

# 134.15 : le retour !

LA REVUE CHÉRENÇAISE

AVRIL 2021

Chérence



# SOMMAIRE

- L'Édito du president
- Un mois de mars animé !
- Présentation de la nouvelle équipe dirigeante de Chérence
- Assemblée Générale de la FFVP
- Retour sur les stages à St Auban
- Point sécurité des vols : le mot du RSGS
- Récit de Vols : les derniers 500 en ligne droite

# L'Édito du Président

Chers.ères pilotes de Chérence

Je suis très heureux de vous présenter ce numéro de « 134.15 », le nouveau journal d'information de Chérence qui vous permet de suivre l'actualité de votre club favori.

Depuis le début de la crise sanitaire, les membres du conseil d'administration de l'AAVO ont adopté une posture très ouverte afin de maintenir l'activité au terrain, à la différence de beaucoup de clubs qui ont, soit arrêté leur activité, soit appliqué strictement les consignes fédérales en contrôlant l'accès de leurs membres au terrain et en restreignant les vols à une activité « locale » sans possibilité de circuler.

Vous lirez dans ces quelques pages l'actualité des premières semaines de l'année. Je remercie l'équipe de jeunes pilotes, Malo, Alizée et Romain qui ont réalisé ce premier numéro.

Volez bien et en sécurité et évidemment en respectant les règles sanitaires.

Amicalement  
Martin



# UN MOIS DE MARS ANIMÉ !

À Chérence, ça vole même en hiver ! Peu de clubs au nord de la Loire peuvent se vanter d'avoir une activité aussi soutenue aussi tôt dans la saison ! Retour en image sur les premières semaines de mars précédant le confinement : vols de contrôle, lâchés machines/treuil et premiers circuits/premières vaches !

## Week-End du 6/7 Mars

- Remontage des planeurs le samedi matin, puis vols l'après midi
- 63 vols en 2 jours !
- Vincent et Anais treuillent samedi, Felix et Fabian dimanche, merci à eux !
- Lâché Treuil de Théo Manfredi et Simon Roth, bravo !
- Premiers Circuits dans un thermique pur technique, Vincent Hayoz 156km, Elliott Daniel 103km, bravo !
- Première vache d'un planeur AAVO de l'année, dépannage rapide et efficace !





Vendredi 19 Mars : une dernière journée avant le confinement !

14 pilotes inscrits, 17 vols, des circuits et une vache !

Notre nouveau Chef Pilote Jean Louis  
Petit au départ sur le Duo Discus ANEG



Cette année nous accueillons Thomas Salacroux,  
engagé comme service-civique !

# La nouvelle équipe dirigeante de Chérence

Suite à l'assemblée générale du club qui a réuni plus de 80 participants en « distanciel » avec l'application ZOOM, une nouvelle équipe dirigeante a été élue début mars : voici les fonctions de chacun . Ils sont à votre disposition pour tout sujet relevant de leur domaine de compétence , n'hésitez pas à les solliciter !



# Bureau 2021

- Président : Martin Leÿs
- Vice Président administratif : Marc Boura
- Vice Président technique : Jean-Louis Petit
- Trésorier : Dominique Poincheval
- Trésorier-Adjoint : Didier Bigaux
- Secrétaire Général : Gilles Hug
- Secrétaire Général Adjoint : Jean-Luc Palierne
- Projet Développement Durable : Thibault Grosjean
- Espace Aérien : Pierre Dietrich
- Développement Sportif : Alizée Petit
- Responsable Pédagogique: Philippe Blanc
- Chef-Pilote : Jean-Louis Petit
- Chefs-Pilote adjoints : Philippe Blanc, Jean-Luc Palierne
- RSGS : Christian Debuschere

# Assemblée Générale de la FFVP

- Martin Leÿs à été élu au bureau Directeur en qualité de vice-président de la Fédération.
- Marc Boura a été réélu Président du Comité Régional Ile de France de Vol en Planeur
- Gilles Hug a été élu vice-président de l'ANEPVV





En l'espace d'un mois, 6 pilotes chérencais ont pu bénéficier de stages à St Auban ! Retour sur leur expérience !

Eliott Daniel / Théo  
Manfredi : Pole Espoir  
Romain Bigaux : Stage  
Jacques Gomy  
Jean Luc Palierne : stage  
instructeurs méritants  
Felix Hallard : stage FI  
Alizée Petit et Malo  
Poulain : Espoir Federaux



“Nous avons eu l’occasion de voler sur Arcus avec Éric Napoleon pour Alizée et avec Éric Bernard dit poupée pour Malo. Première expérience montagne, découverte de la plateforme et du grand local et conseils avisés de la part de deux champions de monde, en salle le matin et en vol l’après midi. Nous avons tous deux été lâché plateforme, et avons ainsi eu l’occasion de voler en monoplace, sur Pégase, Discus 2C et ASG 29.”

Alizée et Malo



« De beaux vols avec le coach en Arcus, une vache et premiers circuits alpins en monoplace, sur le Hornet du pole ! » Eliott

“D’incroyables vols sur des machines de folie pour une première fois en montagne et sur la plateforme du centre national.” Romain

Au moment où je rédige ces lignes, notre jeune aspirant FI Felix Hallard est de retour à la “mecque du vol à voile” pour son module 3 !





# Le mot du RSGS

Avec la reprise de 134.15, quelques mots sur la Sécurité des Vols.

La Sécurité c'est **la maîtrise des risques** sans prise de risques.

En avoir conscience, savoir **anticiper** pour les éviter, savoir pallier aux situations inattendues

En respectant les **règles** et les **procédures**.

Notamment l'application, avec attention, des moyens mnémotechniques **CRISP, VERDO, TVBCR**.

dgac

OSAC

CLASSE D, CLASSE C :  
CLAIRANCE OBLIGATOIRE,  
SOIGNEZ VOTRE PHRASÉOLOGIE  
ET RESPECTEZ LES ESPACES AÉRIENS.





C'est savoir **RENONCER** : écourter ou annuler un vol. Ne pas surestimer ses capacités.

On peut être ambitieux, au sens noble, mais pas téméraire.  
L'atterrissage est obligatoire, pas le décollage !

Nous reviendrons sur ces thèmes dans les prochains numéros.

→ Et n'oubliez pas de faire part de vos expériences en matière de sécurité (REX)

Bons vols, en sécurité

*Christian DEBUSSCHERE, RSGS AAVO*

# RÉCIT DE VOLS

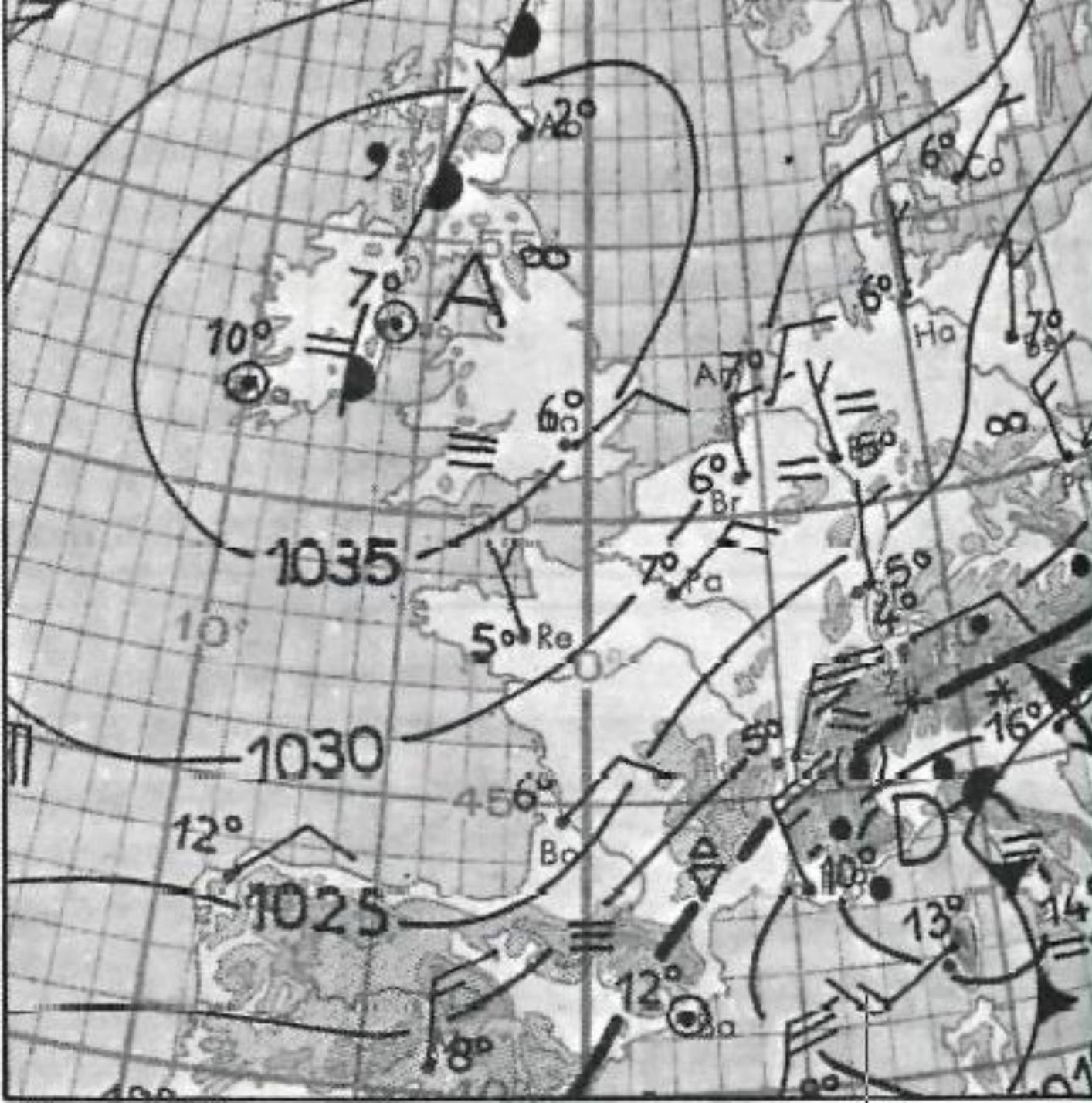
Les derniers 500 en ligne droite!

**4 MAI 1975- BUT FIXÉ CHÉRENCE- BORDEAUX EN  
RUES DE NUAGES**

*C'était du temps où n'existaient encore ni GPS, ni calculateurs et où l'on pouvait traverser la France en quasi-liberté, en dehors des TMA des grands aéroports...*

*A Chérence, à la "pointe du progrès", nous disposions déjà d'un récepteur de cartes météorologiques, mais pas encore du récepteur d'images satellitaires mis en place, quelques années plus tard, dès que cela a été possible. En effet, les images fournies par les satellites météorologiques n'ont pas immédiatement été mises à la portée de tous.*

- **Le contexte :**
- *Le 4 mai 1975, profitant d'une excellente situation de Nord-Est, 15 planeurs monoplaces de la région Parisienne ont couvert la distance PARIS-BORDEAUX, soit un peu plus de 500 km, à des vitesses moyennes comprises entre 100 et 130 km/h.*
- *Le même jour, un planeur biplace parti à 11h41 du Centre de Vol à Voile de BEYNES (également dans la région Parisienne) s'est posé, à 18h10, sur le terrain d'ITXASSOU (situé au sud de Biarritz), battant ainsi un double record de France : record de distance libre et record de distance avec but fixé à l'avance (distance : 670 kms, pilotes : MM B. BALAY et N. DERAND)*



- **La situation météorologique du 4 mai 1975**
- **En surface**
  - Une zone anticyclonique axée des Açores à la Finlande comporte un maximum, 1036 millibars environ, quasi-stationnaire sur les Iles Britanniques. Le flux d'air froid dirigé ces hautes pression gagne une grande partie de l'Europe occidentale, ainsi que la Méditerranée occidentale où son arrivée entraine le creusement d'une dépression sur le golfe de Gênes . Cette dépression donnera lieu le lendemain à un « retour d'Est » qui contrariera sérieusement les tentatives de retour en vol vers Chérence (voir plus loin)
  - Entre la dépression ainsi formée (1003 mb environ) et l'anticyclone des Iles Britanniques, un courant rapide de secteur Nord-Est persiste sur l'ensemble de notre pays.
- **En altitude**
  - Un maximum stationnaire au Sud-Ouest de l'Irlande se prolonge vers la mer de Norvège par une dorsale. Cette dorsale se développe et atteint la Scandinavie. Un talweg axé du Danemark à la Provence se creuse dans sa partie méridionale avec formation d'un minimum sur le Golfe du Lion
  - Ces éléments dirigent sur la France un flux de secteur NE dont la vitesse, 30 à 35 nœuds, est à peu près constante entre la surface et les niveaux 650 à 600 millibars (3600 à 4200 mètres environ).

## Récit du vol de Denise Cruette au départ de Chérence.

« Prêt **OSCAR DELTA ?** »

Je lève le pouce en guise d'assentiment. L'avion remorqueur met pleins gaz. La force du vent est telle que, sans avoir pratiquement roulé, mon Phoebus F. CDOD a déjà quitté le sol...

Belle effervescence, depuis hier, sur notre terrain. De nombreux indices incitent en effet, dès hier au soir, à préparer un départ massif en direction de la région bordelaise. En premier lieu, l'anticyclone dit « des Açores », remontant vers le Nord, s'est enfin installé sur les Îles Britanniques et dirige un flux de NE, bien établi à tous niveaux, balayant la totalité de la France ; et puis il y a eu, hier également, le passage d'un front froid, à l'arrière duquel un de nos jeunes pilotes a déjà pu réaliser un vol de 300 km. Ce matin à 6 heures, j'ai soulevé un coin du rideau de ma caravane pour examiner le ciel. Déception ! Celui-ci est couvert 8/8 par des stratocumulus dont la base ne dépasse pas 500 m. Heureusement, très vite, la couche de Stratocumulus se fractionne, et, dès 9 heures, de belles rues s'organisent en direction du Sud-Ouest.

Maintenant, neuf planeurs ont déjà décollé avec mission d'aller se poser à Bordeaux-Saucats pour les uns, à la Réole ou à Langon pour les autres (c'est-à-dire au-delà du cercle des 500 km). Le dixième et dernier... c'est le mien. Il est 11h30.

Après quatre minutes d'un vol remorqué plutôt turbulent, nous voici à 500 m d'altitude. Largage dans une ascendance qui - à 1,5 m/s - me monte à 900 m, niveau de la base des cumulus.

Je passe sur la fréquence de Beynes. Si j'en juge par son encombrement, les chérençais ne sont pas les seuls à tenter les 500 km !

De Beynes, en effet, dix planeurs ont également déjà décollé. Ils ont même, en moyenne, une heure d'avance sur nous ! Certains s'annoncent déjà à Bonneval, juste au Nord de Châteaudun. D'après leurs conversations, il semble que le début de ce vol doit être conduit avec prudence : tous les nuages ne donnent pas lieu à de bonnes ascendances et, dans les basses couches, celles-ci semblent très difficiles à exploiter en raison de la force du vent.

- Deux planeurs de Chérence, un Libelle et un Espadon ,sont en vue de Dreux ; trois autres, parmi les premiers à avoir décollé, n'ont pas réussi à «accrocher» et sont revenus se poser pour tenter un nouveau départ. Un autre est « vaché » près de l'autoroute...

Vers le Sud, une belle rue de nuages s'est formée : c'est le moment de partir.

- Compte tenu du plafond actuel et des informations reçues par radio, je sais qu'il faut à tout prix ne pas trop se laisser descendre. Je «colle» donc à la base des nuages.
- Houdan, Bailleau, Chartres : 75 km sont déjà parcourus. Il y a tout juste trois quart d'heure que j'ai quitté CHERENCE et je n'ai eu à reprendre de l'altitude que quatre fois. Le Libelle qui était à Dreux tout à l'heure, se trouve maintenant à quelques kilomètres au Sud de Chartres ; l'Espadon, quant à lui, est encore au Nord de la ville. Nous voilà donc presque regroupés. Tant mieux ! Il sera plus agréable de faire route ensemble que de travailler en solitaire.
- A 1300 m, par le travers du terrain de Chartres, je choisis une nouvelle rue de nuages pour poursuivre ma progression vers le Sud.  
"Libelle, de Oscar Delta, ta position ?"  
"Oscar Delta ,de libelle, je ne suis plus qu'à 250 m et vais devoir me poser..."



Je ne trouve rien à répondre , tant je suis désolée pour mon camarade.  
Plus heureux, l'Espadon a réussi à franchir le mauvais passage.

Nous voilà maintenant à cheval sur la nationale 10, en direction de Châteaudun. Les conditions aérologiques s'améliorent nettement et, entre deux reprises d'altitude, je peux adopter un sage mais confortable 120 km/h.

L'Espadon, avec son envergure réduite (15 m au lieu des 17 m du Phoebus) commence à s'essouffler derrière moi et, peu à peu, l'écart se creuse entre nous deux.  
Voilà la Loire, Amboise et son château. Les ascendances sont excellentes et le plafond monte (1500 m.)  
Maintenant on va pouvoir aller nettement plus vite..

Mais quelle est donc cette forêt ? Mais ...c'est déjà celle de Loches dont j'aperçois les tours et les toits d'ardoise qui luisent au soleil !

Plus loin, on discerne nettement Chatellereau. Quelle visibilité extraordinaire aujourd'hui !  
Vraiment, la navigation , dans ces conditions, ne pose pas de graves problèmes.  
Mais aussi, quel train d'enfer ! On se croirait véritablement à bord d'un avion de tourisme, tant les repères géographiques défilent vite.

Maintenant, le paysage change : les champs sont plus petits et nettement moins hospitaliers pour un atterrissage éventuel. Angoulême ne doit plus être bien loin ... Certains planeurs de Beynes ont déjà dépassé St-André de Cubzac et le contrôle de Bordeaux - Saucats leur indique, de façon détaillée, le cheminement à suivre pour éviter les zones interdites de Mérignac.

Voilà Angoulême. Ici les ascendances sont excellentes (4 à 5 m/s) , mais les chutes compensatoires impressionnantes. Je traverse à 170-180 km/h de longues zones où le variomètre indique 6 m/s de chute. Il ne faudrait pas que ce petit jeu dure trop longtemps, sous peine d'être condamné à atterrir ici, alors que certains planeurs sont déjà en train d'atterrir à Bordeaux !

Enfin apparaît Coutras. Cette fois, c'est gagné : 2000 m de plafond, un ciel pavé de cumulus, le moment est venu de faire quelques photos-souvenirs du Bec d'Ambès et de Bordeaux ! A 16 heures, je sors les aérofreins à la verticale de Bordeaux-Saucats. Le voyage, soit 510 km à vol d'oiseau, a duré 4 h 15 minutes... Aussi vite que le train « Drapeau » de l'époque !

J'accroche ainsi à mon insigne d'or à deux diamants, le troisième diamant tant attendu !

J'apprends par la suite que, sur les 190 pilotes français alors titulaires de l'insigne de diamant, je suis la septième femme à obtenir ce badge, sept ans après la sixième titulaire féminine... L'entraînement acquis au cours des six précédentes années (WE essentiellement passés à instruire), m'a incontestablement beaucoup servi.

L'après-midi même, deux avions remorqueurs de Chérence sont dépêchés sur Bordeaux, pour ramener en double remorqué, dès le lendemain, les quatre planeurs rassemblés à Bordeaux (l'un d'entre eux s'était en effet posé à La Réole).

Pilotes avion et planeurs sont hébergés pour la nuit, dans la datcha de Dédé Méoule à Lacanau (Dédé est le parrain du pégase UD). En milieu de matinée les deux avions et les quatre planeurs décollent de l'aérodrome Léognan-Saucats. C'est sans compter sur une situation météorologique de " retour d'est," beaucoup plus défavorable que prévu : peu avant Angoulême, le plafond baisse et les remorqueurs doivent se mettre en descente.

Et là, à basse hauteur... largage intempestif de mon planeur : le crochet de largage, dont on savait qu'il présentait une faiblesse en cas de détente du câble, laisse s'échapper l'anneau de remorquage que je vois désespérément s'éloigner...

Je dois m'organiser en catastrophe pour atterrir en campagne, avec un planeur doté d'aérofreins peu efficaces, mais disposant fort heureusement d'un parachute de queue. Je réussis donc à me poser sans dommage dans un champ assez court. J'appelle le remorqueur qui semble continuer paisiblement sa route avec l'autre planeur. Je les convaincs de se poser à Angoulême et demande au remorqueur de venir me sortir de mon champ.

Hé, oui, à cette époque, il était courant de redécoller d'un champ, en remorqué !

Sitôt dit, sitôt fait. Après avoir déplacé le planeur dans un champ voisin un peu plus long, nous décollons en direction d'Angoulême. Mais au lieu de prendre une hauteur de sécurité convenable compte tenu des problèmes de crochet du Phoebus, le remorqueur me ramène à très basse hauteur jusqu'au terrain d'Angoulême.

Or, le paysage est plutôt accidenté et je n'en mène vraiment pas large !

Avec l'accord du club, nous garons les deux planeurs et l'avion dans un hangar. Je fais le choix de rentrer à Paris, par le train tandis que l'avion et l'autre planeur rentreront à Chérence par la voie des airs, le lendemain. Le Phoebus sera dépanné par la route le Week-end suivant ...

Et l'autre équipage ?

Le plafond ayant fortement baissé, l'avion et les deux planeurs terminent finalement dans un champ ! S'ensuit la venue de la gendarmerie qui interdit dans l'immédiat tout redécollage de ce champ ! Après de laborieuses négociations, l'avion est enfin autorisé à redécoller du champ, le lendemain, mais aux mains d'un pilote professionnel.

Les deux planeurs sont dépannés par la route.

Huit jours après, toute la flotte était enfin rentrée au bercail !

- 
- Avec ce "glorieux " épisode, s'est définitivement tournée la page des 500 km en ligne droite. Dès l'année suivante, grâce au Nimbus 2 acquis par un membre du club, Philippe Débitus et Michel Cruette inaugureront les deux premiers 500 km en circuit à partir de Chérence.

Denise Cruette, Mars 2021

## Comité de rédaction :

- Malo Poulain de Saint Père
- Alizée Petit
- Romain Bigaux
- Martin Leÿs

## Remerciements :

- Denise Cruette
- Christian Debusschere
- Eliott Daniel



# RDV le mois prochain pour le prochain numéro de 134.15 !

Ce journal est le votre, n'hésitez pas à  
nous adresser vos contributions,  
photos de vols, idées de projets...