

L'ACUL...ture

Bulletin d'informations N°18, octobre 2006



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



*Le Ka 21 du club au décollage à Saint Hubert*

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 (long) mot du Président .....	3
La vie du Club .....	8
Brioude 2006 .....	8
Notre séjour à Fuentemilanos .....	10
Visites à Duxford, Cosford, et ... Touchay .....	12
Commission sportive .....	14
Bailleau 2006 .....	15
Coupe Charron .....	18
Classements club .....	18
Détails résultats ACUL .....	19
Classements fédéraux provisoires .....	21
Informations générales .....	22
Licence de pilote planeur et examen médical .....	22
Code sportif .....	22
Championnats de Belgique .....	22
Championnats et concours divers .....	23
Concordia .....	23
Gordon Bennett .....	23
A vendre .....	24
Dernière minute .....	24
ANNEXES : Nouvelle réglementation examen médical et licence .....	25



## Le (long) mot du Président

... ou quelques rappels du passé.

### L'Année 2006 Correspond au 75<sup>ème</sup> Anniversaire de la Création des Clubs de Vol à Voile en Belgique !

Dans un rapport d'activité, très détaillé, datant de début 1932, de la Section Centrale de Vol à Voile (1) de l'Aéro Club Royal de Belgique et publié par "La Conquête de l'Air" de l'époque, je découvre avec énormément d'intérêt, une multitude d'informations sur les débuts des clubs belges de vol à voile.

Les clubs repris dans ce rapport avaient étonnamment tous été créés en 1931, exception faite du club "Le Planeur", fondé à Liège le 29 juillet 1930 et qui, malheureusement, comme la plupart d'entre eux, n'a pas survécu, voire s'est associé à un autre club ou a modifié sa raison sociale par la suite.

Je relève cependant déjà la présence, si pas avec raison sociale tout à fait similaire à aujourd'hui, de clubs pionniers toujours actifs et connus de tous comme : le "Club de Vol Sans Moteur Verviers Aviation", (fondé le 16 février 1931), un "Club Aéronautique Carolorégien" (fondé le 2 avril 1931) ainsi que le "Club de Vol Sans Moteur Le Milan" de Tirlemont, parmi les 11 différents clubs belges répertoriés.

L'un des disparus n'est autre que "l'Union Universitaire Louvaniste de Vol à Voile" qui fera l'objet, avec ses héritiers, d'une analyse plus approfondie en finale de cette étude à caractère historique.

### Pourquoi donc l'Année 1931 ?

Logiquement, le record du monde de durée de 10h41, établi le 26 juillet 1925, à Vauville (Fr.) par le major MASSAUX, aurait dû servir de catalyseur à la création des clubs de vol à voile. L'accident, hélas mortel, de son ami Victor SIMONET, le même jour à Vauville serait-il parvenu à freiner les enthousiasmes ?

Toujours selon le même rapport, la Section Centrale de Vol à Voile apporte, dès 1931, une aide sous forme de subvention aux clubs qui acquièrent du matériel volant et annonce ensuite des primes, par brevet réussi, dans le cadre de leur participation au camp d'Hébronval ; 100,-fr pour l'obtention du brevet A, 300,-fr, pour l'obtention du brevet B et 800,-fr pour l'obtention du brevet C.

Si l'on sait qu'à l'époque un employé gagnait quelque 1.000,-fr/mois, ce n'était pas mal du tout !

Cet encouragement ne justifie cependant pas, à lui seul, la création aussi simultanée de la plupart des clubs. Je préfère donc, dans la recherche d'une explication, m'en référer aux écrits de témoins et acteurs privilégiés des débuts du vol à voile belge.

Feu André GOETHALS, pionnier du vol à voile universitaire à Louvain, fournit une explication qui peut justifier cet engouement collectif, dans un rapport qu'il m'a fait parvenir en 1979, intitulé "Souvenirs d'un Ancien Jeune".

Laissons-lui donc la parole :



**Wolf Hirth en 1929**

« En 1929, le Comte LIPPENS, à l'époque Ministre des Transports, assiste en Allemagne au "Concours de planeurs" organisé à la Wasserkuppe.

Il rentre d'Allemagne absolument émerveillé des superbes performances accomplies et résolu de promouvoir ce sport en Belgique.

A son initiative ainsi qu'à celle de l'Administration de l'Aéronautique, de Mademoiselle Suzanne LIPPENS et du Major MASSAUX, une mission d'Outre-Rhin se rendit en Belgique pour y étudier les possibilités du vol sans moteur. »

(n.d.l.r. : Suzanne LIPPENS, fille du Ministre du Transport, épousera plus tard un cousin et donnera naissance à Léopold et Maurice LIPPENS, l'un devenu Bourgmestre de Knokke-Heist et l'autre Président de Fortis).

« Bien entendu, à cette époque, le vol à voile était associé à l'idée du vol de pente. Les thermiques n'étaient pas encore très connus ni utilisés. La commission retint deux terrains apparemment propices pour le planeur, l'un près du Zoute et un autre au Kesselberg près de Louvain.

Il fût décidé de faire un essai au Kesselberg le 22 janvier 1930. Le pilote allemand HIRTH (2) s'y rendit avec deux planeurs, un "Pröfling" et un "Kassel".

(n.d.l.r.): il s'agit ici d'un modèle de "Kassel" d'une conception déjà très moderne, prévue pour la performance, alors que le "Kassel 12" et le "Pröfling" sont des machines d'écolage.)

*A la première tentative, malgré l'absence presque complète de vent, le "Kassel", après avoir été lancé au moyen d'un sandow, évolue pendant 4 min 5 sec, ce qui était déjà un beau résultat vu les conditions atmosphériques peu propices.*

*Le lendemain, 23 janvier 1930, au cours d'une nouvelle tentative et par un vent de 11m/s cette fois, le même appareil toujours piloté par HIRTH fit un vol de 1 heure 3 min 5 sec, battant le record de Belgique de l'époque et enthousiasmant les très nombreux spectateurs. »*

(n.d.l.r.: et autorités présentes)

Feue Suzanne LIPPENS écrit pour sa part dans une lettre datée de 1981 :

*« Mon père et moi, à la Rhön en 1929, y avons rencontré Wolf HIRTH qui nous initia à tout ce qui se passait à la Wasserkuppe. Nous lui avons demandé s'il voulait, en passant par la Belgique, y faire des démonstrations de vol à voile, ce qu'il accepta gentiment. Il vint donc au Kesselberg y faire le vol décrit par Monsieur GOETHALS ainsi qu'au Zoute voir si nos dunes pouvaient se comparer à celles du Kurrirscher Haff qui étaient plus élevées que les nôtres.*

*Wolf HIRTH et sa famille sont devenus de grands amis et en 1930, j'étais son élève à la Rhön. C'est, du reste, sur son merveilleux planeur "La Lore" qu'il me permit de gagner mon brevet C.*

*A la Rhön, nous avons trouvé le pilote autrichien Robert KRONFELD (3) – je suis la marraine de son fils Billy – qui me "perfectionna" le vol, soit en plané soit à moteur. »*

Lorsque l'on épluche patiemment les "Conquête de l'Air" des années 1929-1931 (magazine mensuel de l'Aéro Club Royal de Belgique et le plus ancien magazine aéronautique au monde), on y retrouve régulièrement le nom de Suzanne LIPPENS comme conférencière allant répandre la bonne parole sur le vol à voile aux quatre coins du pays, en bonne élève de Wolf HIRTH qui avait pour sa part parcouru le monde dans un but similaire.

Il semble évident que les initiatives prises à l'époque, illustrées de démonstrations publiques convaincantes et suivies d'exposés enthousiastes, contribuèrent à concrétiser en Belgique les projets de création d'associations ou clubs pour la pratique du vol sans moteur.

Lorsqu'en 1931, Robert KRONFELD, au retour de sa traversée de la Manche en planeur, passa par l'aérodrome d'Evere, il y fût accueilli par le Roi Albert I ainsi que par la Reine Elisabeth accompagnés pour la circonstance par Suzanne LIPPENS, première femme belge pilote de planeur.



*De G à D : Kronfeld, le Roi Albert I, Suzanne Lippens et la Reine Elisabeth*

Si l'Aéro Club Royal de Belgique était déjà placé "Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi", l'intérêt marqué par nos souverains pour la performance de KRONFELD constituait, sur le plan médiatique, un encouragement de plus aux clubs de vol à voile nouvellement constitués.

### **La Saga du Vol à Voile louvaniste.**

Lors du vol record de Wolf HIRTH (1h.3min.5sec.) au Kesselberg à Louvain le 23 janvier 1930, la "Section Aéronautique universitaire de Louvain" dont fait partie André GOETHALS et qui regroupe vraisemblablement les étudiants qui s'intéressent aux choses de l'air, est mise à contribution pour l'organisation logistique de la démonstration. A cette occasion, de nombreux contacts ont lieu avec Suzanne LIPPENS et Wolf HIRTH.

L'année suivante, c'est-à-dire le 11 mars 1931, se crée devant notaire, à l'initiative du professeur et ingénieur Albert COPPENS, le « Cercle Universitaire Catholique de Vol sans Moteur » qui a pour objet "l'étude de la pratique du vol à voile" tant au sein de l'U.C.L. que des facultés Universitaires de St.Louis.

Il faut savoir que Louvain, à l'époque, comptait moins de 2.000 étudiants au total !



L'étudiant ingénieur André GOETHALS figure parmi les membres fondateurs de cette a.s.b.l. et les Louvanistes "cartonnent" pas mal vu que le 11 décembre 1931 André GOETHALS acquiert pour la somme de 6.000,-fr.B. un planeur Kassel 12 a, offert par la firme Vander Elst.

Ce planeur baptisé "Miss Belga" sera béni par Mgr.LADEUZE, recteur de l'U.C.L., à l'aérodrome d'Evere le 20 janvier 1932 et sera ensuite testé en vol par Mademoiselle Suzanne LIPPENS.

La création de l' "Union Universitaire Louvaniste de Vol à Voile" avait paru au Moniteur Belge du 14 janvier 1932 avec André GOETHALS comme président.

### **Suzanne Lippens baptise le Kassel 12**

Les étudiants des Facultés de l'Institut de Saint-Louis s'étaient toutefois révélés plus rapides encore puisque sous l'impulsion de leur président Antoine SOENENS (désormais étudiant en droit à l'U.C.L. !) ils avaient acquis un planeur Sabca junior dès le 19 avril 1931, offert par M. Gosset, directeur des manufactures de cigarettes Saint-Michel. Ce planeur fut baptisé « Saint-Michel » par Suzanne LIPPENS (toujours elle !), le 26 avril.

L'on peut donc se demander dans quelle mesure un effet de levier a pu jouer en faveur des étudiants de l'U.C.L. auprès de la Société des Tabacs Vander Elst !

Le club bruxellois utilise d'abord la plaine de Zellik pour ses activités, mais donne ensuite la préférence à la plaine des manœuvres à Louvain. (Celle-ci était située à l'époque à la Porte du Parc, là où s'étaient déroulées avant la guerre de 14-18 les premières manœuvres aériennes de l'armée belge !)

Il n'est donc pas étonnant que les deux clubs firent appel, à l'origine, à un même instructeur –denrée rarissime à l'époque- formé et breveté pilote de planeur à la Rhône en Allemagne et, par ailleurs très brillant technicien et inventeur en matière aéronautique, le chevalier Jean de WOUTERS d'Oplinter.

Mais redonnons ici la parole à feu André GOETHALS :

*« La construction du Kassel 12 était assez rudimentaire : pas de cockpit mais un siège à l'air libre à l'avant. Pas de roue, mais un patin que l'on cassait pratiquement à chaque séance d'entraînement. Pas d'instruments de bord, le sifflement en vol tenant lieu de badin. La finesse était de l'ordre de 12 et la vitesse en vol d'environ 40 km/h.*

*Le club construisit une remorque et plus tard un treuil qui permettait d'atteindre des altitudes de départ de l'ordre de 200 à 300 mètres.*



### **Le Kassel 12**

*Entre-temps, l'Aéro Club de Belgique avait aménagé un terrain à Hébronval près de Vielsalm où il y avait une pente d'environ 1.500 mètres de longueur avec 100 m de dénivellation. Une bande de sapins avait été coupée le long de la pente pour y aménager une piste. Les nombreux barbelés avaient été enlevés et un hangar pouvant contenir 7 planeurs avait été dressé au bas de la pente. Pendant les entraînements, un paysan et son cheval faisaient office de remonte pente.*

*La première quinzaine d'entraînement eu lieu en 1931, la deuxième à Pâques 1932. Le club de Louvain s'entraînait depuis deux mois et décida d'y participer avec huit pilotes ou candidats pilotes plus ou moins dégrossis au cours des vols effectués sur la plaine des manœuvres de Louvain.*

*Il y avait à l'époque 12 clubs de vol à voile en Belgique dont 8 étaient présents à Hébronval avec 81 pilotes.*

*Les étudiants de Louvain ne se défendirent pas trop mal puisque tous les huit obtinrent rapidement leur brevet A (30 sec de vol) et cinq d'entre eux une première qualification au brevet B (1 min. et 2 virages si je me souviens bien).*



**Rencontre d'Hébronval**

*Bien entendu il y a eu de la casse et le Kassel 12 de Louvain fût solidement désarticulé au cours d'un atterro non prévu dans un bois de sapins, heureusement sans heurt pour le pilote.*

*Après ces débuts enthousiasmants et prometteurs, le vol à voile en Belgique et les activités du club de Louvain en particulier connurent une certaine accalmie due au fait que l'on se fatiguait assez rapidement du vol plané et que les possibilités du véritable vol à voile n'étaient pas encore très connues.*

*Ce n'est qu'après la guerre avec la construction de planeurs biplaces, la*

*création d'écoles de vol à voile, le développement des connaissances en météorologie, la construction de planeurs beaucoup plus évolués et d'appareils de contrôles de plus en plus élaborés, que le vol à voile a connu un second départ qui l'a amené au développement que nous connaissons aujourd'hui. »*

(n.d.l.r. : Les deux derniers chapitres méritent commentaires. En effet, en février 1932, la Section Centrale de Vol à Voile décide d'envoyer un de ses membres, J.-E. LEDURE en Angleterre pour y étudier l'achat éventuel d'un planeur biplace à double commande ainsi que l'étude du lancement des planeurs par voiture et avion. Un autre membre, M. CODY doit se rendre en Allemagne pour y recevoir une instruction au remorquage. De son côté, il est prévu que le président MASSAUX aille en France pour se documenter sur le matériel de remorquage utilisé par les clubs français.



Le rapport de la Section Centrale de Vol à Voile précise cependant :

**Rencontre d'Hébronval**

"Il est toutefois entendu qu'il ne serait procédé à aucun achat sans l'assentiment des membres de la Section Centrale qui devraient avoir tous apaisements quant à la valeur de l'appareil à acquérir".  
(Cette sacrée démocratie quand même !)

Ensuite, les Allemands ont pris une avance considérable en matière de connaissances sur le vol à voile par rapport aux autres nations et, dès l'avant-guerre, disposent de planeurs qui, après la guerre seulement, feront le bonheur des vainqueurs.

Les premiers brevets D belges n'apparaîtront qu'après 1945 ! (en 1949 pour être précis !)

La Belgique subissait la crise économique depuis 1929 et sera confrontée dès 1933 à la montée du nazisme qui favorise le vol à voile et l'utilise pour la présélection de futurs pilotes de la Luftwaffe, alors que dans les autres pays il fera plutôt figure de sport de luxe, dans un climat de crise économique et de réarmement forcé.

Ce sera plus tard la mobilisation et la guerre de 1940-1945 entraînant la disparition des clubs.

Il faudra attendre la fin du conflit pour voir ceux-ci redémarrer leurs activités.

Les Louvanistes seront de la partie et je reviendrai ultérieurement en détail sur le sujet. Retenez entre-temps qu'après la guerre de 1940-1945, le premier planeur des étudiants de Louvain U.C.L./K.U.L. a été béni et baptisé le 10 novembre 1956, il y a donc 50 ans... !

Dès 1945 toutefois, un club constitué de Louvanistes de souche et appelé "Dijle Zwaluw" voit le jour mais disparaîtra malheureusement en 1949.

A suivre.

Denis NOOTENS

#### Notes

(1) La Section Centrale de Vol à Voile est l'ancêtre de la Fédération Belge de Vol à Voile. Elle dépend de l'Aéro Club Royal de Belgique et est présidée, à l'époque, par le Major Albert MASSAUX, recordman mondial de durée avec un vol de 10h41 le 26 juillet 1925 à Vauville (Fr.) sur planeur "Vivette", conçu par le belge PONCELET et construit par la firme SABCA. (un exemplaire de ce planeur est conservé au Musée de l'Air au Cinquantenaire.).

(2) Wolf HIRTH

Pionnier du vol à voile et brevet D n° 2 mondial.

Alors que le Traité de Versailles interdisait l'aviation à moteur, il est parvenu à convaincre les alliés que le vol à voile ne présentait aucun intérêt pour la formation initiale de pilotes militaires !

Il fit des démonstrations pratiques du vol à voile dans de nombreux pays dont une des plus célèbres reste son vol le long des quais New-yorkais. Concepteur de planeurs remarquables dont le plus connu sera le MINIMOA produit en association avec Martin SCHEMPP.

(3) Robert KRONFELD

Célèbre pilote autrichien, brevet D n°1 mondial (en 1931 !)

Il découvrit et mit au point l'exploitation des ascendances thermiques et conçut le variomètre. En 1931, il remporta le prix offert par le Daily Mail pour la première traversée de la Manche en planeur, traversée qu'il réalisa dans les deux sens.

Il fuira le régime nazi en 1933 et s'installera en Grande-Bretagne.



**André Goethals dans son Austria (années '60)**

Les photos d'Hébronval et d'André Goethals nous ont été aimablement communiquées par Mme Goethals.

## La vie du Club

### **Brioude 2006**

*Du 10 au 24 juin, une joyeuse bande de vélivoles de l'ACUL sont repartis en pèlerinage à Brioude. Bernard Plaideau nous en fait le récit.*

Je pourrais cette année encore détailler les vols des uns et des autres. Je pourrais également vous reparler de l'aérogologie et des particularités de la zone, mais je préfère vous renvoyer à la dernière livraison de l'ACUL...ture pour éviter les répétitions fastidieuses. (Brioude ou le vol à voile trannnnnquillheuuu...)

Je me limiterai à rappeler que cette destination qui nous devient maintenant incontournable recèle un relativement petit terrain de jeux (quoique notre ami Winfried ait déjà tourné plus de 800 km avec son bel ASH 26 E – fichier à consulter sur le site de Brioude <http://brioudeclub.free.fr/> ) avec une base située comme un porte avion (de très confortables dimensions) dont le pont est situé à 485 m QNH et les sommets proches à près de 1.000 m moyens, qui prennent le relais des conditions locales dès que l'on s'éloigne de plus de 5 km du terrain.

Des plafonds très confortables par rapport au terrain (même si les retours sur le relief dictent de se garder des portes de sorties vers la base, n'est ce pas Jean-Philippe ?), de l'ordre de 2.000 à 2.500 couramment, jusqu'à plus de 3.500 régulièrement lors des plus fortes températures (durant trois jours, la première semaine, pour les plus chanceux).



Des zones contrôlées en quantités modérées vers le Nord mais à plus de 9.500 pieds ou d'autres généralisées mais à plus de 14.000 pieds ..., contactables en permanence et d'un abord ouvert à notre sport.

Des ascendances puissantes (quoique des jours sans ont été infligés aussi aux participants de la deuxième semaine) et parfois très puissantes (je rêverai encore longtemps d'une pompe intégrée à 4,3 m/sec sur plus de 1.000 m de gain...), des transitions étonnantes dont une de plus de 45 km pour 800 m de perte d'altitude (en Ka 6 E) ; de l'ondulette au rendez-vous aussi.

Bref, un condensé d'excellents souvenirs vélivoles, sans que de très grandes performances en distances ne soient cependant au rendez-vous.

Des échappées vers la vallée de l'Allier (et d'autres) qui permettent de voler toujours en local de terrains confortables, compléteront le tableau.



Tout cela nous a permis de totaliser près de 100 heures de vol, et pour ceux qui ont pu rester les deux semaines, des épreuves Charron pour un total de 500 à 1.000 points par personne, grosso modo.

(Avec deux Discus, B et 2, un LS1 et le Ka 6 la première semaine, complétés de deux autres Discus la deuxième semaine).

Mais Brioude c'est surtout un équilibre entre des vols et un environnement touristique particulier. Vous l'avez lu ci-dessus, Brioude n'est pas Fuente et ses vols de légende, mais des conditions - excellentes certes - qui permettent aussi de ramener plein de petits souvenirs : imaginez (et jetez un coup d'œil sur le site concocté par Nancy au-delà

des photos qui illustrent cet article) que Joseph nous avait encore trouvé un gîte exceptionnel. Une maison de curé aménagée par la municipalité de Villeneuve sur Allier, à 15 km du terrain.

Nichée dans une boucle de... l'Allier, l'ancienne cure domine l'église et fait face à une forteresse en ruine. Le jardin, (...de curé of course) surplombe le centre du village serré autour d'une ruelle étroite rappelant les plus beaux villages Toscans. (Même si le pont suspendu passant la rivière est plutôt un témoignage du génie civil du début du siècle passé). Décor de rêve donc, et il ne fallait pas chercher trop longtemps des volontaires pour la petite promenade du matin jusqu'à la boulangerie du village et son large choix de pains les plus variés goûtés au long du séjour. (le pain de châtaignes laisse un souvenir ému sur un plateau de fromages arrosé d'un bon cru, n'est ce pas Georges).

Je m'en voudrais de laisser sous silence la découverte de talents culinaires, au-delà de ceux déjà éprouvés par mes prédécesseurs de juin 2005 par le truchement de Patricia : le lapin à la bière préparé par Nancy et, divine surprise, la carte blanche laissée à Jean-Philippe pour ses tendres côtelettes d'agneau saucées d'un mélange de champignons, oignons et crème, fondants sur lit de pommes de terre en chemise. J'en salive encore... Impossible aussi d'oublier ici les tartes de Nicole et sa potée ravigotante.

Tout cela ne prend tout son sel (tant qu'à rester gastronomes) qu'avec des convives et des amis pilotes de qualités... contrastées : Jo Big Wings, l'Amiral Georges (dit parfois Maurice), Nancy la T(igr)end(resse), Christian le Juste, Jean-Philippe les Trois Toques, et Thierry le Houblon (je leur laisse le soin de me qualifier) ; Nicole et Jacky aux Grands Cœurs pour la partie française, complétaient un petit miracle d'équilibre de compétences, de générosité, et d'amitié qui a pu se mesurer aux hauts et bas d'une cohabitation dans lesquels se forment des souvenirs peu périssables. (En priant Florian, Philippe, Anton, ... et Pierrot, notre souffre douleur de pilote remorqueur, de ne pas trop nous en vouloir de n'avoir pu partager des moments suffisamment longs pour les inclure plus intimement dans un cercle que l'on espère n'avoir pas été trop exclusif... ).

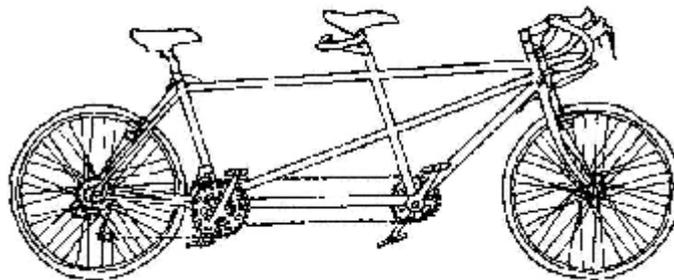
Vous le constatez, ce petit texte est déjà plus long dans sa partie touristique que véluvole. Dans le genre «faire sérieusement sans se prendre trop au sérieux» et faire du vol à voile pour créer l'amitié autour du seul sport individuel qui doit se pratiquer en équipe, il reste à adresser un remerciement particulier à Joseph qui aura eu du mal parfois à maîtriser son impatience à nous ramener tous au niveau «sérieux» nécessaire pour assimiler les subtilités de la batterie des GPS et autres instruments qui permettent aujourd'hui ce vol sans soucis...

A Denis aussi, qui, de Belgique, a piloté avec brio l'acrobatie administrative qui conditionnait l'arrivée du YK avant la fin du séjour... (Mention spéciale à l'Aéronautique française et au crédit de Jacky qui aura permis d'étendre, en 24 heures, la dérogation belge obtenue et de libérer le deuxième Discus). Un véritable exploit.



Pour une ballade c'en fut une belle, on a même fait les poubelles... ! (Demander la solution du rébus à Nancy).

A l'année prochaine, avec un bon biplace, Henry ?



(Un Janus par exemple ?)  
B. P.

## **Notre séjour à Fuentemilanos.**

Fuentemilanos est, certes, un tout petit village mais son aérodrome est connu de tous les vélivoles en Europe. Cette « accueille, en effet, des nationalités avec, il est d'Allemands...

permet des vols chaque année des sont réalisés.

Nous avons donc endroit réputé et nous un stage de deux Evidemment, la déplacement ne commencé au moins 6 Le petit groupe de il y avait Joseph Art,

Maréchal, Alain Deffrennes avec son épouse Marie-Antoinette et moi.

Grâce à Internet, nous avons trouvé un gîte moderne dans un village tranquille à une petite vingtaine de kilomètres du terrain et idéalement situé à seulement 4 km de Ségovie ; la grosse ville de la région. Cette villa se révéla vraiment très confortable et l'accueil des propriétaires, Manuela et Jesus, fut excellent !

Le voyage (1650 km de EBSH à LEFM) s'est déroulé en 2 étapes ; escale à Lugos (au sud de Bordeaux) lors du voyage aller et à Angoulême au retour. Un long convoi de 5 remorques sur les autoroutes ne passe évidemment pas inaperçu...

Fuentemilanos est situé à environ 80 km au Nord-Ouest de Madrid, le long de la Sierra Guadarama qui, telle une balafre sur la carte d'Espagne, est orientée Sud-Ouest / Nord-Est. La région de Castille est un gigantesque plateau à 1000m d'altitude. Les sommets de la Sierra, longue de plus de 200km, culminent à environ 2500m. Mais, lorsque je vous parle de relief, cela n'a rien à voir avec les vallées encaissées des montagnes des Alpes ! Ici, lorsqu'on vole au-dessus des crêtes, il est toujours possible de dégager vers la plaine pour assurer sa sécurité et rejoindre les premiers champs vachables à une quinzaine de kilomètres du pied de la Sierra.

Notre première semaine fut malheureusement gratifiée d'une météo très orageuse. Quelques vols locaux furent réalisés pour repérer les alentours de l'aérodrome et aller titiller les premières crêtes de la Sierra. Assez bizarrement, les orages contournèrent souvent le terrain et il y plut très peu. Par sécurité, nous démontions néanmoins les planeurs le soir pour les ranger dans les remorques à l'abri d'un éventuel « coup de vent » la nuit.

Pour nous occuper, nous avons visité la belle ville de Ségovie (avec sa cathédrale gothique du XVIème siècle, ses églises romanes, son vieil aqueduc romain et son château de l'Alcazar).

La deuxième semaine fut heureusement meilleure ! La tendance orageuse disparut et nous avons enfin pu



quitter le local du terrain pour explorer le relief vers le Nord-Est et vers le Sud-Ouest. Les briefings (en anglais et... en allemand) étaient toujours organisés à 10h mais les décollages eurent généralement lieu entre 13h et 14h. Ce n'est pas très tôt, me direz-vous ? Mais si je vous dis que nous avons atterri à 21h46 (soit une minute avant l'heure officielle du coucher du soleil !) cela permettait d'effectuer quand même des vols de plus de 8 heures...

Joseph et moi avions envie de nous attaquer à un 750 km. Les précieux conseils du champion luxembourgeois, Guy Bechtold (du club d'Useldange), présent sur place en même temps que nous, nous permirent de définir un circuit idéal

et un timing à respecter. Il faut dire que Guy connaît admirablement bien toute la région et qu'il est un habitué des exploits au départ de Fuente : il y réalise chaque année avec son Ventus 2 CXM des vols de plus de 1000 km !

Malgré les conseils du maître, le brin de chance nécessaire à la réussite d'un tel vol ne fut pas avec nous et nous avons dû nous « contenter » deux fois d'un 700km... En effet, les jours des deux tentatives, la convection s'est arrêtée une heure trop tôt... Ce qui valut de nous vacher sur le terrain désert et plein de chardons de l'aérodrome d'Aylon !

Cette deuxième semaine, nous avons eu des plafonds de 3700 m QNH (même un jour jusqu'à 4000 m QNH: assez pour voir de loin la ville de Madrid!). Autant dire que, dans ces conditions, on peut déjà aller loin avant de quitter le local de Fuente. La preuve, Alain Charlier réussit un beau vol de 500 km (en 6 branches) en restant toujours en local de Fuente !

Les VZ des pompes étaient fantastiques (jusqu'à 7 mètres/seconde intégrés) et il était courant de spiraler avec les aigles, les vautours et les cigognes !

Il est clair que l'enchaînement de longs vols est fatigant physiquement et que la chaleur (près de 40° sur l'aérodrome) n'arrange pas les choses. Une journée de repos est donc nécessaire lorsque les conditions sont moins bonnes. Car n'allez tout de même pas croire qu'à Fuente toutes les journées sont propices à réaliser des vols de 750km ; il existe là-bas aussi des journées « sans » où, malgré un ciel tout bleu, les vols en thermique pur sont limités en hauteur par une très forte couche d'inversion. Ce fut le cas à la fin de notre séjour !



Je pense que chacun garde un très bon souvenir de cette première expérience. L'important étant que chaque pilote prenne plaisir à voler selon les ambitions qu'il s'est fixées. Pour ma part, j'y retournerai, c'est sûr !

Laurent MARENNE

## **Visites à Duxford, Cosford, et ... Touchay**

Depuis plusieurs années l'idée de visiter **Duxford** (l'aéro et le musée, pas la ville) me tournait dans la tête. Sans avoir de notion précise de ce qu'il y avait à y voir, la réputation de ses collections volantes et des shows aériens qui y sont organisés, ainsi que des émissions vues il y a bien longtemps à la TV, présentant les Spits et autre Hurricanes faisaient bouillonner l'imagination.

Nous avons déjà eu l'occasion de nous rendre au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, et même de profiter des journées du patrimoine pour en visiter les réserves. Merveilleux !

Le MAE présente de formidables halls à thèmes, tels par exemple que celui consacré aux avions du début du 20ème siècle (jusqu'à la fin de la guerre 14-18), ou celui des prototypes.

Le Bourget est très facile d'accès. Moins de 3 heures de route. Donc visite facile à organiser en une journée, même en dernière minute (comprendre quand la MTO n'est pas propice au vol à voile).

Mais Duxford, est à plus de 6 heures de Bruxelles, malgré (ou surtout grâce à) Eurotunnel. Cela impose donc si on veut profiter complètement de la visite de prévoir 2 jours. Moins simple, d'autant qu'un des 2 jours sera pour ainsi dire perdu.

Finalement, c'est Alain (Deffrennes) qui propose une solution attrayante, mais encore plus 'lourde'. Pourquoi ne pas profiter du passage en Angleterre pour effectuer 2 visites ? La proposition est adoptée, et en avril dernier nous sommes partis pour visiter Duxford (à 85 km au NNE de Londres) le samedi et Cosford (à côté de Birmingham), soit à 130 km de Duxford et à 300 km de Folkestone) le dimanche.



Duxford est un aérodrome qui fut construit pendant la première guerre mondiale et qui resta opérationnel pour la RAF jusqu'en 1969. A cette époque, divers projets de réaffectation furent étudiés (centre de sports, prison, ...) mais aucun n'aboutit, fort heureusement pour nous.

L'Imperial War Museum qui était alors à la recherche d'un grand site pour le stockage, la restauration et éventuellement l'organisation d'expositions de pièces trop grandes pour ses bâtiments de Londres reçut l'autorisation de disposer de l'aérodrome. En 1977, le Comté du Cambridgeshire, l'IWM et la Duxford Aviation Society s'allièrent pour racheter le terrain et redonner vie à l'aérodrome abandonné.

Du Spad au Concorde, en passant par le SR-71, des Spits, Mustangs, B-52, MiG, Comet, ..., ce sont aujourd'hui plus de 150 avions qu'on peut admirer à Duxford. Tous présentés dans un état de restauration impeccable.

Mais surtout, au-delà de la simple exposition, il y a l'atmosphère particulière d'un aérodrome historique (certains hangars datent encore de la guerre), toujours actif tant au niveau du vol que de la restauration. Aspects loin d'être négligeables, puisqu'on est réellement plongé dans un monde aéronautique vivant. Nous étions devant les portes avant l'ouverture, et sommes restés jusqu'à la dernière minute, tant il y a des choses à découvrir.

A noter pour les amateurs, qu'il y a aussi un hall consacré aux blindés et d'autres expositions thématiques. Sans compter plusieurs shows aériens par an.

Le lendemain, cap sur **Cosford**.



Cosford est un des musées de la RAF. Lui aussi est installé sur une base active de la RAF. Premiers signes d'activités aperçus à notre arrivée, des vols de motoplaneurs G-109 des Cadets de l'Air.

Cosford, c'est près d'une centaine d'avions (Meteor, Messerschmitt, Vulcan, Catalina, Buccaneer, Mosquito...), un hall plein de moteurs, un autre consacré aux missiles, et comme au Bourget, un hall de prototypes. Le tout présenté (comme à Duxford) avec panneaux didactiques retraçant brièvement l'histoire de l'appareil exposé.

C'est ici qu'on se rend réellement compte du dynamisme de l'industrie aéronautique britannique, jusqu'aux années '70.

Comme en France, la multiplicité des études et des projets a permis d'aboutir à des réalisations européennes comme Concorde, le Rafale, l'Eurofighter ou l'Airbus.

Pour être franc, je sous estimais l'importance de la participation britannique au développement de Concorde. A Cosford, on voit des appareils comme le Fairey FD 2, conçu à la fin des années 40, qui avait déjà une aile delta et sur lequel a été testée la solution du nez basculant, il y a aussi les moteurs Olympus et des dizaines d'autres protos.



**Le Vulcan**

Cosford m'a aussi fait apprécier certains appareils que je considérais jusqu'alors comme des horreurs. Si je ne les vois toujours pas comme des réussites ou des merveilles, j'ai cependant appris à les apprécier. Par exemple l'EE Lightning, le Victor, le Valiant (sans parler du Vulcan que je trouve, lui,



**Le Victor**

fromidable). En particulier en tenant compte de l'époque à laquelle ils ont été imaginés et réalisés (fin des années 40 !).

Autre découvert à Cosford : le TSR2. Là, ce fut réellement le coup de cœur. Un avion aux lignes très modernes, volant à Mach 2.5 conçu en 1956, dont l'histoire fut pour le moins tumultueuse. Problèmes de coordination entre les sociétés impliquées dans son développement, difficultés techniques, et puis surtout sabotage politique qui imposa en 1965 l'arrêt immédiat du projet (alors que le second prototype était en piste prêt à prendre son premier envol) et la destruction totale des prototypes et de tous les documents liés au développement. Décision politique vraisemblablement dictée par les USA au gouvernement anglais de l'époque.



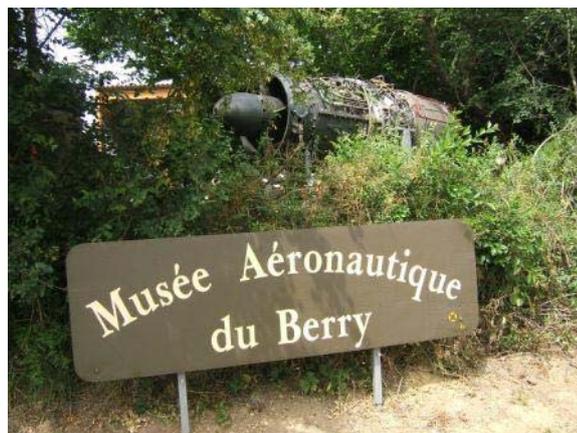
Deux des prototypes ont miraculeusement échappé à la destruction totale (bien qu'ils aient été sérieusement malmenés), et sont actuellement exposés (restaurés) à Duxford (non visible lors de notre visite) et à Cosford.

Deux très grands musées à visiter.

En juin, la (presque) même équipe s'installe pour 2 semaines de vol à voile à Issoudun. Les journées caniculaires se succèdent et nous décidons de faire l'impasse sur une après-midi de vol pour aller à la découverte du Musée Aéronautique du Berry, Les Cocardiers du Ciel. Tout un programme !



L'existence de ce musée a été repérée par Julien dans la revue Volez Magazine qui dressait une liste des musées aéronautiques en France. Il se situe à **Touchay**, à 30 km d'Issoudun. Comme nous fréquentons la région depuis pas mal d'années, nous sommes surpris de ne jamais avoir entendu parler de ce musée, ni dans les documents touristiques régionaux, ni à l'aéro-club local. Arrivés au centre de Touchay (village de 300



âmes), pas d'indication du musée. On prend un peu au hasard une route qui sort du village, et là, surprise, on découvre l'entrée de ce qui doit être le musée. Rien à voir avec le Bourget ou Cosford. Pas de doute, on est dans un autre contexte. En fait, on se demande si on n'est pas chez le ferrailleur du coin. Un panneau d'interdiction de stationner devant une grille fermée et un vieux réacteur jeté au milieu des fourrés, voilà tout ce qu'on distingue au premier abord. En regardant un peu mieux, on aperçoit un hangar de ferme un peu plus loin. On se pose quelques questions, lorsque quelqu'un nous appelle de l'intérieur et nous invite à entrer.

On aperçoit l'homme en question, qui se rhabille en vitesse pour nous accueillir. Il était torse nu et en slip – chaleur obligeant- nous explique-t-il en s'excusant, les mains pleines de cambouis, en train de travailler à la retape d'un moyeu de rotor d'hélico. On est bien au musée. En principe, il n'est ouvert que le week-end, mais pas de problème, nous pouvons entrer. Il va nous faire visiter.

On est toujours dubitatifs, mais bon, comme on est là, on entre. Ce qu'on entrevoit semble confirmer notre première impression, une casse dans laquelle il y a quelques ferrailles aéronautiques : une Alouette démantibulée, un Sikorski soutenu par des béquilles, une vieille jeep, des vieux futs d'essence ou d'huile.

Notre hôte, après s'être frotté les mains nous entraîne un peu plus loin, là où il travaillait (à l'air libre) à son rotor, et à côté duquel se trouve un fuselage d'avion qu'on identifie pas exactement. On pense à un Super Sabre ou quelque chose du genre, lorsque notre guide nous dit qu'il s'agit d'un SuperMystere B2 (SMB2) en voie de restauration.

La conversation est maintenant bien lancée, notre accompagnateur est en fait le conservateur, technicien, guide, sponsor, démonstrateur, ouvrier, technicien de surface, propriétaire, fondateur, etc, etc du musée ! Michel Balland.

Il est aussi président de l'association (Les Cocardiers du Ciel).

Un personnage ! Un vrai passionné, super sympathique, qui se fait un plaisir (et un devoir) de nous piloter dans son musée. De tout nous montrer et nous expliquer. Il est parvenu seul ou presque à réunir dans son hangar de tôles ouvert (malheureusement) à presque tous les vents des machines comme un Mirage III, un Fouga, ou un Mystère IV, ... et même un planeur, un WA21 Javelot. On peut tout approcher, toucher, sentir -comme l'odeur typique de l'intérieur du cockpit du Fouga que Michel est ravi de nous ouvrir.

Il a aussi réuni et reconstitué une série de tableaux de bords, des moteurs, des pièces en tous genres. Il commente tout. Aspect didactique indispensable à tout musée qui se respecte.

Il a installé dans le hangar un petit salon où il y a moyen de feuilleter des revues ... aéronautiques, of course !



**Michel Balland, l'âme du musée**



Dans les armoires placées le long des murs, des dizaines (ou des centaines) d'instruments. Michel nous explique qu'il récupère un maximum de matériel. Il l'utilise entre autres comme valeur d'échange pour pouvoir acquérir les pièces qu'il lui faut pour retaper les machines sur lesquelles il bosse. L'après midi s'écoule, sans un temps mort.

Les secrets de ses réalisations : la passion, et aussi les contacts qu'il doit entretenir pour acquérir ces matériels et dénicher les pièces rares indispensables à son musée. Ses plus gros problèmes : le manque de temps (et sans doute de moyens). Il fait tout tout seul.

On a passé trois heures passionnantes en compagnie de Michel Balland. Merci M. Balland. Si vous êtes dans la région, n'hésitez pas à lui rendre visite. Intérêt et plaisir garantis.

PJT

## **Commission sportive**

Il n'y a pas eu à notre connaissance de demande d'homologation d'épreuve sportive introduite par des membres de l'ACUL depuis fin 2005. Il n'y a en tous cas pas eu d'épreuve (ACUL) homologuée par la commission sportive.

## **Bailleau 2006**

Le début du concours coïncidait cette année avec la fin de la canicule. L'arrivée au terrain, le samedi 30/7, aurait pu nous permettre de profiter de la dernière journée «chaude » de la saison. Il n'en sera rien: autant prendre le temps de bien s'installer.



C'était peut-être une erreur: dès le lendemain, un flux de nord, nord-ouest s'établit et ne nous quittera pas de tout le concours.

51 concurrents sont présents cette année, dont 11 belges. En standard/15M, nous sommes 19 pilotes dont 4 belges (Christophe, Laurent, Bruno Pieraerts et moi-même).

Le récit qui suit se limite à mes impressions depuis le cockpit de mon fidèle D2.

### **31/07**

AAT de 2h30. 2 minutes avant le décollage, mon Ipaq me lâche. Je ferai ce vol «à l'ancienne» en regardant ma carte avec 4 yeux afin d'éviter de percuter des zones interdites.

Nous volons en groupe, Laurent, Christophe, Bruno et Globule (Duo-Discus) et moi.

Dans le second secteur, une rue de nuages providentielle nous permet d'effectuer 20 km sans spiraler. C'est le bon plan, puisque je gagne l'épreuve à 85 km/h. Laurent est 7<sup>ème</sup> à 80 km/h.

### **1/08**

Mise en piste et démontage sont au menu; ce flux de nord n'est pas seulement froid, il est aussi humide...

### **02/8**

L'épreuve martyre. On se traîne, on n'avance pas. Dans le premier secteur, c'est un peu meilleur. Le plafond passe de 1100 à 650 m sur la deuxième branche, en se rapprochant d'un front. Et le vent souffle de face pour le retour: prudence. Au total, 220 km à 68 de moyenne.

Bruno est 3<sup>ème</sup> et Laurent 7<sup>ème</sup>, Christophe est 13<sup>ème</sup>. Je termine second.

### **03/08**

De nouveau une journée sans vol. Il fait froid et humide, mais on parle d'alertes météo pour dans quelques jours...

### **04/08**

L'épreuve décisive. La météo est optimiste: un but fixé de 412 km vers Amboise et Loudun (au km 210). Les 150 premier km sont superbes sur la Beauce. Subitement, le ciel se couvre après Amboise. C'est bâché 8/8 vers Loudun avec de petits cumulus vers 800m/sol. Laurent se pose au Louroux et nous continuons prudemment. Au nord, on voit le soleil, mais c'est hors de portée.

Christophe se vache après 180 km. Toujours en vol avec Bruno, nous essayons deux petits cumulus au sud de Chinon: rien.

La mort dans l'âme, nous nous vachons à 15 km de Loudun, au km 196 de Bailleau. ½ heure plus tard, la couverture nuageuse se disperse et le soleil apparaît, générant de petits cumulus. Je vois passer deux planeurs... mes deux concurrents directs, qui réussissent à rentrer à 69 km/h de moyenne. Bravo à eux.

Quant au résultat, je termine 6<sup>ème</sup> mais avec un retard de 550 pts sur les premiers. Retour de vache par la route: 255 km. Merci Anne-Claude.

### **05/08**

Une belle épreuve vers la Loire (Chambord). De bons varios et un ciel bien pavé nous incitent à partir dans les derniers. Nous bouclons sans problème et Christophe termine à une belle 2<sup>ème</sup> place, à 99,1 km (6 secondes de mieux que moi). Laurent est 7<sup>ème</sup> à 96 et Bruno décroche un peu à 93,4.

### **06/08**

Encore une AAT. La météo est moyenne sur Bailleau, meilleure sur la Sologne, de plus un front arrive de l'ouest et un autre nous a quittés ce matin. On appelle cela une fenêtre météo.

Le groupe a quelques difficultés sur la seconde branche où les cumulus ont disparu. Le retour se fait cependant sans problème. Nous terminons tous les 4 entre la 2<sup>ème</sup> et la 7<sup>ème</sup> place, mais le vainqueur hollandais en Duo Discus tourne presque 10 km/h plus vite que le second. Selon ses propres dires: «alles klopte, geen enkel probleem ». Ben oui, on l'imagine...

### **07/08**

Météo délicate: on reporte plusieurs fois les départs pour finir par une AAT de 1h30 dans le sud. Le ciel se dégage, mais les congestus/cunimbs arrivent du nord/ouest. On passe la ligne vers 14h30. Il faut se dépêcher.

Aujourd'hui, Laurent et Christophe volent en paire. On garde la même fréquence pour pouvoir s'informer et je constate qu'ils fonctionnent très bien ensemble. Le plafond est à 1200m et les varios sont corrects. Le retour, par contre, est délicat: un orage est sur le terrain; les équipiers nous confirment que la pluie se décale vers le sud, soit exactement sur notre axe de retour... Au km 25, je prends le plafond afin d'assurer le plan d'arrivée. 5 minutes de pluie plus tard, je retrouve le soleil au km 15, où un retour en finesse max s'impose...ça passe tout juste, puisque les ailes sont lavées.

Il y avait peu à gagner, mais beaucoup à perdre en cas de vache sous la pluie. Ce genre d'épreuve est «dangereux» tactiquement, mais au moins on a volé.

### **08/08**

Le départ laborieux. Depuis quelques jours, on parle d'alerte météo sur la région Centre. On nous propose 403 km vers Château la Vallière et Loudun (encore).

Le départ est incroyable: les étalements arrivent. 8 concurrents se reposent au terrain. Nous restons en survie, avec 120 litres dans les ailes. Je décide de prendre le départ quoi qu'il arrive, pour la raison suivante: mes 2 concurrents directs se sont reposés. Si le ciel reste bouché, ils ne pourront repartir. Je dois prendre le départ avant d'être forcé de me reposer. Je passe la ligne à 450 m/sol, avec Laurent et Christophe. Chaque thermique nous permet de survivre, et au km 40 il y a 900 m. Le reste du vol est classique et c'est même fumant vers Loudun. Le retour est plus technique car les étalements couvrent la Beauce et le nord de la Touraine. Malgré quelques points bas, Laurent et Christophe rentrent également.

Ah oui, les concurrents reposés ont pu redécoller dans de meilleures conditions 1 heure plus tard. Deux d'entre eux prennent les deux premières places du jour. On a joué tactique, on a perdu, mais au moins on a essayé. De plus, je ne perds que 25 points sur le premier du jour. Le risque du départ valait la peine d'être pris.

### **09/08**

On met en piste, on démonte sous la pluie et on va boire un verre.

### **10/08**

L'alerte météo est là!! On va en profiter: AAT de 6 heures en Standard. Le triangle possible va de 407 à 830 km.

On part dès l'ouverture de ligne car les étalements reviennent du nord



(air connu). Dès le km 30 de Bailleau, c'est fantastique: 1200 puis 1400m de plafond, un ciel superbe, des varios à 2,5 puis 3m/s. Nous virons au km 225 (sud du Blanc) et partons vers le deuxième secteur avec une météo tout aussi engageante (1700 m). Vers Angers, un étalement nous fait dévier vers le sud de la seconde zone. Un rapide calcul: il reste 2h02 et 206 km pour le temps mini. Nous repartons vers Bailleau sans problème et la moyenne tient: km 100 et 1h02,...je lève un peu le pied dès le km 70 car il ne sert à rien de rentrer avant les 6h00 (autant assurer le retour). Et le paquet des Belges arrive à Bailleau ensemble après ce qui restera comme le plus beau vol en mes 5 participations à ce concours: 582 km à 97 km/h (en 5h57) avec une victoire d'étape, et plus de 600 km réalisés en vol libre. Christophe est 2<sup>ème</sup>, Bruno 3<sup>ème</sup> Laurent 6<sup>ème</sup>. Le groupe des Belges a plutôt bien fonctionné.

Eh voilà, c'est déjà fini.

Les enseignements de ce concours sont nombreux:

Les organisateurs ont fait le maximum pour nous faire voler dans ce flux de nord permanent: au total, ce sont 8 épreuves dont 2 de 400km et une de près de 600km que nous avons réalisées dans une météo pour le moins changeante.



Le vol en groupe comme nous l'avons pratiqué a permis aux «jeunes compétiteurs» que sont Laurent et Christophe de prendre un bon bol d'expérience en un minimum de temps, puis de travailler de façon plus autonome à deux. Cela leur a permis de jalonner leur progression future.

Les Belges ont trusté une bonne partie des places de podiums (5 sur 9) ce qui démontre que même si Bailleau n'est pas (n'est plus ?) un concours du niveau d'un Championnat de France, il y a chez nous du potentiel en dehors de la liste de sélection nationale.

Venez voler en Beauce. C'est sympa, on y fait de beaux vols, c'est très sécurisant et je crois qu'on y aime bien les Belges...(Avis personnel mais partagé).

Olivier BRIALMONT

#### Standards & 15 m (19 concurrents), 8 épreuves

Place	ID	Pilote	Club	Planeur	Points
1	FLY	Ronald Kaay	Eindhoven Hollande	ASW 27	6621
2	86	Eric Garnier	CVVE France	LS 6	6569
3	NY	Olivier Brialmont	ACUL Belgique	Discus 2	6225
5	DR	Laurent Marenne	ACUL Belgique	Discus	5434
6	VN	Bruno Pieraerts	GLUB Belgique	Duo Discus	5424
10	4	Christophe Schram	ACUL Belgique	Discus	5124

#### Libres (18 concurrents), 8 épreuves

Place	ID	Pilote	Club	Planeur	Points
1	F2	Yves Jeanmotte	ACA Belgique	Ventus	7130
2	2M	David Muller	KZC Hollande	Discus	6397
3	FA	Jean Claude Hotton	CEVV Belgique	LAK	6225
8	V	Jean Luc Colson	ACA Belgique	ASW 27	5492
11	GA	Georges Pozzi	GLUB Belgique	LAK	4437

#### Amical (13 concurrents), 7 épreuves

Place	ID	Pilote	Club	Planeur	Points
1	25	Corentin Leveau	ACA Belgique	Std. Libelle	4247
2	2P	Michael Jeanmotte	ACA Belgique	LS 1 f	3914
3	C9	Patrick Misun Gabriel Schneider	SG Dittingen Suisse	LS 4	3646
5	520	Georges Marechal Jean Philippe Chenu	ACUL Belgique	Discus	2870

## Coupe Charron

La coupe Charron a été pas mal chahutée cette année: En début de saison, décision de ne pas modifier le règlement, puis fin mars, autre décision de le changer radicalement, en créant 5 classes (15m & Standards, Clubs, Biplaces, Libres et Motorisés). Suppression des classements jeunes et féminins. Classement général pour lequel on reprend le meilleur classement de classe de chaque pilote, classement inter clubs pour lequel on additionne les meilleurs classements de classes individuels. Bref, compliqué et contesté. Ce règlement va probablement être réadapté pour 2007.

Une réunion est prévue le 25 octobre entre les responsables Charron des clubs de la Fédé pour faire un premier bilan 2006, avec analyse de l'impact des modifications apportées au règlement.

Quoi qu'il en soit, voici les résultats actuels (provisoires) des membres du club.

### Classements club

Nous avons repris ici les 6 meilleurs vols entrés pour Charron pour les 3 classes confondues, afin de pouvoir établir un classement entre les pilotes du club (et d'avoir une base de comparaison par rapport à 2005). Ce type de classement n'est pas pris en compte par la fédé.

Pl.	Pilote	Points
1	MARENNE Laurent	2.597
2	ART Joseph	2.291
3	BRIALMONT Olivier	2.200
4	SIMON Jean	1.903
5	SCHRAM Christophe	1.656
6	DELFOSSÉ François	1.225
7	TASQUIN Pierre-Jean	1.121
8	LEBOUTTE Thierry	1.039
9	CHENU Jean-Philippe	896
10	MARECHAL Georges	770
11	EVARD Benoît	734
12	PLAIDEAU Bernard	680
13	MERCIER Sébastien	615
14	BROLET José	512
15	BEULENS Nancy	450
16	CHARLIER Alain	382
17	OVERBERGH Christian	328
18	HYERNAUX Henri	295
19	BLONDIAU Jacques	250
20	DEFFRENNES Alain	236
21	TURC Virginie	194
22	DEFFRENNES Alain	115
23	BAATENS Thomas	29
24	NOOTENS Denis	15
TOTAL CLUB		20.534



On constate qu'il n'y a actuellement que 24 pilotes ayant rentré des points, alors qu'il y en avait 40 l'an dernier.

Par contre, ces 24 pilotes totalisent 20.534 points pour un total de 22.222 en 2005, à 40 pilotes.

Il est évident que les vols d'Espagne de Laurent et Joseph, ainsi que les vols de Bailleau (Laurent, Olivier, Christophe, Georges) ont rapporté gros.

Les résultats fédéraux sont provisoires. Mais on peut penser que Laurent restera le pilote ayant marqué le plus de points au niveau fédéral (toutes classes confondues). Cependant, à cause de la stupidité du règlement 2006 (il a été décidé, par tirage au sort (!!)) que la coupe Charron 2006 sera attribuée au premier de la classe libre, la coupe Charron ne lui sera pas attribuée.

## Détails résultats ACUL

## Coupe Charron 2006 - ACUL Classe 15m

Epreuves jusqu'au 9 septembre

Total Club : 19.124,18

Pl.	Pilote	Club	Points	Epreuves type résultats unité	Modèle de Planeur	Han	Type de Planeur	Date	Pts/Epr.	Fém. F	- 25 ans
1	ART Joseph	ACUL	2.291	LI 707 km	Discus 2	108	Pur	21-juil.-06	523,70		
2				LI 699 km	Discus 2	108	Pur	20-juil.-06	517,78		
3				LI 691 km	Discus 2	108	Pur	16-juil.-06	511,85		
4				LI 415 km	Discus 2	108	Pur	15-juil.-06	307,41		
5				LI 312 km	Discus 2	108	Pur	21-juin-06	231,11		
6				LI 269 km	Discus 2	108	Pur	14-juin-06	199,26		
1	BLONDIAU Jacques	ACUL	250	DU 271 '	Pegase	104	Pur	07-juin-06	52,12		
2				DU 242 '	Pegase	104	Pur	06-juin-06	46,54		
3				DU 255 '	ASW 20	110	Pur	09-sept.-06	46,36		
4				DU 216 '	Pegase	104	Pur	13-juin-06	41,54		
5				DU 168 '	ASTIR CS	96	Pur	11-juin-06	35,00		
6				DU 135 '	ASTIR CS	96	Pur	04-sept.-06	28,13		
1	BRIALMONT Olivier	ACUL	2.095	LI 614 km	Discus 2	108	Pur	10-août-06	454,81		
2				LI 507 km	Discus 2	108	Pur	01-juil.-06	375,56		
3				PR 404 km	Discus 2	108	Pur	08-août-06	374,07		
4				LI 459 km	Discus 2	108	Pur	12-mai-06	340,00		
5				PR 298 km	Discus 2	108	Pur	02-mai-06	275,93		
6				PR 297 km	Discus 2	108	Pur	06-mai-06	275,00		
1	BROLET José	ACUL	169	LI 181 km	Discus	108	Pur	24-juil.-06	134,07		
2				DU 188 '	Discus	108	Pur	11-mai-06	34,81		
1	CHARLIER Alain	ACUL	382	LI 516 km	Discus	108	Pur	16-juil.-06	382,22		
1	CHENU Jean-Philippe	ACUL	896	LI 223 km	Discus	108	Pur	21-juin-06	165,19		
2				LI 207 km	Discus	108	Pur	06-juin-06	153,33		
3				LI 202 km	Discus	108	Pur	11-mai-06	149,63		
4				LI 197 km	Discus	108	Pur	13-juin-06	145,93		
5				LI 194 km	Discus	108	Pur	09-sept.-06	143,70		
6				LI 187 km	Discus	108	Pur	02-mai-06	138,52		
1	DEFFRENNES Alain	ACUL	236	LI 242 km	Discus	108	Pur	15-juil.-06	179,26		
2				LI 77 km	Discus	108	Pur	20-juil.-06	57,04		
1	DELFOSSÉ François	ACUL	1.225	PR 297 km	Discus	108	Pur	06-mai-06	275,00		
2				LI 280 km	Discus	108	Pur	29-avr.-06	207,41		
3				LI 259 km	Discus	108	Pur	04-mai-06	191,85		
4				LI 257 km	Discus	108	Pur	01-juil.-06	190,37		
5				LI 252 km	Discus	108	Pur	02-mai-06	186,67		
6				LI 235 km	Discus	108	Pur	02-juil.-06	174,07		
1	EVARD Benoît	ACUL	734	LI 301 km	Discus	108	Pur	02-mai-06	222,96		
2				LI 196 km	Discus	108	Pur	05-mai-06	145,19		
3				LI 169 km	Discus	108	Pur	07-avr.-06	125,19		
4				LI 149 km	Discus	108	Pur	04-mai-06	110,37		
5				LI 104 km	Discus	108	Pur	03-mai-06	77,04		
6				LI 72 km	Discus	108	Pur	29-avr.-06	53,33		
1	HYERNAUX Henri	ACUL	206	DU 363 '	LS 3	108	Pur	21-juil.-06	67,22		
2				DU 307 '	LS 3	108	Pur	06-mai-06	56,85		
3				DU 307 '	LS 3	108	Pur	11-juin-06	56,85		
4				DU 138 '	LS 3	108	Pur	06-sept.-06	25,56		
1	LEBOUTTE Thierry	ACUL	1.039	LI 389 km	LS 6	112	Pur	21-juil.-06	277,86		
2				LI 262 km	LS 6	112	Pur	12-juin-06	187,14		
3				LI 238 km	LS 6	112	Pur	18-juin-06	170,00		
4				LI 203 km	LS 6	112	Pur	13-juin-06	145,00		
5				LI 184 km	LS 6	112	Pur	22-juin-06	131,43		
6				LI 178 km	LS 6	112	Pur	14-juin-06	127,14		
1	MARECHAL Georges	ACUL	770	PR 310 km	Discus	108	Pur	04-août-06	287,04		
2				LI 354 km	Discus	108	Pur	10-août-06	262,22		
3				LI 161 km	Discus	108	Pur	06-août-06	119,26		
4				LI 137 km	Discus	108	Pur	31-juil.-06	101,48		
1	MARENNE Laurent	ACUL	2.597	LI 700 km	Discus	108	Pur	20-juil.-06	518,52		
2				LI 687 km	Discus	108	Pur	16-juil.-06	508,89		
3				LI 617 km	Discus	108	Pur	21-juil.-06	457,04		
4				LI 588 km	Discus	108	Pur	10-août-06	435,56		
5				PR 404 km	Discus	108	Pur	08-août-06	374,07		
6				LI 409 km	Discus	108	Pur	15-juil.-06	302,96		
1	MERCIER Sébastien	ACUL	615	LI 321 km	Discus	108	Pur	30-juin-06	237,78		-25
2				LI 283 km	Discus	108	Pur	29-juin-06	209,63		-25
3				LI 226 km	Discus	108	Pur	19-avr.-06	167,41		-25

## Coupe Charron 2006 - ACUL Classe 15m

Epreuves jusqu'au 9 septembre

Total Club : 19.124,18

Pl.	Pilote	Club	Points	Epreuves type résultat unité	Modèle de Planeur	Han	Type de Planeur	Date	Pts/Epr.	Fém. F	- 25 ans
1	OVERBERGH Christian	ACUL	244	LI 203 km	Discus	108	Pur	14-juin-06	150,37		
2				LI 72 km	Discus	108	Pur	16-juin-06	53,33		
3				DU 217 '	Discus	108	Pur	12-juin-06	40,19		
1	PLAIDEAU Bernard	ACUL	499	LI 190 km	Discus	108	Pur	21-juin-06	140,74		
2				LI 162 km	Discus	108	Pur	13-juin-06	120,00		
3				LI 127 km	Discus	108	Pur	15-juin-06	94,07		
4				LI 123 km	Discus	108	Pur	18-juin-06	91,11		
5				LI 72 km	Discus	108	Pur	16-juin-06	53,33		
1	SCHRAM Christophe	ACUL	1.656	LI 614 km	Discus	108	Pur	10-août-06	454,81		
2				PR 404 km	Discus	108	Pur	08-août-06	374,07		
3				PR 261 km	Discus	108	Pur	05-août-06	241,67		
4				LI 285 km	Discus	108	Pur	06-août-06	211,11		
5				LI 274 km	Discus	108	Pur	05-juin-06	202,96		
6				LI 232 km	Discus	108	Pur	31-juil.-06	171,85		
1	SIMON Jean	ACUL	1.903	PR 470 km	Discus 2	108	Pur	29-juin-06	435,19		
2				PR 341 km	Discus 2	108	Pur	13-juin-06	315,74		
3				PR 341 km	Discus 2	108	Pur	02-juil.-06	315,74		
4				PR 319 km	Discus 2	108	Pur	23-avr.-06	295,37		
5				LI 381 km	Discus 2	108	Pur	09-juin-06	282,22		
6				LI 349 km	Discus 2	108	Pur	01-mai-06	258,52		
1	TASQUIN Pierre-Jean	ACUL	1.121	LI 341 km	LS 3	108	Pur	12-juin-06	252,59		
2				LI 268 km	LS 3	108	Pur	18-juin-06	198,52		
3				LI 244 km	LS 3	108	Pur	22-juin-06	180,74		
4				LI 233 km	LS 3	108	Pur	13-juin-06	172,59		
5				LI 221 km	LS 3	108	Pur	11-juin-06	163,70		
6				LI 207 km	LS 3	108	Pur	14-juin-06	153,33		
1	TURC Virginie	ACUL	194	LI 262 km	Discus	108	Pur	01-juil.-06	194,07	F	

## Coupe Charron 2006 - ACUL Classe Club

Epreuves jusqu'au 9 septembre

Total Club : 1.388,76

Pl.	Pilote	Club	Points	Epreuves type résultat unité	Modèle de Planeur	Han	Type de Planeur	Date	Pts/Epr.	Fém. F	- 25 ans
1	BAATENS Thomas	ACUL	29	DU 124 '	Ka 6 E	86	Pur	00-janv.-00	28,84		
1	BEULENS Nancy	ACUL	450	LI 159 km	Ka 6 E	86	Pur	21-juin-06	147,91	F	
2				LI 120 km	Ka 6 E	86	Pur	13-juin-06	111,63	F	
3				LI 114 km	Ka 6 E	86	Pur	12-juin-06	106,05	F	
4				LI 91 km	Ka 6 E	86	Pur	15-juin-06	84,65	F	
1	BROLET José	ACUL	343	LI 204 km	ASK 21	92	Pur	08-juin-06	177,39		
2				LI 191 km	ASK 21	92	Pur	23-juin-06	166,09		
1	CHENU Jean-Philippe	ACUL	172	LI 118 km	Ka 6 E	86	Pur	01-juil.-06	109,77		
2				DU 145 '	Ka 6 E	86	Pur	20-juil.-06	33,72		
3				DU 122 '	Ka 6 E	86	Pur	24-juil.-06	28,37		
1	DEFFRENNES Alain	ACUL	115	DU 149 '	Ka 8	78	Pur	23-juin-06	38,21		
2				DU 130 '	Ka 8	78	Pur	23-juin-06	33,33		
3				DU 95 '	Ka 8	78	Pur	12-juin-06	24,36		
4				DU 76 '	Ka 8	78	Pur	28-juin-06	19,49		
1	NOOTENS Denis	ACUL	15	DU 68 '	ASK 21	92	Pur	03-mai-06	14,78		
1	OVERBERGH Christian	ACUL	84	LI 90 km	Ka 6 E	86	Pur	17-juin-06	83,72		
1	PLAIDEAU Bernard	ACUL	180	LI 194 km	Ka 6 E	86	Pur	14-juin-06	180,47		

## Coupe Charron 2006 - ACUL Classe Libre

Epreuves jusqu'au 9 septembre

Total Club : 811,01

Pl.	Pilote	Club	Points	Epreuves type résultat unité	Modèle de Planeur	Han	Type de Planeur	Date	Pts/Epr.	Fém. F	- 25 ans
1	BRIALMONT Olivier	ACUL	553	LI 512 km	Janus C Train Rentrant	108	Pur	23-juin-06	379,26		
2				LI 235 km	Janus C Train Rentrant	108	Pur	17-juin-06	174,07		
1	HYERNAUX Henri	ACUL	184	DU 214 '	Janus C Train Fixe	106	Pur	10-juin-06	40,38		
2				DU 205 '	Janus C Train Fixe	106	Pur	17-juin-06	38,68		
3				DU 185 '	Janus C Train Fixe	106	Pur	19-juil.-06	34,91		
4				DU 182 '	Janus C Train Fixe	106	Pur	03-juin-06	34,34		
5				DU 107 '	Janus C Train Fixe	106	Pur	17-juil.-06	20,19		
6				DU 84 '	Janus C Train Fixe	106	Pur	17-juil.-06	15,85		
1	MARENNE Laurent	ACUL	73	LI 99 km	Janus C Train Rentrant	108	Pur	11-juin-06	73,33		

## Classements fédéraux provisoires

**15m / Standards** (45 pilotes classés)

*L'ACUL cartonne, avec 5 pilotes parmi les 10 premiers !!!!!*

PI	Pilotes	Clubs	Points
1	MARENNE Laurent	ACUL	2.597
2	DIERICK Walter	ACA	2.299
3	ART Joseph	ACUL	2.291
4	BRIALMONT Olivier	ACUL	2.095
5	COLSON Jean-Luc	ACA	1.925
6	SIMON Jean	ACUL	1.903
7	BENOIT P	RVA	1.884
8	SCHRAM Christophe	ACUL	1.656
9	JAIME,J	RVA	1.594
10	STARCK,C	RVA	1.360
11	DELFOSSÉ François	ACUL	1.225
13	TASQUIN Pierre-Jean	ACUL	1.121
14	LEBOUTTE Thierry	ACUL	1.039
18	CHENU Jean-Philippe	ACUL	896
21	MARECHAL Georges	ACUL	770
23	EVARD Benoît	ACUL	734
24	MERCIER Sébastien	ACUL	615
26	PLAIDEAU Bernard	ACUL	499
29	CHARLIER Alain	ACUL	382
31	BLONDIAU Jacques	ACUL	250
32	OVERBERGH Christian	ACUL	244
33	DEFFRENNES Alain	ACUL	236
34	HYERNAUX Henri	ACUL	206
35	TURC Virginie	ACUL	194
36	BROLET José	ACUL	169

**Motorisés** (17 participants, pas de l'ACUL)

PI	Pilotes	Clubs	Points
1	JEANMOTTE Yves	ACA	2.501
2	STOUFFS Patrick	ACA	2.484
3	DENONCIN Bernard	ACA	2.477
4	COLSON Jean-Luc	ACA	2.181
5	HOTTON JC	CEVV	1.977
6	VANDENDAELE P.	TAC	1.782
7	Fassin, Pierre	GLUB	1.577
8	BOUILLON M	RVA	1.357
9	MOUSSET PH	CEVV	1.326
10	LITT,FX	RVA	1.224

**Clubs** (78 pilotes classés)

*Par contre, en Club, l'ACUL peut mieux faire ...*

PI	Pilotes	Clubs	Points
1	EVARD O.	TAC	2.115
2	LEVEAU Corentin	ACA	2.108
3	WAUMANS Jan	BVGC	1.261
4	KITTLER Astrid	BVGC	1.242
5	Severin, Manuel	GLUB	1.146
6	HENRARD Firmin	BVGC	1.081
7	EVARD M.	TAC	994
8	CORTVRINT P.	TAC	963
9	COUNE,T	RVA	948
10	BODART Julie	ACA	684
15	BEULENS Nancy	ACUL	450
19	BROLET José	ACUL	343
35	PLAIDEAU Bernard	ACUL	180
36	CHENU Jean-Philippe	ACUL	172
48	DEFFRENNES Alain	ACUL	115
51	OVERBERGH Christian	ACUL	84
66	BAATENS Thomas	ACUL	29
76	NOOTENS Denis	ACUL	15

**Libres** (21 pilotes classés)

PI	Pilotes	Clubs	Points
1	BEYLS N.	TAC	1.972
2	HEUSSCHEN JP.	TAC	1.661
3	EVARD O.	TAC	1.480
4	DESTREBECQ G.	TAC	1.401
5	Pieraerts, Bruno	GLUB	1.350
6	Pozzi, Georges	GLUB	1.305
7	FRANSSSEN, JM	RVA	1.273
8	THILMANT, P	RVA	982
9	NATOWITZ, L	RVA	870
10	VANDERHEYDEN, Y	RVA	747
12	BRIALMONT Olivier	ACUL	553
17	HYERNAUX Henri	ACUL	184
19	MARENNE Laurent	ACUL	751

### Inter Clubs

Clubs	Nbre de pilotes	Pts 2006
RVA	51	23.333
ACUL	31	21.324
ACA	10	18.029
TAC	17	15.966
GLUB	6	6.201
BVGC	10	5.440
CEVV	4	4.556
CAP VV	28	2.450
CAC	0	0

## Informations générales

### Licence de pilote planeur et examen médical

La nouvelle réglementation relative à l'examen médical et à la licence de pilote de planeur est effective depuis le 1<sup>er</sup> septembre. Toutes les informations utiles sont indiquées en pages 25 et suivantes. Nous y reprenons l'intégralité du courrier que la fédération a adressé aux clubs.

### Code sportif

La nouvelle version du code sportif (incluant la liste d'amendements n°7) est publiée sur le site de la FAI. Il n'y a pas de modification fondamentale.

Introduction des planeurs de la classe 20 mètres multi sièges, avec équipage de 2 personnes (détentrice d'une licence sportive émise par le même NAC).

A (court ?) terme, il ne sera plus accepté que les preuves enregistrées par un Flight Recorder pour l'homologation des épreuves de brevet.

### Championnats de Belgique

Les championnats de Belgique ont eu lieu à Saint Hubert du 29 avril au 6 mai. Comme l'an dernier, ils comprenaient 2 classes (15m/std et 18m/libres). Les handicaps anglais étaient d'application.

Sur les 8 jours de concours, 6 ont permis de lancer des épreuves allant de 180 à 320 km.

Côté ambiance MTO, on était entre l'hiver printanier et le printemps estival. On eut des jours avec décollage (et circuits) sous les bourrasques de neige en début de période, puis plus de 20° et orages en milieu de semaine. Les tableaux des résultats généraux sont repris ci-dessous.

Côté ACUL, nous alignions 3 pilotes. Olivier termine à la 3<sup>ème</sup> place. François, pour sa première participation à une belle 7<sup>ème</sup> place, avec quelques beaux résultats d'étapes.

Quant à Benoit, il a tenu à respecter la tradition ...



#### Overall results after day 6

15-meter

##	CN	Pilot	Country	Glider	Points
1	XP	Paul Van Dingenen	ACK	Discus	5015
2	MM	Manu Litt	CNVV	Ventus 2	4718
3	NY	Olivier Brialmont	ACUL	Discus 2	4526
4	I2	Astrid Kittler De Backer	BVGC	LS 4	4289
5	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS 8	4246
6	LT	Tim Huybreckx	ACK	LS 7	3908
7	4	François Delfosse	ACUL	Discus	3776
8	IT	Christophe Nyssens	RVA	Ventus	3771
9	LJ	Johan Luyckx	ALBATROS	LAK 17/15m	3663
10	V	Corentin Leveau	CEVV	ASW 27	3363
11	52	Yves Ruymen	DE WOUW	Discus 2	3135
12	520	Benoit Evrard	ACUL	Discus	1734

#### Overall results after day 6

Open

##	CN	Pilot	Country	Glider	Points
1	F2	Yves Jeanmotte	ACA	Ventus 2c/18m	5080
2	FA	Jean-Claude Hotton	CEVV	LAK 19/18m	4749
3	Y21	Erwan Le Gall	Romorantin - Armée de l'air	Ventus cM 17.6m	4542
4	Y5	Noël Faucheux	Romorantin - Armée de l'air	LS 8/18m	4536
5	CB	Jean-Philippe Leduc	CEVV	DG 800S/18m	4362
6	2AS	Patrick Stouffs	ACA	Duo Discus T	4037
7	RJ	Pierre De Broqueville	ACK	Nimbus 3T/25.5m	3785
8	AA	Jef Kell	Brasschaat	Ventus cT 17.6m	3582
9	VP	Marc Bouillon	RVA	Ventus 2cT/18m	3403
10	TS	Theo Stockmans	DE WOUW	Ventus 2c/18m	3130
11	LC	Bernard Denoncin	ACA	LAK 17/18m	3096
12	UU	Johan & Pieter Lievens	VZP	Duo Discus T	2599
13	DY	Eddy De Reys	DE WOUW	DG 800/18m	2409
14	43	Philippe Defooz	CAB	DG 500M 20m	2077
15	VN	Bruno Pieraerts	GLUB	Duo Discus	1602
16	GA	Georges Pozzi	GLUB	LAK 17/18m	0

## Championnats et concours divers

**Championnat du monde (Std, 15m, 18m et Libres) à Eskilstuna, Suède** du 4 au 17 juin :

Résultats belges :

Manu Litt : 11<sup>ème</sup>/23 en 15m  
Patrick Stouffs : 29<sup>ème</sup>/36 en 18m  
Jean-Luc Colson : 10<sup>ème</sup>/22 en libres  
Pas de représentant belge en Standard.

**Championnat du monde classe Club à Vinon**, du 14 au 29 juillet :

1<sup>er</sup> : Sébastien Kawa, Pologne, Jantar 3  
2<sup>ème</sup> : Benjamin Néglais, France, Std Cirrus  
3<sup>ème</sup> : Petr Krejcirik, République tchèque, Std Cirrus  
Olivier Evrard (TAC) représentait nos couleurs. Il termine 37<sup>ème</sup>.

**Championnat pré européen à Issoudun**, du 3 au 19 août :

3 épreuves seulement. 22 participants.

Résultats belges :

1<sup>er</sup> Yves Jeanmotte  
7<sup>ème</sup> Jean-Luc Colson  
9<sup>ème</sup> Louis Dresse

## Concordia

Le Concordia va-t-il surpasser l'Eta sous peu ? C'est ce qui semble se préparer.

Concordia est un projet de super planeur de classe libre, drivé par Dick Butler épaulé par Gerhard Waibel (pensionné de chez Schleicher) qui prend en charge les analyses de structures, de Loek Boermans chargé de l'aérodynamique et Johannes Dillinger. Peu d'informations ont filtrés quant à ce projet. Les éléments actuellement divulgués sont : Récupération (autant que possible) de bases de planeurs existants (principalement Schleicher), monoplace de 28m d'envergure, allongement aux alentours de 57 (!), masse Maxi 850kg, large plage de charge alaire de l'ordre de 39 à 62 kg/m<sup>2</sup> permettant l'exploitation par tous les types de temps, emport d'eau de 240 l. Finesse envisagée : 80 !! Premier vol prévu pour 2008.

Giorgio Ballarati qui a terminé second au Championnat du Monde classe libre sur Eta en juin dernier a déclaré qu'il ne volerait plus en compétition sur ce planeur ... il lorgne du côté de Concordia.

Pour ceux que ça intéresse, le prix sera communiqué dans le prochain n° de l'ACUL...ture. Nous prendrons alors les commandes ...

## Gordon Bennett

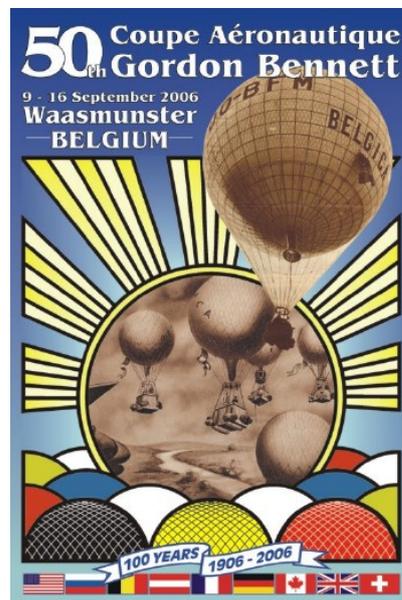
La coupe Gordon Bennett a été remportée pour la deuxième fois consécutive par un équipage belge.

Partis de Waasmunster le 8 septembre, Philippe De Cock et Ronny Van Havere ont parcouru 2.449,6 km avant de poser leur ballon au nord de la Norvège, près de Kirkenes, à près de 70° de latitude N. Juste avant l'océan glacial arctique. 66 heures de vol !

Félicitation à ces 2 pilotes, ainsi qu'à Luc Trullemans qui leur a fourni tous les renseignements météo indispensables à la réussite d'une telle entreprise.

La Gordon Bennet partira donc à nouveau de Belgique l'an prochain.

A noter, l'infortune du ballon 'Switzerland 3', qui s'est vu disqualifié pour avoir réalisé un peu tard qu'il venait de pénétrer dans la TMA de Vaasa. L'équipage prit immédiatement contact par radio avec l'ATC, qui leur demanda de descendre à 1000 ft, ce qu'ils firent, et poursuivirent leur vol. Ils furent prévenus de leur disqualification par l'organisation après leur arrivée, le lendemain matin, lors de la communication officielle des



résultats. Ils avaient volé plus de 73 heures et parcouru 2.021 km, ce qui leur aurait donné la 4<sup>ème</sup> place.

Ceci pour rappeler à tous que le respect des espaces aériens est primordial, dans tous les cas, et pour tous les sports aériens, même si l'on peut considérer que les éviter pénalise le vol et l'aspect purement sportif de l'épreuve.

## **A vendre**

**LS8a 1995** Très bon état  
+/- 450 heures  
Instrumentation de base  
LX160  
Radio 760 canaux  
Remorque SCAP (homologuée en Belgique)  
53.000 €  
Contact : Pierre-Jean Tasquin 0478 759 240



## **Dernière minute**

Nous apprenons que le Janus-C OO-YJP ( Z9 ) pourrait être stationné à Saint Auban pendant l'hiver. Il serait mis à la disposition des pilotes souhaitant faire un séjour dans le sud-est. Les conditions d'utilisation (qualification, PAF, ...) doivent encore être précisées.

Les pilotes susceptibles d'être intéressés par cette proposition sont priés de se faire connaître au plus tôt à Denis Nootens.

N.B. : Cette information est donnée sous toutes réserves de confirmation

---

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

- ☞ Olivier Brialmont
- ☞ Laurent Marenne
- ☞ Denis Nootens
- ☞ Bernard Plaideau
- ☞ Pierre-Jean Tasquin



Avenue Brugmann 10 -1060 BRUXELLES

Tél. 02/249.12.11

Fax 02/349.12.90

# ANNEXES : Nouvelle réglementation examen médical et licence

## FÉDÉRATION DES CLUBS FRANCOPHONES DE VOL A VOILE

association sans but lucratif



F.C.F.V.V.

Spy, le 21 août 2006

N/Réf.: CR/ac/06/027

**Concerne: Modifications pour l'obtention de la licence de pilotes de planeurs.**

Cher président, Cher secrétaire,

L'ACRB a toujours suivi les recommandations de l'OACI pour le médical planeur. Fin 2005, l'OACI a publié une série de modifications et nous nous voyons donc bien obligé de procéder à une mise à jour de nos règlements.

A partir du 1 septembre 2006, les modifications suivantes prendront cours :

1. Les critères d'examen sont quelque peu modifiés. Nos médecins ont reçu un dossier actualisé.
2. Auparavant, la licence de pilote de planeur était une combinaison d'un document technique et d'un document médical. Elle est maintenant divisée en :
  - Un certificat médical
  - Une licence de piloteUn pilote ne peut voler que s'il dispose de ces deux documents en ordre de validité.
3. Certificat médical vol à voile.  
Les candidats se présentent chez leur médecin avec une demande de certificat (voir modèle en annexe).  
Si après examen, il déclare le candidat « apte », le médecin remplit un « Certificat médical de classe 2 ».
4. Si après examen, il devait déclarer le candidat « inapte », le médecin devra remplir une déclaration de « Refus de certificat médical ». L'original sera signé pour réception par le candidat, une copie sera envoyée au Secrétariat de l'ACRB comme mentionné sur le document. Par ailleurs le médecin conservera une copie dans le dossier du candidat.
5. La procédure de demande de licence d'entraînement et/ou de pilote de planeur a été modifiée également et se trouve en annexe.

Nous sommes conscients que ces changements vont susciter diverses questions et nous nous tenons à votre disposition pour toute question que vous jugeriez utile de poser.

---

Siège Social : Rue Montoyer, 1 bte 4 - 1000 Bruxelles - Tél./Fax : 071-78.93.98 - Email : fcfvv@skynet.be  
Banques : 210-0057624-58 - 310-0805217-09

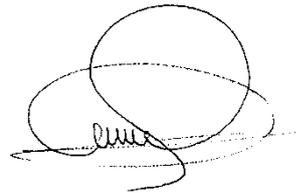
Pour les questions purement administratives, veuillez prendre contact avec le secrétariat de la fédération : Mme Anne Cornet 15 rue des Mûriers 5190 Spy  
tél/fax : 071/78.93.98  
Email : [fcfvv@skynet.be](mailto:fcfvv@skynet.be)

Pour les questions médicales, vous pouvez contacter le médecin conseil de la FCFVV :  
Docteur Willy VINKEN : 23 rue Louis Franson 7100 Haine-Saint-Pierre  
Tél : 067/84.97.84  
Email : [willy.vinken@skynet.be](mailto:willy.vinken@skynet.be)

Pour être complet, nous devons mentionner qu'une réglementation européenne est en préparation pour tous les sports aériens et devrait entrer en vigueur fin 2008.  
D'autres négociations sont également en cours entre l'ACRB et notre Administration nationale de l'Aéronautique. Cette dernière voudrait également introduire des changements...  
Cela signifie concrètement que de nouvelles modifications pourraient surgir dans un proche avenir.

Devant l'importance de ces changements, nous pensons qu'une communication vers les membres est plus que nécessaire.

Nous vous présentons nos sincères salutations sportives.



Claude RENARD  
Président de la FCFVV

Annexes :

- 1 Manuel d'organisation et règlement relatif aux licences
- 2 Exemple du certificat médical
- 3 Demande de certificat médical
- 4 Explication de la procédure d'examen médical
- 5 Explication de la procédure de demande de licence d'entraînement et/ou de pilote de planeur

## **Explication de la procédure de demande de licence d'entraînement et/ou de pilote de planeurs.**

1. Première demande de « licence d'entraînement » :  
Le candidat remplit :
  - a) un formulaire de demande d'examen médical Classe 2.  
Il prend rendez vous avec un médecin agréé ACRB.  
N.B. : si le candidat est titulaire d'une licence JAR-FCL valide classe 1 ou 2, une copie suffit et il ne doit pas repasser un nouvel examen;
  - b) un formulaire de demande de licence d'entraînement et y joint une copie du certificat médical.
  - c) Il remet le tout au secrétaire de son club qui vérifie la demande et la contresigne.
  - d) Il envoie tous les documents au secrétariat des licences ACRB concerné.

➔ Par retour du courrier, il reçoit une licence d'entraînement valable 24 mois.
2. Revalidation d'une licence d'entraînement :  
Le candidat suit les points b), c) et d) du point 1 ci-dessus.  
Si son certificat médical est périmé, le candidat exécute le point a).
3. Demande de « licence de pilote de planeurs »  
Le candidat dispose d'un certificat médical valide
  - a) il remplit un formulaire de demande d'homologation  
il y joint :  
l'attestation de réussite de l'examen théorique  
L'attestation de réussite de l'examen pratique
  - b) Il envoie tous les documents au secrétariat des licences ACRB concerné.

➔ Par retour du courrier, il reçoit une licence de pilote de planeurs valable 24 mois ou pour le reliquat de validité du certificat médical connu du secrétariat.
4. Revalidation d'une licence de pilote de planeurs :
  - 4.1 Le candidat dispose d'un certificat médical valide :
    - a) Il remplit un formulaire de demande et y joint :  
Une attestation d'un instructeur avec la mention que le candidat satisfait aux conditions de revalidation en indiquant le(s) mode(s) de lancement autorisé(s) et les qualifications.
    - b) Il envoie tous les documents au secrétariat des licences ACRB concerné.

➔ Par retour du courrier, il reçoit une licence de pilote de planeurs valable 24 mois ou pour le reliquat de validité du certificat médical connu du secrétariat.
  - 4.2 Si le candidat NE dispose PAS d'un certificat médical valide,  
Il doit suivre le point 1. a) et ensuite 4. a) et b)

**MEDICAL CERTIFICATE Class 2 – MEDISCHE VERKLARING Klasse 2 – CERTIFICAT MEDICAL Classe 2  
GLIDING ZWEEFVLIEGEN VOL à VOILE**

Name/Naam/Nom:

The validity commencement date of this  
medical certificate / Aanvangsdatum geldigheid /  
Date de début de validité:

Remarks/Opmmerkingen/Remarques:

First Name/Voornaam/Prénom:

Address/Adres/Adresse:

Valid until / Geldig tot / Valable jusqu'au:

Nationality/Nationaliteit/Nationalité:

Limitations or conditions / Beperkingen of  
voorwaarden / Limitations ou conditions:

Date/Datum/Date:

Date of birth/Geboortedatum/Date de naissance:

Name and signature of the issuing medical  
examiner / Naam en handtekening van de  
geneesheer / Nom et signature du médecin:

Place of birth/Geboorteplaats/Lieu de naissance:

Signature of the licence holder/Handtekening  
van de houder/Signature du titulaire:

(Stamp / stempel / cachet)

This medical certificate is issued in accordance  
with / Deze medische verklaring is uitgereikt  
overeenkomstig / Ce certificat médical est  
délivré conformément  
ICAO – Annex 1 Requirements  
Glider Pilot Licence

Kingdom of Belgium  
Koninkrijk België  
Royaume de Belgique

Issuing office:

Uitgereikt door / délivré par:  
Licensing Department  
Royal Belgian Aero Club  
Koninklijke Belgische Aeroclub vzw  
Aéro-Club Royal de Belgique asbl

Montoyerstraat 1, bus 12, B-1000 Brussel  
rue Montoyer 1, bte. 12, B-1000 Bruxelles  
Tel.: +32 (0)2/511 79 47  
Fax: +32 (0)2/512 77 35  
E-mail: info@belgianaeroclub.be



**ROYAL BELGIAN AERO CLUB  
KONINKLIJKE BELGISCHE AEROCLUB  
AERO-CLUB ROYAL DE BELGIQUE  
v.z.w. – a.s.b.l.**

Fedmedicproc

### Explication de la procédure d'examen médical vol à voile A.C.R.B.

Les changements suivants entrent en vigueur à partir du 1 septembre 2006.

1. Corps des « médecins reconnus par l'A.C.R.B. »  
La situation actuelle reste inchangée.  
Les médecins reconnus par la DGTA pour les classes 2 et 3 sont aussi reconnus par l'ACRB sur simple demande.
2. Critères d'aptitude (Changements)  
Les médecins agréés disposent des critères auxquels le candidat doit satisfaire.  
Ce document, établi par la commission médicale est envoyé personnellement à chaque médecin agréé.
3. Formulaire de demande : (nouveau)  
Le candidat remplit le formulaire dont modèle en annexe.  
Ces formulaires sont à la disposition des clubs ou téléchargeable à partir du site de La FCFVV.
4. Certificat médical de classe 2 :  
Le médecin examinateur qui déclare un candidat apte remplit le « Certificat médical », le signe et le remet directement au candidat.  
Les médecins agréés disposent d'un stock de certificats en blanc.
5. Déclaration de « Refus de délivrance de certificat médical classe 2 »  
Si le médecin examinateur déclare un candidat « inapte », il devra remplir une déclaration de « Refus de délivrance de certificat médical classe 2 » en 3 exemplaires, dont un est remis directement au candidat, qui signera pour réception.  
Copie 1 : candidat  
Copie 2 : envoyée par le médecin à l'ACRB, service des licences.  
Copie 3 : archive du médecin.  
  
Le candidat peut demander un second examen via la Commission médicale.  
Les médecins agréés disposent d'un stock de certificats en blanc.
5. Validité des Certificats médicaux :  
Le certificat médical classe 2 vol à voile est valide :  
60 mois si le candidat a moins de 40 ans.  
Néanmoins ce certificat ne sera jamais valide au-delà de 42 ans accomplis.  
24 mois si le candidat est âgé de 40 ans ou plus.  
L'OACI recommande de limiter à 12 mois la validité pour les candidats de plus de 50 ans. C'est le médecin qui prendra la décision.

Fedmedicproc

Page 1 sur 1

Medecin club

Form. MED/01

**Demande de Certificat Medical  
ICAO – Classe 2 – Vol à voile**



**SECRET MÉDICAL**

Utilisez des MAJUSCULES pour remplir ce formulaire s.v.p.

Candidat: A

(1) Nom :

(2) Prénom(s):

(3) Date de naissance : (JJ-MM-AAAA)

(4) Lieu de naissance / pays:

(5) Nationalité:

(6) Sexe:

M / F

(7) Adresse Rue :

Code Postal :

Ville:

Numéro de téléphone :

(8)  Examen initial

cochez la case voulue s.v.p.

Revalidation

(9) Si oui, numéro de licence: .....

(10) Date de la dernière visite: ..... lieu: .....

(11) Des limitations ont elles été notées ? : Non / Oui

Si oui, lesquelles: .....

(12) Avez-vous déjà subi un refus / une suspension de certificat médical pour l'aviation? Non / Oui

Si oui, quand : ..... Où: .....

Raisons: .....

(13) Avez-vous été impliqué dans un accident / incident d'aviation depuis la dernière visite? Non / Oui

Si oui, quand: ..... Où: .....

Détails : .....

(14) Usage hebdomadaire d'alcool : .....

(15) Fumez-vous? : o Non - Cessé de fumer depuis: .....

o Oui - consommation hebdomadaire : .....

(16) Utilisation actuelle de médicaments ? Non / Oui

Si oui, lesquels: .....

depuis: ..... Pourquoi? .....

(17) Antécédents médicaux généraux:

Présentez-vous des antécédents ou souffrez-vous d'une des affections suivantes? Répondez par oui / non. Les questions répondues par "oui" doivent être précisées en (18).

	<u>Oui</u>	<u>Non</u>		<u>Oui</u>	<u>Non</u>
(101) Maladie / opération des yeux/	o	o	(111) Surdité, problèmes d'audition	o	o
(102) Portez-vous des lunettes / lentilles	o	o	(112) Problèmes de nez, gorge, élocution	o	o
(103) Les prescriptions pour lunettes / lentilles ont-elles changé depuis la dernière visite	o	o	(113) Lésion à la tête ou commotion cérébrale	o	o
(104) Rhume des foins, allergies	o	o	(114) Maux de tête fréquents et importants	o	o
(105) Asthme, maladie pulmonaire	o	o	(115) Vertiges ou syncopes	o	o
(106) Problèmes cardiaques/vasculaires	o	o	(116) Pertes de conscience (pour toute raison)	o	o
(107) Tension trop haute ou trop basse	o	o	(117) Maladies nerveuses, attaque, épilepsie, ...	o	o
(108) Calculs rénaux/sang dans les urines	o	o	(118) Problèmes psychologiques ou psychiatriques de diverses natures	o	o
(109) Diabète ou dérangement hormonal	o	o	(119) Excès d'alcool ou usage de drogues	o	o
(110) Problèmes d'estomac, foie, intestin	o	o	(120) Tentative de suicide	o	o

Aeroclub Royal de Belgique asbl  
Rue Montoyer 1, bte 12, 1000 Bruxelles

Pag.1/2

Form. MED/01

		Oui	Non			Oui	Non
(121)	Pathologie du mouvement exigeant des médicaments	o	o	(127)	Autres maladies / blessures	o	o
(122)	Anémie, sidéranémie, autre pathologie hémathologique	o	o	(128)	Consultation d'un médecin depuis la dernière visite médicale	o	o
(123)	Malaria / autre maladie tropicale	o	o	(129)	Refus d'assurance-vie	o	o
(124)	Un test HIV positif	o	o	(130)	Licence de pilote refusée	o	o
(125)	Maladie sexuellement transmissible	o	o	(131)	Allocation/pension par suite de maladie/handicap	o	o
(126)	Séjour à l'hôpital	o	o				

Uniquement pour les femmes:

(150)	Problèmes gynécologiques/menstruels	o	o
(151)	Etes-vous enceinte?	o	o

Anamnèse familiale / Facteurs héréditaires:

(170)	Problèmes cardiaques	o	o
(171)	Tension élevée	o	o
(172)	Taux de cholestérol élevé	o	o
(173)	Epilepsie	o	o
(174)	Problèmes mentaux	o	o
(175)	Diabète	o	o
(176)	Tuberculose	o	o
(177)	Allergie/asthme/eczéma	o	o
(178)	Problèmes héréditaires	o	o
(179)	Glaucome	o	o

(18) Donnez ici les détails des réponses "Oui":

.....

.....

**D**

(19) Déclaration:

Je déclare avoir répondu aux questions ci-dessus au mieux de mes connaissances, n'avoir caché aucune information nécessaire, ni fait de fausses déclarations. J'accepte que toute fausse information ou dissimulation entraîne le refus de la délivrance d'un certificat médical. Le contenu de ce rapport et les données d'examens ultérieurs éventuels peuvent être conservés par le service médical concerné et utilisés si nécessaire. Moi-même et mon médecin traitant y avons toutefois un droit de regard. Le secret médical doit être garanti.

Date:

Signature du candidat

#### INSTRUCTIONS

- Ce formulaire de demande et tous les rapports qui s'y rapportent sont exigés conformément aux recommandations de l'OACI et seront conservés au moins 5 ans par le médecin examinateur.
- Le candidat remplit personnellement le formulaire. Les parties A et B doivent être remplies au préalable. La partie C sera remplie avec la collaboration du médecin examinateur. La signature sera ensuite apposée en D.
- Les demandes qui ne seraient pas complètement remplies ou qui ne seraient pas signées seront refusées.