



ℒ' ACUL...ture

Bulletin d'Informations N°17, décembre 2005



de l'Aéro-club Universitaire de Louvain a.s.b.l.

Meilleurs Vœux pour 2006 !



La 'Patrouille ACUL' à Tours.

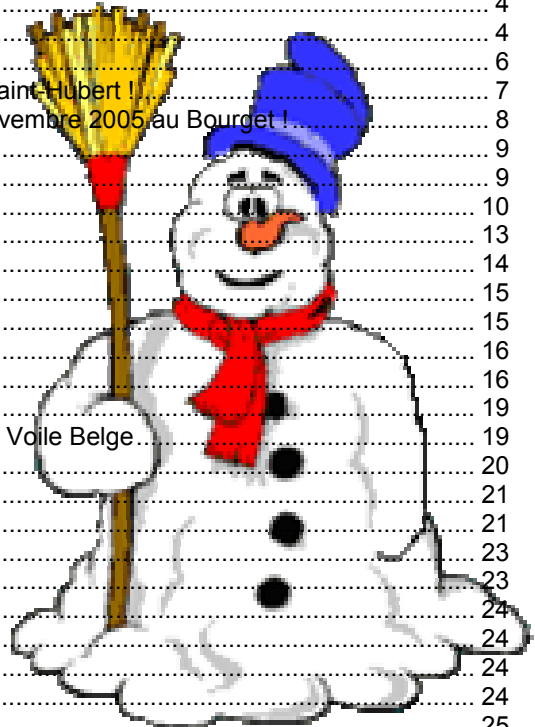
Ce bulletin est publié avec le soutien d'



Aéro-club universitaire de Louvain
SIEGE : SERVICE DES SPORTS DE L'U.C.L.
Place des Sports 11, 1348 Louvain-la-Neuve
SECRETARIAT : Scavée de la Carrière 14, 1300 Limal – Tél./Fax (010) 41.42.69
Compte 271-0725006-60, Aéro-Club Universitaire de Louvain, Ottignies, Louvain-la-Neuve

Sommaire

Le mot du Président.....	3
La vie du Club.....	4
Brioude ou le vol à voile « tranquille »	4
Commission sportive	6
Je suis été au stage campagne de l'ACUL, en mai 2005 à Saint-Hubert !	7
Je suis été au XVII Congrès Historique de la FFVV, le 26 novembre 2005 au Bourget !	8
Coupe Charron	9
Classements club	9
Détails	10
Classements fédéraux	13
Bailleau 2005.....	14
Travaux d'hiver	15
Visite du LUAC à Saint-Hubert	15
Tours 2005.....	16
Organisation des activités en semaine	16
Informations générales	19
Hommage à la Mémoire de Deux Grands Pionniers du Vol à Voile Belge.....	19
Championnats de Belgique.....	20
Licence de pilote planeur et examen médical	21
Appel FLARM d'un pilote Lambda	21
Cerfontaine	23
Amougies	23
Saint-Hubert	24
Nouvelles des constructeurs.....	24
Championnats divers :	24
...du Monde féminins	24
... Championnats mondiaux Juniors.....	25
... Pre World 18m.....	25
... Bailleau.....	26
Formation hélicoptère à EBSH	26



Le mot du Président

Bilan Honorable, Pour Notre Club, Malgré Une Météo 2005 Très Décevante.

D'accord que l'arrière saison fut exceptionnelle, de quoi faire oublier quelque peu les mois d'été décevants, humides ou dits "horeca", en d'autres termes insociables pour les vélioles! Mais septembre signifie hélas la fin des congés pour la plupart d'entre nous....

Si nous épluchons la statistique des vols du club, nous constatons que la diminution des heures de nos machines est également apparente pour les séjours en France, cela par rapport à 2004, mais dans une mesure moindre toutefois qu'en Belgique.

Et pourtant, le club est parvenu à classer 40 pilotes à la Coupe Charron et y occupe -sous réserve d'homologation et toujours officieusement - la seconde place au classement inter clubs. Mais il a fallu, une fois de plus, rappeler à certains qu'il devenait urgent de rentrer leurs épreuves

Il suffit d'analyser les résultats de la Coupe Charron pour constater qu'un nombre croissant de nos pilotes partent sur la campagne, pratique qui s'avère très payante tant pour les pilotes que pour le club. L'acquisition et la mise en service d'un second Discus de club ainsi que d'un Discus privé supplémentaire ont évidemment accéléré le mouvement cette année surtout dans le cadre des camps et compétitions en France, sans perdre de vue la participation de deux de nos pilotes au stage pour jeunes organisé à Tours par la Fédération, sous la direction d'Yves Jeanmotte.

Ajoutons à cela que la disponibilité d'un local, pris en location auprès de la Sowaer, permet à nos instructeurs une meilleure planification des activités de week-end, dont des performances par plusieurs planeurs du club à la fois qui sont en partie regroupés dans le hangar 4.

Merci à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de nos résultats 2005 et une pensée de reconnaissance à l'été indien qui a permis au C.N.V.V. de finaliser la formation d'instructeur-adjoint de deux de nos membres; Michel Pihard et Sébastien Mercier.

Quoi de Neuf pour 2006 ?

Les Championnats de Belgique sont prévus à Saint-liubert du 29 avril au 7 mai. A ce jour un candidat, François Delfosse, s'est déclaré intéressé comme utilisateur d'un Discus du club. Y a-t-il d'autres candidats ? Quels sont ensuite les candidats équipiers et dépanneurs potentiels ?

- Joseph Art et Laurent Marenne étudient l'éventualité d'un camp en Espagne sur un site plus au Nord que Fuentemilanos dont les conditions météo sont comparables mais les tarifs moins élevés. L'idée consisterait à faire descendre les machines par un premier groupe de participants et les faire ramener par le second groupe. Il faut en effet compter deux jours de route à l'aller et deux jours au retour.

- Henri Hyernaux vient d'acquérir un Janus C d'occasion en Allemagne qui viendra s'ajouter à la flotte des planeurs privés du club.

- Jean-Philippe Chenu est en charge d'une étude pour l'installation ou non sur les planeurs de performance du système suisse anti-collision FLARM. La dépense par planeur se situerait aux environs de 550 Eur.

- Le club envisage de tenir sa prochaine Assemblée Générale 2006 en début d'année un samedi après-midi. Elle serait suivie d'un repas en commun au cours duquel une remise de prix serait organisée. Le choix d'un établissement, de préférence à L.-L.-N., doit encore se faire avec pour objectif un tarif démocratique.

- Il semble se confirmer, hélas, que les nouveaux tarifs de la Sowaer vont être introduits. Pour rappel, le coût du hangar pour un planeur démonté dans sa remorque passerait à 600 Euros/an + TVA de 21% !

- Lors d'un Conseil d'Administration du club, le jeudi 20 octobre, il a été constaté que dans le cadre des prévisions budgétaires 2006, la charge inhérente à la location du local du club justifiait à elle seule une augmentation de 25 Eur. sur toutes les cotisations 2006. C'est toutefois l'Assemblée Générale qui devra officiellement en décider en début d'année.

D .NOOTENS

La vie du Club

Brioude ou le vol à voile « tranquille »

(prononcer trannquileuuh)

A entendre mes prédécesseurs, un aérodrome calé comme un porte avion au milieu de la plaine de l'Allier, entre deux crêtes le surplombant d'un millier de mètres en moyenne, la réputation de la plate forme d'Issoire qui fut la Mecque du vol d'onde avant que le cancer des zones contrôlées ne réduise à peu de choses son activité et située à proximité, les reliefs et formes torturées des champs du coin, ... présageait un vol à voile plutôt sportif.

De fait, l'Auvergne est un pays âpre et dur, perdu jusqu'il y a peu en dehors des grands axes de circulation est-ouest ou nord sud, oublié des grands planificateurs.

De fait l'infrastructure hôtelière y est plutôt sommaire.

Mais ne pas croiser une seule caravane de nos voisins du nord (sauf celle d'Anton, bien sûr) en deux semaines et se retrouver en plein mois d'août en dehors des circuits touristiques, garantit déjà une qualité de vie qui devient moins courante en période estivale.

Mais retrouver le vol-à-voile convivial et accueillant de Brioude-Beaumont vaut largement, moyennant d'élémentaires précautions, de nombreuses destinations plus courues, renommées, huppées ou cotées. (Mais chut : ne le dites pas trop fort autour de vous sous peine d'affecter cette convivialité bienvenue). Bénéficiaire de gîtes à 4 km du terrain (Cohade) ou plus haut dans la montagnette, permet aussi de vivre au rythme du pays, à la fraîche après un vol, a également son charme. Enfin, le camping de l'aérodrome, simple mais parfaitement équipé, à 20 mètres de sanitaires propres et bien entretenus, avec des douches bouillantes et généreuses, suffisantes en nombre, avec surgélateur pour les packs de froid, frigos nombreux, salon TV pour les intoxiqués, salle à manger et salle de briefing ou l'on se sent tout de suite chez soi, à trente mètres des hangars ou face au planeur amarré, si l'on n'a pas trouvé de place à l'intérieur.

L'évolution technologique permet aussi de se programmer très simplement, déjà avec le seul bon vieux Volkslogger, assurant en permanence une surveillance de toutes les diversions possibles en gardant une prudente hauteur d'accès en finesse 20 (pour le Ka6). Que dire alors si un LX 4000 ou un I Pacq prudemment initialisés, affichent les situations et plans d'approche de ces mêmes diversions.... La sécurité y trouve son compte à un niveau rarement égalé depuis les débuts de l'histoire du vol-à-voile.

Ces précautions et précisions apportées, les difficultés mesurées à leur juste poids, reste à goûter à une zone de vol et à des conditions météo de première qualité.

Après une première transhumance, déjà menée par Joseph au mois de juin, et qui avait confirmé les qualités vélovolées du site l'an dernier, une deuxième acte s'est déroulé la seconde quinzaine du mois d'août.

Avec Laurent et le Delta Roméo (le Discus d'occase de référence dont tout le monde rêve) Joseph et le Novembre Yankee tout aussi immaculé (mais avec moins de mérite que le DR), le 4 Yankee Kilo confié à Alain complétait l'escadrille des Discus déclinée en trois versions, tandis que j'ai essentiellement couru des « petites jambes » du KA6 (E quand même) derrière les grands frères qui jouaient opportunément les éclaireurs pour moi. (Avec la différence de handicap, ça fait quand même plus de points Charron : na !).



D'une manière générale, les conditions ont été nettement inférieures à celles du mois de juin, comme l'on pouvait s'y attendre : instabilité démarrant plus tard et s'arrêtant plus tôt, plafonds inférieurs, Vz plus faibles,... mais tous comptes faits, dans un contexte de déluge sur la Belgique, inondations sur les reliefs autrichiens et de succession de fronts, dont le dernier, véritable archétype des « profondes dépressions à l'ouest de l'Ecosse », entraînaient une belle traîne de fronts froids balayant l'Europe, mais... dont la limite

extrême sud s'est opportunément située pendant cette quinzaine, quelques dizaines de kilomètres au nord de Brioude, tout en apportant à deux reprises des vents d'ouest/ nord ouest favorables à la formation d'onde. (enfin: d'ondulette puisque les deux élus favorisés n'ont pas dépassé 2.700 et 3.000 QNH).

Efficacement organisé par Jacques Berger, le club met en œuvre un bon vieux Morane 180 CV qui reste une référence en matière de remorquage : de 4 minutes jusqu'à 7 au maximum à trois euros la minute, cela fait des remorqués de 18 à 21 Euros. Première bonne surprise ! (Tant qu'à aborder l'aspect budgétaire du séjour, voici à titre d'exemple les autres tarifs -démocratiques - pratiqués : forfaits nuitées à 8 € par deux personnes, personne supplémentaire 1,5 € et cotisation 2 € par famille, gîte (hors terrain - pour 6 personnes de l'ordre de 360 € la semaine, hangar planeur 5 €, et le patron arrondit généreusement en faveur des visiteurs...).

La journée type commence par les vols ULM au petit matin (quand cela ne bouge pas trop), montage des machines et préparation des vols suivant météo jusqu'à midi, sandwiches salades à midi, mise en piste vers 14H00 (il est tard dans la saison) et décollage jusqu'à 15H00. Volable jusqu'à 20H00, pour ceux qui aiment les descentes lentes et calmes de fin de journée.

C'est à partir du lundi 15 août que l'on a entamé ce rythme après 10 heures de route sans soucis la veille. Le dimanche, remontage des machines et tourisme, car décidément, c'est d'un beau grand bleu trop stable.

Le lundi c'est mieux (quoique deux des trois Discus devront se reposer et se résoudre à un second remorquage : le paiement à la minute a ses tentations...) mais sur les presque 5 heures de vol je me retrouverai deux fois à un peu moins de 200 m sol. Heureusement le terrain est le point bas de la région, et si l'on peut apprécier le paysage de près, en prenant soin de garder « la porte ouverte » vers la vallée c'est finalement... intéressant. Parti avec 1.600m QNH (le terrain est à 450) et des bases à 2.000 en fin de journée, c'était une bonne entrée en matière, idéale pour se mettre la topographie en mémoire. (La visibilité sera excellente tout au long de la semaine, avec le Puy de Dôme comme veilleur tutélaire au nord ouest, à près de 40 km). (25% de Vz à 1,5 m/s, 14% à 2 m/s et 15 % à plus de 2,5).



Mardi 16, tourisme dans le grand bleu et mercredi 17 un petite queue de front nous apporte un minimum d'instabilité pour garder la main dans un petit local. Deux heures de vol jusqu'à 1.900 m QNH quand même, mais avec des ascendances de l'ordre de 0,5 m/s - 25% -. Les cadors du coin filent vers l'ouest pour tenter d'accrocher quelques lenticulaires prometteurs mais reviendront bredouille.

Jeudi 18, les choses un peu plus sérieuses commencent : un petit 113 km OLC optimisé par See You., pour un vol de 2H30. Mais les pompes ont démarré tard, même si les ascendances s'améliorent : 1 à 1,5 m/s pour la plus grande partie. Belle surprise, pour ce qui me concerne : vers 16H00 au bord du versant est de l'Allier, dans une échancrure entre deux cumulus, cela semble continuer à pomper au delà de la base, dans le bleu. Je m'accroche et serre un peu (beaucoup) et j'arrive à rester dans un petit mètre étroit mais très stable. Il me montera jusqu'à 2.800 m soit 600 m au dessus des bases et pourrai ensuite cheminer pendant une heure dans ce petit réseau. Comme un idiot, j'oublie que j'ai un appareil de photos avec moi et ne pense même pas à prendre quelques vues depuis le haut

des cumulus surplombant un paysage magnifique éclairé par le soleil déjà bien redescendu. Comme quoi, même avec 30 km/h de vent, il y a moyen de faire de beaux vols en Ka6 en Auvergne, grâce au relief.

Vendredi 19, ce sera la meilleure journée pour moi, avec 131 km OLC, 2.200 m de plafond et de bonnes Vz - 40% à plus de 1.5 m/s intégré et jusqu'à 3m/s intégré. - j'arrive à élargir (toujours en finesse 20 de Brioude... oui, Joseph) vers Issoire au nord, la Chaise Dieu à l'est et les nouvelles éoliennes au sud ouest, pour ceux qui connaissent.

Trois jours de temps sans ascendances mais sans pluie pour suivre et deux journées dont une timide reprise le mardi 23 en grand local pendant trois heures, des Vz correctes et un plafond toujours vers les 1.700 QNH. Le mercredi sera mieux avec 136 km optimisés pour près de cinq heures de vol encore.

Le jeudi sera réservé au démontage du Ka6 et au retour pour Saint Hubert, pendant que le trio de Discus fera encore deux beaux vols jeudi et vendredi, dont de l'onde jusqu'à 3.000 pour Laurent.

En résumé, quelques centaines de km, une Charron à 500 points, 22 heures de vol pour neuf jours de présence et six vols : que demander de mieux pour une reprise après des années à minima, avec tout juste de quoi maintenir la licence valide. Un excellent souvenir assurément.

PS :

Pour ceux qui connaissent des problèmes pour trouver un fournisseur de crochets d'attelage à de bonnes conditions, je vous recommande bien volontiers la firme Alfa Autoshop. C'est à Hasselt (Kuringersteenweg, 325 - B-3511, 011 22 45 11).

C'est un peu loin, mais confronté au problème de négociation de ce type d'accessoires sur des voitures en leasing, j'ai pu faire accepter (même si je reste contraint à la limite des 750 kg à laquelle ces firmes ne veulent, semble-t-il, pas déroger) un placement d'un attelage amovible à 275 € (175 pour un fixe), alors que, couramment, l'on demande 450 € et que le concessionnaire officiel Audi, que tente d'imposer la firme de leasing, facture sans vergogne 790 €...

Sur rendez-vous, arrivé à 16H15, la pièce - d'excellente qualité - était posée pour 17H30, avec le sourire et le mot d'explication de rigueur... (Cinq ponts n'y font, principalement, que ce type de montage.)

Bernard Plaideau

Commission sportive

Les épreuves suivantes, réalisées par des membres du club on été homologuées par la commission sportive. Ces homologations sont le résultat des

Homologations du 5 octobre 2005 :

- **Examen théorique d'instructeur adjoint** : Sébastien Mercier
- **Qualification Instructeur Adjoint** : Sébastien Mercier et Michel Pihard

Brevet E, Insigne d'or :

- **Distance libre 300 km** : Georges Maréchal

Insigne de diamant :

- **Distance au but de 300 km** : Georges Maréchal

Homologations du 23 novembre 2005 :

Brevet D, Insigne d'argent

- **Altitude 1.000m** : Francis Wilmart
- **Distance 50 km** : Christian Dorval, François Jacky, Francis Wilmart

Brevet E, Insigne d'or :

- **Distance libre 300 km** : Joseph Art

Insigne de diamant :

- **Distance au but de 300 km** : Joseph Art

Dans la série « Je suis été à, mais je suis été eu » :

Je suis été au stage campagne de l'ACUL, en mai 2005 à Saint-Hubert !



Traduction :

- Tu es un pilote statistiquement dangereux, fils !
- Dangereux ??! Mais cela fait 25 ans que je vole et je n'ai jamais fait une griffe dans un planeur, ni même jamais fait une rentrée basse au terrain !
- Tu n'as pratiqué aucun atterrissage forcé ces trois derniers mois.

C'est vrai que j'ai également eu l'occasion de me faire une belle frayeur lors de mon premier remorquage cette année, lorsque le câble n'a pas largué et que j'ai commencé à faire la course avec le remorqueur. La course en planeur, comme Reichman (il est mort aussi !).

Alors retenez bien que les Discus se ressemblent, mais ne sont pas pareils : l'un s'attache au trou de nez, et l'autre un trou plus bas, ce qui constitue un trou trop loin pour le précédent, un peu comme les planeurs d'Arnhem, soit dit en passant.

Je suis été aux vaches chevaux au stage campagne, en juin 2005, à Sainte-Florine !

Comme je ne voulais pas que vous continuiez à fréquenter quelqu'un de dangereux, je me suis donc conformé pour la première fois aux lois de la pesanteur, à plus de 5 km de la clôture du terrain.

J'ai suivi le bouquin à la lettre, même paysage et tout, mais au moment d'entamer mon circuit j'avais tout de même un peu les chocottes et l'électrocardiogramme visible à l'œil nu. En fin de compte, le Ka 6 s'est posé tout seul, et la châtelaine m'a fait l'honneur de venir me souhaiter la bienvenue. Remarquez au passage, qu'elle a poussé la délicatesse jusqu'à assortir la couleur du cheval à celle du planeur (avouez que c'est plus agréable qu'un bovidé qui fait meuh).



Je suis été au XVII Congrès Historique de la FFVV, le 26 novembre 2005 au Bourget !

Tout d'abord, je vous prie de bien vouloir accepter mes excuses, car dans mon article de l'année passée, je m'ai trompé : je n'ai jamais survolé Alésia au départ de Brioude, mais bien Gergovie, lieu de la grande et immortelle victoire sur Chules Chéjar. Les indigènes n'étaient pas très contents et me l'ont fait savoir :



Bref, au menu du Congrès Historique de cette année, Les Monédières, Eric Nessler, les planeurs Avia, les souvenirs de Paul Lepanse.

Le terrain des Monédières est un aérodrome oublié qui aurait pu être choisi à la place de la Banne d'Ordanche (voir un dernier) comme centre de Vol à voile au début des années 30.

Eric Nessler est LE grand champion français des années 40-50, toujours vénéré (il est mort aussi, comme Reichmann). Ses photos personnelles, présentées par sa fille Thérèse (celle qui est contente, comme sa sœur Monique d'ailleurs), délicieuse soixantedixagénnaire mais méchamment gentille, ont constitué un grand moment d'émotion.

Les planeurs AVIA, grandes séries de constructions françaises, pour concurrencer les Allemands n'en étaient que plus glorieux dans la bouche de Christian Ravel, ancien pilote d'Air France, à présent conservateur du musée des planeurs d'Angers-Marcé.

Quant aux films-souvenirs 16mm N/B de Paul Lepanse, ancien pilote d'essais à Brétigny, mais aussi chef-pilote du Centre de V à V de La Ferté Allais (oui, chez Jean Salis), Denis m'avait dit qu'il en gardait le meilleur souvenir, ainsi que de son épouse, une charmante et très jolie personne. Eh bien, il n'a pas mauvais goût, le bougre, elle est affreusement jolie (*Denis, j'ai bien transmis ton petit billet à la charmante et très jolie personne*).

Chacun de ces sujets pourraient être développés sur une page entière de notre magazine, d'ailleurs une brochure Vieilles Plumes complète a été éditée sur le seul sujet des Scouts de l'Air de l'an dernier, mais je ne peux que vous en faire qu'un bref résumé.

Comme toujours, le Banquet très Vieille France au milieu de tous ces très anciens pilotes de Vol à Voile a été un grand moment de bonheur.

On pourrait bien, un de ces jours, aller présenter les mémoires d'un pionnier belge, qui a connu toutes les grandes figures du V à V, et pas seulement les françaises, pas vrai notre Chef ?

Finalement, je suis été eu car le Président, Jacques Lerat n'est pas venu, car il s'était cassé la jambe. Notre Président à nous, il est plus solide !

@Df

Coupe Charron

Les résultats repris ci-dessous sont les valeurs au 11 décembre 2005. Ils pourront être considérés officiels après le contrôle annuel des épreuves 2005 qui aura lieu le 14 janvier prochain.

Classements club

Pl.	Pilote	Club	Points
1	MARENNE Laurent	ACUL	1.845
2	DELFOSSÉ François	ACUL	1.833
3	BRIALMONT Olivier	ACUL	1.707
4	SIMON Jean	ACUL	1.655
5	ART Joseph	ACUL	1.501
6	TASQUIN Pierre-Jean	ACUL	1.469
7	MERCIER Sébastien	ACUL	1.407
8	CHARLIER Alain	ACUL	1.159
9	MARECHAL Georges	ACUL	1.098
10	EVARD Benoît	ACUL	881
11	TURC Virginie	ACUL	862
12	SCHRAM Christophe	ACUL	850
13	CHENU Jean-Philippe	ACUL	737
14	PLAIDEAU Bernard	ACUL	490
15	VANDERZWALMEN P.	ACUL	420
16	VAN DER ZYPEN J.	ACUL	419
17	MEERT Wouter	ACUL	379
18	BLONDIAU Jacques	ACUL	375
19	OVERBERGH Christian	ACUL	375
20	HYERNAUX Henri	ACUL	360
21	BROLET José	ACUL	338
22	FRANCOIS Jacky	ACUL	220
23	DEFFRENNES Alain	ACUL	220
24	NEUSY Marc	ACUL	209
25	CHANET Guy	ACUL	201
26	LUCA Matthieu	ACUL	186
27	BEULENS Nancy	ACUL	162
28	VAUSE Sébastien	ACUL	104
29	SAIVE Delphine	ACUL	101
30	HUBIN Philippe	ACUL	90
31	NOOTENS Denis	ACUL	88
32	DELIRE Richard	ACUL	74
33	MARCHAL Guy	ACUL	67
34	de MEEUS Didier	ACUL	61
35	PIHARD Michel	ACUL	58
36	DEGAUDINNE Jacques	ACUL	56
37	KAMP Philippe	ACUL	47
38	WILMART Francis	ACUL	46
39	DEBORSU Thierry	ACUL	40
40	POLET Marc-André	ACUL	29
	TOTAL CLUB=		22.222

Détails

Coupe Charron 2005 - ACUL

Epreuves jusqu'au 25 septembre 2005

Total points Club : 22.222

Pl.	Pilote	Club	Points	Epreuves		Han	Date	Pts/Epr.	Fém.	- 25 ans
				type	résultat					
1	ART Joseph	ACUL	1.501	LI	508 km	108	13-juil.-05	376,30		
2				LI	399 km	108	14-juil.-05	295,56		
3				LI	361 km	108	10-juil.-05	267,41		
4				LI	277 km	108	12-juin-05	205,19		
5				LI	252 km	108	11-juil.-05	186,67		
6				LI	229 km	108	12-juil.-05	169,63		
1	BEULENS Nancy	ACUL	162	DU	175 '	92	04-sept.-05	38,04	F	
2				DU	159 '	92	03-sept.-05	34,57	F	
3				DU	117 '	78	18-mai-05	30,00	F	
4				DU	136 '	92	04-sept.-05	29,57	F	
5				DU	115 '	78	16-mai-05	29,49	F	
1	BLONDIAU Jacques	ACUL	375	DU	320 '	86	11-juin-05	74,42		
2				DU	373 '	104	09-juin-05	71,73		
3				DU	330 '	104	13-sept.-05	63,46		
4				DU	306 '	104	06-juin-05	58,85		
5				DU	291 '	104	09-sept.-05	55,96		
6				DU	263 '	104	07-juin-05	50,58		
1	BRIALMONT Olivier	ACUL	1.707	PR	468 km	108	18-mai-05	433,33		
2				LI	431 km	108	14-juil.-05	319,26		
3				LI	410 km	108	12-juin-05	303,70		
4				LI	308 km	108	25-mai-05	228,15		
5				LI	295 km	108	11-mai-05	218,52		
6				LI	275 km	108	16-mai-05	203,70		
1	BROLET José	ACUL	338	LI	136 km	108	28-août-05	100,74		
2				DU	297 '	92	25-mai-05	64,57		
3				DU	295 '	92	17-août-05	64,13		
4				DU	207 '	92	22-avr.-05	45,00		
5				DU	237 '	108	18-mai-05	43,89		
6				DU	107 '	108	30-avr.-05	19,81		
1	CHANET Guy	ACUL	201	DU	445 '	126	31-mai-05	70,63		
2				DU	230 '	126	01-juin-05	36,51		
3				DU	160 '	98	04-août-05	32,65		
4				DU	155 '	126	02-juin-05	24,60		
5				DU	120 '	98	03-août-05	24,49		
6				DU	60 '	98	10-juin-05	12,24		
1	CHARLIER Alain	ACUL	1.159	LI	411 km	108	14-juil.-05	304,44		
2				LI	302 km	108	13-juil.-05	223,70		
3				LI	238 km	108	03-mai-05	176,30		
4				LI	216 km	108	24-août-05	160,00		
5				LI	209 km	108	28-mai-05	154,81		
6				LI	189 km	108	18-août-05	140,00		
1	CHENU Jean-Philippe	ACUL	737	LI	227 km	108	10-juil.-05	168,15		
2				LI	227 km	108	14-juil.-05	168,15		
3				LI	166 km	108	12-juin-05	122,96		
4				LI	151 km	108	11-juin-05	111,85		
5				LI	136 km	108	09-juin-05	100,74		
6				LI	88 km	108	07-juin-05	65,19		
1	de MEEUS Didier	ACUL	61	DU	147 '	86	22-mai-05	34,19		
2				DU	117 '	86	02-août-05	27,21		
1	DEBORSU Thierry	ACUL	40	DU	174 '	86	16-mai-05	40,47		
1	DEFFRENNES Alain	ACUL	220	LI	105 km	78	03-sept.-05	107,69		
2				DU	158 '	108	11-juin-05	29,26		
3				DU	105 '	86	16-juin-05	24,42		
4				DU	130 '	108	16-mai-05	24,07		
5				DU	101 '	108	10-juin-05	18,70		
6				DU	86 '	108	18-mai-05	15,93		

Pl.	Pilote	Club	Points	Epreuves type résultat	Han unités	Date	Pts/Epr.	Fém. F	- 25 ans
1	DEGAUDINNE Jacques	ACUL	56	DU 157 '	92	18-mai-05	34,13		
2				DU 101 '	92	19-mai-05	21,96		
1	DELFOSSÉ François	ACUL	1.833	LI 678 km	108	22-juil.-05	502,22		
2				LI 477 km	108	21-juil.-05	353,33		
3				LI 425 km	108	19-juil.-05	314,81		
4				LI 369 km	108	17-juil.-05	273,33		
5				LI 358 km	108	28-août-05	265,19		
6				LI 167 km	108	26-juil.-05	123,70		
1	DELIRE Richard	ACUL	74	DU 183 '	92	28-mai-05	39,78		
2				DU 159 '	92	29-mai-05	34,57		
1	EVRRARD Benoît	ACUL	881	PR 468 km	108	18-mai-05	433,33		
2				LI 245 km	108	16-mai-05	181,48		
3				LI 139 km	108	19-mai-05	102,96		
4				LI 128 km	108	11-juin-05	94,81		
5				LI 65 km	108	21-mai-05	48,15		
6				DU 110 '	108	29-mai-05	20,37		
1	FRANCOIS Jacky	ACUL	220	LI 139 km	78	18-mai-05	142,56		
2				DU 335 '	86	04-sept.-05	77,91		
1	HUBIN Philippe	ACUL	90	DU 165 '	92	18-juin-05	35,87		
2				DU 133 '	108	28-mai-05	24,63		
3				DU 69 '	86	18-mai-05	16,05		
4				DU 61 '	92	16-juil.-05	13,26		
1	HYERNAUX Henri	ACUL	360	DU 387 '	108	28-août-05	71,67		
2				DU 348 '	108	04-sept.-05	64,44		
3				DU 326 '	108	03-sept.-05	60,37		
4				DU 315 '	108	17-août-05	58,33		
5				DU 284 '	108	30-août-05	52,59		
6				DU 283 '	108	28-mai-05	52,41		
1	KAMP Philippe	ACUL	47	DU 148 '	92	11-août-05	32,17		
2				DU 67 '	92	11-août-05	14,57		
1	LUCA Matthieu	ACUL	186	DU 315 '	78	19-juin-05	80,77		
2				DU 265 '	92	23-juin-05	57,61		
3				DU 220 '	92	18-juin-05	47,83		
1	MARCHAL Guy	ACUL	67	DU 160 '	92	12-juin-05	34,78		
2				DU 75 '	78	28-août-05	19,23		
3				DU 60 '	92	13-août-05	13,04		
1	MARECHAL Georges	ACUL	1.098	PR 301 km	98	14-juil.-05	307,14		
2				LI 338 km	108	04-août-05	250,37		
3				LI 201 km	98	13-juil.-05	164,08		
4				LI 185 km	108	31-juil.-05	137,04		
5				LI 168 km	108	02-août-05	124,44		
6				LI 141 km	98	10-juil.-05	115,10		
1	MARENNE Laurent	ACUL	1.845	PR 414 km	108	02-août-05	383,33		
2				LI 509 km	108	13-juil.-05	377,04		
3				LI 444 km	108	03-août-05	328,89		
4				PR 309 km	108	04-août-05	286,11		
5				LI 330 km	108	06-août-05	244,44		
6				LI 304 km	108	03-sept.-05	225,19		
1	MEERT Wouter	ACUL	379	LI 115 km	78	28-août-05	117,95		-25
2				LI 98 km	78	04-sept.-05	100,51		-25
3				DU 249 '	92	18-août-05	54,13		-25
4				DU 167 '	92	13-août-05	36,30		-25
5				DU 164 '	92	03-juil.-05	35,65		-25
6				DU 157 '	92	28-mai-05	34,13		-25
1	MERCIER Sébastien	ACUL	1.407	PR 509 km	108	22-juil.-05	471,30		-25
2				PR 307 km	108	17-juil.-05	284,26		-25
3				LI 345 km	108	19-juil.-05	255,56		-25
4				LI 258 km	108	16-juil.-05	191,11		-25
5				LI 155 km	108	26-juil.-05	114,81		-25
6				LI 122 km	108	07-sept.-05	90,37		-25
1	NEUSY Marc	ACUL	209	DU 255 '	92	12-juin-05	55,43		
2				DU 210 '	92	11-juin-05	45,65		
3				DU 174 '	92	05-mai-05	37,83		
4				DU 159 '	92	29-mai-05	34,57		
5				DU 72 '	78	28-août-05	18,46		
6				DU 80 '	92	04-sept.-05	17,39		
1	NOOTENS Denis	ACUL	88	DU 147 '	78	04-sept.-05	37,69		
2				DU 139 '	108	29-mai-05	25,74		
3				DU 115 '	92	28-août-05	25,00		

Pl.	Pilote	Club	Points	Epreuves type résultat	Han unités	Date	Pts/Epr.	Fém. F	- 25 ans
1	OVERBERGH Christian	ACUL	375	LI 198 km	108	12-juin-05	146,67		
2				LI 88 km	86	11-juin-05	81,86		
3				DU 223 '	86	10-juin-05	51,86		
4				DU 182 '	86	07-juin-05	42,33		
5				DU 114 '	86	17-juin-05	26,51		
6				DU 109 '	86	05-juin-05	25,35		
1	PIHARD Michel	ACUL	58	DU 194 '	108	03-sept.-05	35,93		
2				DU 117 '	108	29-mai-05	21,67		
1	PLAIDEAU Bernard	ACUL	490	LI 136 km	86	24-août-05	126,51		
2				LI 132 km	86	19-août-05	122,79		
3				LI 113 km	86	18-août-05	105,12		
4				DU 278 '	86	15-août-05	64,65		
5				DU 178 '	86	23-août-05	41,40		
6				DU 127 '	86	17-août-05	29,53		
1	POLET Marc-André	ACUL	29	DU 143 '	98	11-juin-05	29,18		
1	SAIVE Delphine	ACUL	101	LI 137 km	108	01-mai-05	101,48	F	
1	SCHRAM Christophe	ACUL	850	LI 311 km	108	06-août-05	230,37		
2				LI 234 km	108	30-avr.-05	173,33		
3				LI 200 km	108	30-juil.-05	148,15		
4				LI 116 km	86	12-juin-05	107,91		
5				LI 130 km	108	16-juin-05	96,30		
6				LI 127 km	108	03-août-05	94,07		
1	SIMON Jean	ACUL	1.655	PR 376 km	108	27-juil.-05	348,15		
2				LI 364 km	108	30-juin-05	269,63		
3				LI 359 km	108	19-mai-05	265,93		
4				LI 356 km	108	10-juin-05	263,70		
5				LI 344 km	108	13-juil.-05	254,81		
6				LI 341 km	108	26-juin-05	252,59		
1	TASQUIN Pierre-Jean	ACUL	1.469	LI 595 km	108	31-mai-05	440,74		
2				PR 316 km	108	01-juin-05	292,59		
3				LI 299 km	108	28-août-05	221,48		
4				LI 258 km	108	03-sept.-05	191,11		
5				LI 219 km	108	07-juin-05	162,22		
6				LI 217 km	108	18-sept.-05	160,74		
1	TURC Virginie	ACUL	862	PR 335 km	104	22-juil.-05	322,12	F	
2				LI 214 km	104	26-juil.-05	164,62	F	
3				LI 157 km	86	28-août-05	146,05	F	
4				LI 146 km	108	18-sept.-05	108,15	F	
5				LI 108 km	108	04-sept.-05	80,00	F	
6				LI 54 km	104	19-juil.-05	41,54	F	
1	VAN DER ZYPEN J.	ACUL	419	DU 432 '	108	03-août-05	80,00		
2				DU 423 '	108	02-août-05	78,33		
3				DU 404 '	108	31-mai-05	74,81		
4				DU 368 '	108	04-août-05	68,15		
5				DU 330 '	108	30-mai-05	61,11		
6				DU 306 '	108	10-juin-05	56,67		
1	VANDERZWALMEN P.	ACUL	420	LI 242 km	108	30-mai-05	179,26		
2				DU 475 '	98	01-mai-05	96,94		
3				DU 360 '	98	02-juin-05	73,47		
4				LI 95 km	108	28-mai-05	70,37		
1	VAUSE Sébastien	ACUL	104	DU 203 '	92	18-juin-05	44,13		
2				DU 140 '	92	30-août-05	30,43		
3				DU 137 '	92	23-juin-05	29,78		
1	WILMART Francis	ACUL	46	DU 155 '	108	18-juin-05	28,70		
2				DU 75 '	86	01-mai-05	17,44		

Classements fédéraux

Inter clubs

Clubs	Nbre	Pts 2005	Pts 2004	Pts 2003
RVA	55	29.185	33.145	26.755
ACUL	40	22.222	20.349	15.239
TAC	36	20.842	26.915	23.602
ACA	30	18.272	14.969	17.299
CEVV	40	13.494	15.665	14.374
CAP VV	35	8.676	8.376	10.698
BVGC	20	7.520	5.666	2.903
GLUB	8	6.349	8.584	11.413
CAC	11	1.558	2.027	2.633

Moins de 25 ans

Pl	NbV	Pilotes	Clubs	Points
1	6	LEVEAU Corentin	CEVV	2.111
2	6	JEANMOTTE Michael	ACA	1.956
3	6	MERCIER Sébastien	ACUL	1.407
4	6	BODART Julie	Cap VV	1.202
5	6	MEERT Wouter	ACUL	379
6	5	CRUCIFIX Benjamin	Cap VV	128
7	3	CORTVRINT Q.	TAC	96
8	3	COENRAETS Marina	Cap VV	55
9	2	SOETE G.	TAC	55
10	2	BOMBAERT Thomas	Cap VV	43
11	1	CREMER Arnaud	Cap VV	26
12	1	FREDERIC Eddy	CEVV	22
13	1	DELORY Marylène	Cap VV	17
14	1	VAN OOST Damien	Cap VV	17
15	1	LOMBET Nicolas	Cap VV	16

Féminin

Pl	NbV	Pilotes	Clubs	Points
1	6	BODART Julie	Cap VV	1.202
2	6	TURC Virginie	ACUL	862
3	5	JEANMOTTE Evelyne	Cap VV	817
4	4	DEBACKER Astrid	BVGC	775
5	6	LITT,G	RVA	501
6	4	MATTHYS M.	TAC	384
7	6	CARTIGNY,S	RVA	210
8	6	MOENS,C	RVA	197
9	5	BEULENS Nancy	ACUL	162
10	3	CREPEZ B.	TAC	151
11	1	SAIVE Delphine	ACUL	101
12	1	CORDY Andrée	BVGC	92
13	3	COENRAETS Marina	Cap VV	55
14	1	VRIJENS Marie-Christine	BVGC	48
15	1	DELORY Marylène	Cap VV	17
16	1	MONSEUR Anne	Cap VV	15

Général (Top 30)

Pl	Pilotes	Clubs	Points
1	JEANMOTTE Yves	ACA	3.676
2	COLSON Jean-Luc	ACA	2.552
3	DENONCIN Bernard	ACA	2.446
4	STOUFFS Patrick	ACA	2.411
5	JAIME,J	RVA	2.267
6	HANSSSENS Pascal	Cap VV	2.186
7	HOTTON Jean-Claude	CEVV	2.112
8	LEVEAU Corentin	CEVV	2.111
9	NATOWITZ,L	RVA	2.099
10	BEYLS N.	TAC	2.073
11	JEANMOTTE Michael	ACA	1.956
12	DRESSE Louis	CEVV	1.896
13	MARENNE Laurent	ACUL	1.845
14	DELFOSSÉ François	ACUL	1.833
15	DÉSTREBECQ Q.	TAC	1.798
16	NYSSSEN,C	RVA	1.753
17	BRIALMONT Olivier	ACUL	1.707
18	VANDENDAELE P.	TAC	1.671
19	HEUSSCHEN J-P.	TAC	1.668
20	SIMON Jean	ACUL	1.655
21	EVARD O.	TAC	1.626
22	EVARD M.	TAC	1.601
23	MASSOZ,M	RVA	1.569
24	VIERSTRAETE Charles	CEVV	1.568
25	DIRIX S.	TAC	1.517
26	ART Joseph	ACUL	1.501
27	BENOIT P	RVA	1.470
28	TASQUIN Pierre-Jean	ACUL	1.469
29	COUNE,T	RVA	1.432
30	MERCIER Sébastien	ACUL	1.407

Bailleau 2005

Après l'expérience du concours 2004 où j'avais fait équipe dans la classe « Amicale » avec Georges Maréchal sur le 520, nous avons décidé cette année d'envoyer à Bailleau deux planeurs. Je me suis donc inscrit sur mon nouveau Discus DR dans la classe « Internationale » et Georges avait trouvé Christophe Schram comme partenaire pour l'Amicale sur le Discus 520.

Nous avons réservé une chambre du club ; elles sont assez spartiates mais on s'habitue à tout. Et puis, avec un ingénieur spécialiste en acoustique dans l'équipe, nous avons décidé de ronfler en phases pour annuler le bruit... Question nourriture, le restaurant du terrain était plein chaque soir ; c'était pratique et pas trop cher.

Et puis, Bailleau c'est une ambiance super sympa (Drink d'accueil, soirée de clôture). On retrouve des pilotes de St-Hubert et d'autres Français ou étrangers rencontrés l'année précédente. L'organisation est aussi très bien réglée.

La météo de la première semaine ne fut pas grandiose ; c'est le moins qu'on puisse dire ! Beaucoup



d'averses, de cumulonimbus en formation dans tous les coins... et du vent ! Mais en classe internationale, on ne fait pas le difficile et les épreuves programmées sont lancées malgré cela. J'eus même l'honneur de remporter la première épreuve ! Il faut dire que, prévoyant l'arrivée rapide de la pluie, j'avais décidé de partir dès l'ouverture de la porte. J'avais fait une grande courbe de 50km vers le nord en longeant au plus près (mais sans la toucher) la TMA de Paris pour contourner le grain qui arrivait du sud. Bref, je suis allé le plus loin de la meute avant de faire demi-tour dans la pluie et de me poser sur l'aérodrome d'Etampes pour assurer la sécurité. (Ils commencent à me connaître à Etampes car je leur rendis visite deux fois cette semaine-là et je vois encore la tête du bonhomme venir me

tracter hors de la piste avec son 4x4 Aéroports de Paris et me dire « Ah, bonjour, c'est encore vous ? »). L'épreuve ne fut bien sûr pas comptabilisée au classement général vu la vache généralisée et le peu de kilomètres effectués mais je reçu quand même la bouteille de champagne pour ce vol de 50km (Et de 1 !).

Ce jour-là, Georges gagnait aussi la bouteille avec un vol de... 7km ! et un retour au terrain en sous-marin... (Et de 2 pour le champagne !) Epreuve également non valide. Mais je trouve chouette de gagner l'épreuve et de rentrer au terrain juste à temps pour partir dévacher un copain. Merci encore Georges !

Alors, ce fut au tour de Christophe de mettre à l'honneur les couleurs du club puisqu'il remporta l'épreuve suivante avec un vol de 182 km à la moyenne de 66,6km/h (Et de 3 !)

Le concours commençait en fanfare... à ce rythme-là aurions-nous assez de place dans le coffre de l'auto pour ramener les bouteilles ?

Je crois que pour nous, les Belges, la météo médiocre est peut-être plus facile à gérer que pour les pilotes habitués à de hauts plafonds et à de bonnes VZ.

Après 3 épreuves, je décidai de faire équipe avec un Français du club de Bailleau qui volait aussi sur Discus. Notre coopération fut très bonne ! Lors du briefing, nous préparions l'épreuve ensemble. En vol, il profita de mon entraînement à exploiter de petites VZ et je profitai de sa connaissance géographique de la région. Bref, il n'y a pas de doute ; le vol en équipe augmente les performances lorsque les conditions sont difficiles.

L'aérologie de la deuxième semaine fut meilleure. Heureusement (ou malheureusement, c'est selon...) car les épreuves programmées furent donc plus longues et, bien entendu, les pilotes habitués à « booster plein pot » firent la différence par rapport à nous. Mais, ce n'était pas grave car nous prenions beaucoup de plaisir à voler et à échanger nos impressions avec les autres.

Je fis deux belles épreuves de 400 km : un jour jusque Saumur et le lendemain jusque Joigny près d'Auxerre. (Il ne s'agissait pas de s'y vacher car le dépannage aurait été très très long...)

Comme nous avions eu 6 épreuves, les organisateurs déclarèrent la journée du 4 août comme journée de repos. C'était vraiment dommage (mais le règlement, c'est le règlement !) car ce fut la meilleure météo de la semaine et une épreuve de 500 km était certainement réalisable. Ce jour-là, Georges et moi fîmes un vol (hors concours) de 310 km en décollant fort tard.

Christophe termina la semaine avec un superbe vol de 289 km dont il garde un super souvenir.

Bilan de la semaine :

Aero-club universitaire de Louvain

Pour Georges : 10h15 en 4 vols et un total de 700 kilomètres sur la campagne.

Pour Christophe : 4 épreuves, 11h30 de vol et 730 kilomètres parcourus.

Pour moi : 2050 kilomètres en 8 épreuves et 34h30 de vol.

Au classement général : Georges et Christophe terminent sur le podium (3ème sur 8). Je termine 9ème sur 14 en ayant acquis un peu plus d'expérience en concours.

Et il y a aussi 3 bouteilles de champagne à ramener à St-Hubert (elles ne sont pas encore bues ; on attend l'Assemblée générale de l'ACUL !) et une belle coupe pour décorer notre local.

En tout cas, les pilotes de l'ACUL commencent à drôlement bien apprécier Bailleau ! Vivement 2006... (avis aux amateurs).



Laurent Marenne

Travaux d'hiver

Joseph Art a introduit une demande de réservation de l'atelier pour les travaux ACUL auprès de Patrick Lambert pour trois week-ends.

Pour l'instant il n'a pas reçu de confirmation quant à la disponibilité de l'atelier, et ne peut donc confirmer un calendrier précis. M. Lambert lui a d'ailleurs dit qu'en règle générale, il ne pouvait pas garantir totalement la disponibilité des dates qui seraient planifiées. En cas d'imprévu la priorité va aux travaux de la société qui gère l'atelier.

Retenez cependant les dates 'officieuses', et tenez-vous prêts, la confirmation vous parviendra dès que possible (vraisemblablement par eMail et/ou téléphone). Il se peut cependant qu'on ne puisse vous prévenir que quelques jours avant les dates envisagées.

- **14,15 janvier** - Contrôle technique et travaux gelcoat sur les Discus et le Ka21
- **21,22 janvier** (ou 28,29 janvier) contrôle technique et travaux de peinture sur les Ka8 et le Ka6
- **18,19 février** - finition travaux gel coat et polissage cirage des Discus et Ka21.

Merci d'avance à toutes les bonnes volontés.

Visite du LUAC à Saint-Hubert

Le week-end du 24/25 septembre

Un groupe de pilotes du LUAC est venu en visite à Saint-Hubert en fin de saison sous la direction d'un de leurs instructeurs, Jorg Bruyndonckx.

Arrivés en fin d'après-midi du samedi, les participants ont commencé par faire la connaissance du simulateur planeur du CNVV .

Un autre instructeur et dirigeant du LUAC s'est ajouté au groupe le dimanche. Il s'agissait de Stefaan Bovin qui dès 1973 avait déjà participé à un camp ACUL/LUAC à Issoudun.

Notre chef instructeur, Joseph Art a commencé par lâcher Jorg sur le ZLN qui s'est chargé ensuite de faire voler ses pilotes en D.C., tandis que Stefaan recevait un briefing avant de goûter au plaisir du Discus par un vol d'une bonne heure. D'autres choisissaient un vol en Motorfalcke.

La pluie est venue interrompre cette journée qui a quand même permis à la majorité du groupe de s'essayer en vol à St-Hubert.

Ils nous ont promis, pour leur visite suivante, d'amener dans leurs bagages une caisse d'ascendances d'un bon millésime.

Tours 2005.

Nous revoici donc à Tours-Le Louroux ; début juillet 2005. L'équipe de l'ACUL est composée de Joseph Art, Georges Maréchal, Christian De Smaele, Alain Charlier, Jean-Philippe Chenu et moi.

Le premier dimanche permit un beau vol de 240 km ; il fallait vraiment en profiter car la météo se dégradait pour toute la première semaine... Nous désespérions de jour en jour de voir nos belles machines ne pas sortir du hangar...

Puis, enfin, de bonnes conditions aérologiques revinrent au début de la deuxième semaine.

J'avais décidé de tester le vol d'équipe avec Joseph. Chaque jour, nous alignions donc le NY et le DR côte à côte au décollage et nous nous rejoignons dès que possible après le largage.

C'est ainsi que le 13 juillet, Joseph et moi avons réalisé un vol de 510 km (Le Louroux-Couhe Verac-Blois-Chauvigny-Le Louroux) en restant ensemble du début à la fin du vol.

De bonnes infos échangées par radio et la connaissance des habitudes de vol de l'autre sont importantes pour une collaboration efficace dans ce type de vol. Ce fut le cas car l'un et l'autre avions adopté le même rythme de croisière.

Le lendemain, la prévision météo du matin n'annonçait que du thermique. Pourtant la météo fut encore meilleure que la veille. Il était presque difficile de se poser le soir :

même qu'on a failli louper le dîner au resto et le feu d'artifice du 14 juillet... !

Cela permit à Joseph et Georges de tourner un beau triangle de 300 km

FAI (Leur épreuve a été homologuée récemment par la Commission

sportive) et à Alain de réaliser un vol libre de 410km.

Jean-Philippe et Christian

Romorantin, Blois et Châtillon-sur-

peu d'instruction avec un élève

restant en grand local, au cas

Ensuite, en fin de semaine, la

pur et il fut plus difficile de se

circuits.

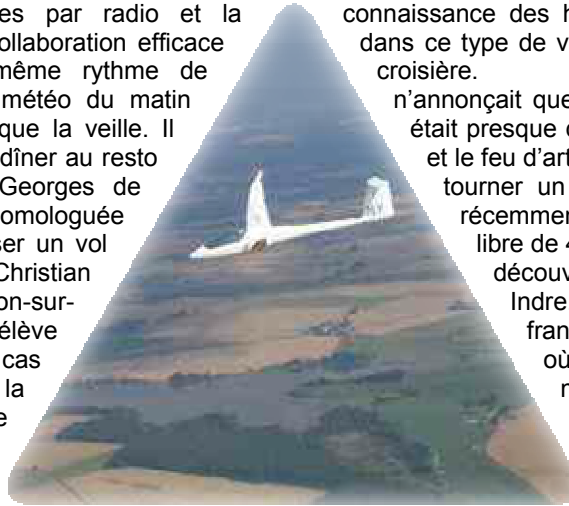
Mais le bilan du séjour est

positif car de beaux vols

ont été réalisés. Il faut dire que Tours-Le Louroux se prête bien aux circuits : la région est plate et les terrains vachables sont plus grands que l'aérodrome. De plus, cette année, les moissons étaient déjà réalisées.

Comme l'an dernier, il y eut une très bonne ambiance avec les pilotes du club du Louroux. Michel, le chef-pilote, étant toujours prêt à nous rendre service. Et vive la soirée «fruits de mer» organisée par le Président !

Laurent Marenne



Organisation des activités en semaine

Fin 2004 avait été évoquée la problématique des vols en semaine. Nous sommes en effet un certain nombre de pilotes, permanents et/ou occasionnels, qui désirent voler mais se heurtant parfois à l'absence d'informations pour s'assurer d'un minimum d'organisation. Nul doute que cela démotive beaucoup de venir voler, in fine au détriment du plaisir de chacun et de la bonne rentabilité du club.

Nous n'avons pas eu l'occasion d'améliorer les choses en 2005...d'autant que l'aérologie ne nous a guère encouragés. Mais cette fois c'est sûr, la saison 2006 sera fumante... Nous vous livrons ci-après une ébauche de solution qui n'aura d'application positive que par votre propre participation intéressée.

Commet tout projet ou proposition, cela doit être discuté, commenté, corrigé. N'hésitez pas à réagir, apporter votre pierre à l'édifice. L'important est d'être pragmatique...et d'avancer. A noter que ces commentaires s'adressent à tous les membres de l'ACUL qu'ils soient propriétaires ou non.

Constat

Plusieurs membres de l'ACUL peuvent voler en semaine. Il ne s'agit pas seulement de retraités mais également de personnes travaillant et venant occasionnellement. Il existe alors certaines difficultés à voler, peut-être ne sont-elles que psychologiques mais sûrement partagées par plusieurs d'entre-nous. En outre, certains ne se connaissent pas ou peu. Parfois nous sommes ensemble au terrain sans savoir que nous sommes membres de l'ACUL.

En semaine, il n'y a pas de planification. Venant de loin ou de près, on n'est pas trop sûr de

- avoir un avis météo,

- pouvoir disposer d'un planeur,
- avoir de l'aide usuelle (sortie-entrée des hangars, montage-démontage, etc.),
- pouvoir compter sur un dépannage lors d'une vache.

L'absence d'un dépannage en confiance semble être le frein le plus important pour partir en campagne même "pas trop loin" (30-40 km), en tout cas pour des pilotes "moyens".

Il en résulte des hésitations à venir au terrain, à partir en circuits et des pertes de temps inutiles d'où frustrantes, et ce compte tenu d'autres activités que tout un chacun peut avoir en dehors du vol à voile.

Solution(s)?

1) Possibilité immédiate

a) météo: celle prévue pour le lendemain est consultée par radio, TV, sites Internet, etc..

La prévision du jour même est consultable en appelant St-Hubert (bureau météo, n° 061 61 00 80)

b) Etablir la liste complète (nom, adresse, tél, Gsm, courriel, etc.) des pilotes intéressés.

Indications éventuelles des non-disponibilités permanentes (ex.: jamais le mercredi, etc.), liste à s'échanger.

Comme exemple nous citons ci-après quelques noms.

Les pilotes s'appellent entre-eux par téléphone ou courriels, "se donnent le mot". Ils s'informent bilatéralement de leurs présences, leurs horaires possibles, leurs objectifs ("je souhaite voler en Ka6E, en K21, en Discus", "pour un vol local", " pour un circuit en grand local", "pour un circuit, j'ai besoin d'un dépanneur", horaire prévu, etc.).

Cela suppose que tout pilote peut être appelé par un autre pour aide et dépannage.

Cette solution est le minimum et repose uniquement sur l'initiative de chacun, en se basant sur la liste.

2) Mieux,

a) On trouve, par semaine (par mois?), quelqu'un qui est le point de contact général, qui serait en quelque sorte le régulateur et qui constatera les chevauchements, fera un minimum de coordination, empêchera qu'il y ait trop de pilotes pour le même planeur, éventuellement cherchera un dépanneur potentiel pour celui désireux de partir hors local.

b) Etablir une liste par semaine, mise à jour, à laquelle tout pilote s'inscrit selon sa demande et sa disponibilité d'aide. La liste est tenue par la personne de contact de la semaine (du mois?).

3) Encore mieux,

Un site Internet serait établi avec mise à jour par chacun de ses intentions, disponibilités et demandes. A voir si quelqu'un peut en assurer la mise en œuvre et le suivi technique.

Quelques règles de bon sens

Si un dépanneur est désigné, on convient de façon générale que celui-ci puisse voler en local. S'il est appelé par radio, il atterrit dans un délai raisonnable permettant le dépannage en temps utile. Au préalable les horaires auront été raisonnablement fixés (rentrée prévue, exceptions, etc.).

Selon les règles établies au sein de l'ACUL (voir lettre du président Denis Nootens du 12 mai 2004) l'organisation du dépannage doit impérativement être préparé dans les détails par le pilote partant (remorque prête, outillage, accessoires, voiture, assurance RC en ordre, clés, etc.).

Il est entendu que tout pilote désireux voler "campagne" doit avoir l'autorisation du chef-instructeur du club (tout comme pour l'utilisation des planeurs).

Cette procédure ne s'applique pas pour les journées où l'activité est réglée par le briefing matinal au local du club. (week-end, jours fériés, période de stages Acul, etc.) .

Première liste de pilotes potentiels

1) Les retraités actifs:

Jacques Blondiau, José Brolet, Christian de Smaele, Didier de Meeus, Jacques Degaudinne, Gorges Maréchal, Francis Wilmart, Jean-Philippe Chenu, Denis Nootens,

2) Les "locaux" qui peuvent voler ou dépanner en fin d'après-midi:

Jacky François, Benoît Evrard, Guy Marchal, Laurent Marenne (vendredi, mercredi)

3) Etudiants et enseignants pendant les congés scolaires

Sébastien Mercier, Sébastien Vause, Henry Hyernaux, Laurent Marenne

4) Autres? Qu'ils se présentent!

Mise en oeuvre:

Que les volontaires se lèvent...

Oups, ne nous bousculez pas...

Bref, je me lève:

Jean-Philippe Chenu (010 61 37 73, jpchenu@skynet) vous invitent (vous presse)

- à réagir, encourager, décourager (ah! non pas moi, les autres...),

- mettre à jour la liste des pilotes potentiels,

- émettre de bonnes suggestions (météo, échange d'informations, coordination, présences, etc.),

Je me propose de lancer la coordination en début de saison mais cela suppose un minimum d'autres pilotes volontaires. Je ne suis pas toujours disponible, m'absente parfois à l'étranger...pas toujours pour le vol à voile!

Ce sujet pourra être discuté lors d'une prochaine réunion commune, en tout cas lors de la prochaine assemblée générale.

Merci de votre bonne attention...

J-P CHENU

Informations générales

Hommage à la Mémoire de Deux Grands Pionniers du Vol à Voile Belge

Henry Gildemijn († 25/01/05) et Hubert Mojet († 12/11/05)

L'un comme l'autre étaient nés en 1917, H. Mojet le 1er juin et H. Gildemijn le 22 août.

C'est en 1930 - 1931 que les clubs de vol à voile voient le jour en Belgique et dès 1936, Hubert participe aux activités véliovolistes à l'aérodrome d'Evere et Henry peut-être un rien plus tôt, à Saint-Denis Westrem, pour y subir avec enthousiasme leur écolage sur planeur monoplace du type SG-38 ou Zögling. L'écolage en biplace c'est pour bien plus tard...

Pas étonnant qu'une partie de l'activité se passe en atelier à réparer les patins !

La maîtrise des « bonds » en ligne droite, suivie d'un bon atterrissage permet d'obtenir le brevet A. Le B quant à lui implique la pratique du virage à 360° et du circuit. Le C impose, soit l'utilisation d'une pente, soit la rencontre fortuite d'une ascendance d'origine thermique peu exploitée à l'époque en Belgique. Vous aurez compris que le C place déjà le pratiquant pionnier parmi l'élite !

Hubert Mojet détient le brevet B dès 1938 tandis que Henry Gildemijn obtient le brevet C et même la difficile épreuve de durée du brevet D, vraisemblablement dans le cadre d'un stage au London Gliding Club.

L'un comme l'autre se retrouvent après la guerre de 40-45 parmi ceux qui oeuvrent pour relancer le vol à voile et nous les retrouvons l'un comme dirigeant du Club National d'Aviation et l'autre du Ghent Aviation Club.

Ils sont parmi les premiers Belges détenteurs du brevet D, que l'on compte sur les deux mains vers les années 1950.

Henry Gildemijn fut ensuite le premier Belge à participer à des championnats du Monde, à Madrid en 1952 et il en revint détenteur de la première couronne d'or belge (brevet E).

Si les places à ces championnats étaient peut-être moins chères qu'aujourd'hui, il réussit néanmoins à se classer 19ème sur les 59 compétiteurs de sa catégorie, en 5 épreuves, dont l'une avec une 2ème place.

Deux années plus tard le voilà chef de l'équipe belge à Camphill (U.K.) pour les Championnats du Monde avec cette fois deux représentants belges, Marcel Cartigny et Willy Witter. J'eus le privilège de faire la route avec Henry Gildemijn jusqu'à Camphill et d'apprendre tant à le connaître qu'à l'apprécier pour son esprit précis et scientifique de brillant ophtalmologue, profession qui par la suite devait l'amener à réduire ses activités volantes.

Camphill marque une étape importante dans l'historique de l'A.C.U.L. car c'est là que se décida la relance d'un club universitaire de vol à voile à Louvain avec l'encouragement et les conseils du pionnier mondial allemand Wolf Hirth!

Vous ne voyez peut-être pas où je veux en venir mais le premier planeur un Rhönbussard, racheté d'occasion au Ghent Aviation Club fut béni à l'aérodrome de St-Denijs-Westrem par le recteur de l'U.C.L., Mgr. Van Waeyenberg, le 10 novembre 1956.

Le planeur rejoindra ensuite son nouvel aérodrome d'attache, Grimbergen où nous retrouvons Hubert Mojet comme président et instructeur de la section vol à voile du C.N.A.

Je m'estime, en toute modestie, très bien placé pour savoir combien les initiatives estudiantines sont souvent éphémères et se terminent hélas souvent en feu de paille....

Il faut, pour créer un club viable, une continuité dans la gestion en plus d'un minimum de moyens logistiques.

Il fallait donc trouver un appui auprès d'un club existant pour pouvoir mettre le planeur en service et Hubert Mojet fut un des rares à nous ouvrir généreusement les bras sans se soucier du fait qu'il pourrait s'agir un jour d'une concurrence potentielle ! Le vol à voile pour lui c'était une même grande famille qu'il accueillait, tout comme feu son épouse Mimi, sans parti pris et avec générosité. Le vol à voile fut son idéal jusqu'au bout et il communiqua son enthousiasme à des centaines de jeunes pilotes.

Hubert portait avec fierté son insigne d'argent serti d'un diamant car il n'avait jamais eu l'opportunité de réussir un gain d'altitude de 3.000 m, épreuve qui lui manquait pour pouvoir homologuer sa couronne d'or.

Hubert volait encore, occasionnellement, mais accompagné d'un autre pilote et approchait les 70 années d'activités véliivolistes lorsqu'il nous quitta discrètement dans la ligne de son caractère.

Les mérites d'Hubert Mojet et d'Henry Gildemijn dans le développement du vol à voile belge avaient été reconnus par la Fédération Aéronautique Internationale qui leur avait décerné à chacun le diplôme Tissandier.

D.NOOTENS

Championnats de Belgique

Pour rappel, ils se sont déroulés du 14/5 au 21/5. Organisés à Saint Hubert par le CNVV. La MTO ne fut malheureusement pas des plus clémentes (c'est le moins qu'on puisse dire). Olivier Brialmont et Benoît Evrard y représentaient l'ACUL, en classe 15m. Olivier termine à une belle 3^{ème} place. Benoît à une plus modeste 13^{ème} position.

Overall results after day 5

Classe 15M

##	CN	Pilot	Country	Glider	Points
1	JH	José Jaime	RVA	LS 8	3123
2	V	Jean-Luc Colson	ACA	ASW 27	3104
3	NY	Olivier Brialmont	ACUL	Discus 2	3008
4	MM	Manu Litt	CNVV	Ventus 2	2949
5	IWR	Pierre Renard	GLUB	LS 6	2726
6	XP	Paul Vandingenen	ACK	Discus T	2720
7	70	Frédéric Paepe	ACA	ASW 20	2709
8	MB	Jean-Claude Hotton	CAB	Discus 2	2690
9	BG	Olivier Corneillie	TAC	LS 7	2618
10	GE	Frédéric Baas	TAC	ASW 20	2239
11	OB	Christian Starck	RVA	Discus	2235
12	ED	Emiel De Wachter	ACK	LS 8	2228
13	520	Benoît Evrard	ACUL	Discus	2142
14	HC	Manuel Severin	GLUB	Pegase	2035
15	L19	Astrid De Backer	BVGC	LAK 19/15m	1808
16	52	Yves Ruymen	DE WOUW	Discus 2	1637
17	ES	Bart Huygen	DE WOUW	ASW 19	980
18	NF	Philippe Mousset	CEVV	PIK 20 E	41

Overall results after day 5

Classe 18 metre

##	CN	Pilot	Country	Glider	Points
1	8Z	Patrick Stouffs	ACA	LS 8/18m	3794
2	F2	Yves Jeanmotte	ACA	Ventus 2cT/18m	3674
3	RJ	Pierre de Broqueville	ACK	Nimbus 3T/25.5m	3494
4	VP	Pascal Hanssens	CAPVV	Ventus 2cT/18m	2867
5	TS	Theo Stockmans	De Wouw	Ventus 2c/18m	2778
6	4A	Thierry Lemineur	GLUB	Ventus 2	2702
7	UG	Louis Dresse	CEVV	DG 800/18m	2591
8	X	Christophe Nyssen	RVA	Duo Discus	2554
9	LJ	Jef Kell	Brasschaat	DG 505 22m	2498
10	UU	Johan Lievens Daniel Thielemans	VZP	Duo Discus T	2186
11	LC	Bernard Denoncin	ACA	LAK 17/18m	1661
12	GA	Georges Pozzi	GLUB	LAK 17/18m	1393
13	VN	Bruno Pieraerts	GLUB	Duo Discus	441

Licence de pilote planeur et examen médical

Le nouveau règlement, dans sa forme définitive, n'est pas encore sorti mais sur le point de l'être. Il est toutefois déjà possible de préciser que si les documents administratifs vont devoir être adaptés dans le but de rencontrer les normes européennes, rien ne changera quant aux critères médicaux exigés du pilote de planeur qui ne vole qu'en Belgique.

Qu'en est-il de celui qui dépasse nos frontières ?

Le document présenté (ex licence bleue) devra désormais avoir un caractère international, en d'autres termes, être basé sur des critères comparables entre pays européens.

Il apparaît à cet égard que les critères de l'OACI (pour pilotes de planeurs) n'étaient pas toujours respectés en Belgique et ailleurs, sur le plan médical !

C'est surtout ici que les horloges vont devoir être remises à l'heure mais il n'est pas question d'exiger qu'un pilote de planeur réponde à l'avenir aux exigences médicales d'une licence de pilote privé d'avion.

D.Nootens
(pour info et sous toute réserve)

Appel FLARM d'un pilote Lambda

Chers Amis Pilotes,

Note préalable : par pilote j'entends le débutant, celui qui fait ses premiers solos, celui qui a 60h avec ses maladresses et ses euphories, celui qui se vache quand les autres rentrent, celui qui fait ses premiers vols campagne, ceux qui font un peu de compétition, ceux qui en font beaucoup, les Présidents qui pilotent les clubs, ceux qui sont les meilleurs d'entre-nous et qui nous font rêver, ceux qui volent dans les Andes et ceux qui n'y voleront jamais... bref tous ceux qui s'envoient en l'air pour la joie de vivre, chacun à sa manière...

Etant co-proprétaire d'un planeur, avec mon partenaire Laurent Marenne, membres d'un club basé à St-Hubert, nous avons observé depuis la mi-2004 l'apparition du système anti-collision Flarm.

Nous avons décidé de l'installer en cherchant d'autres pilotes intéressés.

Si, bien sûr, nous cherchons une réduction de prix par effet de groupe (-15% par achat de 10 pièces) nous voulons surtout le promouvoir tant cet appareil est révolutionnaire par :

son efficacité, sa simplicité d'installation, son utilisation, son coût peu élevé ...à condition qu'un maximum de planeurs en soient équipés!

Le Flarm est un instrument conçu et développé par une équipe suisse de pilotes et ingénieurs, dirigés de façon bénévole par deux vélivoles. Le projet, a été soutenu financièrement par le groupement aéronautique des Assurances, appuyé par l'Office Fédéral de l'Aviation Civil, de l'Aéro-club, de la Fédération de vol à voile. S'il n'est pas un hasard que ce système soit né dans un pays de montagnes où l'on sait que le risque de collision est plus important, il a rapidement, en quelques mois, conquis l'intérêt de pilotes de plaine. Le Flarm est installé dans quasi tous les planeurs suisses, est largement diffusé en Autriche et en Allemagne. La France bouge maintenant fortement, par exemple le grand club de Vinon (25 planeurs clubs) a pris la décision de s'équiper totalement, de la Bretagne aux régions du sud, des pilotes acquièrent l'instrument, les nouvelles se succèdent au jour le jour. D'autres pays suivent comme par exemple l'Australie qui a décidé d'une production locale pour des raisons de fréquence différente à utiliser. Et l'Italie : on vient d'annoncer officiellement « Le Flarm obligatoire dans toutes les compétitions d'Italie en 2006 »

En Belgique, la Liga fait la promotion du Flarm, notamment par un achat groupé en cours. De notre côté francophone, quelques pilotes expérimentés (Yves Jeanmotte, Louis Dresse, Patrick Stouffs, etc) nous ont déjà clairement exposé leurs motifs et leur détermination à encourager l'utilisation commune du Flarm.

Nous vous invitons à lire les argumentaires, commentaires de diverses publications. Nous avons relevé en particulier les documents suivants

Le site web planeur.net.: dans la page forum vous pratiquez la recherche sur le terme « Flarm ».

Nous relevons les échanges assez complets dans les thèmes :

1) « Flarm France 2005, Infos techniques, tests, Commandes »

+/- 250 messages entre le 23 déc. 2004 et le 31 oct. 2005

Du scepticisme à l'intérêt certain

2) « Flarm : faut-il équiper 100% des planeurs ? »

+/-50 messages entre le 19 et 22 octobre 2005

C'est un bon résumé, en cette fin d'année, sur l'état d'esprit en France, concernant le Flarm

3) « Flarm, essai en vol »

+/- 50 messages, entre le 10 et 24 déc. 2004

Le site web de la FCFVV : voir le forum avec les thèmes :

1) « FLARM » : initié par Bruno Maes en août 2004, 12 messages jusqu'au 7 janv 2005

De l'intérêt de quelques pilotes belges à la certitude

2) « FLARM » : initié par Stéphane Vander Veken en oct 2005, 10 messages jusqu'au 10 oct

2005. La Liga prend position, quid des pilotes francophones ?

En Belgique le Flarm est représenté par Philippe Mousset (0475 410067).

Nous souhaitons

- Organiser un achat groupé : faites-vous connaître le plus rapidement possible auprès de Jean-Philippe Chenu (membre ACUL, St-Hubert)

Chemin de la Terre franche, 13

1470 Bousval

tél. 010 61 37 73

courriel : jpchenu@skynet.be

ou tout simplement, profiter de l'annonce de Philippe Mousset dans le forum FCFVV

ou encore organisez-vous entre-vous,

- Promouvoir au maximum l'installation du Flarm sur les planeurs privés et les planeurs clubs. Oui, cela pose des problèmes de financement, discutez-en dans les réunions, faites un effort financier. Un truc simple : en 2005 tous les pilotes (petits ou grands budgets) ont épargnés de l'argent...tant l'aérologie était mauvaise !!! Alors faites-votre calcul : que l'épargne forcée soit mise à disposition pour l'achat du FLARM !

Un site web comme celui-ci est probablement peu lu par l'ensemble des membres de la FCFVV. Alors nous vous invitons à en parler autour de vous, à distribuer l'information, copier ce texte, distribuez-le, afficher le...bref bougeons...

Ce n'est pas un effet de mode. Il se passe quelque chose d'important, d'intéressant, de valable pour la sécurité du vol à voile (et par ailleurs pour toute l'aviation légère). Parmi tous les commentaires que j'ai pu lire je vous propose celui-ci (de mémoire):

de Jacques Noël, instructeur : « L'utilisation du Flarm m'a signalé des planeurs dans des espaces visibles et que je n'avais pas (encore ?) vu dans 70% des cas. Surtout, de par ce fait, ma vigilance extérieure s'est justement renforcée, je suis plus attentif ».

Infos techniques disponible sur le site de : http://www.flarm.com/index_fr.html

J-P CHENU

Cerfontaine

Vu le 21 décembre aux informations télévisées de la RTBF, reportage sur le fameux 'aérodrome' de Cerfontaine.

Ce sont les installations aéronautiques les plus modernes de la région Wallonne, et le seul terrain sur lequel il n'y a aucune activité.

Visite des lieux accompagné par un employé responsable de la plate-forme et interviews de 'spécialistes' du MET et de la région.

Il n'y a eu à ce jour qu'un 'locataire', une société qui devait construire avions et planeurs, mais qui n'a jamais rien fait et ... n'a jamais payé son loyer !

Les bonzes politiques s'aperçoivent maintenant que la grande ville la plus proche est Charleroi, à 60 km, que la région de Cerfontaine est retirée du monde 'civilisé', que les chemins d'accès sont difficiles, et que donc il y a peu de chance de drainer un public vers cet endroit.

Du point de vue développement 'industriel' autour du terrain, difficile aussi (voire impossible), parce que tous les environs sont classés terrains agricoles (et puis même, qui irait installer une usine au milieu de la toundra ?).

Conclusion, le site est à vendre. Date limite de remise des offres : fin janvier.

Si pas d'amateur, le site sera démantelé.

Avis donc aux intéressés ...

Coût actuel avoué pour construction des installations : 15 M € ...

NO COMMENT !

Amougies

Une fois de plus un aérodrome belge est en ligne de mire et craint pour sa survie.

Des manœuvres politiques ainsi que des comités d'actions de toutes sortes ont eu raison du ministre Wallon de l'agriculture et ruralité Benoît Lutgen. L'aérodrome d'Amougies n'arrive plus à obtenir de licence d'exploitation viable pour les avions à moteur. Malgré des avis favorables de la commune et de la province, le ministre a décidé de museler l'activité 'moteur' sur le site. Les ULM's ne sont (pour le moment) pas concernés par cette décision. Cela dit, ne nous leurrions pas, ils sont tout autant visés et seront plus que probablement les prochains à passer à la trappe.

Une des conséquences de cette situation est que les vélivoles utilisant actuellement cette plate-forme ne peuvent plus remorquer leurs planeurs. Etant donné qu'Amougies n'a pas de piste assez longue pour un treuil, la survie des sections vole à voile des clubs (KFC et GAC) est en jeu. Après EBKT et EBAM ces deux clubs (de la Liga) ne savent plus à quel saint se vouer. Se délocaliser une fois de plus ? Vers où ? Et pour combien de temps ?

Les responsables des clubs concernés ont décidé de réagir, et de se battre pour pouvoir poursuivre leurs activités.

Si vous voulez les soutenir, vous pouvez vous manifester auprès de

*Guido Sergeant
Mussestraat 18a
9680 Etikhove*

Merci d'avance,

Le KFC, le GAC et les propriétaires de l'aérodrome.

Saint-Hubert

La SOWAER (Société Wallonne des Aéroports), qui gère les aérodromes publics en région wallonne (dont Saint-Hubert), envisage des augmentations de tarifs (hangarage, ...) à EBSH de près de 250 à 300 % !!!!!!!!
 Quel est le but de la manœuvre ? Tuer ce qui reste de l'aviation légère et du vol à voile en province du Luxembourg ? Assassiner le CNVV ?

Il est évident que ni le CNVV, ni les clubs, ni les particuliers qui sont basés à EBSH ne pourront supporter ces frais. On se dirige donc vraisemblablement vers la mort de cette plate-forme presque centenaire, dont la réputation a depuis longtemps dépassé les frontières nationales.

... plus d'information, de commentaires, et suite de l'histoire dans notre prochaine édition.

Nouvelles des constructeurs

Deux nouveaux 18m vont sérieusement concurrencer les Ventus 2 l'an prochain ;



- l'ASG-29, conçu par Michaël Greiner qui a effectué son vol de baptême le 9 novembre. Il s'agit déjà de la première machine de production.



- et le LS10 qui va (enfin) être produit en série. L'exemplaire de développement a déjà remporté plusieurs concours (2004 : Hockenheim International & Blockmeisterschaft Bayreuth ; 2005 : Championnat allemand à Lüsse & Championnat européen à Nitra (2^{ème} place)

Aucun de ces deux planeurs ne peut renier son air de famille avec ses frères aînés...

Championnats divers :

...du Monde féminins

Disputés à KLIX (Allemagne, NE de Dresde) du 30 juillet au 13 août 2005, ces 3èmes Championnats mondiaux féminins ont vu la participation d'une concurrente belge. Astrid De Backer y a remporté une très honorable 11^{ème} place.



Name	Ctry	Glider	Score
Veprekova, Jana	Czech Republic	LS 8b	3953
Spreckley, Gillian	Great Britain	LS 8	3813
Kelman, Sarah	Great Britain	ASW 28	3727
Biedermann, Joanna	Poland	LS 8	3571
Schaich, Cornelia	Germany	LS 8	3531
Arndt, Anett	Germany	LS 8	3401
Goeke, Gundula	Germany	LS 8	3341
Kussbach, Sue	Germany	LS 8 st	3310
Bürki, Christine	Switzerland	LS-8	3182
Michalak, Anna	Poland	LS 8	3152
De Backer, Astrid	Belgium	LAK 19	3131
Trotter, Lisa	Australia	LS 8	3042
Skalskiene, Edita	Lithuania	LAK-19	2938
Bensova, Andrea	Czech Republic	Discus 2a	2890
Turner, Lisa	Australia	ASW 28	2712
Hirotsune, Akemi	Japan	LS 8	2457

... Championnats mondiaux Juniors

Concours très disputé qui s'est déroulé en Angleterre, à Husbands Bosworth (Leicestershire) du 6 au 20 août. Les concurrents belges (tous membres de la Liga) y ont fait d'excellents résultats, engrangeant plusieurs 1^{ère}, 2^{ème} ou 3^{ème} places aux classements journaliers. Les résultats sont particulièrement bons en classe Club, comme en témoignent les classements généraux :

Classe Standard :

Place	Points	Reg	Pilot	Country	Glider
1	7.322	R3	Mark Parker	GBR	Ls8 (15m)
2	7.184	80	Jonathan Meyer	GBR	Discus 2
3	7.172	70	Andy May	GBR	Ls8 (15m)
4	7.105	W6	Stefan Leutenegger	SUI	Discus 2
5	7.018	PI	Markku Kuusisto	FIN	Discus 2
6	7.001	CE	Christian Lyrenmann	SUI	Ls8 (15m)
7	6.982	LOT	Piotr Jarysz	POL	Ls8 (15m)
8	6.939	LL	Heiko Braden	GER	Asw28
9	6.857	E2	Jelmer Wassenaar	NED	Discus
10	6.790	AK	Michael Eisele	GER	Discus 2
11	6.782	RD	Daniel Rossier	SUI	Ls8 (15m)
12	6.711	CM	Dennis Huybreckx	BEL	Ls8 (15m)
13	6.647	D2	Georg Falkensammer	AUT	Discus 2
14	6.539	MR	Robbie Seton	NED	Discus
15	6.424	D4	Adam Woolley	AUS	Ls8 (15m)
16	6.367	MC	Tijl Schmelzer	BEL	Discus
17	6.342	L58	Garret Willat	USA	Ls8 (15m)
18	6.306	EU	Thomas Descatoire	FRA	Ls8 (15m)
19	6.275	2T	Teemu Sundstrom	FIN	Discus
20	6.201	IKK	Thoe Schwartzenberg	NED	Discus
21	6.170	2A	Nicolai Larsen	DEN	Discus 2
22	6.144	SE	Anders Fauerby	DEN	Ls8 (15m)
23	6.137	ER	Dimitri Cholier	FRA	Ls8 (15m)
24	6.008	C6	Michael Westbrook	USA	Asw28
25	5.989	PU	Andreas Brandner	AUT	Discus 2
26	5.987	P8	David Mcmanus	AUS	Ls8 (15m)
27	5.841	AG	Adomas Grabskis	LTU	Lak 19
28	5.672	V	Poul Frederiksen	DEN	Ls8 (15m)
29	5.044	SH	Slavomir Piskaty	CZE	Discus
30	3.416	YB	Christiaan Kocks	GER	Discus 2

Classe Club :

Place	Points	Reg	Pilot	Country	Glider
1	7.260	NAJ	Christoph Nacke	GER	Ls1d
2	7.226	6H	Jan Rothhardt	GER	Ls1d
3	7.218	IF	Roman Mracek	CZE	Std. Cirrus
4	7.120	CN	Leeuwe Runhaar	NED	Std. Cirrus
5	7.032	21	Bert Schmelzer	BEL	Std. Libelle
6	6.922	L70	Davide Schiavotto	ITA	Ls1f
7	6.915	XII	Bart Berendsen	NED	Cirrus 75
8	6.680	PM	Bart De Krock	BEL	Ls4
9	6.635	99	Tommy Jorgensen	DEN	Std. Libelle
10	6.626	LX	Josef Novak	CZE	Std. Cirrus
11	6.413	ZM	Krzysztof Herczynski	POL	Std Jantar 1
12	6.396	ZS	Lukasz Wojcik	POL	Std Jantar 1
13	6.389	424	Mark Holden	GBR	Std. Cirrus
14	6.354	UM	Leino Kuuluvainen	FIN	Ls1f
15	6.236	YX	Rens Van Broekhuijsen	NED	Asw19 (w)
16	6.215	ED	Erwan Le Gall	FRA	Cirrus (w)
17	6.111	HUA	John Roberts	GBR	Asw19
18	6.027	3M	Kamil Wojcik	POL	Cirrus 75
19	6.019	TB	Tobias Stumpf	AUT	Std. Libelle
20	5.681	EA	Jeremie Badaroux	FRA	Cirrus (w)
21	5.675	73	Christian Wistisen	DEN	Std. Libelle
22	5.631	OLE	Miguel Monedero	ESP	Std. Cirrus
23	5.594	206	Douglas Bradley	RSA	Dg300
24	5.533	CX	David Riha	CZE	Std. Cirrus
25	5.387	B1	Stefan Hunger	AUT	Std. Libelle
26	4.696	ISV	Markus Lewandowski	AUT	Ls1f
27	4.643	JG	Kai Holmroos	FIN	Std Jantar 3
28	2.644	LS1	Ian Craigie	GBR	Ls1f (w)

... Pre World 18m

Viking Glide

Eskestuna June 2005

18-meter class - Overall results after Day 4

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	NR	Jeroen Verkuijl	Netherlands	LS 6c-18WL	3310
2	S9	Hadriaan van Nes	Netherlands	DG 800S	3193
3	VP	Patrick Stouffs	Belgium	Ventus 2cT	3138
4	LF	Petr Krejcirik	Czech Rep.	Ventus c	2956
5	M	Makoto Ichikawa	Japan	Ventus 2cx	2869
6	U2	Pekka Uoti	Finland	LS 8-18	2669
7	PK	Gunnar Karlsson	Sweden	Ventus 2c 17,6	2484
8	AC	Holger Eriksson	Sweden	ASH26E	2415
9	EE	Matthias Hölzl	Germany	Ventus cT	2003
10	AK	Henning Lassen	Norway	Ventus 2cM	1754
11	Y	Lars Olsson	Sweden	Ventus 2cM	1413

8 jours, 4 épreuves ...

International

##	Points	CN	Pilot	Country	Glider
1	4.157	VK	Luc STALMAN	VZC	LS 8
2	3.990	M	Thom WARMERDAM	EACzc	LS 6
3	3.697	DE	Jean-Pierre AGUILAR	CVVE	Discus 2
4	3.586	TW	Harry GROENEWEGEN	GEZC	LS 8
5	3.556	9C	Hansjoerg HERTWECK	SSC Bad-Waldsee	LS 8
6	3.515	JE	Erik BUSSER	NIJAC	ASW 24
7	3.511	GH	Gert BUITINK	ACvZ	Discus bT
8	3.463	ZT	Jaroslav MISUN	SG Dittingen	Discus 2
9	2.935	DR	Laurent MARENNE	ACUL	Discus
10	2.259	D24	Emmanuel LANTELME Bertrand GROELLY	CVVE	Discus
11	2.167	D16	Jean-François DELAIR	CVVE	Discus
12	1.988	VIN	Vincent DOLFIN	ACvZ	LS 3
13	275	BYO	Christophe LEVEILLEY	CVVE	ASW 20
14	58	6R	Jean-François BEAUDOIN	CVVE	LS 6

Amical

##	Points	CN	Pilot	Country	Glider
1	3.099	CLM	Claire DEMAROLLE	AA Coulommiers	Nimbus 3D
2	2.725	V10	Samuel MENAGE	CVVE	LS 4
3	2.525	520	Georges MARECHAL Christophe SCHRAM	ACUL	Discus
4	2.494	PJ	Bertrand GROELLY	CVVE	Janus 18.2m
5	2.314	D2	Huib MEEUWIS	EACzc	Discus 2
6	2.049	DG3	Alain QUOY Alain LONGEAU	Groupe l'Air	DG 505 20m
7	1.726	ED	Jan MIEDEMA	EACzc	Discus
8	1.642	GA2	Jacques BELLY	Groupe l'Air	ASW 24

Formation hélicoptère à EBSH

HELI-CENTER donne maintenant la possibilité de formation hélicoptère à l'aérodrome de St-Hubert. Début des cours théoriques le dimanche 19.02.06 à EBSH.

Les intéressés peuvent obtenir plus d'information sur www.heli-center.be et 0499-336353.

Ont participé à la rédaction de ce numéro de l' **L'ACUL...ture** :

- ☞ Jean-Philippe Chenu
- ☞ Alain Deffrennes
- ☞ Denis Nootens
- ☞ Bernard Plaideau
- ☞ Pierre-Jean Tasquin



Avenue Brugmann 10 -1060 BRUXELLES

Tél. 02/249.12.11

Fax 02/349.12.90