoux, Risbourg, Royal, Orain ou bien en-

core tous les pilotes (de la région Rhône-Alpes en particulier) que l'on ne voit qu'en vol de pente, ce premier championnat de vol à voile a été indiscutablement un franc succès. Que ce soient les organisateurs, les représentants de la fédé ou les trente deux concurrents, tout le monde fut heureux du parfait déroulement de ces deux journées riches d'enseignements.

Il nous reste à féliciter le vainqueur, Roland Stuck qui n'a malheureusement pas le titre de champion de France puisqu'il ne sera mis en jeu que l'an prochain, et à remercier chaudement, de la part de tous ceux qui ont participé à ce week-end planeur, tous les donateurs qui ont permis une très belle remise de prix en dénouement de ce concours. J'ai nommé :

- Robbe ;
  - Tenco ;
  - Graupner ;
  - Multi Technic ;
  - Modelud ;
  - GV Systems ;
  - le magasin Marchand (Chartres) ;
  - l'Air Modèle Club de Romorantin ;
  - le club des Ramiers de Chateaudun ;
  - Motul ;
  - la FFAM ;
- et bien sûr Modèle Magazine.



C'était une noria incessante entre la piste et le parc des planeurs. Ici c'est P. Müller qui se classe 6<sup>e</sup>, ce qui est vraiment très bien pour un pilote qui ne fait pratiquement que de l'avion !



D. Neveu et son Azur. Un bon planeur pour la durée (3 max) mais qui pêche pour la vitesse. Il faudra un meilleur compromis l'an prochain pour espérer inquiéter les meilleurs.



G. Desgruelles emportait 1 800 g de plomb dans son planeur. Il avait le record en la matière mais son planeur ne résista pas à la 3<sup>e</sup> vitesse.



R. Chowchuen en pleine concentration pour la vitesse. Un pilote régulier qui pouvait inquiéter le vainqueur.

### Influence du nombre de manches comptées sur le classement des dix premiers (Tableau n° 1)

Cl. 1 <sup>re</sup> manche		Cl. 1 <sup>re</sup> + 2 <sup>e</sup> manche		Cl. 1 <sup>re</sup> + 2 <sup>e</sup> + 3 <sup>e</sup> manche		Cl. final (2 méd. manches)	
Pl. Nom	Points	Pl. Nom	Points	Pl. Nom	Points	Pl. Nom	Points
1 Stuck	1 992	1 Stuck	3 852	1 Stuck	5 846	1 Stuck	3 986
2 Desgruelles	1 826	2 Desgruelles	3 671	2 Bosquet	5 524	2 Bosquet	3 765
3 Bosquet	1 759	3 Bosquet	3 582	3 Régat	5 197	3 Desgruelles	3 671
4 Neveu	1 734	4 Chowchuen	3 563	4 Chowchuen	5 023	4 Régat	3 653
5 Boutin	1 664	5 Régat	3 467	5 Muller	5 008	5 Chowchuen	3 563
6 Chowchuen	1 656	6 Lautmann	3 336	6 Meuniot	4 891	6 Muller	3 533
7 Lautmann	1 577	7 Meuniot	3 234	7 Neveu	4 878	7 Neveu	3 501
8 Meuniot	1 571	8 Boutin	3 189	8 Grégoire	4 830	8 Grégoire	3 468
9 Régat	1 544	9 Muller	3 147	9 Dolle	4 791	9 Dolle	3 399
10 Muller	1 475	10 Neveu	3 111	10 Boutin	4 582	10 Lautmann	3 336

### Le matériel

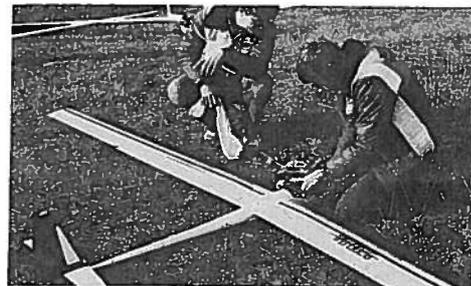
Nom	Planeur	Profil	Surface	Poids	Ballast pr vit.	Charge aile av. ballast
Boutin	Bréguet 901	E 201-193	79,8 dm <sup>2</sup>	3 850 g	1 000 g	60,7 g/dm <sup>2</sup>
Pizanti	Perso	E 193	79,2 dm <sup>2</sup>	4 190 g	900 g	64, g/dm <sup>2</sup>
Violot	SB 11	E 195-193	109,8 dm <sup>2</sup>	4 980 g	—	49,4 g/dm <sup>2</sup>
Desgruelles	Perso	E 205	79,2 dm <sup>2</sup>	2 665 g	1 800 g	56,3 g/dm <sup>2</sup>
Violon	ASW 17	Ritz 2.30.12	69,5 dm <sup>2</sup>	3 095 g	—	44,4 g/dm <sup>2</sup>
Rodier	ASW 19	FX 60 126	78,4 dm <sup>2</sup>	4 165 g	—	54, g/dm <sup>2</sup>
Lauthere	ASW 17	Ritz 3.30.14	80,3 dm <sup>2</sup>	3 770 g	—	46,9 g/dm <sup>2</sup>
Le Mesle	Ariel	FX 61 140	77,9 dm <sup>2</sup>	4 400 g	—	56,4 g/dm <sup>2</sup>
Marguerite	DG 100	Ritz 2.30.12	76 dm <sup>2</sup>	4 180 g	—	55 g/m <sup>2</sup>
Fiamme	Perso	E 203/201	78 dm <sup>2</sup>	3 685 g	—	47,2 g/dm <sup>2</sup>
Foujū	ASW 17	E 203-197	76,7 dm <sup>2</sup>	3 440 g	—	44,8 g/dm <sup>2</sup>
Dolle	Ariel	E 201	74,5 dm <sup>2</sup>	3 275 g	700 g	53,3 g/dm <sup>2</sup>
Cazals	Arina	Ritz 3.30.12	76,3 dm <sup>2</sup>	3 645 g	700 g	56,8 g/dm <sup>2</sup>
Cho chuen	ASW 17	FX modifié	71,7 dm <sup>2</sup>	3 045 g	1 700 g	66,1 g/dm <sup>2</sup>
Gaucher	SB 10	Ritz 3.30.13	7,4 dm <sup>2</sup>	3 380 g	—	43,4 g/dm <sup>2</sup>
Grégoire	ASW 7	Ritz 2.30.12	75 dm <sup>2</sup>	3 660 g	—	48,6 g/dm <sup>2</sup>
Muller	ASW 17	Ritz 3.30.12	71,8 dm <sup>2</sup>	3 750 g	750 g	62,6 g/dm <sup>2</sup>
Coulis	Speed Astir	FX	76,5 dm <sup>2</sup>	4 830 g	—	63 g/dm <sup>2</sup>
Lautmann	ASW 17	Ritz 2.30.12	76,3 dm <sup>2</sup>	3 300 g	1 200 g	56,9 g/dm <sup>2</sup>
Réga	ASW 17	Ritz 2.30.12	75,2 dm <sup>2</sup>	3 800 g	1 000 g	63,7 g/dm <sup>2</sup>
Prély	DG 100	FX 61 184-60 126	75,8 dm <sup>2</sup>	4 000 g	300 g	56,8 g/dm <sup>2</sup>
Stuck	Alcyon	E 197-195-193	77,8 dm <sup>2</sup>	3 350 g	1 600 g	63,5 g/dm <sup>2</sup>
Neveu D.	Azur	E 193	93,2 dm <sup>2</sup>	4 565 g	—	46,9 g/dm <sup>2</sup>
David	ASW 17	Ritz 3.30.12	74,4 dm <sup>2</sup>	4 600 g	—	61,7 g/dm <sup>2</sup>
Bosquet	Perso	E 201	72,3 dm <sup>2</sup>	2 860 g	1 700 g	56,1 g/dm <sup>2</sup>
Neveu P.	Ariel	E 201	79 dm <sup>2</sup>	3 670 g	400 g	51,4 g/dm <sup>2</sup>
Reineau	DG 100	FX	77,4 dm <sup>2</sup>	4 335 g	—	55,9 g/dm <sup>2</sup>
Vau	DG 100	FX 61 184-60 126	77,2 dm <sup>2</sup>	4 565 g	—	59,1 g/dm <sup>2</sup>
Delorme	Azur	E 193	102,5 dm <sup>2</sup>	4 740 g	—	46,2 g/dm <sup>2</sup>
Vère	ASW 17	E 374	79,8 dm <sup>2</sup>	3 515 g	—	44 g/dm <sup>2</sup>
Meuniot	ASW 19	FX	100,3 dm <sup>2</sup>	4 625 g	—	46,1 g/dm <sup>2</sup>

On remarque que seuls deux concurrents sur cinq ballastaient leur planeur, et que les quatre qui le faisaient le plus (Stuck, Bosquet, Desgruelles et Chowchuen) se retrouvent aux cinq premières places.

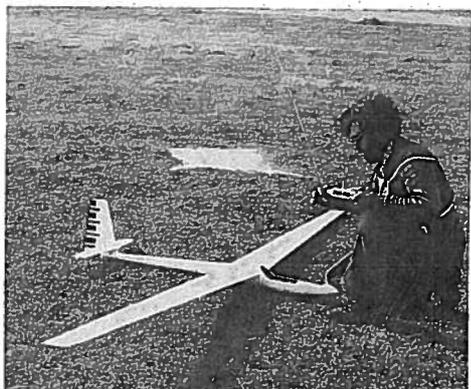


### Première manche

Nom	Vitesse	Durée	Cercle Att	Total pts
PIZANTI Thierry	cassé			
VIROL Franck		3'59"	+	521
DESGRUELLES Gilles	47"	6'55"	+	1 826
VIOLON Gérard	76''30	4'47"	+	1 204
RODIER Bernard	95"	4'26"	+	1 045
BOUTIN Jack	55"	6'43"	+	1 664
LAULHERE Pierre	70''8	5'27"	+	1 329
LE MESLE Pierre-Louis	74''8	4'14"	+	1 149
MARGUERITE Guy	72"	4'07"	0	1 118
FLAMME Patrick		4'30"	+	584
FOUJU Daniel	86''8	7'18"	+	1 433
DOLLE Bernard	74''9	6'15"	+	1 392
CAZALS Luc	65"	6'06"	+	1 465
CHOWCHUEN Roland	62''8	7'29"	+	1 656
GAUCHER Luc	81''7	5'59"	+	1 210
GRÉGOIRE Patrick				
MULLER Pierre	51''8	5'04"	0	1 475
LAUTMANN Georges	51''9	5'36"	+	1 577
RÉGAL Raymond	48''4	5'08"	0	1 544
PRÉLY André	79''6	2'49"	+	942
STUCK Roland	44''7	8'07"	+	1 992
NEVEU Didier	60''9	8'03"	+	1 734
DAVID Francis	55"	3'16"	0	1 207
BOSQUET Jean-Claude	58''8	8'04"	+	1 759
NEVEUX Pascal	63''2	4'56"	+	1 338
REINEAU Jean-Pierre	84"	5'22"	+	1 220
VAU Jean-Louis	81''6	4'36"	+	1 144
DELORME Jean	88''8	7'02"	+	1 392
VÉRÉ Philippe	65"	4'07"	0	1 185
COULIS	65"	4'12"	+	1 235
MEUNOT	78"	8'04"	+	1 571



J.C. Bosquet : un concurrent sérieux qui se classe second. Quelques secondes de trop en vitesse lui ont coûté la première place. Son planeur : fuselage de Silène rallongé et ailes perso.



Toujours présent en compétition B. Dollé fera 9<sup>e</sup> avec son Ariel standard qui n'avait pas une préparation suffisante pour espérer mieux.

### Deuxième manche

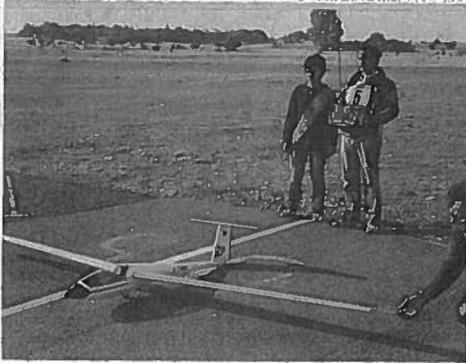
Nom	Vitesse	Durée	Cercle Att	Total pts
PIZANTI Thierry	71"	4'57	+	1 228
VIROL Franck		3'09	0	378
DESGRUELLES Gilles	49"	8'08	+	1 845
VIOLON Gérard	88"	8'05	0	1 433
RODIER Bernard	76"	3'02	0	919
BOUTIN Jack	58''2	6'20	+	1 525
LAULHERE Pierre	72''6	4'48	+	1 197
LE MESLE Pierre Louis	65''5	6'22	+	1 448
MARGUERITE Guy	75"	7'59	+	1 560
FLAMME Patrick	77"	6'36	0	1 340
FOUJU Daniel	77"	7'27	0	1 442
DOLLE Bernard	66"	8'09	+	1 621
CAZALS Luc		5'27	0	654
CHOWCHUEN Roland	45''4	8'09	+	1 907
GAUCHER Luc	64"	7'46	0	1 591
GRÉGOIRE Patrick	57''2	8'	+	1 737
MULLER Pierre	56''5	7'43	0	1 672
LAUTMAN Georges	55"	8'04	+	1 759
RÉGAL Raymond	45''2	8'05	+	1 923
PRELY André	66''2	6'34	+	1 465
STUCK Roland	42''2	6'50	+	1 860
NEVEU Didier	64"	5'39	+	1 377
DAVID Francis		4'40	+	600
BOSQUET Jean-Claude	51"	8'02	+	1 823
NEVEUX Pascal	65"	3'01	0	1 011
REINEAU Jean-Pierre	73"	8'16	+	1 546
VAU Jean-Louis	99"	3'31	+	888
DELORME Jean	cassé			
VÉRÉ Philippe	94''4	7'59	+	1 446
COULIS	81''2	6'28	+	1 335
MEUNOT	63''4	8'01	+	1 663



Infatigable, le juge de la base de départ et d'arrivée aura bien agité son drapeau durant le week-end. Quant aux chronométreurs ils assurèrent leur tâche sans faillir.



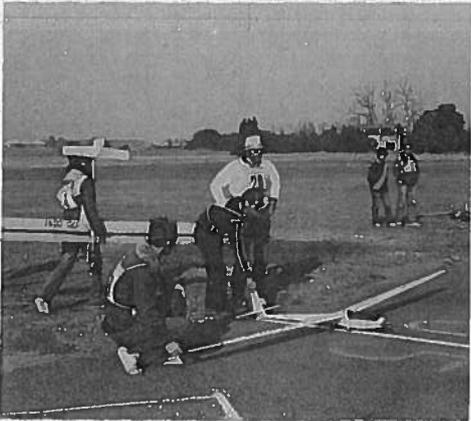
L'épreuve de vitesse débutant tôt le matin (voyez les ombres), il fallait astiquer les planeurs recouverts de rosée pour ne pas altérer la finesse.



Rodier au départ : son planeur est un ASW 19 Hegl.



Plein badin, l'Ariel de Dollé à l'arrivée du circuit de vitesse.



Toujours les ASW 17 ! Ici celui de Lauhière au départ.



La remise des prix fut copieuse. Le second reçoit un DG 100 de Robbe tandis que le vainqueur remporte une radio Multiplex.

### Troisième manche

Nom	Vitesse	Durée	Cercle Att	Total p. 3
PIZANTI Thierry	60"	3'58	0	1 297
VIROL Franck				
DESGRUELLES Gilles	cassé			
VIOLON Gérard	73"	4'08	+	1 207
RODIER Bernard	77"	4'23	(0)	1 162
BOUTIN Jack	57"	4'17	(0)	1 373
LAULHÈRE Pierre	57"	5'23	(0)	1 505
LE MESLE Pierre Louis	62"	5'51	(0)	1 492
MARGUERITE Guy	60"	4'56	(0)	1 408
FLAMME Patrick		4'19	(0)	516
FOUJU Daniel	73"	4'53	+	1 297
DOLLE Bernard	59"	7'34	+	1 773
CAZALS Luc	58"	8'03	+	1 843
CHOWHUEN Roland	52"	4'19	0	1 430
GAUCHER Luc	71"	5'09	+	1 843
GRÉGOIRE Patriek	54"	6'32	+	1 731
MULLER Pierre	56"	7'53	+	1 843
LAUTMAN Georges				
RÉGAL Raymond	53"	6'23	+	1 730
PRÉLY André	75"	3'25	+	1 103
STUCK Roland	49"	8'03	+	1 994
NEVEU Didier	63"	8'05	+	1 757
DAVID François	55"	7'04	+	1 773
BOSQUET Jean-Claude	52"	8'	+	1 912
NEVEUX Pascal	67"	6'06	+	1 303
REINEAU Jean-Pierre	93"	4'49	0	1 104
VAU Jean-Louis	76"	7'09	+	1 542
DELORME Jean				
VÉRÉ Philippe	73"4	5'33	+	1 377
COULIS				
MEUNOT	75"3	8'07	+	1 657

### Classement final

Nom	Pl.	2 meil. manches	Total	
STUCK	1	1 992	1 994	3 986
BOSQUET	2	1 823	1 942	3 765
DESGRUELLES	3	1 826	1 845	3 671
RÉGAL	4	1 730	1 923	3 653
CHOWCHUEN	5	1 656	1 907	3 563
MULLER	6	1 672	1 861	3 533
NEVEU D.	7	1 734	1 767	3 501
GRÉGOIRE	8	1 737	1 731	3 468
DOLLÉ	9	1 621	1 778	3 399
LAUTMAN	10	1 577	1 759	3 336
MEUNOT	11	1 663	1 657	3 320
CAZALS	12	1 465	1 838	3 303
BOUTIN	13	1 664	1 525	3 189
DAVID	14	1 207	1 778	2 985
MARGUERITE	15	1 560	1 408	2 968
LE MESLE	16	1 448	1 492	2 940
GAUCHER	17	1 591	1 348	2 939
FOUJU	18	1 433	1 442	2 875
NEVEUX P.	19	1 388	1 503	2 841
LAULHÈRE	20	1 329	1 505	2 834
VÉRÉ	21	1 377	1 446	2 823
REINEAU	22	1 220	1 546	2 766
VIOLON	23	1 433	1 207	2 640
VAU	24	1 542	1 144	2 686
PRÉLY	25	1 465	1 103	2 568
COULIS	26	1 335	1 235	2 570
PIZANTI	27	1 228	1 291	2 519
RODIER	28	1 045	1 162	2 207
FLAMME	29	584	1 340	1 924
DELORME	30		1 392	1 392
VIROL	31	521	378	899