



Jean-Luc Drapeau Député et aéromodéliste...



Un député à la tribune de l'Hémicycle. image classique. Pas tant que cela, car cet homme-là est un aéromodéliste de la FFAM !

Dans son étroit bureau de député, Jean-Luc Drapeau attrape une caisse en bois, l'ouvre et en sort délicatement les morceaux d'un planeur de F1E démonté : une véritable dentelle de balsa dépouillée au possible : "C'est Pierre qui veut modifier la cellule : il faudrait avancer un peu la cabane pour gagner quelques secondes de vol... Il a des doigts en or, Pierre". Pierre Chaussebourg est plus qu'une référence du monde du vol libre et un compétiteur chevronné, c'est un ami d'enfance avec qui Jean-Luc et les deux autres "mousquetaires" - Jean-Marie Chabot et Alain Roux - ont fait les 400 coups, sillonnant l'Europe de plaines en pentes, de concours en championnats.

Débuts dans les Deux-Sèvres...

Pour ces quatre fils de cheminots, l'expérience aéromodéliste a commencé en 1966 à Thouars grâce à la SNCF et à son implication dans la vie associative Française de l'après guerre : "On leur doit beaucoup aux cheminots..." commente Jean-Luc. Il a alors 13 ans et essaiera avec ses amis toutes les activités proposées par l'association, de la visite de musée aux sports d'équipe, mais l'aéromodélisme retient vite leur attention... Concevoir et fabriquer des machines volantes pour les laisser évoluer au gré des courants d'air, c'est le rêve d'Icare devenu réalité, les risques de chute en moins ! Rapidement devenus accros, les jeudis seront réservés à la construction des planeurs qu'ils emmèneront voler chaque dimanche, grâce



Jean-Luc et ses copains, vers 1965/1966, à leurs débuts du côté de Thouars.

aux caisses en bois chargées sur leurs vélos. Pour les grandes occasions, ou simplement quand elle était disponible, la bétailière du volailler local était réquisitionnée pour le transport, "On ne verrait plus ça de nos jours !"

De la bétailière à la compétition

"Je m'attendais à peu près autant devenir champion du monde que député" confie Jean-Luc. La compétition, poursuit-il, fait partie intégrante du vol libre, à différents degrés selon la pratique et le niveau

qu'on a, mais il y a toujours un fond de concurrence. Les seules références qu'on puisse trouver sont les temps de vol des copains, et le but étant de tenir le plus longtemps possible en l'air, on se compare toujours à ceux-ci. De fil en aiguille, un grand esprit de compétition naît chez ceux qu'on appellera bientôt les "Quatre mousquetaires" et bientôt Jean-Luc enchaînera les sélections en équipe de France, les podiums, les victoires et les titres :

- Premier titre de champion de France F1A en 1976 à Poitiers,
- Première sélection en équipe de France F1A en 1977 pour le championnat du



La passion de l'aéromodélisme est très facilement transmissible et les petits fils de Jean-Luc n'ont pas échappé à cette règle !

monde de Roskilde au Danemark (14^{ème} individuel, 5^{ème} par équipe). Ont suivis :

- quatre titres de champion de France (un en F1A, trois en F1E),
- une première place par équipe au championnat du monde F1E en Slovénie en 2005,
- deux titres de champion d'Europe F1E par équipe (2008 en Allemagne et 2012 en Roumanie)

42

- de nombreux podiums, énormément de pays visités, un bon paquet de belles rencontres et d'anecdotes...

Gardant toujours la tête froide mais le regard brillant, Jean Luc explique : *"Les plus belles victoires sont celles qu'on remporte en équipe"*. En effet, le vol libre a beau être un sport individuel - dans le sens où chaque volibriste obtient un score en fonction des temps effectués par sa propre machine - on n'avance à rien sans travailler de concert avec ses coéquipiers et même ses concurrents. Que ce soit pour apprendre la météorologie du coin, pour échanger des références de profil, ou pour glaner des informations sur un site de vol inconnu, on doit bien souvent se référer aux expériences des autres... C'est un exemple flagrant de la dimension sociale du monde modéliste : l'échange de compétences et l'entraide sont des composantes nécessaires au progrès et garantissent en plus l'ambiance décontractée propre à nos pratiques.

Le virus de la compétition se transmet facilement : Jean-Luc a emmené son fils Philippe sur les terrains dès son plus jeune âge pour qu'il y attrape toutes les bonnes habitudes de son papa champion. Le tandem fonctionne apparemment à merveille : le père au management, le fils aux commandes et les victoires s'enchaînent pour Philippe comme en 2001 quand il domine le fly-off du dixième open international F1A/B/C en Espagne alors qu'il est à peine majeur... Encore actuellement *"quand il*

vient voler avec nous il nous met tous une pilule ! Il nous énerve beaucoup !". Pourtant, difficile d'imaginer les choses autrement avec un père au palmarès aussi impressionnant... Si Philippe a aujourd'hui laissé de côté la compétition pour se consacrer à sa vie professionnelle, le vol libre restera assurément bien ancré en lui.

De la compétition à la députation...

Petit à petit à partir de 1980, Jean-Luc s'est investi dans la vie politique locale et accède neuf ans plus tard à la mairie d'Azay-le-Brûlé, commune du Poitou d'environ 2000 habitants où il succède à son ami René Chantecaille. En 2012, il se lance, dans la deuxième circonscription des Deux Sèvres,

dans la course à l'Assemblée Nationale aux côtés de Delphine Batho. L'élection est remportée, la députée fraîchement élue est nommée ministre et doit donc renoncer à son mandat de députée : Jean-Luc doit alors remplir son rôle de suppléant ce qui lui vaut de siéger, depuis lors, au numéro 629 de l'Hémicycle.

Parmi ses collègues, peu connaissent réellement sa passion pour le vol libre et il y a fort à parier que certains la résumerait sans gêne à du lancer d'avions en papier en un peu plus complexe... *"Les sports que nous pratiquons ne sont pas les plus populaires en France"*, mais Jean-Luc a quand même initié ses proches collaborateurs, ou les collègues avec qui il a le plus d'affinités. Mathieu Havsali, son assistant parlementaire poursuit : *"c'est une passion assez atypique, surtout sur les bancs de l'Assemblée Nationale"* et il ne croit pas si bien dire : Jean-Luc n'est peut être pas le seul député licencié à la FFAM, mais il est en tous cas le seul possédant un tel palmarès. Au-delà du modélisme, d'ailleurs, la représentation des sportifs de haut niveau chez nos gouvernants est très mince : les sportifs célèbres préfèrent souvent se rapprocher des milieux publicitaires, les reconversions après une carrière sportive se font de toutes façons rarement dans la politique... On peut citer comme exemple David Douillet, Jean-Luc le connaît bien, et lui a d'ailleurs vivement recommandé, au détour d'une conversation sportive, d'aller visiter son club d'aéromodélisme local !



L'écharpe de Député-maire lui va bien. Mais la tenue de l'équipe de France FIE 2012 aussi, surtout avec une médaille d'or au coup.

Des sujets hautement importants...

À l'Assemblée, Jean-Luc s'occupe entre autre de deux sujets qui lui tiennent à cœur : l'handisport et l'accessibilité aux personnes handicapées : *"On est tous handicapés un jour ou l'autre, temporairement ou définitivement, on peut très bien se casser*



Jean-Luc à droite, chef d'équipe lors du championnat d'Europe de vol libre 2012 en Italie, avec Pierre Marrot, médaille de bronze en FIC (Motomodèle).



Voilà nos Quatre Mousquetaires champions d'Europe FIE 2012 avec, de gauche à droite : Alain Roux, Jean-Marie Chabot, Jean-Luc Drapeau et Pierre Chaussebourg.

une jambe, ou avoir un accident plus grave". Partant de ce constat, il a par exemple lutté pour faire installer des ascenseurs au Conseil général des Deux Sèvres jusqu'alors inaccessible, et s'investit beaucoup pour l'handisport à l'échelle internationale. Du côté du modèle réduit, il renchérit : "Il y a beaucoup à faire dans le modélisme pour rendre nos sports praticables par tous, et je suis sûr qu'on y gagnerait beaucoup" tranche-t-il. Malheureusement, bien peu de terrains sont à l'heure actuelle accessibles aux personnes à mobilité réduite... Comme il ne s'agit pas des sports les plus médiatisés ni populaires, il ne faut pas compter sur le public pour faire bouger les choses mais bien sur les modélistes eux mêmes, et en particulier sur les dirigeants locaux.

Ce qu'il pense du vol libre magnétique...

"C'est à mon sens la catégorie la plus accessible du vol libre, il y est très facile d'atteindre la minute de vol, le geste de lancer est simple et on s'amuse rapidement", mais si l'on veut pousser un peu plus loin les performances, on se heurte très vite à des obstacles techniques de taille". En premier lieu, il faut connaître l'aérodynamique car être capable de prévoir les mouvements des masses d'air et leurs interactions permet de régler finement son appareil pour qu'il gratte le moindre courant ascendant. Ensuite, la conception des modèles est souvent maison, et leur fabrication requiert la plus grande précision : le moindre vrillage ou la plus petite erreur de mise en croix auront des répercussions sur la qualité du vol. Le vol libre, et notamment en catégorie F1E, est avant tout une histoire de prévol : interpréter les signes de la nature, réagir en fonction, trouver le bon créneau pour son lancer, et faire confiance à son appareil...

Déjà pratiqué bien avant la guerre, le vol libre à guidage magnétique s'est surtout développé dans les pays d'Europe de l'Est, Roumanie et Pologne en tête. Sa pratique est restée anecdotique en dehors de ces contrées jusqu'il y a quelques années à peine, mais connaît une vraie montée en puissance depuis le début du siècle nouveau. La première équipe de France F1E date de 2002 et était composée (au hasard) de Pierre Chaussebourg et Jean-Marie Chabot, déjà évoqués au début de cet article... Selon Jean-Luc, le problème de la France c'est de ne pas disposer d'assez de sites de vol véritablement adaptés à cette pratique : "En Auvergne, il y a sûrement de super pentes" car les reliefs doux mais importants de cette région forment assurément d'excellentes ascendances dynamiques. Gageons qu'avec l'essor que la catégorie connaît ces dernières années, des pentes vont se révéler...

Techniquement, il n'y a pas eu de réelle révolution dans cette catégorie depuis long-

temps : les formules aérodynamiques sont globalement inchangées et plutôt simples. Mais la répartition des masses et le choix du profil sont deux variables incontournables pour construire un planeur performant. Avec en plus les récentes avancées technologiques et surtout les deux favoris : carbon et kevlar, les planeurs ne cessent de s'alléger et volent de plus en plus longtemps, de plus en plus loin... Mais le confort des volibristes n'est pas en reste, l'apparition des modules GPS a rendu la recherche et la récupération des modèles bien plus aisées : il n'y a qu'à suivre la flèche ! "Je me souviens quand on n'avait pas de GPS, on pouvait marcher jusqu'à plusieurs kilomètres pour aller chercher un modèle après l'avoir suivi aux jumelles, perdu de vue, cherché, parfois les recherches et la marche n'aboutissaient pas, le planeur était perdu...". En tous cas, le vol libre fait toujours autant crapaхuter "C'est un peu comme du golf, mais en beaucoup plus compliqué !" plaisante Jean-Luc.



Jean-Luc au coaching d'une championne Française de vol libre FIB (Wakefield).

Epilogue

Actuellement, son activité de député maire lui laisse bien peu de temps pour aller à la pente, ce qui au moins rassurera les sceptiques : les élus Français n'ont plus le temps d'aller voler ! Mais Jean-Luc tient quand même à réserver certains créneaux, au moins pour aller transmettre à ses deux petits fils les gestes et techniques des champions... Ils ont à coup sûr beaucoup à apprendre et plein de bonnes habitudes à prendre. La compétition reste aussi dans ses activités même si la fréquence en est moindre, mais c'est plutôt au poste de chef d'équipe qu'il compte emmener ses trois amis d'enfance vers la victoire !

Antoine Vallet