



MAI 2021

**134.15**  
**LA REVUE CHÉRENÇAISE**



## SOMMAIRE

- L'édito du Chef Pilote
- Un mois d'avril animé !
- Grand Rangement de Printemps
- Quelques nouveaux arrivants
- Point Sécurité : le mot du RGSG
- Le développement durable, l'ame du vol en planeur !
- Recit de vol : l'incroyable journée du 9 juin 2020 !
- Récit Vintage : les premiers 500 en aller retour !

# L'ÉDITO DU CHEF PILOTE



Je suis très heureux de m'adresser à vous en qualité de chef-pilote de Cherence. Malgré le confinement, nous avons réussi en ce début de Printemps à maintenir une activité significative en école et assuré les vols de contrôle de début d'année.

Avec Philippe BLANC, Jean-Luc PALIERNE et l'équipe des 15 autres instructeurs, notre souhait est de vous faire voler le plus possible et en sécurité. Je félicite Félix HALLARD pour sa nouvelle qualification obtenue à Saint Auban; il devient à 21 ans le plus jeune instructeur du club. Nous avons une équipe solide qui ne demande qu'à instruire et sont à disposition de nouveaux élèves: n'hésitez pas à inciter vos amis intéressés à venir s'inscrire au club pour apprendre à voler !

Les vols sur la campagne ont déjà été nombreux ; je rappelle à chacun qu'en début de saison, il est impératif pour tout pilote de faire 3 atterrissages sur l'aérodrome avant de partir en circuit. De même, alors que les conditions météorologiques sont souvent moyennes et venteuses en début de saison, il est important de voler avec discernement afin de ne pas risquer inutilement un atterrissage « aux vaches » toujours hasardeux, et qui peut occasionner des dommages matériels, corporels ou aux cultures.

Enfin je demande à chacun de respecter le matériel; trop peu de pilotes sont venus cet hiver entretenir les machines et chaque dégât occasionné peut immobiliser un planeur pour quelques jours & semaines. Afin d'améliorer le suivi de nos planeurs, j'ai défini, en liaison avec les intéressés, un système de « référents » qui seront en charge du suivi d'un planeur, a priori une machine que le référent connaît bien car il vole souvent dessus. J'espère que cela permettra d'améliorer le suivi et donc l'état d'entretien de notre parc.

Avec les beaux jours et la levée progressive du confinement, qui va nous permettre de reprendre une activité normale, je vous souhaite à toutes et tous de beaux vols en sécurité

Jean-Louis PETIT

# UN MOIS D'AVRIL ANIMÉ !



Rencontre du duo avec le L25 de  
Vincent au retour de la mer

Contrôle de compétence de Martin par notre chef  
pilote Jean Louis : 2h15 TTC pour l'AR Dieppe !





La Gendarmerie à  
Cherence !



## LA JOURNÉE DU 16 AVRIL : SURPRIS PAR LA NUIT NOIRE !

Les prévisions MTO du matin même prévoient une belle journée de vol et de bonnes conditions sur un axe SW du terrain.

Des le début de l'après midi, alors que la plupart des pilotes entament le retour vent de face, le Perche s'assombrit... dès 14h, l'axe de retour au terrain se retrouve sous un épais voile d'altocu, 8/8eme laissant tout de même entrevoir quelques rares taches de soleil par endroit. Nos vaillants circuiteurs se battent vent de face pour avancer vers le terrain sous les entrainants encouragements de notre président.

Finalement, Alain Renié finit à la Fontaine Simon, Anais Gaubert, Vincent Hayoz et Malo Poulain se vachent tous trois dans un rayon allant de 20 à 40km du terrain et Luc Porta rentre au moteur.

Une superbe entraide se met en place afin d'organiser les dévachages, un grand merci à Luc, Fabian et Vincent pour les dépannages route et à Martin pour le dépannage air et pour son attitude toujours positive "never give up", c'est aussi ça le vol à voile !



Nous avons accueilli pendant les vacances d'Avril 4 stagiaires BIA, qui ont eu la chance une semaine durant, de goûter aux joies du vol à voile ! Ils prévoient quasiment tous de s'inscrire pour cet été !

Jeremy Korchia, premier lâché solo de la saison le 24 avril, le traditionnel arrosage fut de mise, bravo à lui et I2345 Zob !



# ARRIVÉE D'UN NOUVEAU PLANEUR



Achat du LS7 WL en provenance d'Ixassou : il volera dès le mois de juin avant une rénovation complète l'hiver prochain.  
Bienvenue EB !

# GRAND NETTOYAGE DE PRINTEMPS !

Le samedi 24 avril, plus  
de 20 pilotes étaient  
présents dès 9h pour  
participer au nettoyage  
des hangars du club !





UN GRAND MERCI  
À TOUTES CELLES ET CEUX  
AYANT RÉPONDU PRÉSENT !



ET DE UNE  
POUR LE  
PERKOZ !

Première vache du  
Perkoz, avec Felix et  
Marie en instruction  
campagne !



# QUELQUES NOUVEAUX ARRIVANTS



Simon Roth d'Ixassou



Anaïs Gaubert de Coulommiers



Théo Manfredi de Bailleau



Jules Richard, vélivole  
itinérant



Elisabeth Arnaud, de Chartres



Aurelien MOUREAUX  
de Beynes/Grenoble

## 3 QUESTIONS À ANAÏS GAUBERT

→ **Bonjour Anaïs, tu viens d'arriver à Chérence , peux-tu nous parler de ton parcours vélivole ?**

Déjà PPL, j'ai commencé le planeur tard, à 30 ans, à Coulommiers. Je m'y suis consacrée à fond. J'ai eu la chance, n'étant pas encore lâchée campagne, de participer à une première compétition en biplace avec un instructeur. J'ai ensuite été lâchée campagne assez vite. J'étais fin 2019 remplaçante aux championnats du monde féminin en équipe de France en Australie.

→ **Quel regard portes-tu sur le club ?**

Club très dynamique, c'est ça qui m'a attiré. Des gens très sympas !

→ **Quels sont tes projets / ambitions vélivoles pour cette année ?**

L'objectif principal reste le championnat de France 15m/Standard/Biplace 20m à Bailleau, faire un bon résultat afin d'espérer d'intégrer l'équipe de France.

# LE POINT SÉCURITÉ DU RSGS LES ESPACES AÉRIENS



## → TRANSIT DANS ESPACES CONTROLÉS

Obligation d'établir le contact avec le contrôleur.

*Vous êtes représentatifs de l'ensemble des Vélivoles. Soignez votre comportement. Les planeurs sont tolérés sous conditions.*

**Phraséologie correcte et concise,**

**Collationner la consigne reçue (répétez ce que vous avez compris)**

**Soyez courtois.**

**Clôturer le contact en sortie de zone.**

En cas de « vache » probable informer le contrôleur (au sol pas de contact possible)

**Code 7000** doit être affiché en attente d'un code à afficher

Mais attention aux erreurs de code

**Code 7600** Panne Radio

**Code 7700** Urgence, Alerte

**Code 7500 Détournement !! => Risque d'interception par l'armée**

Espaces non contrôlés : respect des altitudes  
max autorisées

## ➤ ZONES DEROGATOIRES de MANTES

Aménagement des espaces aériens accordés par l'aéroport de ROISSY en coordination avec les centres de contrôle (Beauvais, Évreux, Villacoublay).



3 configurations actives possibles:

- MANTES OUEST
- MANTES EST 4500
- MANTES EST 55

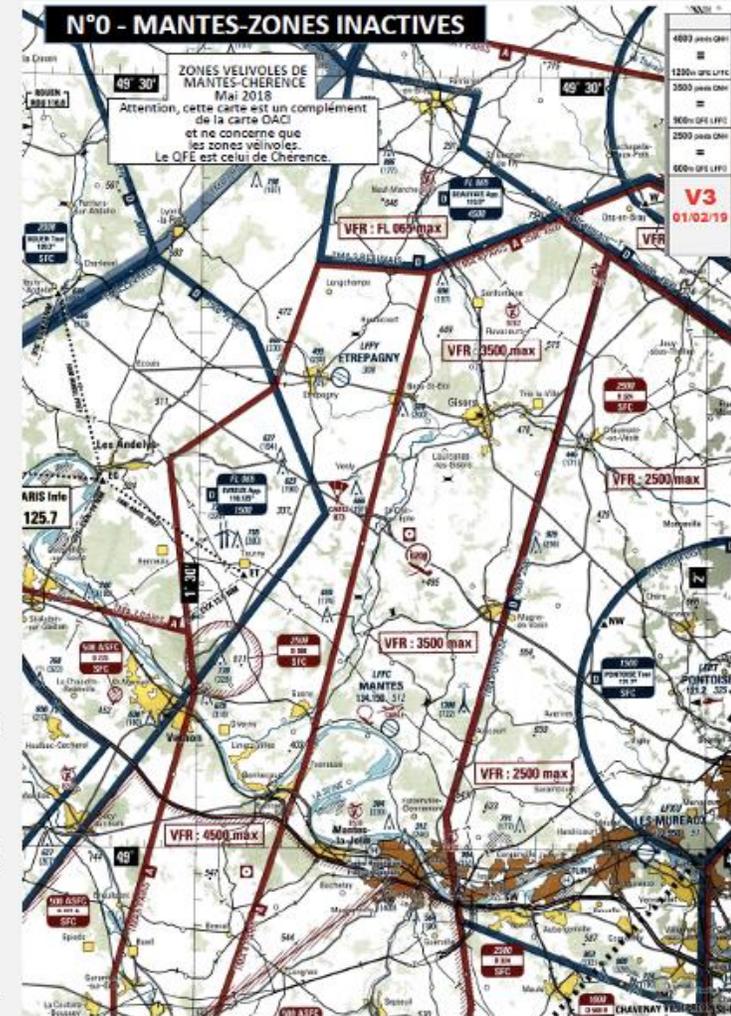
Et

La configuration Zones inactives =>

**Configuration de base à appliquer si :**

- zones non activées
- OU
- En cas de doute, (méconnaissance des zones, ou de l'activité)

A noter : il existe aussi les zones relatives à BEYNES => Contacter BEYNES pour connaître l'activité



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



**Ces dernières années les accidents en vol remorqué se multiplient, restons vigilants !**

# **POSITION HAUTE dans le planeur...**

**Ne mettez pas en danger votre pilote remorqueur...**



**Dès la perte du visuel  
LARGUEZ !**

# LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, L'ÂME DU VOL EN PLANEUR !

Le vol en planeur est une activité vertueuse, basée sur l'exploitation des énergies naturellement disponibles dans l'atmosphère. Compte tenu de la montée en puissance des enjeux environnementaux auprès de nos concitoyens et adhérents, il est aujourd'hui responsable de nous questionner sur les impacts générés par l'activité de nos activités au sol et par nos moyens de lancement pour en diminuer l'empreinte environnementale. Par ailleurs, le club de Chérence est situé dans le Parc Naturel régional et il est important de veiller à la meilleure insertion possible de l'aérodrome au cœur de cet environnement.

Un programme de développement durable vient d'être lancé à Chérence. Il se matérialisera par des actions simples et concrètes dans le court terme mais avec une vision de moyen – long terme. Elles porteront à la fois sur la réduction de nos émissions de GES mais aussi sur la valorisation des actions éducatives et de formation déjà faites par le club et qui seront à renforcer.

Un groupe de travail a été mise en place pour permettre d'avancer sur ce projet. Nous vous présenterons donc régulièrement sur vos numéros de "134.15", l'avancement de nos travaux et nos récentes réalisations.

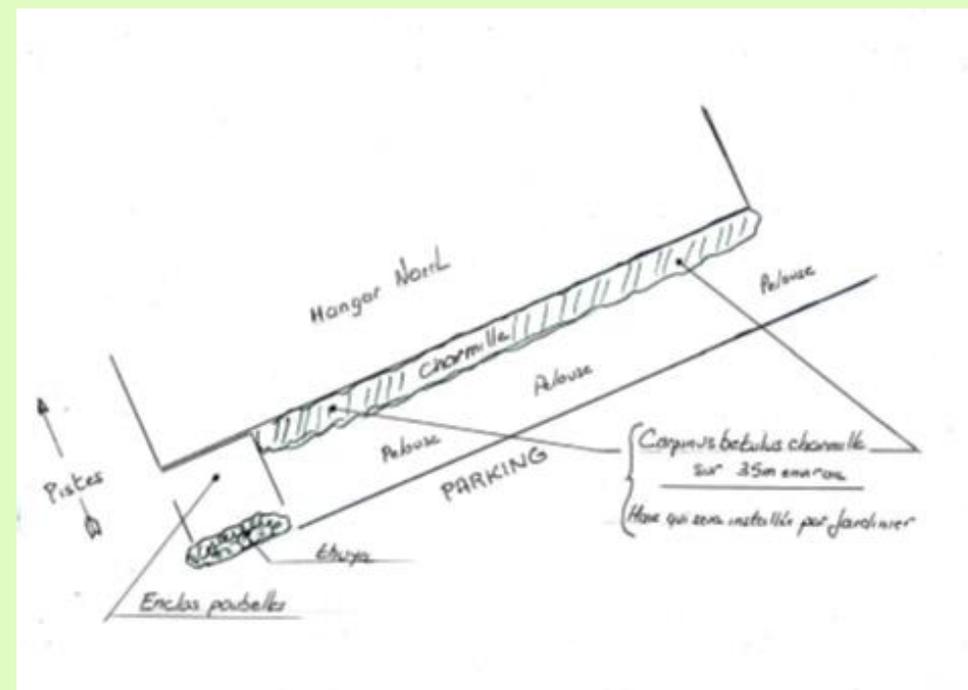
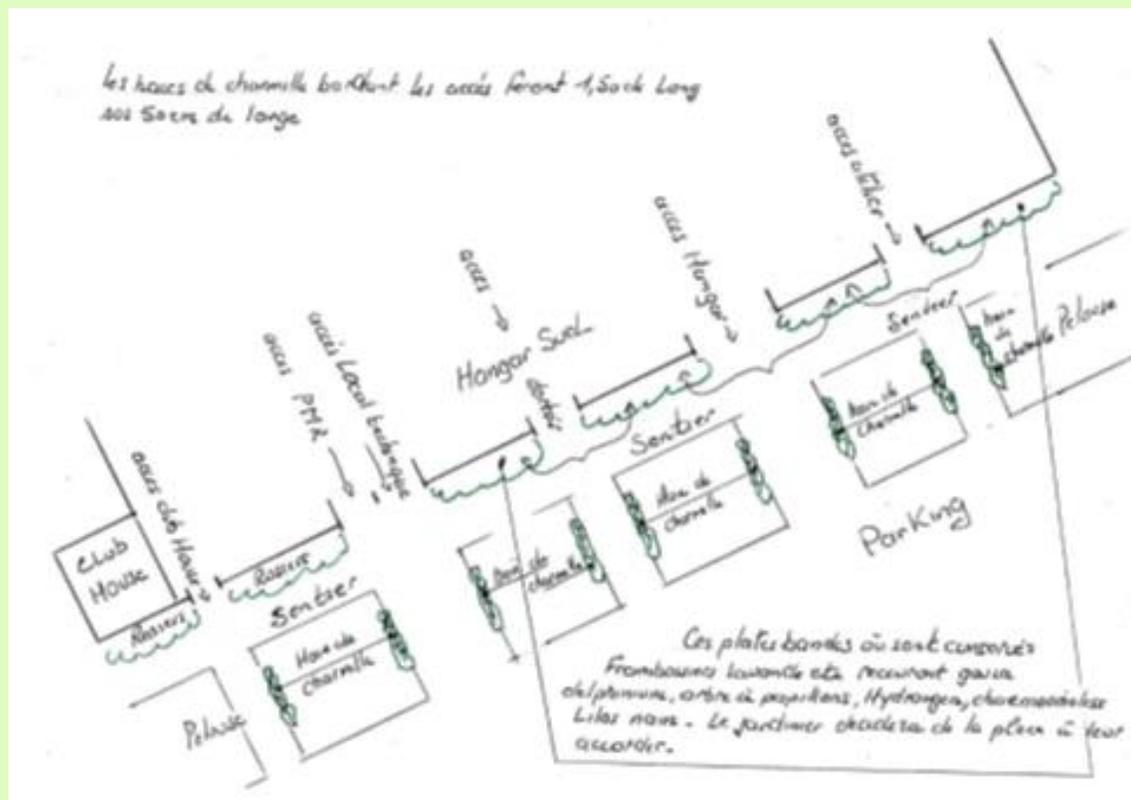
Deux actions feront rapidement leur apparition à Chérence :

La mise en place de tables de picnic :

Il ne s'agit là que d'un embellissement au bénéfice des membres et des visiteurs. Les tables en bois robustes remplaceront les tables en plastiques vieillissantes actuelles.

Une végétalisation et un embellissement des espaces verts :

Cette action pilotée par Norbert Maupertuis a pour but d'augmenter le capital de C02 stockés sur l'aérodrome par la mise en place d'arbustes supplémentaires tout en le rendant plus accueillant et agréable.



Martin LEYS & Thibault GROSJEAN  
Pour le groupe de travail « Développement  
Durable ».

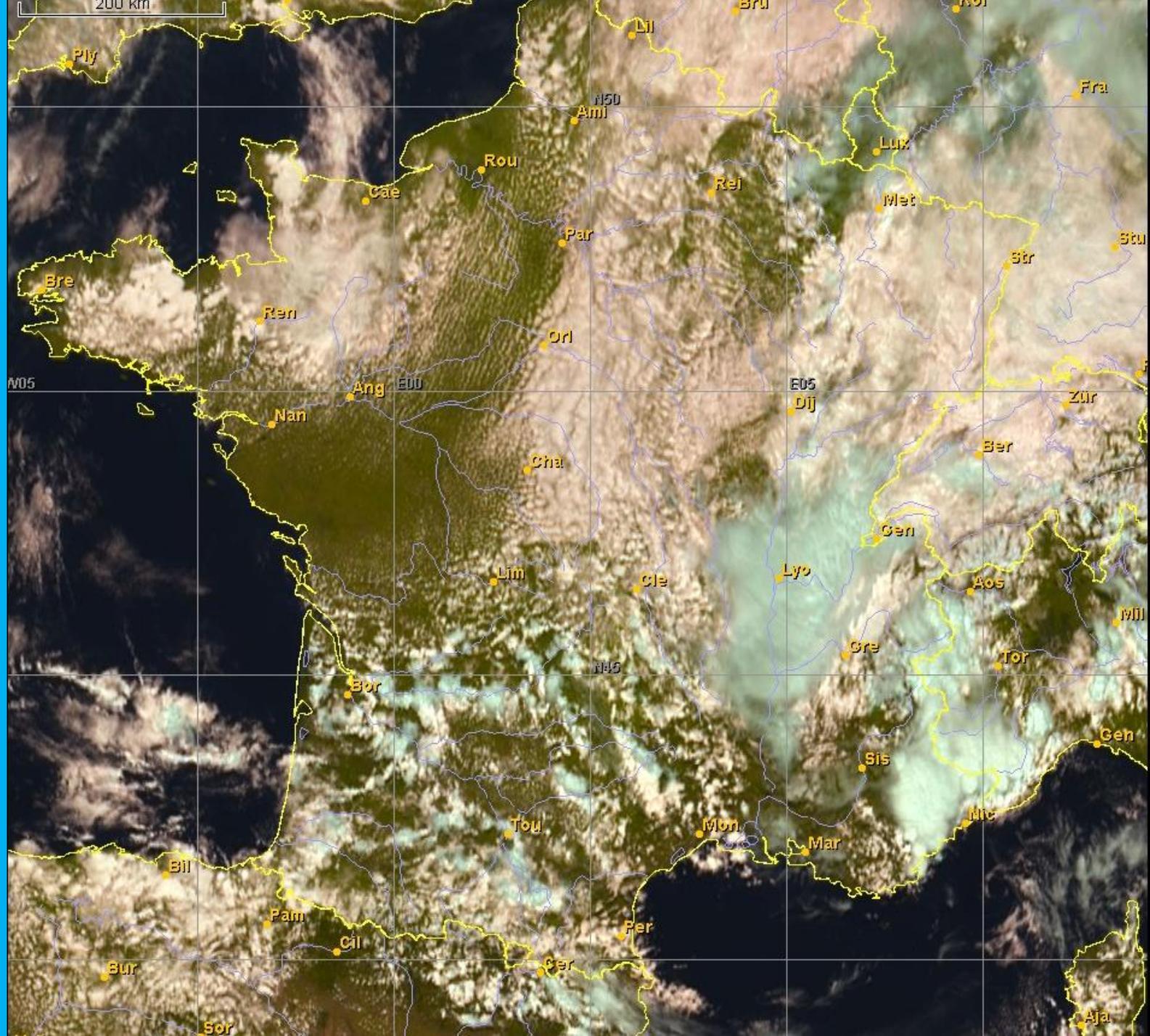


## RÉCIT DE VOLS

- L'incroyable journée du 09 juin 2020 par nos vaillants circuiteurs !

## L'INCROYABLE JOURNÉE DU 09 JUIN

Trainée de Nord Est  
centrée sur un axe  
Amiens Bordeaux  
avec un début de  
convection à 9h30.  
Peu de plafond mais  
de très beaux  
cheminements.



# DEUX VOLS RECORDS A CHÉRENCE

Eliott Daniel, 770km en Pegase

Vincent Hayoz, 820km en LSI

## ET D'AUTRES VOLS NOTABLES !

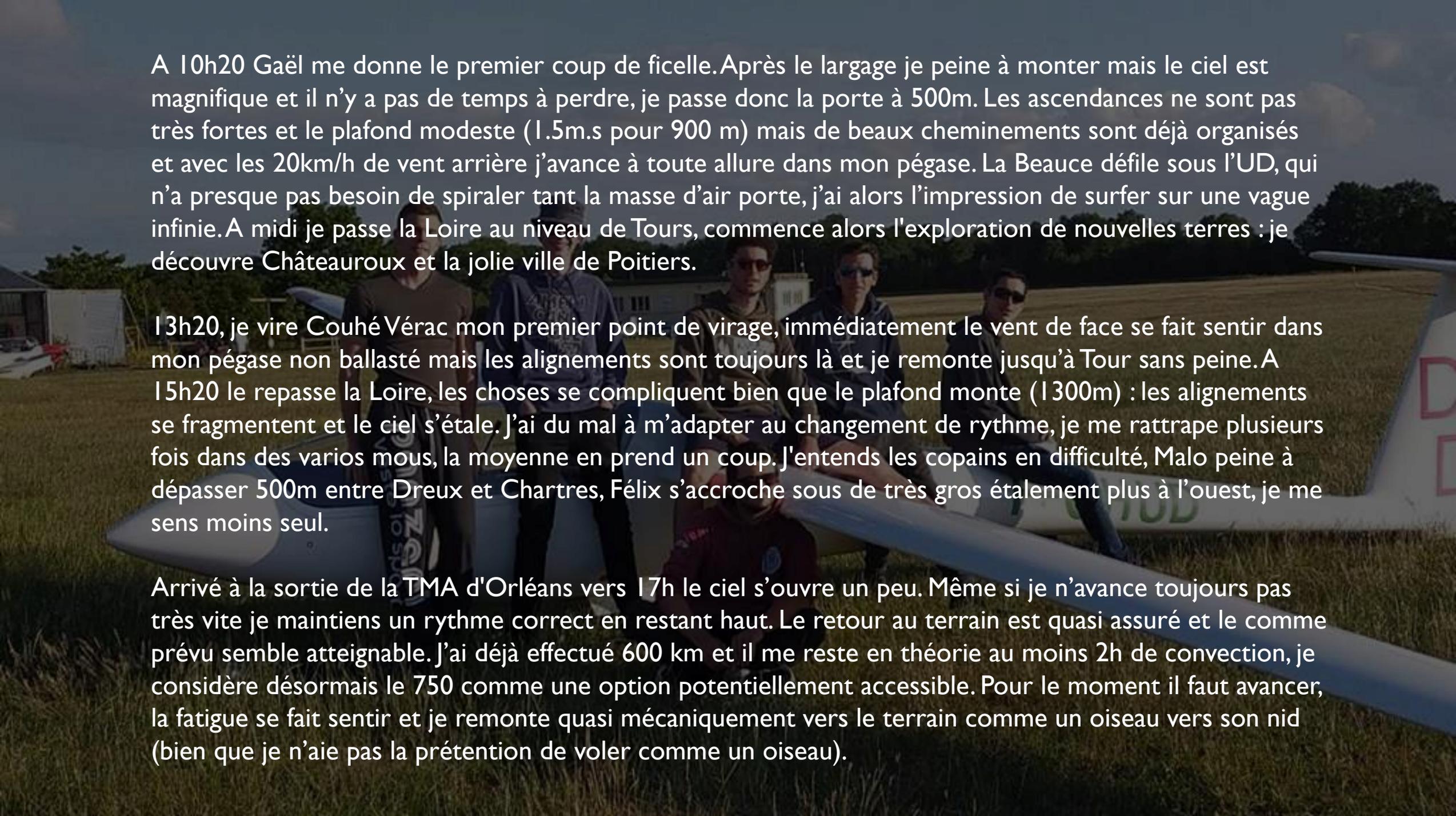
- Felix Hallard 740km en LS6
- Romain Bigaux 630km en LS4
- Jean Pierre Petit 625km en Ventux 2CXT
- Malo Poulain de St Pere 420km en Pegase
- Philippe Urban 380km en LS8
- Charles Dupret 310km en LSI (vaché Blois)

# 770 KILOMÈTRES EN PÉGASE PAR ELIOTT DANIEL

8 juin 2020, cela fait moins d'un mois que nous sommes déconfinés, en tant que jeune lycéen "en distanciel" ma seule préoccupation est alors de profiter un maximum de chaque journée de vol.

On annonce depuis plusieurs jours le passage d'un front froid dans la nuit du 8 au 9 laissant place à une fameuse descente de nord tant prisé par les vélivoles chérénois. La veille, Top Météo annonce seulement 100km réalisable au départ de Chérence mais la limite avec la bonne zone n'est pas loin et météo parapente est optimiste, par conséquent nous passons la soirée du 8 avec Romain et Félix à préparer un aller-retour de 600 km sur un axe Chérence Poitiers.

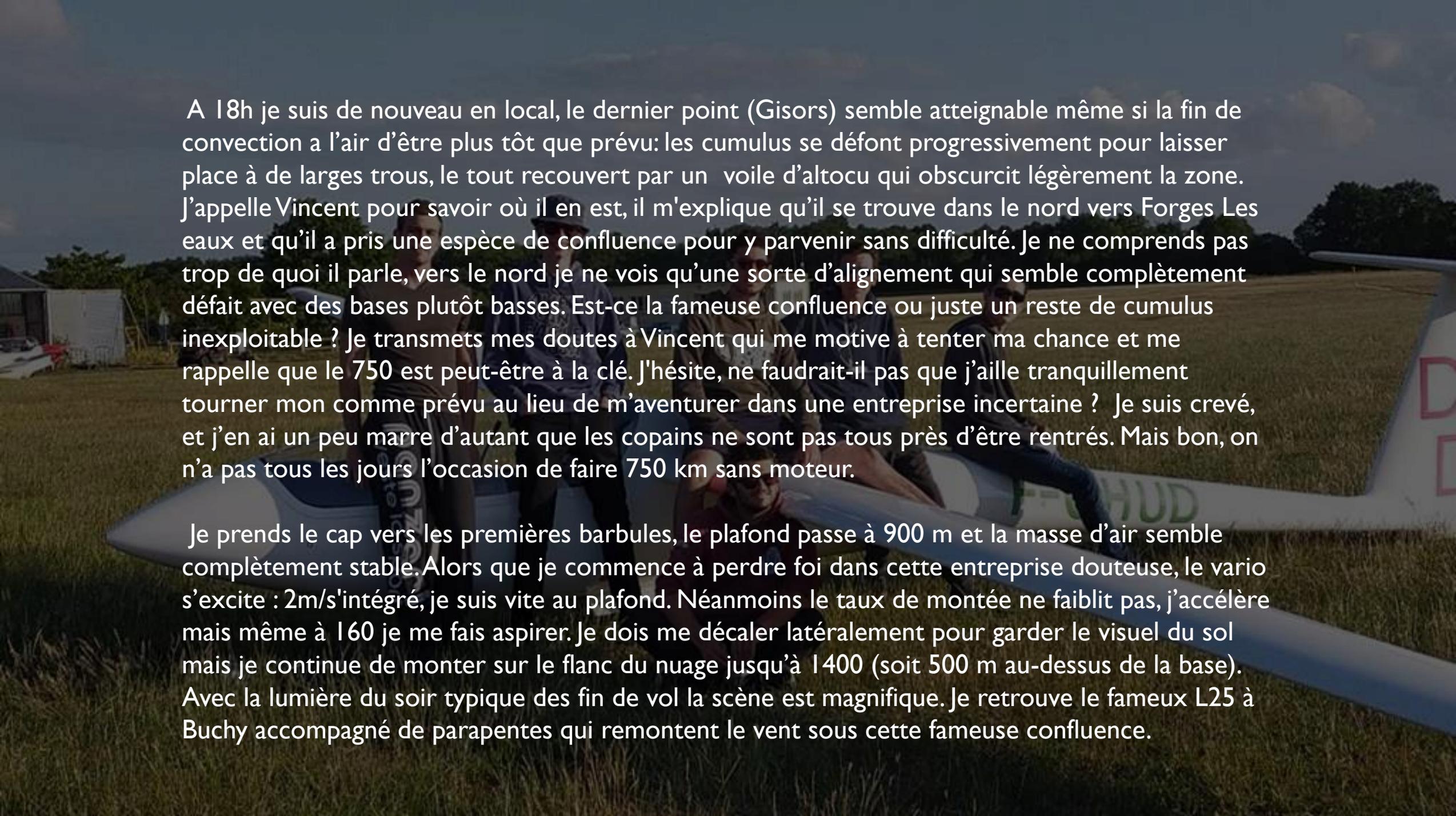
Le lendemain matin Top Météo n'annonce plus que 0km réalisable mais une observation vaut toujours mieux qu'une prévision : le front est à la limite du terrain et le soleil est de notre côté, on maintient donc notre plan. A 9h30 le ciel est déjà pavé de rues de cumulus, mais nous ne sommes pas encore près... On s'arrange avec le jeune Gaël treuilleur depuis la veille pour qu'il nous mette en l'air. 10h30-19h30 = 9h de vol à 80 de moyenne je déclare 720 km avec un premier point km 300 (Cuhé Véraç) et le second à Gisors (km 25 au nord).

A group of five people, three men and two women, are standing in a grassy field. They are dressed in casual outdoor attire, including jackets and sunglasses. In the background, a large white glider is visible, partially obscured by the people. The setting appears to be an airfield or a gliding club. The text is overlaid on the image in a white, sans-serif font.

A 10h20 Gaël me donne le premier coup de ficelle. Après le largage je peine à monter mais le ciel est magnifique et il n'y a pas de temps à perdre, je passe donc la porte à 500m. Les ascendances ne sont pas très fortes et le plafond modeste (1.5m.s pour 900 m) mais de beaux cheminements sont déjà organisés et avec les 20km/h de vent arrière j'avance à toute allure dans mon pégase. La Beauce défile sous l'UD, qui n'a presque pas besoin de spiraler tant la masse d'air porte, j'ai alors l'impression de surfer sur une vague infinie. A midi je passe la Loire au niveau de Tours, commence alors l'exploration de nouvelles terres : je découvre Châteauroux et la jolie ville de Poitiers.

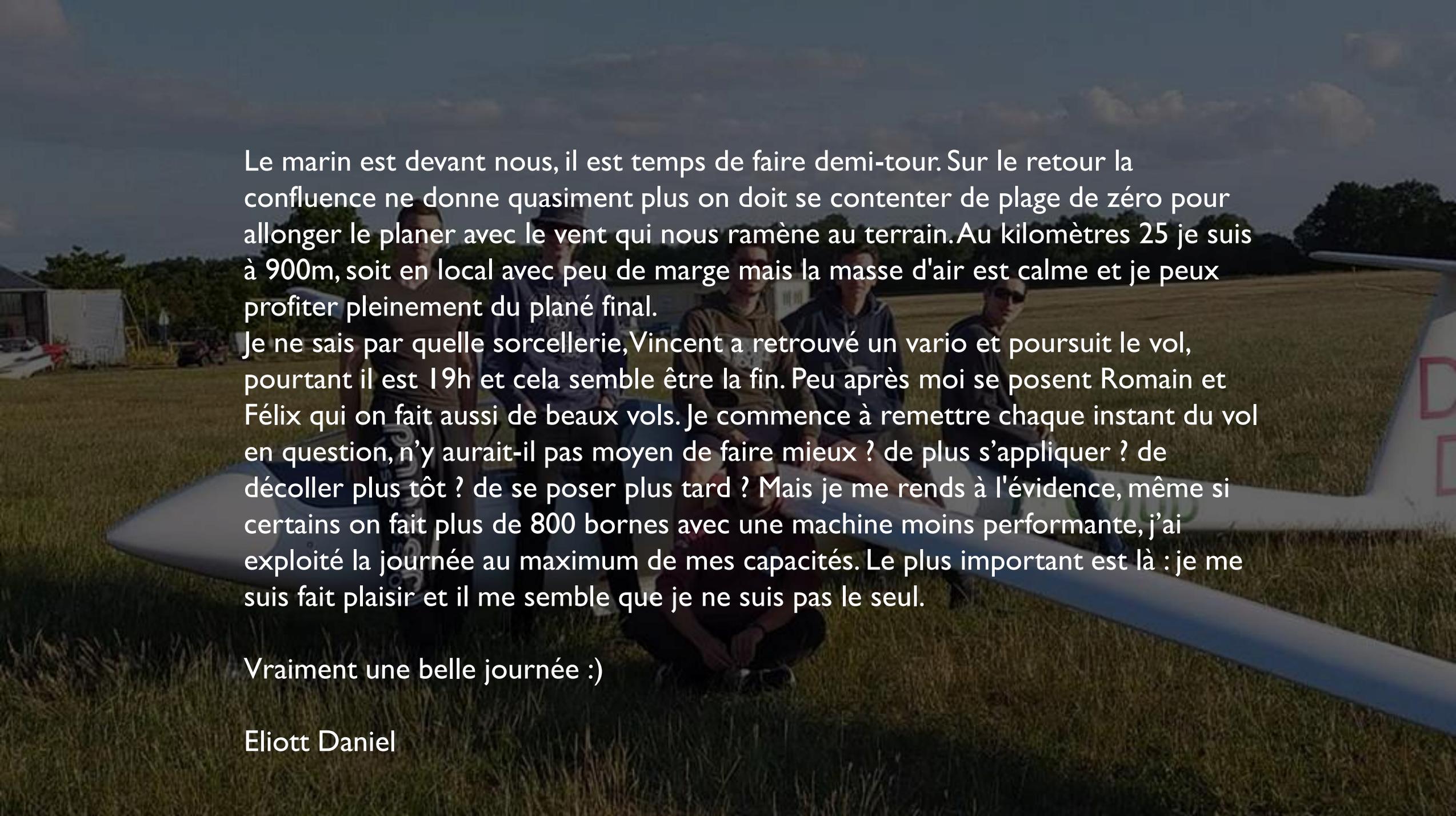
13h20, je vire Couhé Vêrac mon premier point de virage, immédiatement le vent de face se fait sentir dans mon pégase non ballasté mais les alignements sont toujours là et je remonte jusqu'à Tour sans peine. A 15h20 le repasse la Loire, les choses se compliquent bien que le plafond monte (1300m) : les alignements se fragmentent et le ciel s'étale. J'ai du mal à m'adapter au changement de rythme, je me rattrape plusieurs fois dans des varios mous, la moyenne en prend un coup. J'entends les copains en difficulté, Malo peine à dépasser 500m entre Dreux et Chartres, Félix s'accroche sous de très gros étalement plus à l'ouest, je me sens moins seul.

Arrivé à la sortie de la TMA d'Orléans vers 17h le ciel s'ouvre un peu. Même si je n'avance toujours pas très vite je maintiens un rythme correct en restant haut. Le retour au terrain est quasi assuré et le comme prévu semble atteignable. J'ai déjà effectué 600 km et il me reste en théorie au moins 2h de convection, je considère désormais le 750 comme une option potentiellement accessible. Pour le moment il faut avancer, la fatigue se fait sentir et je remonte quasi mécaniquement vers le terrain comme un oiseau vers son nid (bien que je n'aie pas la prétention de voler comme un oiseau).



A 18h je suis de nouveau en local, le dernier point (Gisors) semble atteignable même si la fin de convection a l'air d'être plus tôt que prévu: les cumulus se défont progressivement pour laisser place à de larges trous, le tout recouvert par un voile d'altocu qui obscurcit légèrement la zone. J'appelle Vincent pour savoir où il en est, il m'explique qu'il se trouve dans le nord vers Forges Les eaux et qu'il a pris une espèce de confluence pour y parvenir sans difficulté. Je ne comprends pas trop de quoi il parle, vers le nord je ne vois qu'une sorte d'alignement qui semble complètement défilé avec des bases plutôt basses. Est-ce la fameuse confluence ou juste un reste de cumulus inexploitable ? Je transmets mes doutes à Vincent qui me motive à tenter ma chance et me rappelle que le 750 est peut-être à la clé. J'hésite, ne faudrait-il pas que j'aie tranquillement tourné mon comme prévu au lieu de m'aventurer dans une entreprise incertaine ? Je suis crevé, et j'en ai un peu marre d'autant que les copains ne sont pas tous près d'être rentrés. Mais bon, on n'a pas tous les jours l'occasion de faire 750 km sans moteur.

Je prends le cap vers les premières barbules, le plafond passe à 900 m et la masse d'air semble complètement stable. Alors que je commence à perdre foi dans cette entreprise douteuse, le vario s'excite : 2m/s'intégré, je suis vite au plafond. Néanmoins le taux de montée ne faiblit pas, j'accélère mais même à 160 je me fais aspirer. Je dois me décaler latéralement pour garder le visuel du sol mais je continue de monter sur le flanc du nuage jusqu'à 1400 (soit 500 m au-dessus de la base). Avec la lumière du soir typique des fin de vol la scène est magnifique. Je retrouve le fameux L25 à Buchy accompagné de parapentes qui remontent le vent sous cette fameuse confluence.

A group of people, including a child, are standing in a grassy field. In the background, a large white glider is visible. The scene is outdoors, likely at an airfield or gliding club, with trees and a building in the distance under a clear sky.

Le marin est devant nous, il est temps de faire demi-tour. Sur le retour la confluence ne donne quasiment plus on doit se contenter de plage de zéro pour allonger le planer avec le vent qui nous ramène au terrain. Au kilomètres 25 je suis à 900m, soit en local avec peu de marge mais la masse d'air est calme et je peux profiter pleinement du plané final.

Je ne sais par quelle sorcellerie, Vincent a retrouvé un vario et poursuit le vol, pourtant il est 19h et cela semble être la fin. Peu après moi se posent Romain et Félix qui on fait aussi de beaux vols. Je commence à remettre chaque instant du vol en question, n'y aurait-il pas moyen de faire mieux ? de plus s'appliquer ? de décoller plus tôt ? de se poser plus tard ? Mais je me rends à l'évidence, même si certains on fait plus de 800 bornes avec une machine moins performante, j'ai exploité la journée au maximum de mes capacités. Le plus important est là : je me suis fait plaisir et il me semble que je ne suis pas le seul.

Vraiment une belle journée :)

Eliott Daniel

# VOL VINTAGE PAR MICHEL CRUETTE LES PREMIERS 500 EN A/R

En 1975, les usages voulaient que le diamant de 500 km consistait en un vol « libre » d'au moins 500 km, en ligne droite, avec atterrissage indéterminé, mais de préférence sur un terrain de vol à voile. On partait « en mission », vent arrière, à Dieu Vat, sans penser du tout à réaliser un circuit que d'ailleurs les performances des planeurs de l'époque ne permettaient guère.

Cela n'empêchait pas nos meilleurs pilotes de partir à l'aventure « vers Bordeaux-Saucat » et les atterrissages ont quelquefois été homériques, dans une vigne, sans dégâts, mais aussi à Bordeaux-Mérignac, obligeant un avion de ligne à remettre les gaz sans aucune sanction à la clef, tant les sbires étaient estomaqués par la performance de la pilote. C'était quasiment la joyeuse improvisation.

Et à Chérence, un pilote-mécène vélivole a acheté un magnifique Nimbus 2 en 1976, évidemment en Convention. Nous étions tous admiratifs devant ce planeur de 20 mètres. Pas encore de radio, un mini vario de 57 mn, mais au moins 50 de finesse. Bref, le temps était venu d'arrêter les exploits scabreux et de circuler loin de notre terrain.

En 1976, une MTO d'enfer était annoncée et après 2 vols de prise en mains, en grand local, j'ai donc décidé de partir vers le sud de Vendôme, (150 km), puis retour vers Chérence et cap vers le nord d'Amiens, (100 km), en passant à la verticale de Chérence avec battement d'ailes pour montrer que tout allait bien. Les 500 km étaient dans la poche, il ne manquait plus que le gain de 5000 mètres, réussi avec le K6 de l'ANEG, à Vinon, quelques années plus tard.

Le plafond était de 800 mètres au départ, à 14 heures, mais de 1500 mètres à Vendôme, il dépassait 2200 mètres à Amiens à tel point que ma finale de 100 km a débuté à Amiens avec un chouilla de vent arrière. A partir de Vendôme, aucun point bas inférieur à 1200 m.

Pendant ces 505 km bouclés en 5 heures, seulement des cumulus bien alignés. Atterrissage à 19 heures et le planeur rejoignait son hangar pour repartir le lendemain avec un autre pilote. C'était la mémorable saison 1976.

Ce n'était donc pas du tout un exploit, mais simplement un vol merveilleux.

DATE: 16 Aout 1976  
Pilote: Michel CRUETTE  
Planeur NIMBUS IIC  
Imm. F. CEDL  
Départ: CHERENCE  
Sud n°1 VENDÔME Sud  
Sud n°2 AMIENS ville  
Tentative  $\Delta$  500km "F"  
Signature Pilote  
Signature Commune Herbaut  
Départ: Herbaut  
Arrivée: Herbaut  
0.57.69  
CIRCUIT  
REUSSI

La déclaration du vol de l'époque

Pas de radio, mais les premiers équipements, baptisés « radios à cailloux » avec leurs 5 fréquences très aléatoires venaient de sortir.

Pas de zones quasi incompréhensibles : mais il est vrai que le ciel était peu encombré.

Pas de contrôles ou presque et évidemment pas encore de transpondeurs.

Pas encore de calculateurs, un bon « piffomètre » réglable en vol faisait l'affaire.

Pas de GPS, donc pas d'infractions...

Mais un pur régal inoubliable, d'autant que j'ai mis 2 jours pour retrouver le biceps de mon bras droit fortement ankylosé après ce vol bien ballasté.

- Michel CRUETTE.



Le Nimbus 2 « DL » en 2020 sous sa nouvelle immatriculation tcheque !

## **Comité de rédaction :**

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

## **Remerciements :**

- Jean Louis Petit
- Michel Cruette
- Eliott Daniel
- Christian Debusschere
- Thibault Grosjean



Ce journal est le vôtre : n'hésitez pas à nous adresser vos contributions, photos, récits de vols, idées de projets à [malodesaintpere@gmail.com](mailto:malodesaintpere@gmail.com)

RDV le mois  
prochain pour le  
prochain numéro de  
134.15 spécial  
Schalow !