

134.15

MARS 2024



SOMMAIRE

- **Edito du président** : ce n'est qu'un au revoir
- **Edito du secrétaire général**: où va le club ?
- **L'arrivée de William Rouy**, le nouveau chef pilote
- **Découverte du remorqueur AC4 GT** de lightwing
- **L'écho des ateliers**: suspens, les planeurs seront-ils prêts?
- **Le nouveau site d'enregistrement de la CFE**
- **Vie pratique**: placards outillage
- **Point sur la sécurité des vols**: quand faire son vol de contrôle ?
- **Hommage** : Philippe Arfeuille, une figure de l'AAVO



ÉDITO DU PRÉSIDENT

Ce n'est qu'un au revoir

Bonjour à toutes et tous,

Ce n'est pas sans émotion que je m'adresse à vous, pour la dernière fois en tant que Président, dans ce premier numéro 2024 de notre belle revue 134.15. Je m'apprête à passer le flambeau de la présidence à mon ami Gilles Hug, actuel secrétaire général, qui connaît parfaitement Chérence. Il me paraît important qu'une nouvelle équipe puisse apporter ses idées et un regard neuf sur la gestion du club.

L'AAVO Chérence est un club magnifique :

- Nous avons la chance d'accueillir depuis début février un chef de centre dynamique, William Rouy qui va pouvoir animer la plateforme et soulager nos chefs-pilotes bénévoles Jean-Louis Petit et Philippe Blanc qui ont tant donné au club et méritent notre reconnaissance.*
- Notre équipe d'instructeurs, forte de 16 membres, assure une formation de qualité et dispose, cas unique en France, de 4 ASK 21 et un Perkoz pour assurer la formation.*
- Nous avons rajeuni et féminisé le Conseil d'Administration tout en conservant des piliers importants sans lesquels le club ne pourrait fonctionner, en particulier Marc Boura, vigie de tous les instants, et notre trésorier Dominique Poincheval.*



- Nous disposons de 3 moyens de lancement complémentaires qui font l'envie de bien des clubs ; un treuil électrique, un Dynamic ULM qui a permis de former de nouveaux pilotes remorqueurs et un DR400. Ils permettent à tous de décoller en sécurité et à des prix raisonnables
- L'AVG s'est dotée d'une nouvelle organisation et vous permet de pouvoir voler en montagne au départ de Gap à bord de leur magnifique Duo-Discus remis à neuf
- 9 jeunes pilotes du club ont participé l'an dernier au Championnat de France Junior organisé avec succès, tout comme l'avait été le championnat de France classe club en 2022
- L'activité voltige est reconnue au niveau régional et a permis à Thibaut Fromantin, pilote formé au club, de devenir Champion du Monde,
- Anaïs Gaubert et Alizée Petit ont participé aux championnats du monde
- L'AVG s'est dotée d'une nouvelle organisation et vous permet de pouvoir voler en montagne au départ de Gap à bord de leur magnifique Duo-Discus remis à neuf

Je suis candidat à la Présidence de la Fédération Française de Vol en Planeur. Quel que soit le résultat de l'élection, je resterai licencié à Chérence qui est « mon club de cœur ». Et si je n'étais pas élu, comme je pars en retraite cet été, je serai alors beaucoup plus disponible pour voler & instruire à Chérence ou à Gap.

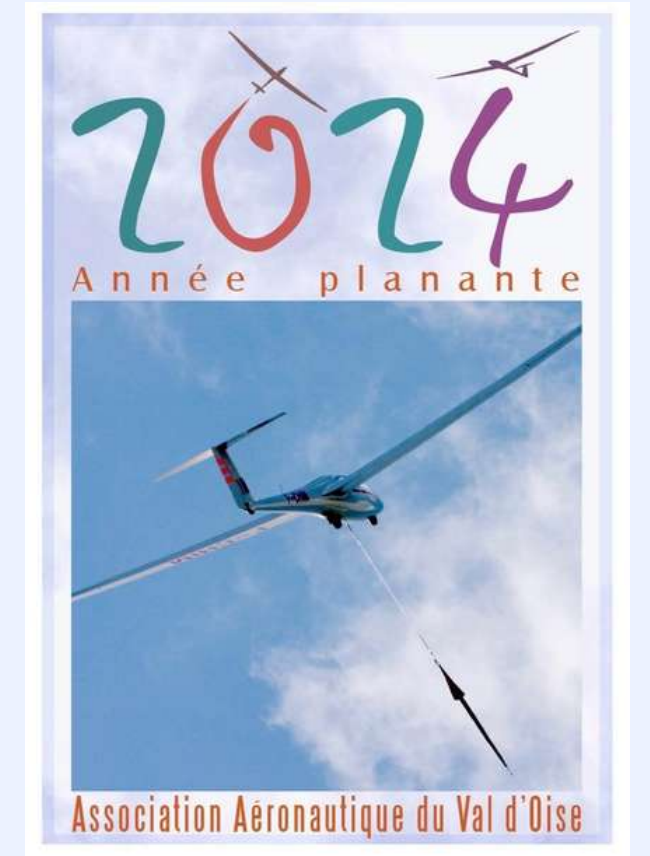


Je ne peux enfin terminer mon propos sans avoir une pensée pour deux piliers du club, Philippe Arfeuille et Jean Caumette qui nous ont quitté l'an passé.

Merci pour votre soutien pendant toutes ces années, bonne chance à la nouvelle équipe et vive l'AAVO !

Martin

PS : une bonne nouvelle que je partage avec vous ; compte tenu des conditions climatiques très maussades de ce début d'année, votre conseil d'administration a exceptionnellement décidé de prolonger le tarif « hiver » (remorqués à prix réduits) jusqu'au début du Printemps, soit le 21 mars 2024 😊



MOT DU SG

Après deux années très réussies qui ont vu, entre autres, l'organisation des Championnats de France, quel avenir pour notre club ?

Aujourd'hui, le chemin ne manque pas d'embûches pour les aérodromes et les activités aériennes de loisir : environnement, nuisances acoustiques, etc.

Suivant notre capacité à développer des projets ambitieux ces menaces peuvent se transformer en opportunités. Avec l'arrivée de William Rouy, notre nouveau Chef de Centre, son aide et son expérience, l'AAVO peut s'orienter vers une nouvelle phase de développement.

Les projets ne manquent pas :

- **Infrastructures:**

Projet architectural comprend la rénovation et l'extension du bâtiment administratif. Amélioration, rationalisation des espaces et isolation thermiques sont au rendez-vous pour un bâtiment plus fonctionnel et plus éco-vertueux.

- **Rénovation du Rouméas avec couverture photovoltaïque.**



MOT DU SG

Après deux années très réussies qui ont vu, entre autres, l'organisation des Championnats de France, quel avenir pour notre club ?

Les projets ne manquent pas :

Infrastructures:

Projet architectural comprend la rénovation et l'extension du bâtiment administratif. Amélioration, rationalisation des espaces et isolation thermiques sont au rendez-vous pour un bâtiment plus fonctionnel et plus éco-vertueux.

Rénovation du Rouméas avec couverture photovoltaïque.

www.aavo.free.fr



MOT DU SG

Après deux années très réussies qui ont vu, entre autres, l'organisation des Championnats de France, quel avenir pour notre club ?

Renouvellement de la flotte :

L'AAVO s'était déjà positionnée pour l'achat du DuoDiscus « FES ». Le constructeur Shemmp-Hirth pourrait proposer transformation de notre DuoDiscus turbo en FES. Nous allons évaluer les deux options, leur coût, leur pertinence et le délai de mise ne œuvre éventuel.

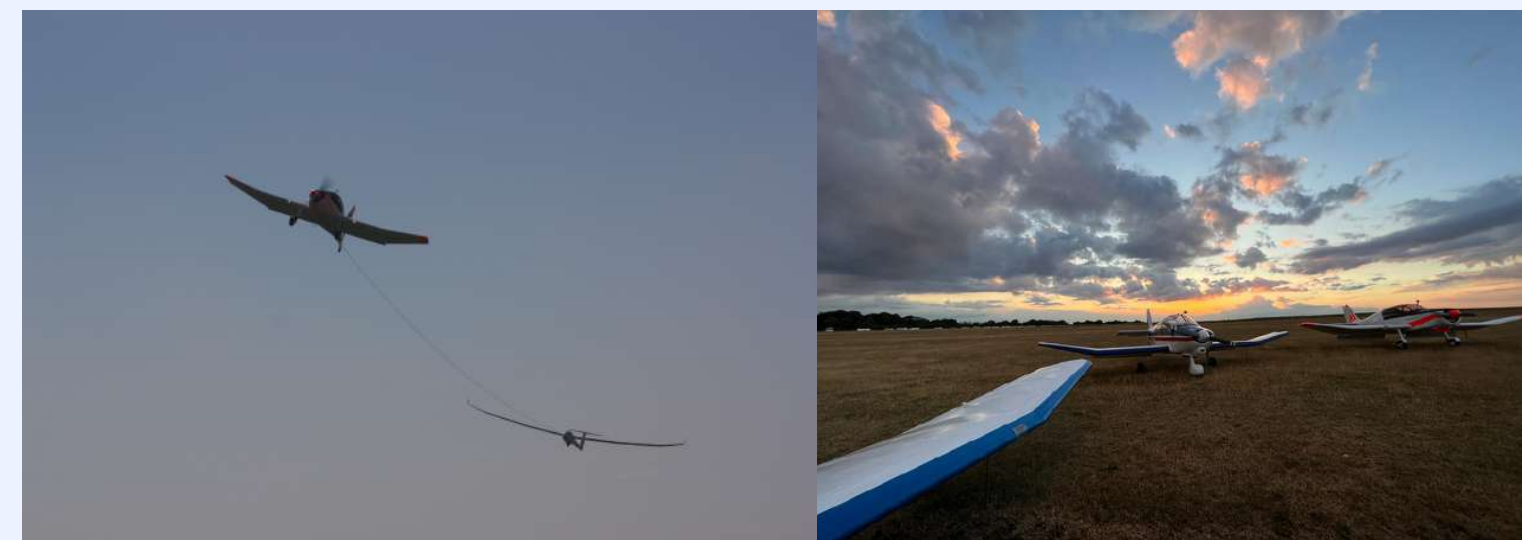
Moyens de lancements :

Adopté fin 2022, WT-9 a permis d'économiser 2 litres de carburant par remorqué à 500 m. Néanmoins, il ne permet pas de faire face à toutes les situations, notamment pour remorquer les planeurs lourds (DuoDiscus).

L'arrivée sur le marché d'un nouveau remorqueur promet de changer la donne. L'« AC4 GT » de la société suisse Lightwing est équipé du nouveau moteur Rotax 915 de 140cv. Il présente des performances très intéressantes : décollage court, excellent taux de montée (4 m/s avec un monoplace). Il est également très silencieux. Ces caractéristiques nous ont incité à inviter le constructeur à venir présenter leur appareil.

L'avenir est ce que nous en ferons !

Gilles.





L'INTERVIEW

William Rouy, le nouveau chef de centre de Chérence

Natif du sud ouest, **j'ai commencé le planeur à 16 ans**. J'ai arrêté longtemps avant de reprendre en 1999. Entre temps, j'ai travaillé dans le tourisme et **dirigé de nombreux villages de vacances en France et à l'étranger**. En 1999, je lance un projet sous les conseils de mon ami Renée Delmas alors président du comité régional pour le transfert de l'UCPA dans les Pyrénées. Entre temps je pars travaillé à Jaca en Espagne avec mon ami Serge Leclerc.. Ensuite **pendant 18 saisons je vais diriger le centre de planeur ULM Avion de l'UCPA à St Girons** avant sa fermeture pour la saison 2019. J'ai continué de voler ensuite à St girons.

Professionnellement, avant d'intégrer le poste de Chef centre de Chérence, **je dirigeais un VVF à St Jean- de-Luz** et cherchais à travailler de nouveau dans le monde du planeur . Aussi quand Martin m'a contacté en septembre, nous nous sommes rencontrés et j'ai rapidement été conquis par le projet. Enfin, l'accueil que m'a été réservé lors de ma première visite à fini de me convaincre.

www.aavo.free.fr



Qualifications

- FI et FE planeur et
- 1 cycle voltige
- pilote remorqueur
- Treuilleur
- Instructeur ULM.



REMORQUAGE & PERFORMANCES

Vers un mode de lancement plus responsable ?

Le remorquage de planeurs peut-il évoluer vers un moyen de lancement plus efficace, plus sûr, moins polluant, plus silencieux et... moins cher ? Voilà une équation qui semble difficile à résoudre avec des aspects contradictoires.

3 caractéristiques principales permettent d'optimiser ou d'améliorer les performances d'un remorqueur de planeur :

1

La masse est le paramètre le plus évident à percevoir et celui qui a l'impact le plus fort ; mais ce n'est pas forcément le plus facile à optimiser ;

2

Plus la puissance moteur est importante plus la vitesse de montée le sera ; cependant sur un aéronef donné utiliser un moteur plus puissant augmente la masse ce qui nécessite de renforcer la structure et engendre une nouvelle augmentation de masse

3

L'aérodynamique générale doit être adaptée aux vitesses lentes de remorquage de l'ordre de 120~130 km/h quant la majorité des avions sont conçus pour voler vite, disons au de là de 200 km/h.



Ces considérations font qu'aucun remorqueur actuellement en service n'est vraiment adapté à la mission « remorquage de planeurs ». Au mieux ce sont des avions de voyage reconfigurés ou des ULM qui sont réglementairement limités (poids, puissance).

AC4 GT DE LIGHTWING

9 & 10 MARS À CHÉRENCE



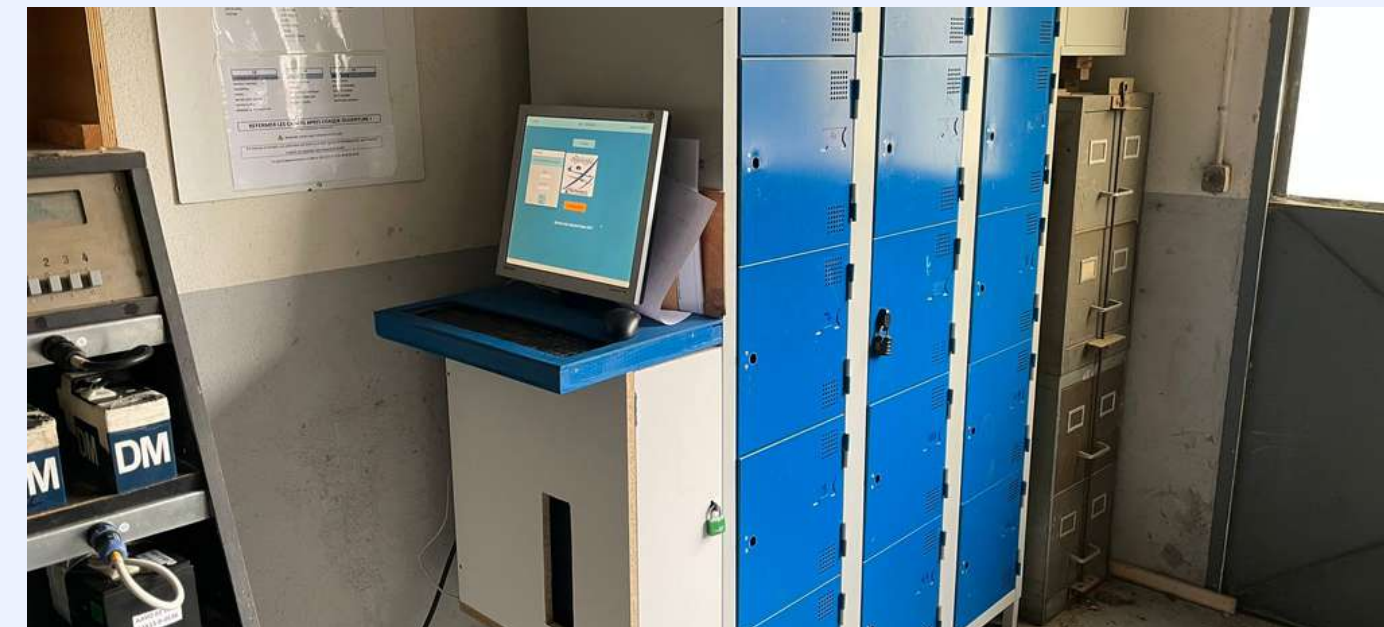
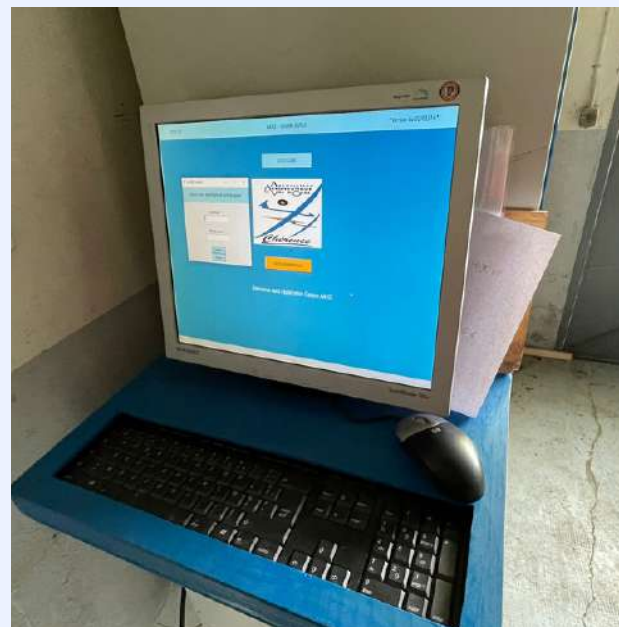
La société suisse Lightwing a récemment introduit sur le marché un nouvel avion remorqueur qui paraît présenter un bon compromis. Ainsi, l'AC4 GT (<https://www.lightwing.ch/en-gb/ac4-tow>) affiche des performances intéressantes telles qu'un **taux de montée de plus de 4 m/s avec un monoplace standard**, une distance de décollage faible et la possibilité de remorquer un planeur de 850 kg. En outre il serait **particulièrement silencieux avec 65 dB d'émission acoustique**.

Malgré un prix d'achat élevé les premières estimations indiquent que, dans le cadre d'une exploitation comme à Chérence et d'un amortissement de longue durée, le coût du remorqué pourrait avoisiner les 20 €.

Afin de déterminer si les performances sont au rendez-vous et de prendre des décisions éclairées, **Lightwing fera une démonstration des qualités de son appareil le samedi 9 mars et le dimanche 10 mars à Chérence**. Au programme des tests comparatifs de performances dans des conditions les plus semblables possibles avec DR-400, WT-9 ou AC4GT comme tracteur et divers planeurs (Pégase, ASK21, DuoDiscus).

FOCUS CASIERS

L'AAVO À LA POINTE DE
L'INNOVATION !



! Après son implication dans le bilan carbone initié par la FFVP en tant que club "test", voila que depuis le mois de janvier , **les membres ont à leur disposition une armoire remplie d'outillage en "libre service contrôlé"** qui **permet à chacun de pouvoir disposer de l'outil dont il a besoin** pour entretenir un planeur, accomplir des tâches diverses dans les infrastructures, et plus généralement pour donner les moyens techniques de réaliser les heures CFE de manière efficace et sans râler !!

Dans le passé, combien de fois ai-je entendu tel membre pester contre cette fichue clé de 10 ou de 13 qui n'était plus à sa place dans l'ancienne desserte créée il y a 10 ans et gérée depuis, tant bien que mal, par Jean Pierre PETIT...

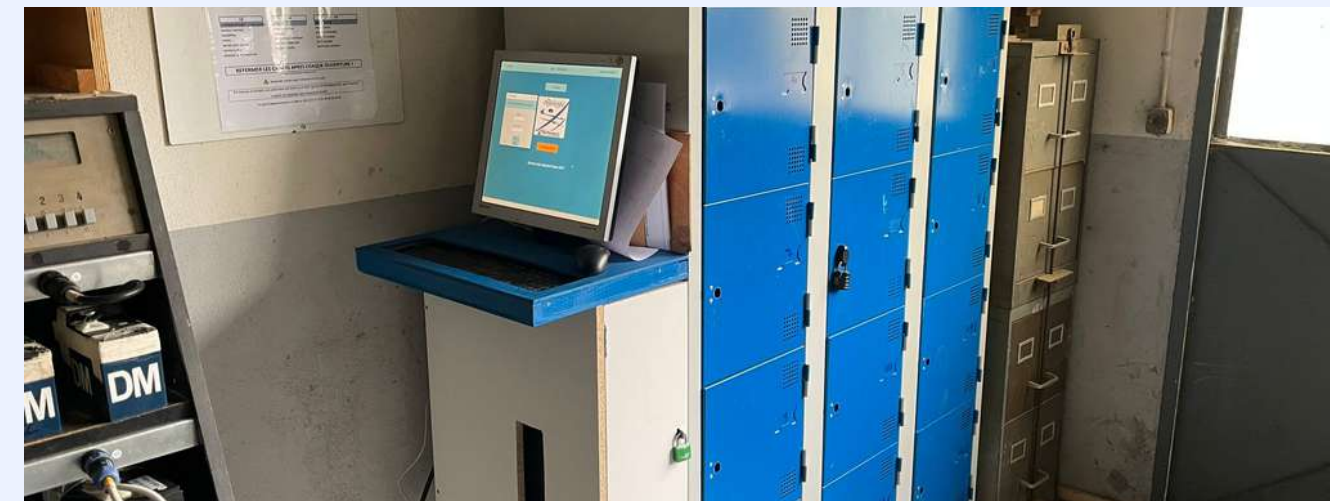
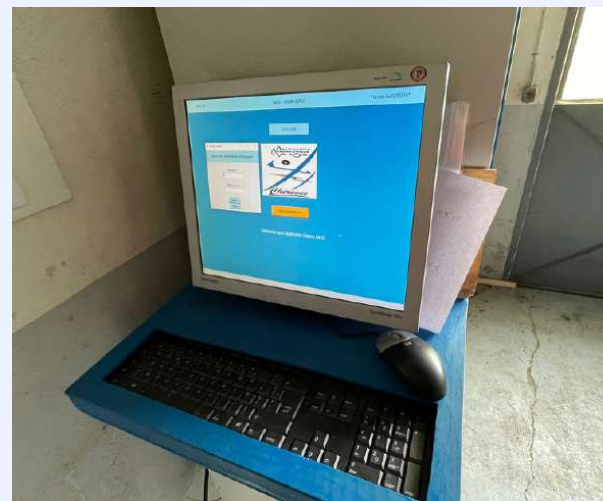
Clairement il fallait trouver une solution pour compenser le manque de rigueur et le laxisme de certains membres, pour **permettre à tous de disposer de matériel de qualité et en place au bon endroit au moment voulu.**

Ainsi, **avec mon ami Gilles REGURON nous avons donc élaboré un système basé sur la traçabilité des opérations d'emprunt du matériel.**

Durant 2 années et après de nombreuses heures de réflexion , d'échanges et d'essais divers, nous sommes parvenus à concrétiser notre projet.

FOCUS CASIERS

L'AAVO À LA POINTE DE
L'INNOVATION !



Celui-ci a été **fabriqué essentiellement à l'aide de matériel de récupération** (armoire de vestiaire dénichée sur des petites annonces, dont d'un PC par un membre...) et de composants électroniques et électromécaniques achetés à faible coût.

Le **système d'asservissement électronique ainsi que le programme informatique** (fonctionnant sous Windows 10/11) **ont été développés spécifiquement par Gilles** .

L'application peut être personnalisable à la demande (nombre de casiers, fonctions optionnelles diverses...) en fonction des besoins particuliers du club.

Elle est **entièrement pilotable à distance via internet par ses responsables** autant pour des opérations de maintenance , de mise à jour ou de suivi.

Le système électromécanique a été installé par mes soins en adaptant les serrures sur les casiers et la distribution du câblage électrique , ce qui a permis des économies non négligeables : Un tel dispositif commercialisé coûte en effet plus de 5 000€ !

Il est donc accessible depuis janvier 2024 aux membres AAVO.

Pour y avoir accès, il suffit de déposer une demande d'ouverture de compte utilisateur au responsable ou à la secrétaire.

La mise en œuvre de ce dispositif est accessible à n'importe quel bon bricoleur et peut être mis en œuvre toute association confrontée à des problématiques d'emprunts de matériel non restitué.

L'AAVO encore locomotive de l'innovation associative !!



L'ÉCHO DES ATELIERS

Suspens, les planeurs seront-ils prêts?

Du côté des ateliers, cette année, **les visites des planeurs sont bien avancées. Toutes les visites des biplaces sont terminées.** Didier vient de terminer la Grande Visite du Pégase F-CHUD et il attaque maintenant celle du Pégase IF.

Il reste à effectuer les visites annuelles du YG en mai, du YD et du D-0538 en juin et enfin du VW en juillet que l'on pourra avancer.

La délivrance des CEN se poursuit.

La réparation de la **cloison pare-feu du Dynamic a eu lieu le 22 février.** Il reste **à effectuer le remontage du moteur** ce qui doit prendre une à deux journées de travail. Nous sommes en attente de la livraison de pièces de rechange.

La **révision treuil est terminée** mais il faudra attendre quelques jours pour le **sortir**, le terrain étant un peu gras.

Merci à tous les participants et bons vols,
Jean-Louis





LE NOUVEAU SITE D'ENREGISTREMENT DE LA CFE

Modernisation: les heures de CFE sont désormais à remplir sur un site internet

Grâce à **Jérôme Marteaux**, le nouveau site pour la CFE est disponible! Sur ce site, on peut suivre les heures de CFE que l'on a déjà effectuées ainsi que le nombre d'heures qu'il nous reste à faire. L'interface est simple et intuitive. Il suffit de rentrer les mêmes identifiants que ceux pour Givav. Alors plus d'excuses pour ne pas faire ses heures !

Bonjour MARTEAUX JEROME (numéro GIVAV : 38064)

Il vous reste 56 heures à faire (d'ici au 31 décembre)

Sur cette année vous êtes redevable de **56 heures de CFE**. Si vous êtes nouveau inscrit vous n'avez pas d'heure à faire (bonus 1ère année), si vous êtes pilote-proprétaire vous avez un quota de CNB à réaliser.

Il y a 8 heures en attente de validation (les heures sont généralement validées tous les 2 ou 3 jours)

Je déclare

Je consulte

Déconnexion



SÉCURITÉ DES VOLS

Quand faire son vol de contrôle ?

Si c'est une **obligation** inscrite dans le règlement intérieur, c'est **aussi une règle de bon sens**:

- après une interruption longue des vols, tant en remorqué qu'en treuillée. Le contrôle s'effectue sur tous les modes de mise en l'air pour lesquels le pilote est qualifié. La bonne application des procédures avant le décollage avec notamment la prévention des éventuels incidents fait l'objet de quelques manquements et qu'il est important de rappeler.

C'est aussi le moment d'échanger sur les objectifs de l'année et de refaire ultérieurement des **exercices de positions inusuelles** (autorotations, approche basse hauteur etc.)

En fin, **pour maintenir à jour sa SPL, il faut faire deux vols avec un FI-S dans les 24 mois glissants.**

Philippe Blanc.

HOMMAGE

Philippe Arfeuille, une figure de l'AAVO

Je souhaite évoquer la mémoire de Philippe qui était un passionné de vol et surtout une **figure du club de Chérence** dont je suis Président **mais aussi une figure de la Fédération Française de Vol à Voile** que je représente ce matin en tant que Vice-Président. Mais ce matin, c'est surtout l'ami de Philippe qui va vous parler.



Philippe était **un esprit brillant et un pilier de Chérence** dont il a été très longtemps trésorier puis Président. C'était **un magicien des chiffres** ; quels souvenirs et fous rires en assemblée générale quand il se mettait au paperboard pour reconstituer les comptes de l'AAVO en partant d'une feuille blanche. Ah, il fallait pouvoir le suivre, les chiffres virevoltaient, il fallait bien s'accrocher pour comprendre l'enchaînement des lignes budgétaires, nos commissaires aux comptes bénévoles s'arrachaient les cheveux mais pour finir, les additions étaient bonnes, nos comptes étaient positifs et on était confortés dans l'idée que le club était bien géré !

Philippe était un excellent pilote : il avait acheté dans les années 70 le LS1 L22 en copropriété avec Michel de la Burgade qui a été un des premiers planeurs « plastique » du club ; **L22 vole toujours sous son immatriculation VW** (les jeunes l'ont surnommé Vodka Whisky) ; il est proposé à un tarif très attractif car ça a été un de ses souhaits lorsqu'il l'a vendu que les tarifs pour voler à son bord soient peu élevés.

Philippe et Michel avaient ensuite investi dans un Pégase D, l'Echo 23, qu'on a surnommé **le Pégase Diesel** car il s'est révélé un peu décevant. Il a eu une carrière courte car Philippe s'est fait une frayeur dans un mauvais atterrissage aux vaches en montagne et le planeur a été réformé.

HOMMAGE

Philippe Arfeuille, une figure de l'AAVO

Il avait ensuite acheté un des meilleurs planeurs du moment, **un Ventus 2C, en copropriété avec Guy Benedetti**. C'était lors de son achat un planeur pur qu'ils ont motorisé en 1998 et ça a été un des premiers Ventus 2 Turbo en France. JH est toujours au club et il est totalement banalisé, ce qui n'est pas le cas de tous les planeurs turbo mais c'était sa philosophie que de pouvoir permettre à tous de voler sur sa superbe machine, même si elle était délicate à piloter. J'ai eu la chance d'en être copropriétaire avec lui avant qu'il ne fasse le bonheur de son nouveau propriétaire Philippe Clar.

Philippe était passionné de vol, **c'était un pilote hors pair qui avait un sens de l'air bien à lui**. Il avait fait plusieurs championnats de France et mettait un point d'honneur à participer au Challenge Schalow qui est la compétition interne du club qu'il a gagné plusieurs fois.

Comme il remorquait les planeurs en début d'après-midi, il partait souvent le dernier ; quand le temps se dégradait, il tenait en l'air dans n'importe quelle ascendance, même très faible, il s'accrochait et rentrait toujours avec des options parfois étonnantes. **Il faisait de longs vols et aimait bien se poser le dernier**. A Gap dont il était un habitué, il volait beaucoup avec Gérard Lombardi, et a contribué à élargir le domaine de vol des pionniers pour faire des grands vols jusqu'en Suisse alors que tous étaient jusqu'alors cantonnés dans la cuvette. Il n'y a pas de compétition au stage montagne AVG mais le jeu était de savoir qui était allé le plus loin et qui serait posé le dernier. On avait un rituel tous les deux : à la grande époque des stages montagne de Gap, tous les ans, vers le 14 juillet, on faisait un convoi air pour descendre un planeur derrière le L19 qu'il pilotait et moi j'étais dans le planeur, souvent un biplace. 4h30 en vol remorqué avec une escale à Moulins pour faire du pétrole, c'est long, surtout qu'à l'époque, on naviguait sans GPS. Une année, on s'est retrouvé coincés par des orages dans le Vercors, obligés de descendre bas et de suivre la rivière de la Drome sous la pluie avec des éclairs tout autour ; c'était un peu inquiétant mais on s'encourageait mutuellement à la radio car on se faisait confiance et quand on est arrivés en ciel clair à Gap, ça a été un grand soulagement le soir quand on a bu un verre à l'Arizona , l'hôtel où il résidait.



HOMMAGE

Philippe Arfeuille, une figure de l'AAVO

Philippe était un mécène : dans les années 70, il avait co-investi dans un avion, le Mousquetaire BAMBY, avec ses amis du GAFAC, le groupement d'amitié franco-allemand de Chérence . Ensuite il avait fait bénéficier toute l'équipe de la possibilité de racheter un Cessna L19 à l'époque où l'armée de l'air en avait vendu 5 à la Fédération à un prix très attractif.



C'était un avion vintage qui avait fait la guerre d'Algérie et il était complexe à entretenir. Bon, je vous rassure, comme ce n'était pas le roi de la mécanique, ce n'est pas lui qui l'entretenait mais c'est bien souvent lui qui n'hésitait pas à renflouer les comptes de l'avion sur ses fonds propres. Il assurait aussi via le **Cabinet Arfeuille**, créé au début du 20ème siècle par son grand-père, la gestion des comptes du club et c'est d'ailleurs le cabinet Arfeuille (et je les en remercie) qui continue à éditer les feuilles de paie du club de Chérence et assure le commissariat aux comptes pour la FFVP.

commissariat aux comptes pour la FFVP.

Philippe était très érudit et aimait bien discuter ; il était **passionné d'histoire et très féru d'actualité**. C'était un libéral et on n'avait pas les mêmes idées politiques mais on aimait bien échanger ensemble pour le plaisir de débattre. Ça se passait toujours bien même quand on n'était pas d'accord, mais ça prenait alors juste un peu plus de temps !

Il a été très investi à la Fédération Française de Vol à Voile dont il a été longtemps au bureau directeur en tant que trésorier, un poste stratégique. Il avait même conduit une liste pour être Président de la FFVP et m'avait alors enrôlé dans son équipe qui s'appelait « Vario positif » ; on a perdu mais comme il était chef de file et très compétent, l'équipe qui a gagné l'a intégré et lui avait confié une mission pour renflouer le CNVV à St Auban, mission qu'il a rempli à bien...

C'est d'ailleurs Philippe qui m'a encouragé à entrer au bureau directeur de la FFVP puis à lancer ma candidature pour la succession de l'actuel président Jean-Emile Rouaux. Je sais déjà que **si je gagne l'élection le 23 mars, je lui dédierai ma victoire.**

HOMMAGE

Philippe Arfeuille, une figure de l'AAVO

Je suis heureux d'avoir eu l'opportunité de lui remettre la médaille d'or de la Fédération que lui avait décernée le comité directeur. On l'a fait à l'occasion de l'anniversaire des 75 ans de Chérence en présence de notre députée. C'est la dernière fois où il est venu au terrain avec Marquise et Chloé et même s'il n'était pas en grande forme, il avait voulu rester et on sentait qu'il était heureux d'être avec nous.

Chérence était un peu sa deuxième maison. Il y avait, à côté de son mobil-home, un cerisier qui donnait beaucoup de fruits et je me souviens qu'il pouvait passer plus d'une heure dans l'arbre pour manger des cerises ; j'oserai dire qu'il avait un rapport compulsif avec les fruits mais aussi avec le chocolat, on ne pouvait pas l'arrêter.

Philippe avait été très affecté par ses problèmes oculaires qui l'ont empêché de piloter ces dernières années. Je me souviens que la dernière fois où je l'ai vu à Carrières sous Poissy au Printemps dernier, j'ai réussi à capter son attention en lui montrant les nuages et j'ai vu une lueur dans ses yeux ; il m'avait alors parlé en disant que c'était un bon temps pour voler et on avait passé quelques minutes à regarder les oiseaux ensemble.

Avant la naissance des enfants, il avait réussi à convaincre Marquise d'apprendre à piloter ; il était aussi content que Cyril se soit dévoué pour faire une saison de vols, et bien que tu aies été lâché, on sentait bien, cher Cyril, moi qui ai été ton instructeur, que ce n'était pas ta passion première. Chloé et Florian qui ont appris à marcher sur le terrain n'ont pas manifesté d'intérêt pour le pilotage mais je peux témoigner que Philippe était très fier de chacun d'entre vous.

Pour finir, je veux vous dire, chère Marquise, Cyril, Fabian et Chloé toute mon émotion et celles de tous les membres du club et de la fédération ici présents. Je sais que ces dernières années n'ont pas été faciles, ni pour lui ni pour vous.

Tel l'albatros de Beaudelaire, il est maintenant parti là-haut, je sais qu'il y est bien et qu'il veille sur nous. Alors vole vole, mon Philippe, on ne t'oubliera pas !

Martin Leÿs



A wide-angle photograph of a sunset over a dark, flat landscape. The sun is a bright white circle on the horizon, surrounded by a vibrant red and orange glow. The sky transitions from a deep blue at the top to a soft pink and purple near the horizon. Wispy clouds are scattered across the upper half of the sky, catching the light of the setting sun. The overall mood is peaceful and nostalgic.

MERCI ET BONS VOLS !

Crédit Photos: Marie, Badou, Guillaume,
Maxence, Théo & Charlotte