



1947-1997
50 Ans de Vol à Voile



Comité de Rédaction :
Patrick Golicki
Gilles Hug
Martin Leys
Serge Leclerc

Mise en page :
Gilles Hug

à Chérence...

Préface

En 50 ans Chérence a eu deux périodes à peu près égales, avant l'arrivée de Chavenay et après. J'ai commencé à voler à Chérence en 1974 presque au début de la deuxième moitié mais suffisamment après pour que, en gros, toutes les grandes options soient déjà prises. Cela donnerait presque l'impression d'arriver après la bataille! Tout était prêt les nouveaux hangars étaient là, les pistes, les arbres étaient plantés et la structure du club était bien établie. Alors on ne se posait pas de questions. On venait, on volait. Et, les autres et moi même, nous en avons fait des vols et de beaux vols. Le premier décollage à Chérence je m'en souviens encore. La piste 22 était en service. Ce devait être en novembre avec un Bijave et, remorqués par un Rallye poussif, nous n'avions pas dû passer bien haut au-dessus des arbres en bout de piste. Ce fut un spectacle surprenant de découvrir d'un seul coup la magnifique boucle de la Seine. Je suppose que l'on devrait toujours faire le premier vol à Chérence en décollant face au sud. Avec sa falaise, Chérence est certainement le plus beau terrain de Vol à Voile de la région parisienne. La pente de Chérence est extraordinaire et unique. Protégée du vent du nord, un climat particulier s'y établit. C'est, à ma connaissance, le seul site d'Île de France où l'on peut trouver des orchidées à l'état sauvage (mais attention elles sont protégées et leur cueillette est interdite!). Cette pente est aussi une aubaine pour le vélivole car elle permet de voler par vent sud ce qui arrive souvent en hiver lorsque tous les terrains de la région sont totalement inactifs. Certains jours où la visibilité est exceptionnelle, on discerne les éperons blancs de la falaise à 50 ou 70 km de distance. De telles jours la rentrée semble longue!... Terminer un circuit à Chérence face la pente a toujours un petit goût bien particulier "de chez nous".

En préparant, sous la direction de Patrick Gollicki ces quelques pages de l'histoire locale du Vol à Voile j'ai pu lire et relire ces récits, contempler les photos et les dessins de l'époque. Avec intérêt, mais avec admiration aussi pour tous ces figures des début du terrain et qui me semblent avoir déplacé des montagnes pour effectuer des vols pour lesquels on ne sortirait même pas de son lit aujourd'hui. Pourtant, il défrichaient et ce devait être passionnant. Des pionniers en vérité. Sans compter l'activité de certains au niveau national pour promouvoir et faire

vivre le Vol à Voile. Et nous volons aujourd'hui grâce à leur ténacité et leur dévouement.

Dans la seconde période de l'existence de Chérence le club s'est développé. Les Bijave (5 à l'époque) ont disparus et le parc s'est peu à peu transformé en une écurie moderne avec un large nombre de planeurs «de course». Cette évolution s'est certainement faite grâce une formule de banalisation des planeurs unique en France. Cette idée qui a pu paraître saugrenu à bon nombre, avait été imaginée et déjà expérimentée par Michel Cruette à Chavenay. Ensuite, mise en musique à Chérence avec rigueur et voilà l'autogestion communautaire Chérençaise du matériel volant était née. Pas facile tout de même, quand on s'offre un beau planeur de le voir s'envoler avec quelqu'un d'autre avec tous les risques que cela comporte. Pour s'en rendre compte voici une expérience intéressante : allez dans n'importe quel port de France, là où il y a tas de beaux voiliers qui naviguent environ 15 jours par an et essayez de proposer la même idée ; de quoi provoquer un joli tollé. Pourtant à Chérence tout le monde a été d'accord et ça marche et plutôt bien depuis longtemps. C'est une réussite économique et c'est sûrement un des facteurs de stabilité du club qui permet de mettre aujourd'hui à la disposition des membres un des plus beau parc de France.

L'histoire est toujours un peu énigmatique parce que nous ne la connaissons que par quelques morceaux choisis par la mémoire. Complexe, celle du club de Chérence n'échappe pas à la règle. Les quelques pages qui vous sont présentées ici ne peuvent pas la transcrire totalement. Nous espérons toutefois qu'elle seront fidèles, que, comme moi, elles vous intéresseront ou vous passionneront et qu'en tout cas elle ne vous laisseront pas indifférent.

Enfin, je voudrais, au nom du comité de lecture, chaleureusement remercier ici tous ceux qui nous aidé à préparer cette brochure. Nous excuser également auprès de ceux que, faute de temps, de moyens et de connaissance, nous n'avons pas ou incomplètement cités et qui ont fait l'histoire de Chérence.

Gilles Hug

Le 11 septembre 1997

L'histoire de Chérence

Racontée par Pierre Vaysse



Les origines: Mantes-Gassicourt

L'Aéro-club du Scoutisme Français (ACSF) commence ses activités sur le terrain de Mantes-Gassicourt dès 1945:

- activité modélisme, avec un moniteur permanent, **Romain Cod**. Un camp de modélisme se déroule en particulier en Août 1945 à Pont Saint Vincent près de Nancy, qui était un important Centre National de Vol à Voile spécialisé dans les vols de distance pour les 300 et les 500 km.

- activités vol à voile, avec le retour des prisonniers (1945) **Marzo** et **Sirdey** qui retrouvent une partie du matériel stocké dans un patronage : deux planeurs Avia XI A en mauvais état, et trois voitures, une pour la piste, une pour les liaisons et la dernière, une Renault six cylindres pour entraîner un treuil de lancement.

C'est avec un planeur XI A remis en état, que démarre l'activité du terrain de **Mantes-Gassicourt** à Pâques 1945.

Cette activité se voit vite renforcée par l'attribution d'une dotation progressive du Service des Sports Aériens : un Chef de Centre, deux moniteurs, un treuil Ford, deux planeurs biplaces C 800, deux monoplaces C 301S... et le Grunau Baby II, prise de guerre, tout neuf et ramené sur sa remorque par le R.P. Bougerol en Juillet 1945 et que **R. Schalow** aura bien du mal à conserver à l'aéro-club!

À cela s'ajoutent les avions Stampe, biplaces école, affectés aux aéro-clubs, il y en aura bientôt 4 sur le terrain de Mantes, dont un (le F-BCOF) pour l'ACSF.

Pezet devient Chef de Centre, **Marzo** menuisier,

Boullay Chef-Pilote, **Havard** et **Cogné** moniteurs.

Les vols, très brefs (2 ou 3 minutes), ont lieu au treuil. Le dimanche, il y a beaucoup de monde sur le terrain et chacun ne peut faire qu'un vol ou deux. Les vols les plus longs sont de 4 à 5 minutes! Un vol de vingt huit minutes est une aventure!

Pour aller au terrain, le moins cher et le plus pratique (mais pas le plus confortable!) c'est le camion du Centre qui fait la navette St Germain-des-Prés le terrain matin et soir.

Le mois d'Août 1946 marque cruellement le Centre de Mantes : **Pezet** et **Boullay** se tuent en Stampe à Deauville. Le Centre est décapité. **Blot** et **Fromage** deviennent les nouveaux Chef de Centre et Chef-Pilote.

Le 15 Mai 1947 arrive au Centre le SA 103 «Emouchet» tout neuf, une merveille comparé au 301, et immédiatement les durées de vol augmentent. Peu de mois après voilà le 310 P.

C'est en Juillet 1947, que l'ACSF déménage pour s'installer à Chérence sous l'impulsion de **Raymond Schalow**.

1946 : les scouts de l'air devant le Storch à Mantes-Gassicourt



...Pont Saint Vincent était un important Centre National de Vol à Voile spécialisé dans les vols de distance pour les 300 et les 500 km...

SCOUTISME FRANÇAIS

Un camp de sports aériens

COMME « Les Ailes » l'ont annoncé, le Scoutisme Français a organisé, du 15 août au 1^{er} septembre, un camp de Sports Aériens près du terrain de Pont-Saint-Vincent.

Le but de ce camp était de former les futurs cadres du scoutisme de l'Air et d'étudier de quelle manière faire entrer le Scoutisme dans l'Aviation... et l'Aviation dans le Scoutisme.

Il ne s'agissait donc pas de faire voler des garçons, ce qui est le but des aéro-clubs, mais de leur fournir une initiation aéronautique assez large pour que les futurs chefs du Scoutisme de l'Air sachent pourquoi et comment on doit enseigner telle ou telle technique.

Le programme aéronautique du camp porta sur les trois parties habituelles des Sports Aériens : le modélisme, le vol à voile, le vol à moteur.

Les activités de modélisme consistèrent en cours, sous la direction de Prévost et de Pierre Vaysse, recordman international et routier E. D. F. Un atelier fut installé où les stagiaires purent réparer les modèles amenés et en construire de nouveaux. Malgré une période de mauvais temps qui ne facilita ni la construction, ni les essais, une partie des routiers put participer à un concours régional modéliste organisé à Toul, où l'un d'eux, Mannier, chef du clan parisien « Croix-du-Sud », remporta avec ses deux appareils les première et deuxième places de la première catégorie.

L'initiation au vol à voile comporta également des cours organisés en particulier par le Capitaine Israel, MM. Henri Mangeat, de Lagarde, Coez, Collin, Come. L'application pratique fut une prospection effective de terrains de vol à voile, organisé par équipes, le travail sur la piste, aux hangars, à l'atelier, au balisage. La répa-

Il se tint, pendant quinze jours, à proximité du terrain de Pont-Saint-Vincent et atteignit pleinement le but qu'on lui avait assigné.



ration d'un S.G.-38 permit de faire du point fixe. Enfin, grâce à l'amabilité du Service des Sports Aériens, une vingtaine de garçons purent prendre le baptême de l'air.

L'Aviation à moteur fut entreprise sous la forme de cours dus au Commandant Fauvel et au Docteur Trampol, à la visite de l'aérodrome d'Essey, avec ses Services : station de météo et poste de radiogoniométrie.

Parallèlement à ces activités aéronautiques, fut menée une vie scoutie suivant les plus pures traditions : les garçons eurent à assurer les services généraux du camp, à organiser une séance de chant, des veillées, un jeu de nuit, des enquêtes sur la ville de Nancy, deux séances cinématographiques avec des films aéronautiques prêtés par la Section de Propagande de la Fédération et, pour terminer, une soirée théâtrale offerte, en particulier, aux enfants de Pont-Saint-Vincent.

Les conclusions de ce premier camp permettent ainsi d'affirmer que Scoutisme et Aviation, non seulement peuvent être menés parallèlement, mais encore recevront de leur interpénétration un enrichissement nouveau. C'est ce que les Scouts de l'Air, après l'avoir démontré, vont mettre en application dès la rentrée, non seulement au sein de l'Aéro-Club Parisien qu'ils ont constitué, mais encore dans toutes leurs Sections de province rattachées aux différents aéro-clubs locaux.

D^r SCHALOW.

Article du Dr. Schalow dans « Les Ailes » relatant le camp de Sports aériens ayant eu lieu du 15 août au 1^{er} septembre 1945 sur le terrain de Pont-Saint-Vincent.



Planeur biplace C800 à l'atterrissage sur le terrain de Mantes-Gassicourt en 1946



Marzo en 1935 à Saint-Cyr ~ 1^{er} XI A du club

C'est avec un planeur XI-A remis en état, que démarre l'activité du terrain de **Mantes-Gassicourt...**



Le XI A caréné

Terrain officiel de Mantes-Gassicourt

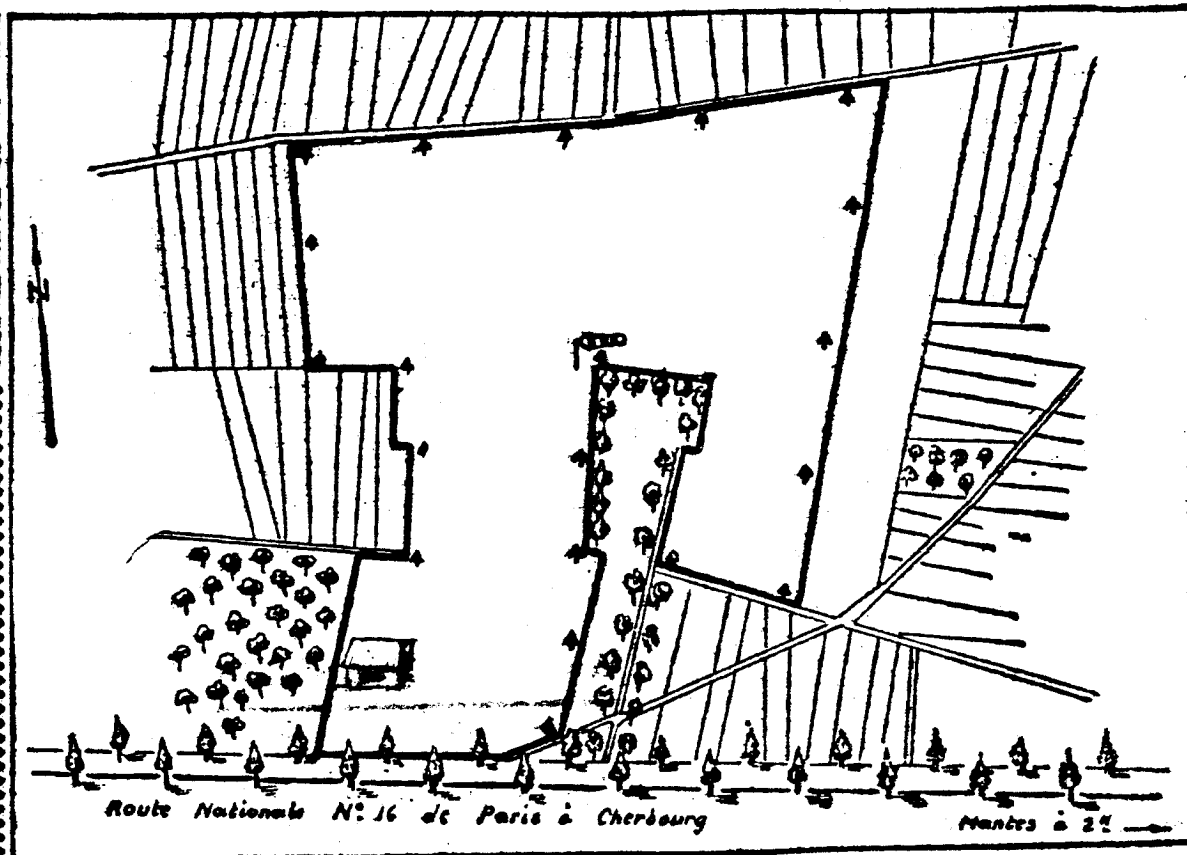
Position de l'aérodrome :
Deux kilomètres nord-ouest de Mantes-Gassicourt, entre la Seine et la route Paris-Cherbourg.

Forme et dimensions : Deux bandes, perpendiculaires l'une à l'autre, nord-sud et est-sud-ouest, de 700 et 600 mètres.

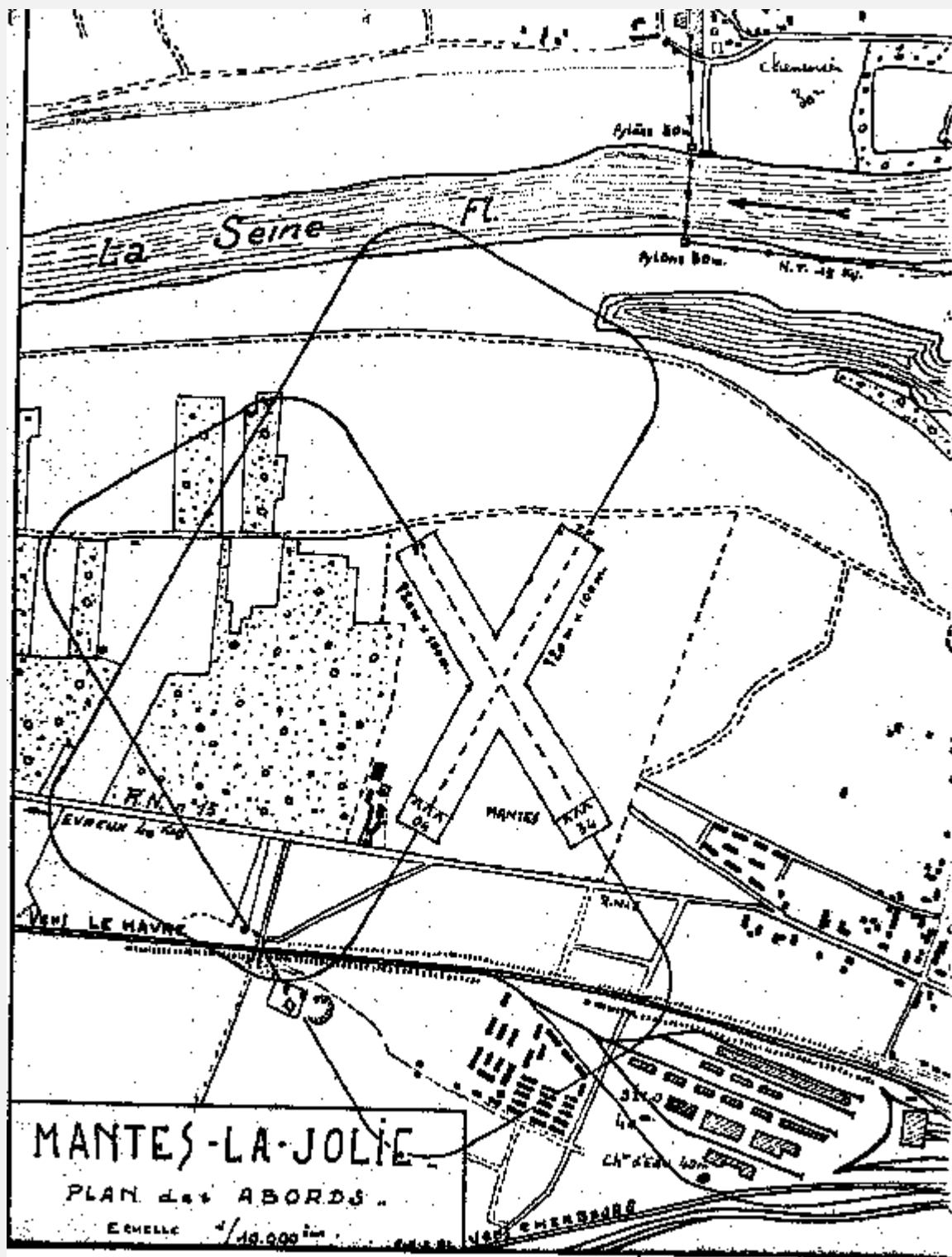
Balisage et signalisation :
Balises sur le pourtour. Cercle de signalisation. Sol très bon et sec. Manche à air.

Obstacles : Arbres de la route nationale au sud.

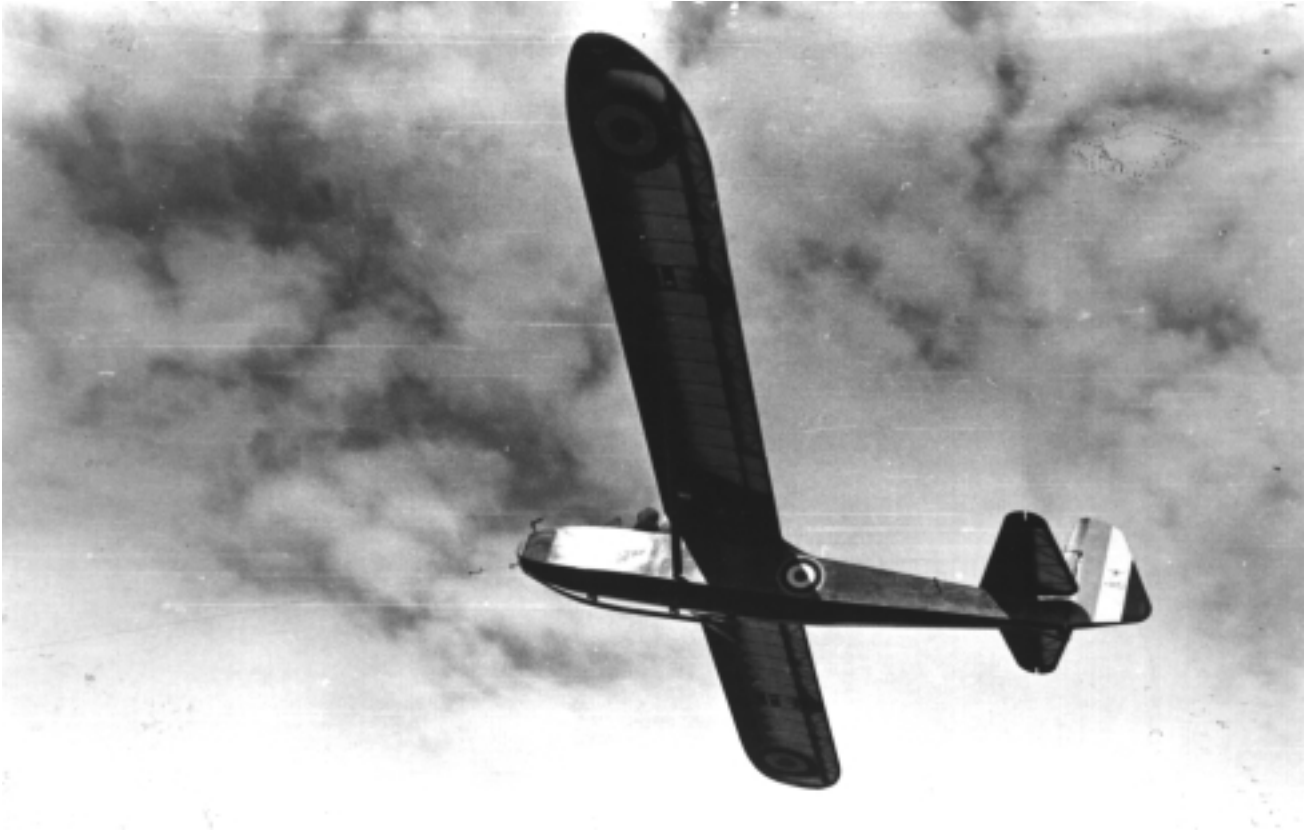
Installations : Hangar, stock d'essence et d'huile. Téléphone : n° 350. à Mantes.



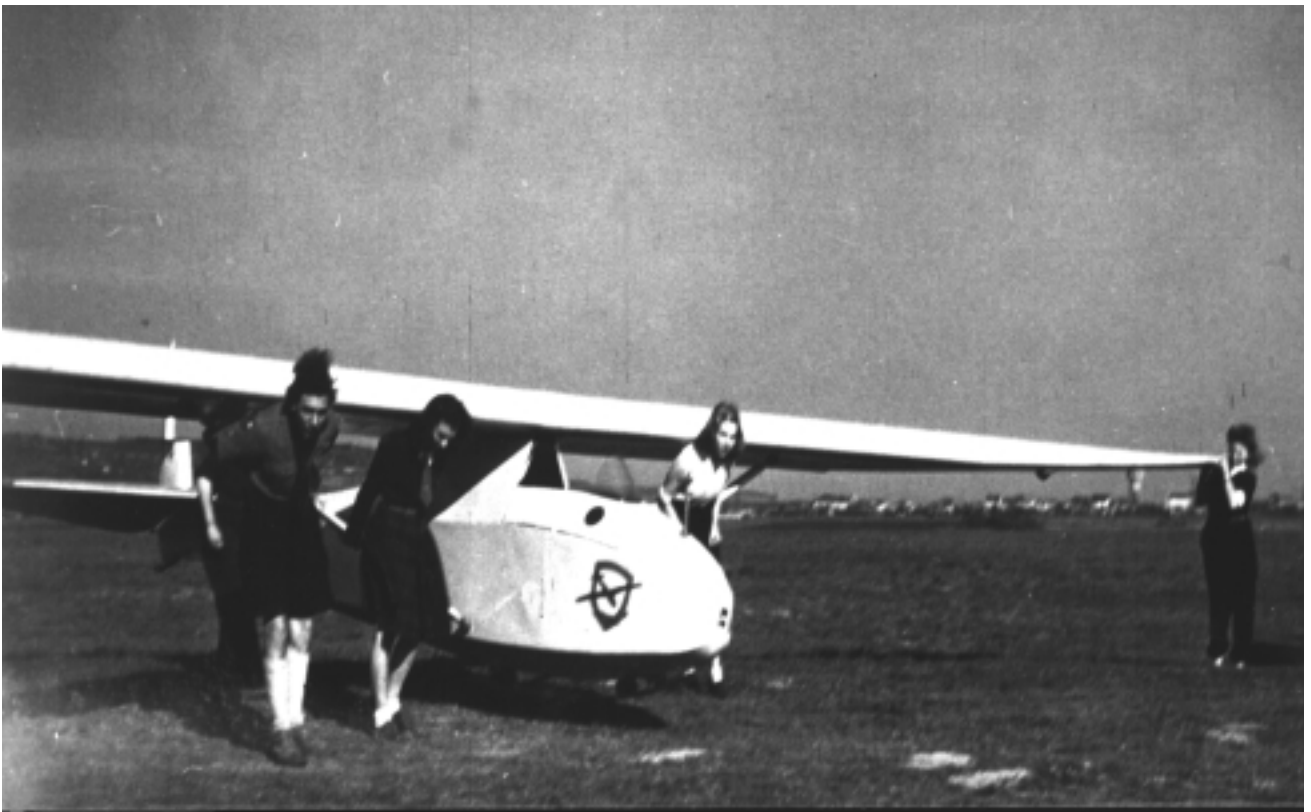
Implantation du terrain de Mantes-Gassicourt.



Plan du terrain de Mantes-Gassicourt.



Décollage au treuil du C 301 S



Déplacement du N 1300 par les guides de l'air.



Le Stampe de l'ACSF



Le C 301 S

Un animateur : le Dr. Schalow



Le Docteur Schalow qui a écrit sur la question des Jeunes — et pour eux — la magnifique série d'articles que nous avons eu la bonne fortune de publier, vient d'être nommé Délégué aux Jeunes dans les Conseils de la Fédération Nationale Aéronautique.

C'est certainement le meilleur homme qu'on pouvait mettre à cette place.

Tout le monde connaît les activités du Docteur Schalow, animateur du magnifique mouvement des Scouts de l'Air (Aéro-club du Scoutisme Français). C'est un de nos vieux pilotes de vol à voile puisqu'il a le brevet D n° 47, brillamment passé à Pont-Saint-Vincent en 1939.

Le Docteur Schalow a malheureusement été frappé par la polyomyélite en 1942 et cela pour avoir voulu sauver un enfant qui se noyait dans un égout.

Malgré le formidable handicap résultant de la perte de ses moyens naturels de locomotion, le Docteur Schalow est resté d'un allant, d'une énergie et d'une jeunesse débordantes.

Son activité sportive même n'a pas été ralentie, car il vole et pilote aussi souvent que possible.

R. S.

Article paru dans «Les Ailes» le 14 juin 1947



1946 : harnachement d'une guide pour le décollage

Le terrain de Chérence

Le site de cette boucle de la Seine, de Vétheuil à la Roche-Guyon est connu depuis longtemps à cause des peintres impressionnistes ou des vols des dirigeables Lebaudy, ainsi qu'en raison des vols de prospection effectués en 1934 par l'équipe d'**Abrial** à la recherche d'un terrain de vol à voile. Les falaises de Vatteville et de la Roche-Guyon sont expérimentées avec des planeurs Avia XV A.

Elles ne sont pas retenues par absence de terrains suffisants en bas de pente du centre projeté... et les crêtes sont irrégulières, difficiles à aménager pour les départs au sandow.

Mais en quinze ans, la technique et les moyens ont évolués : le départ au treuil ou le vol remorqué derrière avion ont permis aux planeurs l'exploitation des thermiques de plaine. Les pentes, le vent, les vols de durée passent au second plan des vols de distance. Et cette évolution va s'accélérer.

Toutefois les pentes bien exposées au soleil demeurent intéressante comme générateur de thermique, comme tremplin d'attente si le vent est bien orienté... en hiver, thermiques refroidis, le vol de pente permet encore de voler! Que le bon vent souffle!

La pente de **Chérence**, falaise escarpée de 120 mètres, irrégulière, faite d'éperons calcaires (ou «chandelles») limitant des entonnoirs plus ou moins boisés, s'étend presque en demi cercle de La Roche Guyon à Vetheuil sur 5 km, face au Sud. Elle se prolonge vers l'Est par la pente de Saint Martin, plus douce, face à l'Ouest... et à l'Ouest par une falaise adoucie jusqu'à Bonnière. C'est un très beau site touristique : la vue sur la Seine, le château de la Roche-Guyon, la maison de Monet plus loin à Giverny.

Le Centre Inter Club de Mantes s'y intéresse. Il avait déjà cette autre pente au Nord du terrain de Gassicourt de l'autre côté de la Seine, de Limay à Dennemont. Mais les retours face au vent sont difficiles : un jour, un N 1300 ne pouvant rentrer au terrain, se pose dans l'eau d'une

sablière...

Dés le début de 1947, des vols sont tentés sur la pente de Chérence, à partir du terrain de Mantes, en remorqué, par vent de Sud-Ouest, les planeurs sont largués au dessus de la crête. Ils se posent au sommet, sur le plateau, dans les champs où l'avion remorqueur vient les reprendre. **Havard** avec le Mingo et **Fromage** avec le Kranich font de beaux vols, dont un de 8 heures 47 par Fromage. Je l'ai vu ce vol, passager du Storch piloté par **M. Blot**. Spectacle extraordinaire, inoubliable, du planeur en apparence immobile, face au vent...

Le Centre cherche une installation plus concrète : il loue un champ sur le plateau.

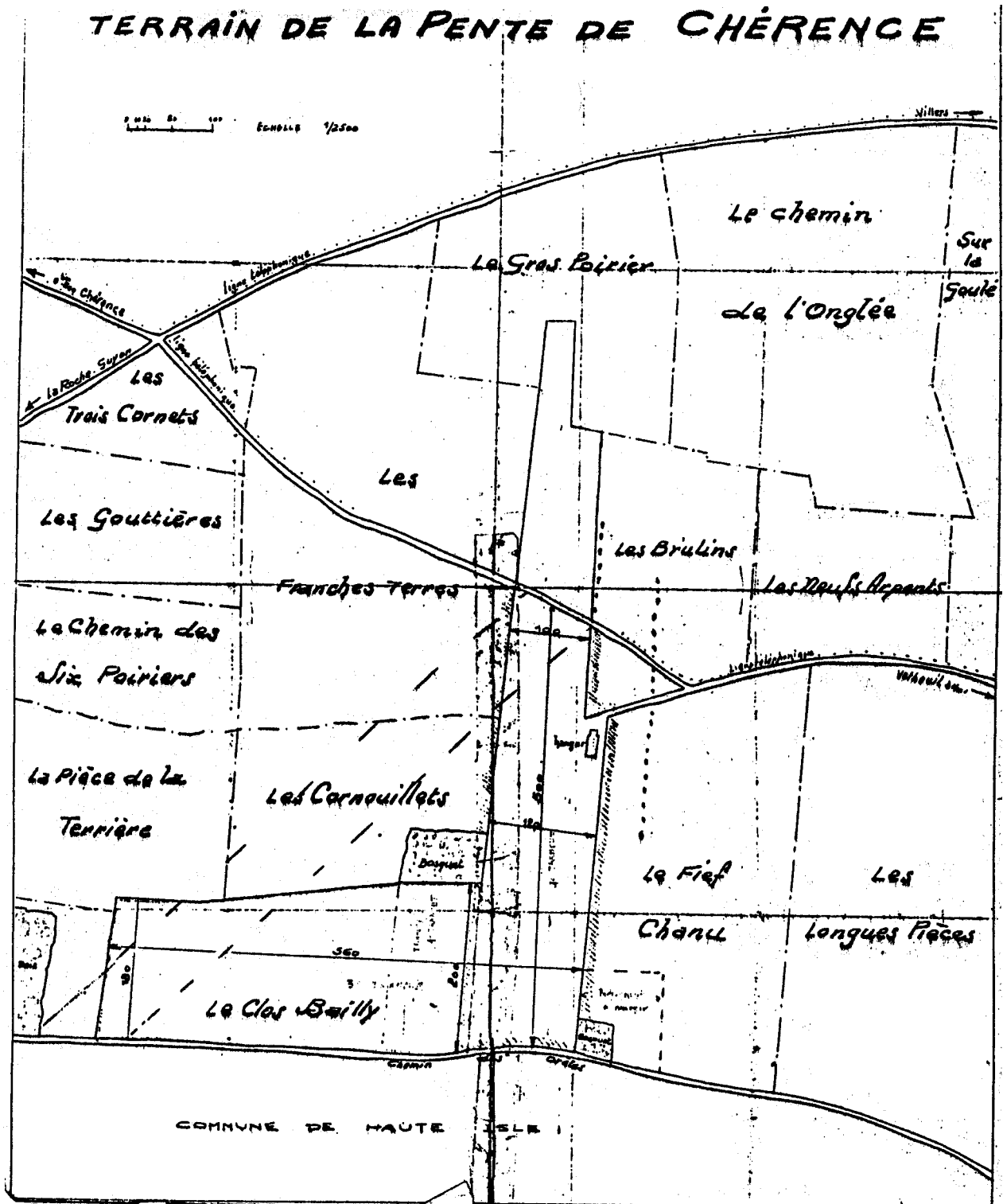
Le Jamboree International Scout doit se tenir en France au mois d'Août 1947 : la boucle de Moisson, en face de la pente de Chérence est choisie pour ce grand rassemblement des scouts de tous les pays. Tout naturellement l'Aéro-club du Scoutisme Français vient leur faire une démonstration de vol à voile, les faire voler et leur montrer des modèles réduits. Un stand est déjà prévu dans l'enceinte du Jam... et j'en suis chargé !

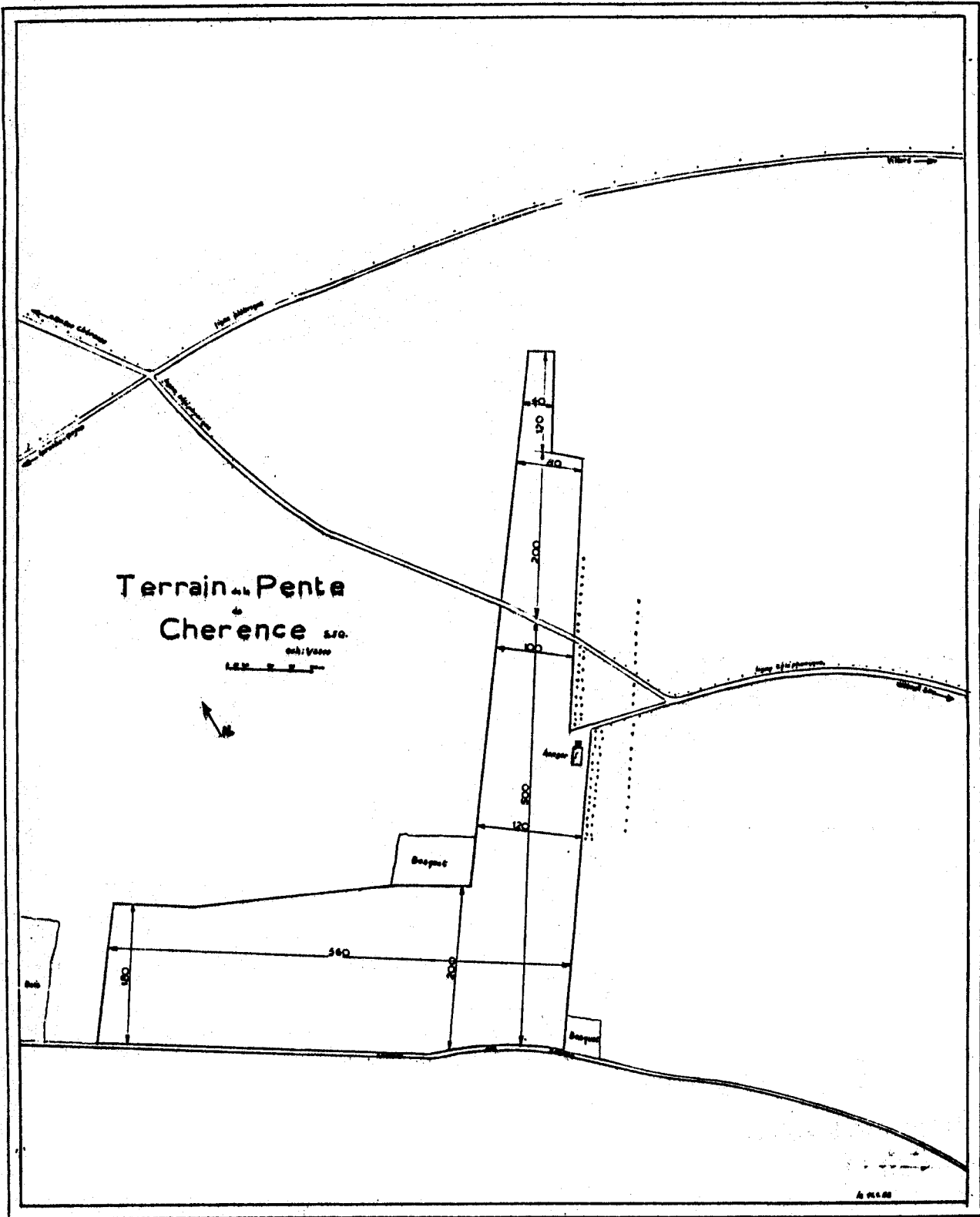
C'est dire l'intérêt de l'ACSF pour le site de Chérence : il complète la surface louée par la location d'autres bandes de terres en friche. Il obtient des Services Officiels la construction d'un hangar en bois, couvert de carton goudronné, le prêt de tentes américaines grandes et petites et surtout l'affectation de trois moniteurs : Le Chef de Centre, **Orbillot**, ancien scout sera assisté de **Le Goc** et de **Pignon** (tous deux, pilotes formés aux USA et démobilisés, ont fait un stage de moniteur de vol à voile; ce sont aussi d'anciens Eclaireurs de France!). Un matériel important est mis à notre disposition : un second Stampe vient renforcer celui de l'ACSF, et un M.S.500 «Storch». (trois avions pour faire des baptêmes)... de l'essence, un treuil, deux planeurs biplaces C 25 S et C 800, un Emouchet SA 103 et un N1300 plus le fameux Grunau Baby... telle est la flotte Vol à Voile.

Tout cela n'a pas été obtenu sans mal, c'est le résultat des innombrables démarches de **Schalow** et bientôt d'**Orbillot**. Sur le terrain ce sont **Marzo**, **Manier** et tous les gars disponibles qui

TERRAIN DE LA PENTE DE CHÉRENCE

ÉCHELLE 1/2500





Grâce à CHERENCE, Mantes sera un centre actif de vol sans moteur

Des vols de durée ont déjà été réalisés au-dessus du nouveau terrain, d'où il semble que l'on pourra partir pour accomplir également des vols de distance intéressants en « sautant de pente à pente »...

C'EST une très vieille histoire qui revient heureusement sur l'eau... ou plutôt sur l'air. En 1928, pour la première fois, Georges Abrial et Alfred Auger prospectaient la pente de Chérence et accomplissaient là le premier vol à voile sur l'« Oricon ». Ce petit biplace de 40 CV., construit par France-Aviation, y tint l'air deux heures cinquante minutes, hélice calée.

Abrial s'en est d'ailleurs souvenu quand il a fait, avec le Commandant Risse, son rapport sur la prospection des terrains de pente, rapport qui date d'avril 1944 et dans lequel il insistait pour que la pente de Chérence soit la première « exploitée » de la région parisienne.

Ce rapport, abondamment illustré de plans, de chiffres et de photographies, devrait bien d'ailleurs être publié et il est regrettable qu'il ne le soit pas.

C'est à l'initiative privée, ou semi-privée, pourrait-on dire, qu'on doit d'avoir « redécouvert » Chérence. En effet, le Centre Inter-Clubs de Mantes qui comprend, entre autres, l'Aéro-Club de Mantes, dirigé par mon vieil ami Fourcade, vient, sous l'impulsion du Chef de Centre Michel Blot, avec le concours de l'excellent moniteur Fromage, d'y faire une prospection remarquable.

C'est Michel Blot qui prit la responsabilité de ces essais et le premier qui essaya l'ascendance en avion, environ un mois avant le vol du premier planeur sur Chérence. Notons, pourtant, en passant que Fromage, qui accomplit le vol de 8 h. 47, fit partie de la très belle équipe de prospection de Jarlaud et qu'il était donc là dans son élément.

A 7 km. Nord-Ouest du terrain de Mantes, le plateau de Chérence et la pente de La Roche-Guyon se présentent sous la forme d'un vaste cirque, de sept kilomètres de développement environ, entre Vertheuil, au Sud-Est, et La Roche-Guyon au Nord-Ouest.

Ce cirque comporte une large faille orientée au Sud-Ouest (direction des vents dominants) et ses ailes droite et gauche permettent d'utiliser toutes les directions de vent depuis le Sud jusqu'à l'Ouest et même le Nord-Ouest, soit un secteur de 100 à 110°. La dénivellation est de 130 m. pour



Le moniteur Fromage, qui a accompli au-dessus de Chérence le vol de 8 h. 47.

un gradient de 40 à 50% au point d'inflexion; la pente utilisable est absolument dégagée de toute contrepente. A proximité immédiate de cette pente, il existe de nombreux terrains, que des équipes de vélivoles pourraient utiliser, ainsi que des terrains de secours en bas, permettant le départ en vol remorqué; c'est donc un lieu idéal pour la pratique du vol à voile. Ces possibilités se confirment si l'on considère la nature du sol qui est crayeuse et l'orientation de la pente par rapport à l'insolation la plus fréquente.

Cet ensemble de conditions favorables décida les dirigeants du Centre Inter-Clubs de Mantes à « faire le point » de ces possibilités et, dès que le vent fut favorable, un premier essai consista en deux vols de planeur, dont l'un de 2 h. 30. Le jour suivant, les vols d'essais furent repris avec cinq planeurs qui totalisèrent cinquante et une heures de vol, l'un de ces vols ayant atteint 8 h. 47 min., deux plus de six heures et deux plus de quatre heures. Les

jours suivants, avec des directions de vent assez différentes, des vols d'expérimentation méthodique furent de nouveau entrepris et aboutirent à plusieurs performances de durée dépassant l'heure. Le vol de 8 h. 47 min. exécuté par Fromage représente, à notre connaissance, le record de la région parisienne. Par vent Sud-Sud-Ouest de 10 m. sec., les appareils de performances y volent à 300 m. au-dessus de la crête alors que le C-800 et le « Grunau » se tiennent entre 200 et 250 mètres. Signalons enfin qu'un « Kranish » y réalisa un gain de hauteur de 600 mètres, ce qui laisse espérer de beaux vols d'altitude pour cet été. Un dernier détail qui fait bien augurer des résultats à attendre de Chérence: par vents réguliers, la turbulence y est faible.

Il faut signaler que la pente de Chérence n'a aucun rapport avec la pente que l'on voit au bout du terrain de Mantes qui, celle-là, est beaucoup moins intéressante.

Cette dernière, connue depuis longtemps des membres de l'Aéro-Club de Mantes, avait déjà été utilisée de façon sporadique.

Outre Fromage, plusieurs pilotes et élèves-pilotes essayèrent avec succès le nouveau terrain, en particulier, Havard, Cogné, Marzo, Verdier... Les vols furent effectués sur des planeurs différents: C-800, « Kranish », « Mingo », « Grunau »...

Il ressort de tous ces essais que la pente se prête à des vols assez longs — l'épreuve des cinq heures du brevet D par exemple — et qu'elle constitue un excellent « tremplin de départ » pour des vols de distance avec possibilités, déjà repérées, de se « ravitailler » en ascendances sur d'autres pentes de la région qui seront activement « expérimentées » par la suite. En outre, pendant que les sportifs du vol à voile se lanceront à l'assaut des records, les amateurs de promenades silencieuses pourront s'en donner à cœur joie en évoluant tranquillement au-dessus du site remarquable que constituent les méandres de la Seine, bordés de falaises pittoresques et de vieux châteaux comme celui de La Roche-Guyon. Cet aspect touristique du vol à voile n'est pas non plus à dédaigner... bien qu'il ait été jusqu'ici, à tort, assez délaissé. R. SIRRETTA

IL Y A 40 ANS...

en Kranich II sur la pente de Chérence

par Jean FROMAGE

En égrenant ses souvenirs Charles Boissonade a déjà évoqué ici, l'an dernier (cf. Aviasport de Mai 86) la création du terrain de Chérence et les premiers vols qui y furent effectués, en novembre 46, par le moniteur Jean Fromage. Celui-ci nous donne aujourd'hui plus de détails sur la prospection préliminaire et les performances de durée qui amenèrent par la suite les vélivoles du C.I.C. de Mantes, et en particulier les membres de l'Aéro-Club du Scoutisme Français, à venir se baser sur cette nouvelle plateforme, mieux placée pour la pratique du vol de pente sur la falaise bordant la Seine.

Lorsqu'on sort de la bonne ville de Mantes-la-Jolie par la route qui mène à Bonnières, on traverse une superbe cité ultra-moderne qui semble une succursale de Sarcelles. Jadis, à la place de ce chef d'œuvre de l'architecture utilitaire et bétonneuse, plus exactement à droite, entre la route et les sablières qui bordent la Seine, s'étendait le plus champêtre et le plus charmant des terrains d'« aviation de tourisme » (c'était le terme consacré à l'époque). Deux hangars, dont l'un franchement vétuste, un bar-restaurant tenu par le père Bouteille et son épouse, un terrain tout en herbe qui permettait de décoller et d'atterrir toujours face au vent mais qui malheureusement était un peu exigu pour l'utilisation d'un treuil (rien n'est parfait); tel était le terrain du Centre-Inter-Clubs de Mantes-Gassicourt.

Au cours de l'été 1946, le Chef de Centre et le Chef-Pilote furent victimes d'un accident mortel en faisant de la voltige en Stampe au-dessus du terrain de Deauville, laissant deux places vacantes.

Michel Blot, en attendant mieux, pilotait un Storch remorqué à Beynes où j'étais moi-même « moniteur de perfectionnement » (terme officiel de l'époque). Blot était auréolé de gloire comme héros de la Résistance et comme pionnier de l'aviation (ses références aéronautiques étaient contestées, c'était son point commun avec l'héroïne de l'Atlantide; mais la façon dont il évoluait en vol inversé sur Morane 315 plaïdait pour sa crédibilité). Sa personnalité m'avait fasciné; aussi lorsqu'il me demanda de faire équipe avec lui pour reprendre Mantes, j'acceptai avec enthousiasme.

Notre candidature ayant été acceptée par le Ministère des Armées (Service des Sports Aériens), nous nous pointâmes un jour de la fin août 1946 pour prendre nos fonctions. Mon premier vol en planeur fut pour aller tâter la pente qui se trouve au Nord-Est du terrain, de l'autre côté de la Seine. Sur le Grünau II.b des Scouts de l'Air, j'ai tenu l'air 37 minutes, ce qui était encourageant.

Les mois de septembre et d'octobre 1946 nous apportèrent un bon vent de Sud-Ouest et nous réussîmes, les moniteurs Havard, Cogné et moi-même, un certain nombre de vols dépassant l'heure en utilisant un C. 800 lancé au treuil. Mais il apparut à l'usage que cette pente ne portait bien que dans une marge étroite de directions de vent et que, en cas de panne d'ascendance, il fallait revenir au terrain de Mantes contre le vent et le rejoindre souvent de justesse. Un jour, un Nord 1300 piloté par un élève, se présentant trop court, fit un superbe amerrissage dans la sablière et réussit à hydroplaner jusqu'à une petite plage en bordure du terrain. Le planeur fut d'ailleurs remis en vol aussitôt.

Bref, on ne pouvait pas compter sur cette pente pour faire les cinq heures du brevet D; nos regards se portèrent sur celle de Chérence.

Déjà prospectée avant-guerre par Georges Abrial, qui y vola plusieurs heures avec un motoplaneur hélice calée, la pente de Chérence est constituée par un cirque de falaise bordant la Seine sur sa rive droite, entre La Roche-Guyon et Vétheuil; elle a l'heureuse propriété d'admettre, tout en restant porteuse, une plage de plus de 30° dans la direction du vent, autour du Sud-Sud-Ouest. Michel Blot loua à son nom une bande de terrain au sommet de la pente et perpendiculaire à elle; il repéra aussi un terrain « vachable » dans une île de la Seine.

Entretiens, l'écurie du Centre-Inter-Clubs s'était enrichie d'un superbe planeur biplace Kranich sortant de révision générale et d'un oiseau rare, monoplace, appelé « Mingo », planeur prototype allemand de fière allure avec ses ailes en M assez accentué, son habitacle archi-profilé et son empennage horizontal pendulaire - déjà (aujourd'hui on dit : monobloc).

Dans les premiers jours de novembre 1946, nous étions fin prêts pour essayer cette pente de Chérence, mais le vent favorable se fit attendre jusqu'au 21. Ce jour-là, largué sur la pente après dix mi-

nutes de vol remorqué au départ de Mantes, j'effectuai un vol de 2 h 30 avec le Kranich. Le vent continuant à tenir, le lendemain nouvel essai et le vol dure 6 h 38, cependant que Havard et Cogné, qui sur C 800, qui sur Mingo, dépassent les 5 heures fatidiques. La preuve était ainsi faite que l'on pouvait obtenir son épreuve de durée à Chérence.

Néanmoins, Michel Blot et nous tous désirions aller plus loin en durée, c'est-à-dire tenir l'air de l'aube à la nuit, soit huit heures de vol (en cette période de l'année), ce qui ne s'était jamais encore fait dans la région parisienne.

Du 23 au 28 novembre 1946, les vents étaient capricieux et nous multiplions les tentatives, sans grand succès; pour ma part, j'en effectuai trois, toutes décevantes, dont une avec le Mingo (1 h 31). Ce bel oiseau a une vitesse de chute incroyablement basse mais une polaire des vitesses médiocre : une faille dans l'ascendance, qu'on aurait effacée à vitesse grand V avec le Kranich, le fait descendre considérablement et j'admire Havard et Cogné de s'en sortir si bien avec ce « super-Emouchet ».

Le soir du 28, la météo nous annonce un très bon vent pour le lendemain. Préparatifs fébriles : Michel Blot va, pour frapper un grand coup, envoyer sur la pente de Chérence tous les planeurs disponibles : j'aurai l'avantage de partir le premier avec le Kranich et, si je tiens, les autres suivront.

L'aube du 29 nous voit, Michel Blot et moi (le premier remorquant le second) décoller dans la lumière sinistre d'un petit jour blafard, avec un plafond bas et un vent glacial; quatre minutes plus tard, le vent aidant, je me largue sur la pente, au ras des barbules, à peine plus de cent mètres au-dessus de la crête. Le vent porte bien, du Sud-Ouest 10 m/s, mais il est très turbulent; je ne peux prendre de l'altitude à cause du plafond bas et parfois, dans les failles d'ascendances dues à la turbulence, je rase dangereusement la pente. C'est le moment de serrer les dents : la première heure est pénible. Ensuite cela s'améliore, le plafond monte un peu, mon vol devient plus confortable. Les autres planeurs viennent me rejoindre et je peux jouer avec le Mingo à qui montera le plus haut; c'est amusant et cela fait passer le temps.

Soudain en approchant de l'extrémité Est de la pente, je vois les débris du Nord 1300 qui vient de s'écraser sur la falaise. Je devrai attendre le soir pour savoir dans quel état est le pilote, mais ni moi ni les

autres ne songent un instant à abandonner... et la ronde continue, monotone. Personne ne joue plus à qui grimpera le plus haut, cette fois pour toute autre raison; et il faut de nouveau serrer les dents.

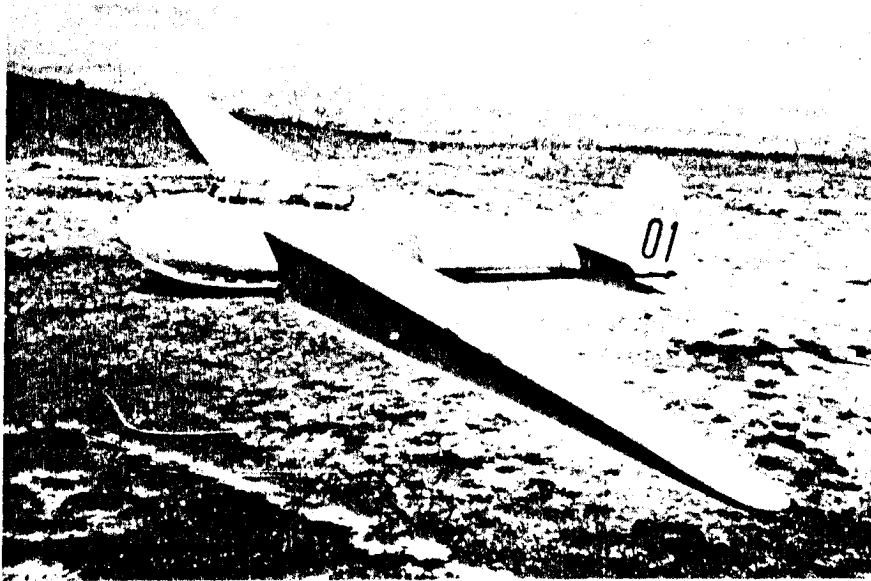
Il y a maintenant des trous bleus, la turbulence augmente et le pilotage devient plus fatigant. Au début de l'après-midi, j'ai une alerte : l'impression que l'horizon bascule, je sens que je perds le contrôle du Kranich qui en profite pour faire des cabrioles; qu'est-ce qui m'arrive ? J'ai complètement oublié de manger et n'ai rien dans l'estomac depuis avant l'aube; je suis tout simplement en train de tourner de l'œil... Vite, du sucre ! Cela va mieux et je dévore incontinent tout mon déjeuner, composé en tout et pour tout de trois biscottes et quatre morceaux de sucre.

Maintenant cela cumule à tour de bras, 3 à 4/10 couvert sans plus; j'avise

17 h 15 : on ne voit plus grand'chose, et il va falloir se décider à atterrir. J'ai déjà une main sur la commande des aérofreins quand je vois les phares de toutes les voitures, qui sont venues de Mantes et des environs assister à nos tentatives, s'éclairer, me balisant la bande d'atterrissage. Grâce à l'aide de tous ces braves gens, je vais pouvoir prolonger encore mon vol. Si je peux tenir le dernier quart d'heure, je fais un vol d'une durée de 8 h 47, comme le célèbre train devenu légendaire : ce serait amusant et facile à retenir !

Et ce dernier quart d'heure est un enchantement : coucher de soleil sur la vallée de la Seine, calme et serein crépuscule; le planeur vole avec un froufroutement soyeux et ne perd qu'insensiblement son altitude.

17 h 31 : cette fois-ci, c'est fini : soupapes à fond, atterrissage à 17 h 32, au



Le Kranich II, un solide biplace sur lequel bien des vélivoles furent formés, dans les premières années de l'après-guerre

un beau petit cumulus très en avant de la pente et force dedans : quelques tours de spirale aux instruments (à cette époque, le vol de nuage était autorisé et même enseigné dans les centres), et le nuage me recrache quelque 1000 mètres plus haut. Vite, au suivant de ces messieurs ! Et pendant deux bonnes heures je vais voltiger de cumulus en cumulus, de plus en plus loin de la pente, mais toujours au vent de celle-ci, aimable diversion au fastidieux parcours Vétheuil - Chérence - La Roche-Guyon et retour.

L'approche du soir avachit les bons cumulus; je dois réintégrer la pente mais le vent tient, la turbulence diminue, les dernières heures du vol sont extrêmement confortables. Vers 17 h, la 8ème heure est bouclée : mission remplie ! Mais je vais essayer de tenir jusqu'à la nuit pour faire un « baroud d'honneur ». Le soir commence à tomber, mes collègues se posent tout à tour et font dégager leurs planeurs pour me laisser la bande d'atterrissage libre. Le vent commence à tomber lui aussi, je tiens tout juste zéro au vario mais j'ai deux cents mètres à perdre.

bout de 8 h 37 de vol, presque comme en plein jour... Ma joie est complète lorsque j'apprends que le malheureux pilote du Nord 1300 est sauf; il passera quelques mois en clinique pour soigner ses nombreuses fractures, mais il est jeune et vigoureux et ses jours ne sont absolument pas en danger. Plusieurs autres planeurs ont dépassé 5 heures dont, bien sûr, Harvard et Cogné; donc succès complet pour la promotion du site de Chérence.

Ces vols eurent un retentissement assez considérable dans la presse spécialisée de l'époque : dans « Les Ailes » mon ami Sirretta nous fit une véritable apologie.

Après ces brefs instants de gloire, le C.I.C. de Mantes connut bien des déboires, puis coula à pic fin 1947. Chérence, par contre, ayant pris la part du lion dans le dépeçage du C.I.C. prospéra, devint la Mecque des Scouts de l'Air, et ignora ceux qui l'avaient fait naître lorsqu'ils furent naufragés. Mais qu'importe; nous avons fait du sport et défriché l'empire !

Article paru dans «Aviasport» en 1986

**Havard avec le Mingo et Fromage avec
le Kranich font de beaux vols, dont un**

de 8 heures 47 par Fromage...



Une des très rare photos du Mingo qui n'a probablement existé que sous forme de prototype.



M. Orbillot aux commandes du Storch (juillet-août 1947)

le Grunau Baby II, prise de guerre, tout neuf et que R. Schalow aura bien du mal à conserver à l'aéro-club!



Le Grünau-baby

l'ACSF obtient des Services Officiels la construction d'un hangar en bois, couvert de carton goudronné pour le site de Chérence...



L'écurie à la sortie du hangar : C25S, C800 et Emouchet

montent le camp et le matériel.

Tout est mis en place en Juin 1947, les tentes sont montées avec l'aide de l'armée. Il y a un problème d'eau : une citerne à roulettes est réalisée... avec une superbe pompe à main Jappa !

Il faut niveler certaines parties du terrain, en friche depuis longtemps, enlever les cailloux, nettoyer les abords : abattre buissons et arbustes...

Curieusement, par le hasard des locations possibles, le terrain est constitué de deux bandes de terre perpendiculaires à la pente, séparées par un petit bois, et réunies entre elles par une troisième pièce. L'ensemble est en forme de H - quelques bonnes terres et surtout des friches - mais aucune branche n'est assez grande pour dérouler une longueur suffisante de câble du treuil, même en diagonale. Nous ne montons qu'à cent mètres, les vols sont courts ... et acrobatiques, car en plus, les deux bandes sont limitées au Nord par une petite route bordée d'une ligne téléphonique!

Cette ligne bloque tout : les prises de terrain et le déroulement du treuil au delà de la route ... après les moissons... et les vols remorqués.

Les PTT acceptent que nous enterrions la ligne et sont d'accord pour nous fournir (à titre payant) le câble nécessaire et pour faire les branchements officiels. Mais il faut faire la tranchée et c'est ainsi que nous creusons 800 mètres de tranchée 40 x 40...Creuser, brancher, reboucher ... en fait de tenir le manche d'un planeur, c'est celui de la pelle et de la pioche que nous connaissons et avec ses ampoules!

Les vols commencés dans des conditions très difficiles se déroulent maintenant bien mieux, et nous pouvons, en accord avec les fermiers, dérouler le câble du treuil au delà de la route après les moissons: c'est mieux!

Que va devenir le terrain de Chérence ?

Enthousiastes malgré, ou à cause des difficultés vaincues, nous voici tous attachés au site, agréable, en plein champs, avec deux rangées de cerisiers derrière le hangar (qui donnent des cerises en été).

Voici l'automne, le vent de Sud-Ouest va bien se décider à souffler et la pente à «donner»!

Les relations avec le Centre de Mantes se sont envenimées et il nous laisse seuls sur le terrain de Chérence. Bref, le torchon brûle.

Nous décidons de rester à Chérence, et d'en faire un terrain permanent : le rêve un terrain à nous!

Le SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive) est d'accord = Schalow gagne. Bien sûr, la plus grande partie des moyens mis à notre disposition pour le Jam sera reprise, mais nous conservons l'attribution type d'un club de province : un moniteur subventionné, un biplace C25S trois monoplaces (un C 301, un SA 103, un N 1300), le treuil et le Stampe BCOF, déjà affecté à l'ACSF ... et bien sûr le Grunau Baby, prise de guerre!

Orbillot deviendra Chef de Centre à Troyes, puis à Carcassonne... Le Goc reste. Il fait un gros travail d'échange de terre, de locations nouvelles pour remembrer le terrain et l'étendre, faire une belle piste Nord-Sud (qui traverse la route!) et une petite piste Ouest, de dégagement, parallèle à la pente : nous abattons des arbres, des buissons, nivelons des fossés: elle sera posable. Et cela réchauffe en hiver!

L'ensemble est sympathique mais précaire et spartiate : pas d'eau, pas d'électricité... mais le téléphone nécessaire.

Le hangar en bois, recouvert de carton goudronné, nous donne des soucis... il y a des fuites!

Pour nos transport de matériel et de «personnel», le SALS, pour couronner le tout, nous prête un énorme camion Saurer de 5 tonnes et nous donne des bons d'essence. Nous y mettons jusqu'à 70 gars, membres du club et éclaireurs de passage! Quelle ambiance! Le plus étonnant c'est que nous étions effectivement assurés! Tous les dimanches le camion est à 7 heures place Saint Augustin et à 10 heures à Chérence. Retour le soir à «pas d'heure».

Le vent de Sud-Ouest est là, rarement le bon jour, nous ne volons que le dimanche, il souffle en semaine... il apporte la tempête, la pluie, la boue mais aussi la promesse (tenue) de grands vols.

Les vols? l'ambition est le vol de cinq



Orbillot moniteur en C800 avec son élève



La surprise de se retrouver au milieu des débris!...



Marzo au treuil. Chérence 1947.



Décollage au treuil du Castel 301 S, Chérence 1947.

heures, et le 9 Novembre Manier sur le SA 103 fait un vol de 5 h 54 et Planchon sur le 310P de Mantes, un vol de 6 h 20. Ce sont les deux premières épreuves de durée du brevet D réussies à Chérence... Victoire!

Mon bilan 1947 est positif, mais quel travail! J'ai 20 h 54 de vol sur mon carnet, j'ai fait quinze heures dans l'année, mon brevet C, des vols remorqués derrière avion, un vol thermique de 1 h 46, un vol de pente de 3 h 15. J'ai réappris à piloter, participé au Jamboree et à la création de Chérence!

Le 29 Mars 1948 je décolle à 9 h 19 pour un vol de cinq minutes. Je n'emporte ni coussin ni casse-croûte; Ce vol va durer 10 h 01!!! Pour mes cinq heures j'ai fait bonne mesure, j'ai doublé la dose. Ah ces cinq heures, il n'y avait pas moyen de les faire. Et le vol le plus long de la région parisienne, c'est moi qui l'ai fait! À Chérence sur ce nouveau terrain que nous avons créé. Ah! mes amis quelle joie! J' ai bien dormi dans le camion du retour.

L'entraînement continue! Je voudrais maintenant compléter le Brevet D : gain de 1000 mètres et distance de 50 kilomètres. Ces deux épreuves peuvent se faire en même temps. Hé! c'est possible! Un coup de vent de N-E , avec cet anticyclone sur l'Angleterre qui nous expédie l'air frais et humide de la mer du Nord... quelques jolis cumulus... Voici les beaux jours, mais je ne peux plus me libérer en semaine, et je ne vole qu'un dimanche sur deux, et je n'ai pas de chance avec la météo.

À Chérence, le 1^{er} Août 1948, le vent est de nord-est modéré, pas de cumulus en début de matinée. Malgré le pessimisme de Le Goc je décide de partir... à la deuxième treuillée j'accroche et je suis vite déporté sur la boucle de Moisson : à 1200 mètres aux barbules, je prends le cap sud-ouest, vent dans le dos, adieu Chérence! Je trouve ensuite des thermiques toutes les dix ou quinze minutes... Le paysage défile: c'est la première fois que je pars seul en voyage sur la campagne, j'ai bien fait quelques escapades comme passager en avion, mais cette fois je suis en planeur, seul à bord, à mille mètres d'altitude. J'ai quitté le terrain,

j'ai pris la décision, j'ai eu le courage de lui tourner le dos! Et je découvre des paysages neufs : Cap au Sud-Ouest, je suis sur la carte le déroulement du vol, il ne s'agit pas de se perdre! Voici Bonnières au kilomètre 10. Je quitte la vallée de la Seine et cap bien conservé au 225, le franchis la vallée de l'Eure au Sud de Pacy-sur-Eure. Je suis descendu à 600 mètres et j'ai raccroché de nuages en nuages, tenant toujours le cap. Je passe au nord de Saint André de l'Eure (35 km) en direction de Damville. Ah! c'est juste les 50 km...J'atteint 1300 mètres, c'est le gain d'altitude ; Hourra! Mais ce sera le dernier thermique, je garde le cap, dépasse Breteuil, je bute sur la forêt de Dreux et me pose au Pont Thibouet, au delà de la Guéroulde, dans un beau champ, mal dégagé en approche, entre la route et le chemin de fer, mais vaste et long. Bon vol de 1 h 52, 70 km et gain d'altitude de 1100 mètres. Hourra! j'ai terminé mon Brevet D (couronne d'argent), le premier Brevet D complet obtenu à Chérence! Il sera homologué par l'AéCF sous le numéro 426.

{Pierre Vaysse déclare une tuberculose et ne reprend ses activités à Chérence qu'en 1950.}

Le terrain tourne plus que jamais !

Le 13 mars 1949 : 13 h 33 en 27 lancers sur 3 planeurs

le 3 avril : 27 h 40 en 43 lancers sur 4 planeurs et surtout deux épreuves de Durée du brevet D : Poupert : 7 h 43 en Emouchet, et Caussarieux : 5 h 44 en N.1300 et deux brevets C : De Deus et Philippe.

le 8 mai : 92 lancers

le 26 juin : 99 lancers

et le 31 octobre 49, le 6000^{ème} vol à Chérence est fêté! en deux ans!

le 12 février 50 : le vent est sur la pente, faible, il pleuviote, le terrain est détrempe et les labours voisins sont mous ; Borey, jeune pilote insiste trop sur la pente, revient trop bas et doit se poser vent arrière dans un labour ! Le Grunau s'y colle littéralement et Hop ! d'un seul coup, passe sur le dos !

Du treuil Hulin et moi assistons à l'accident.

AÉRO-CLUB
DU
SCOUTISME
FRANÇAIS
66 CHAUSSEE D'ANTIN, 66
PARIS IX



Cherence - le 25 Août 47

Ordre de Mission

Il est ordonné à Monsieur P. Manier, élève-
pilote à l'Aéro club du scoutisme français de
se rendre à Beauce ^{Commune de Marolles en campagne} par voie des airs sur
planeur S. A. 103 n° 107.

Motif: entraînement à la performance
Le chef pilote de l'A.C.S.F.



Cherence, le 25 août 47

Ordre de Mission

Il est ordonné à Monsieur P. Manier, élève
pilote à l'Aéro-Club du scoutisme français de
se rendre à Beauce par la voie des airs sur
planeur S. A. 103 n° 107.

Motif: entraînement à la performance

Le chef pilote de l'A. C. S. F.

Orbillot

Nous nous précipitons vers le point d'atterrissage ! Plus de peur que de mal! Borey n'a rien. Nous le tirons avec précautions de sa fâcheuse position... et le planeur n'a que le sommet du gouvernail de direction cassé.

le dimanche suivant, 19 février, nous faisons cent lancers au treuil avec quatre planeurs (C.800, C.25S, C.301 et N.1300) totalisant 11 h 07 de vol!

Autre émotion le 30 avril 50. Paul Wullaert, (pilier du club) se laisse déporter en fin de vol avec le N.1300. En tentant de revenir au terrain, il se trouve trop bas devant la ligne électrique qui passe au Nord, le long de la route de Villers en Arthies... il tente de la sauter, mais manque la manœuvre et se pose délicatement sur le fil! Le planeur hésite, oscille au milieu des étincelles... et finit par retomber en arrière sur la queue en plein milieu de la route! Paul est sain et sauf, blanc comme un linge! Le planeur a tout l'arrière disloqué, l'avant enfoncé, un bout d'aile cassé.

le 29 mai : 104 lancers, 3 planeurs, 6 h 10

le 4 juin 108 lancers, 3 planeurs 5 h 53

Ah! le 9 juillet, un Castel 301 en se posant accroche le C.25 S et lui casse net la dérive...et peu après, un «lâcher» le «plante» dans les cerisiers qui bordent la piste : «Quand j'ai vu des épis de blé entre mes jambes, j'ai bien compris que j'avais cassé quelque chose !!!»

Mais le 15 Août 50, s'établit le record absolu du terrain avec 109 lancers, 4 planeurs totalisant 8 h 36 de vol.

Le 19 Août, en fin de stage, trois pilotes sont lâchés en C.301 et font leur Brevet B (Pautard Riblet et Steffen).

Et si je suis capable de travailler, je suis capable de voler!

Capable de voler! J'ai été patient dix-huit mois. J'ai recommencé à travailler, je suis parti en vacances en famille, à la mer... Au retour, je reviens au terrain quelques jours fin Août.

Tout naturellement, Le Goc me fait faire des vols d'accoutumance en C.800, au treuil. Tout va bien, ça ne s'oublie pas. Du 25 au 29 août :

douze vols. Le Goc me relâche en C.301. Tout est rentré dans l'ordre : je vole ! Le 29 octobre 1950, je fais le 10.000^{ième} vol du terrain de Chérence.

Le club vit difficilement

J'organise l'atelier du 56 de la rue des Petites Ecuries (à Paris). Nous l'avons maintenant en totalité.

Les chantiers se montent :

Un fuselage de C.25 S dont la roue est enfoncée dans la poutre ventrale est pris en charge par Michel et Jacqueline Lefebvre

Un 301 a tout l'avant à refaire : c'est le travail de Gisèle et de Jacqueline.

Xavier de Torcy, moniteur à la Ferté Alais vient voler sur la pente cet hiver; tout naturellement il vient aussi à l'atelier.

L'atelier, c'est une usine !

Nous avons tous les éléments pour remonter un Avia XV A, provenant de l'Escadrille Bourgade. Il faudrait faire un chantier d'aile : je m'en charge.

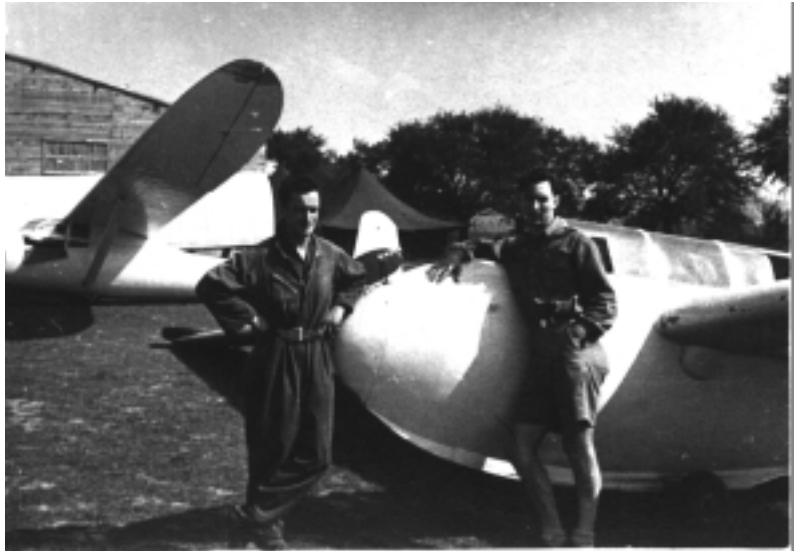
Cet Emouchet, il ne restait plus grand chose du fuselage cassé jusqu'au bord de fuite de l'aile : il sera reconstruit sur un chantier dressé sous la direction de Marzo. Chaque cadre refait est placé et nous modifions les pédales pour qu'elles puissent être manœuvrées à la main par un levier :Schalow volera seul...sur autre chose que le XI A!

Nous retrouvons «à la casse» des ailes d'Emouchet, à réparer et à rentoiler. Le travail avance bien, l'équipe s'enthousiasme au point d'en parler à Schalow...

Celui-ci espérait un Air 100 équipé d'une commande «tout à la main» type Valroger, que Jarlaud préparait pour le «Stratosphérique», et que lui avait promis le SFA (Le planeur stratosphérique, Breguet 903, à pilotage couché sur le ventre ne sera jamais terminé)

Schalow n'aura jamais son Air 100. Tout cela à ralenti la construction de L'Emouchet, qui volera bien plus tard, en 1954, en peinture primaire «pour voir si ça vole bien», avant de recevoir une peinture ivoire. Il est superbe avec sa peinture figolée, ses bandes oranges anti-collision et ses lettres noires d'immatriculation réglementaires. Le deuxième vol est fait par un nouveau moniteur, par

Le Goc fait un gros travail d'échange de terre, de locations nouvelles pour remembrer le terrain et l'étendre...



Le Goc à droite devant le Kranich

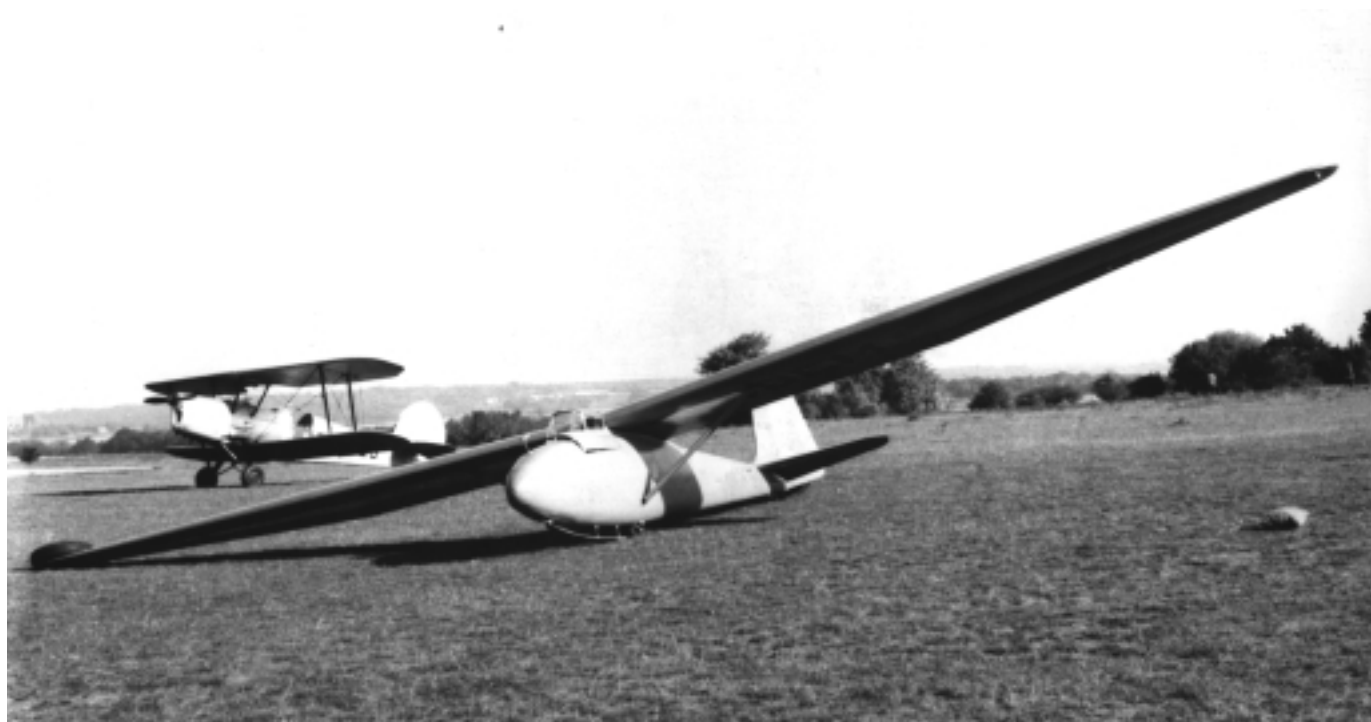
L'Emouchet, volera bien plus tard, en 1954, en peinture primaire «pour voir si ça vole bien», avant de recevoir



une peinture ivoire. Il est superbe avec sa peinture finolée, ses bandes oranges anti-collision et ses lettres noires d'immatriculation réglementaires.

Emouchet SA 104

**Kid Kane avec un "jeune" pas-
sager de 87 ans en C 800.**



Le C311P et en arrière plan le Stampe

vent Nord. Il se fait prendre par les rabattants de la pente (malgré nos mises en garde et nos consignes) : le planeur est pulvérisé, le pilote est indemne! C'est la veille de Noël 1954. Le réveillon chez Madame Frogneux a tout de même été gai.

Le problème du moniteur devient aigu : Le Goc est affecté à d'autres centres de la Région Parisienne en semaine. Il ne vient plus que le dimanche, et bientôt plus du tout. Il deviendra pilote de ligne. Pignon vient rarement : il est étudiant à Nancy...

Nous ressortons l'Avia XI A et reformons l'école monoplace : les glissades et les «petites giclées». Le 29 Avril 1951, un élève sérieusement «briefé» part... nous voyons avec stupeur le XI A partir en chandelle, le nez en l'air, glissant vers la droite. Le treuillard le tient au bout du câble! Le pilote largue, fatale erreur! le planeur livré à lui même déclenche en vrille et pique à la verticale percute le sol et reste planté queue en l'air ! Tout l'avant est écrasé, éclaté, le bord d'attaque de l'aile repose sur le sol!

Le pilote s'en tire avec une jambe cassée, un vrai miracle!

C'est le premier accident corporel à Chérence, et je m'en sens responsable. Un élève trop novice qui panique dans un exercice pourtant simple, qu'il avait vu exécuter par les autres et qu'il semblait avoir compris...

Il revolera dès le mois d'Août.

Les vols continuent...

Il faut aller chercher les moniteurs bénévoles Lecrivain et Rouvière et les reconduire le soir. Rouvière est instituteur aux Andelys il faut le mettre au train à Evreux par tous les temps, et même un jour de verglas! Quel trafic!

Ghis Alberti achète un MS 315 remorqueur, il nous tirera de temps en temps : il doit ménager son vieux moteur Salmson... et nous recevons, le 7 Octobre un Castel C.311 P tout neuf : une jolie petite machine de performance dont je fais le premier vol...

En Février 1952 me voici de nouveau au fond de mon lit, c'est une rechute. Cette fois c'est grave. Je n'ai pas cent heures de vol (92 h 49) en

429 vols dont les derniers s'inscrivent sur la dernière page de mon carnet de vol.

Lors de L'Assemblée Générale de 1955, Schalow crée la surprise en démissionnant de son poste de président et en me désignant comme successeur. C'était pour moi prématuré, je ne me sentais pas encore assez solide, mais il n'y avait pas à discuter.

C'est une lourde charge et de nombreuses réunions à assumer. Je serai bien assisté par Jacqueline Mée, secrétaire, par Michel Lefèvre, trésorier et ensuite par Kid Kane. Les problèmes d'infrastructure sont confiés à Ghis Alberti qui entretient de bonnes relations avec les services administratifs concernés.

Il faut prendre part aux travaux et réunions

- du Comité régional parisien

- de l'AARP (Association Aéronautique de la Région Parisienne) qui regroupe tous les terrains de la R.P. (ils étaient nombreux à l'époque...) gérant les personnels (moniteurs, mécaniciens) professionnels salariés, le matériel (planeurs, avions remorqueurs et d'école mixte, treuils etc...) et la coopérative de l'Atelier de la R.P. le tout sous la direction de Mudry.

- de la Commission vol à voile de la FNA et la sous commission matériel

- enfin de l'AAVF naissante : sous la triple autorité des «trois Raymond» (Jarlaud, Schalow et Sirretta) elle veut défendre les intérêts du vol à voile. Mais l'AAVF n'a eut qu'une existence éphémère.

Le terrain est menacé : le vieux propriétaire qui nous louait la moitié des terres que nous occupions, est mort. Un industriel, qui a sa maison dans l'île au pied du terrain, achète et veut baser un hélicoptère. Mais il meurt lui aussi, et les terres sont achetées par un Allemand qui veut le remettre en culture dans le délai légal : 4 ans.

D'autres menaces se profilent à l'horizon :

- une route traverse le terrain et l'administration s'inquiète... et découvre que nous fonctionnons depuis treize ans sur une autorisation provisoire de trois mois!



Ghis-Alberti

- le bruit : les riverains se plaignent du bruit de nos avions. Une association de défense, menée par un pilote de ligne (!) est créée : un procès s'annonce...

Bien sur, depuis longtemps, nous avions avec Alberti, bien pesé la situation. Elle nous dépasse. Achat du terrain, route à détourner, procès probable. Nous avons alerté les services administratifs de la précarité de notre situation. Le moment arrivé, nous confirmons.

«Oui, le terrain nous intéresse, nous voulons bien exproprier la terre. Nous avons un plan d'extension et d'aménagement du terrain. Mais nous ne le ferons pas pour l'ACSF mais pour une association plus collective : Créez donc un Centre Inter Club.» Telle est la réponse des autorités.

Il faudra donc s'associer à d'autres clubs... et commencer par les trouver.

En 1961 est créée l'Association Aéronautique de Chérence. Nous avons trouvé des clubs intéressés:

- L'Aéro-club des Journalistes Parlementaires avec Eyquem et Laplaine (dit «Lap» célèbre dessinateur du «Canard Enchaîné»).

- Le Comité d'Entreprise de la société ELF avec Maryse et Jean Herbulot

- L'Aéro-club Franco-Allemand le GAFAC avec les Rochard père et fils, Tholon, Gaudry, et Ferdy Schulze représentant des allemands. Je dois évidemment, pour confirmer le changement, passer la main à Ghis-Alberti qui est le promoteur de cette mutation.

L'arrivée des nouveaux clubs apporte aussi du matériel : un M 200 et un Boisavia remorqueur par le GAFAC, un M 100-S par ELF, qui sera plus tard remplacé par un Libelle Standard, le premier planeur plastique du terrain.

Un club un peu spécial exerce son activité à Chérence : l'Aéro-club du SHAPE.

Le SHAPE était alors installé à Rocquencourt, là où se trouve aujourd'hui l'INRIA et quelques vélivoles militaires de cet organisme de l'OTAN volaient avec nous. Le grade le plus modeste était colonel et on voyait des Anglais, des Américains, des Italiens volant sur les Skylark, Eolo et autres Blanik machines exotiques pour nous. Leur activité était modeste, mais ils nous rapportaient de l'essence (comme les "sections militaires"). Ils nous quitteront lorsque le SHAPE ira s'installer à Bruxelles.

L'aéro-club du Scoutisme change de nom, il devient l'Aéro-club du Norois, car il n'y avait plus guère de boy-scouts dans le club, et le nom correspond plus à la réalité.

Beaucoup de ces noms nous sont encore aujourd'hui familiers.

Un peu plus tard, Pierre VAYSSE choisit de quitter Chérence, pour le nouveau terrain de Buno-Bonneveau.

Ici se termine le récit de Pierre Vaysse sur la création et le développement initial de Chérence.

Un évènement dramatique va endeuiller le terrain, GHIS-ALBERTY s'écrase au sol à la suite d'une mise en vrille sur le Bréguet 905 "Fauvette". Raymond SCHALOW assure la présidence de l'Association Aéronautique de Chérence avec l'organisation suivante :

	Président :	
	Raymond SCHALOW	
Commissaire Aéroclub de France :	3 Vice présidents	Corps des moniteurs :
Jean HERBULOT	Pierre VAYSSE Jean-Paul LACORE Jacques PERRIN	Maryse HERBULOT Jean REYMOND Kid KANE Jacques MASSON
Secrétaire Général :	Une équipe composée de	Trésorier :
Maryse HERBULOT	B. DIDILLON J. LANEELLE J. PERRIN F. ROCHARD	Jean-Michel THOMAS
Secrétaire Général adjoint		Trésorier adjoint :
Gérard HELIOT		Jacques MASSON



Les échanges Franco-Allemands

A la mi-temps des années 60 naissait à Chérence un jumelage bien sympathique qui perdure encore à ce jour.

Afin de lui permettre de se perfectionner dans la langue locale Papa Rochard décida en 1962 de faire suivre un stage de vol à voile à son Fils Jean-François. Il eut lieu en Bavière sur l'aérodrome de Dahlemer Binz, où Jean-François fit la connaissance du regretté Ferdi Schulze.

Ferdi Schulze était adhérent d'une section vol à voile de la RWE (RWE étant l'équivalent de EDF). Ultérieurement la fusion entre pilotes RWE et pilotes locaux, devait donner naissance au club de Gravenbroich tel que nous le connaissons aujourd'hui. A cette époque la responsabilité de la section vol à voile fut confiée à Gerd Küper et celle des vols à Ferdi Schulze.

C'est deux ans auparavant, en 1960 que fut créé le CIC de Chérence (Centre Inter Clubs) associant les clubs du Scoutisme, de l'Eure et des journalistes Parlementaires. A cette union il faut associer quelques noms connus, Vaysse, Rouvière, Laniel, Bocquet, Kane et Eyquem.

En 1963 et 1964 de nouveaux stages furent organisés, en Allemagne à Unterwossen ainsi qu'en France à Fayence.

C'est en 1965 qu'eut lieu le premier stage Franco-Allemand à Chérence sous la Présidence de Ghis Alberti. Il se déroula dans une ambiance chaude et chaleureuse et l'intendance repas et couchage sous des tentes empruntées à l'Armée de l'Air installées dans les jardins de Papa Rochard.

Dès lors avec l'aide financière de l'OFAJ (Of-

fice Franco-Allemand pour la Jeunesse) une série de stages furent organisés à Chérence pour la majorité et quelques uns en Allemagne:

-1966 à Bad Reichenhall

-1968 à Siegen

-1979 à Ebingen

Lors de ces transhumances des planeurs aux noms évocateurs pour certains firent leur apparition tel que: Ka7, Ka8, Ask13, K6cr, Twin-Astir, Discus, sans oublier le K6e Küper baptisé «X13» qui se transforma quelques années plus tard en LS4 «X13». Un autre planeur nommé Delphin attira tout particulièrement l'attention des pilotes par ses aptitudes à la voltige.

Pour la petite histoire, le Twin-Astir fut baptisé à Gravenbroich en 1978 et ramené le lendemain à Chérence par le représentant de l'AAVO Serge Leclerc pour son premier vol, ce qui ne manqua pas de poser quelques problèmes aux douaniers.

Il reste à noter que le charmant village de Gravenbroich se situe entre 30 et 40 km de Dusseldorf, et possède aujourd'hui en bordure de ville une plate-forme moderne pour la pratique du vol à voile au treuil.

Actuellement la Présidence du club de Gravenbroich est assurée par une éminente personnalité en la personne de Eric Eckelmann, également Maire de la ville. Quant à la section vol à voile Ulrich Schulze (fils de la précédente génération) en assure le bon fonctionnement.

Souhaitons que cette association Franco-Allemand persiste encore longtemps dans cette ambiance de franche camaraderie.



Ferdi Schulze en motoplaneur à Chérence. Ancien pilote de guerre, Ferdi fut pendant de longues années le chef-pilote responsable des stages Franco allemands à Chérence. Tout le monde se souvient encore de ses boucles en ASK13 qui finissait pas très haut au-dessus des hangars.

L'ère moderne

Le développement du trafic aérien dit «sérieux», par opposition à celui de l'aviation dite «légère» a toujours eut pour effet de chasser cette dernière de plus en plus loin de Paris et des autres grandes villes. C'est ainsi que de très nombreux terrains de la région parisienne (la «RP» pour les anciens) ont peu à peu été fermés au vol à voile. Pour mémoire, citons : La Ferté-Alais, Le Plessis-Belleville, Meaux-Esbly, Lognes-Emerainville, Moisselles, Persan-Beaumont etc... Et parmi ceux qui restaient, certains fonctionnaient souvent dans des conditions difficiles.

A la fin des années soixante, nous savions à Chavenay que nos jours étaient comptés, malgré le dynamisme du «Centre Inter Clubs» et du «Groupe l'Air». Le vol moteur s'étoffait rapidement, et les restrictions de vol étaient de plus en plus draconiennes. Comme d'autres terrains de vol à voile, il nous faudrait bientôt aller chercher plus loin nos ascendances.

Mais où aller ? En fait, le choix était des plus limités. Ce serait un terrain hypothétique... «vers Chartres» mais qui n'existait pas encore (le futur Bailleau-sous-Gallardon), ou Chérence que nous connaissions bien «d'en haut» par nos survols fréquents.

Discussions dans le club car l'approche sur le terrain semblait délicate à cause de sa falaise, mais des hangars neufs y poussaient, alors... «Allez donc y faire un tour, pour voir» a alors demandé le Président Thierry Favre à Denise et Michel Cruette qui s'y rendirent, pour une fois par la route.

Un p'tit coin de paradis

Ce fut le coup de foudre. Deux très belles pistes, un seul hangar pour le moment, mais deux autres qui devaient sortir de terre, ainsi qu'un local technique, une maison pour le Chef de Centre et un caravaning. A peu de chose près, le rêve. Nous pouvions quitter un «Aérodrome-Danger» avec Commandant d'Aérodrome, voiture de piste officielle, trafic avion intense, caravaning confidentiel derrière les WC, pour un terrain de vol à voile digne de ce nom, en pleine verdure, un dortoir pour les filles et un pour les garçons, malgré mai 1968.

Un calcul rapide nous permit de constater que nos planeurs et nos avions devaient pouvoir se loger avec ceux des «indigènes», même si c'était de justesse.

L'affaire fut rondement menée. Les services officiels étaient ravis de voir se régler aussi facilement un problème épineux. Après la célébration du mariage des deux équipes dans les locaux de la Fédération Française de Vol à Voile, sous le régime de la communauté totale des patrimoines, les vélivoles de Chavenay partaient pour Chérence avec armes et bagages. Pas tous cependant, une petite équipe composée pour l'essentiel de jeunes, pouvant voler en semaine préférerait rester sur place pour profiter le plus longtemps possible de la proximité de Paris. Par ailleurs, «les petits D» (Aéroclub Dassault) ont préféré rejoindre le terrain de Chartres, et le «Groupe l'Air» celui de Bailleau.

L'installation et la montée en puissance

A l'époque des pionniers, (hangar en bois, treuil, C 25S et boys scouts) succédait l'ère moderne du vol à voile (37 planeurs, 4 avions MS 893, locaux modernes, Chef de Centre et mécanicien appointés). Un grand caravanning conçu par Michel Ecochard fut aménagé en 1976 : on y planta 2000 arbres l'année de cette sécheresse mémorable, un seul creva... la terre était bonne et la greffe avait bien pris.

La modernisation de Chérence n'était pas limitée aux machines, mais à toute l'activité avec les possibilités offertes à participer davantage aux compétitions, à voler en montagne à Gap au sein de l'AVG, à utiliser tous les planeurs du centre y compris les «privés», etc...

Le Centre Inter Clubs prend alors le nom d'Association Aéronautique du Val d'Oise (AAVO)

Quatre Chefs Pilotes (Christian Thorens, Alain Carré, Maurice Tourniaire et Jocelyn Bouzid) se sont succédés depuis la fusion et ils ont contribué à faire passer Chérence de la 55^{ième} place, avec 1221 heures de vol, en 1967 à la 5^{ième}, avec 7910 heures en 1995 (et la deuxième pour les moins de 25 ans!).

Dès 1973, la presse aéronautique s'intéresse à nous:

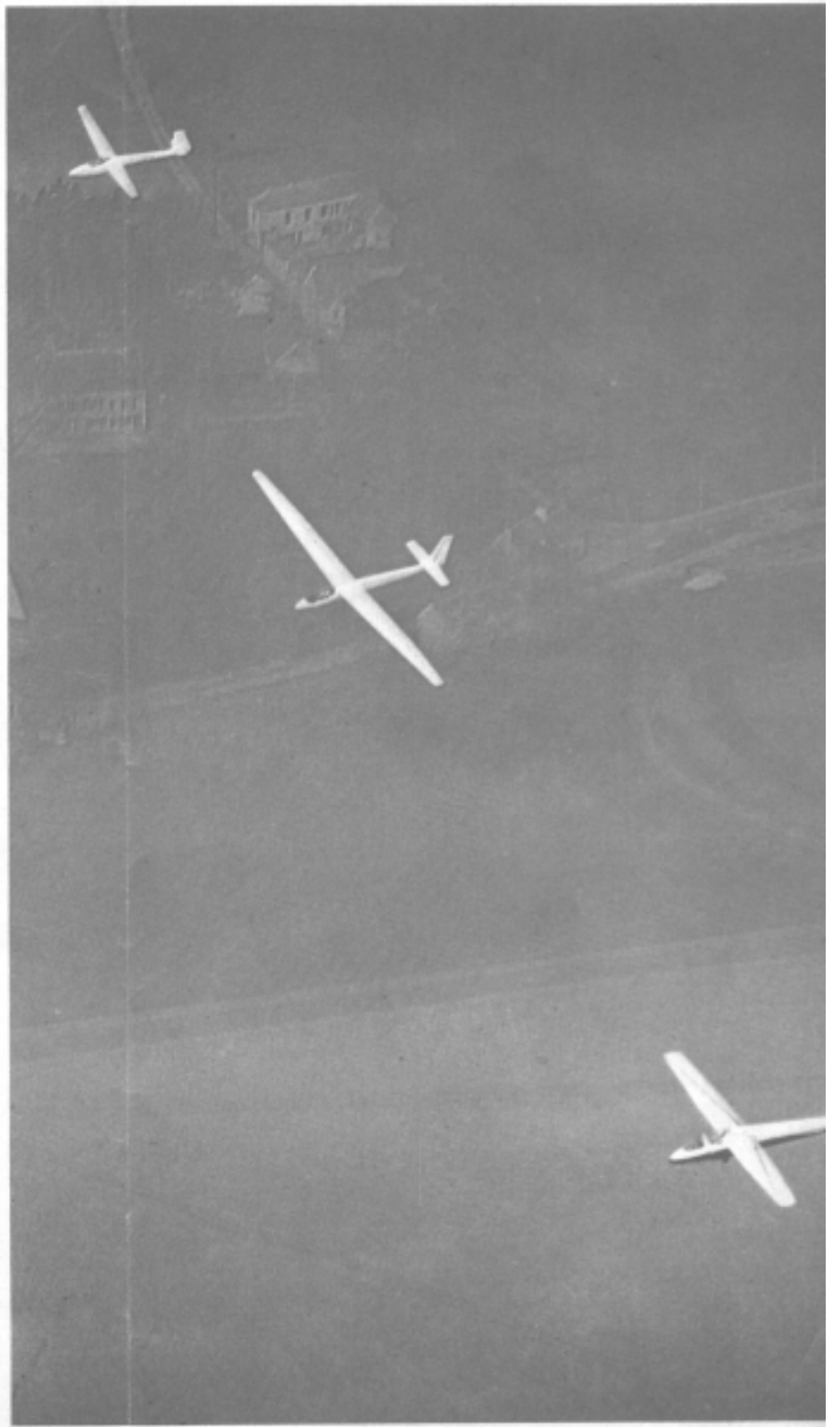


Michel Ecochard au cours d'une des nombreuses «Fêtes AAVO». En arrière plan, Claude Debitus et Gérard Lombardi.



La construction des nouveaux hangars.

CHERENGE: 200 PILOTES BEAUCOUP DE CIRCUITS





Trois « grandes plumes » effectuent un vol de groupe sur la pente (photo de gauche) pendant qu'un autre planeur se pose.

LES portes des hangars sont grandes ouvertes et l'écurie a été sortie, du moins une partie de l'écurie de Perfo. Il faut comprendre par là qu'un certain nombre de planeurs de compétition sont dehors. Le vocabulaire vélivole est particulièrement riche...

Il fait très beau bien que la saison commence à peine et tous les appareils ne sont pas encore remontés. Par ailleurs certains nécessitent quelques petites réparations et, bien qu'il soit déjà 10 h du matin, personne n'a encore décollé.

Un groupe de 7 ou 8 personnes est occupé sur un planeur en cours de montage, un A S W 15 allemand. Nouvellement acheté, il devait faire son premier vol aujourd'hui. Tout le monde est assez gai et les hurlements que l'on entend parfois ne sont que la manifestation bruyante d'une joie de vivre.

Un peu plus loin des sorciers de la mécanique s'affairent autour

du capot ouvert d'un Rallye 893 qui perd des tours moteur en vol, paraît-il.

Une quantité de machines

Chérence, sur les bords de Seine, à 70 km dans l'ouest de Paris, fait sa toilette de printemps. En fait, l'activité du centre ne cesse jamais, mais pour la période d'hiver, une partie du matériel a été démontée.

Au-delà des hangars, sur une sorte d'esplanade, des caravanes sont disposées en arc de cercle, les plus lointaines ayant une vue sur la pente et la Seine en contrebas. Car Chérence c'est un peu le vol de pente.

Un peu, parce que ce n'est pas, loin s'en faut, l'activité principale du centre, mais dans la région

parisienne, il n'y a pas d'autre pente, alors...

C'est aussi un centre qui marche fort avec plus de 200 pilotes et des machines modernes en quantité : K A 6, Mésange, Squale et Edelweiss bien sûr, mais aussi Libelle, A S W 15, Phoebus et, bientôt, un Cobra. En biplace : 7 Bijave, 2 A S K 13 et 2 M 200 permettent de faire non seulement l'école de début mais aussi l'entraînement aux circuits avec un moniteur ou un pilote expérimenté. L'idée n'est pas originale, évidemment, ce qui l'est davantage c'est de l'avoir réalisée...

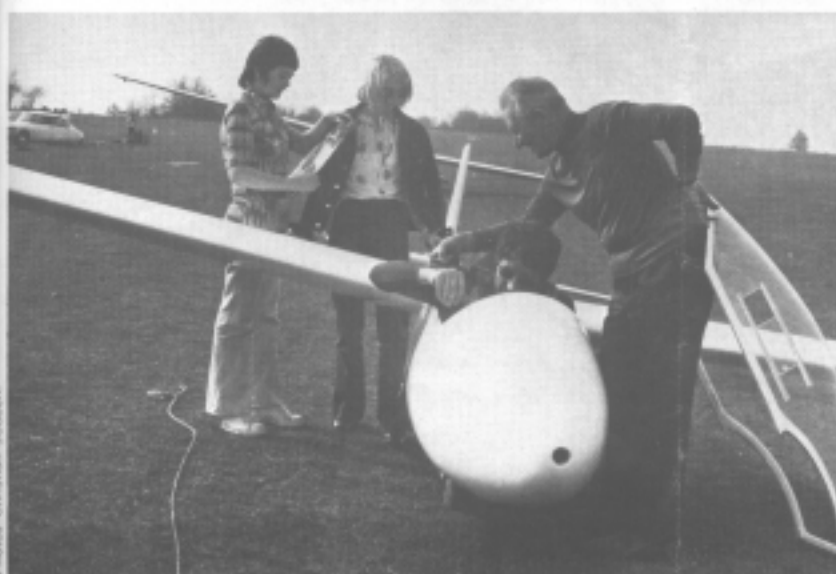
« Nous avons une vocation de circuits », explique Mme Herbulot, trésorière, monitrice bénévole et l'une des âmes de ce centre, si riche qu'il en possède plusieurs ! « Le vol à voile c'est avant tout des kilomètres sur la campagne. Alors nous faisons le maximum pour permettre aux gens d'acquiescer, le plus vite possible, l'expé-



On sort le matériel. François Bertholon, à gauche, enlève la housse d'un Squalo. A gauche, au fond, le Libelle.



On fait la queue pour décoller. Jean Herbulot, insigne de diamant s'apprête...



... aidé par un autre insigne de diamant, Lucien Salmat, sous l'œil intéressé de la « planchiste » Michelle Nicolle.

rience nécessaire pour partir en triangle. Ils ont de bonnes machines à leur disposition, après c'est à eux de jouer. »

Nous faisons le tour du propriétaire, arrivant auprès des ailes de l'A S W 15 disposées sur des pneus par terre. Grand Maître du montage malgré ses 18 ans, Luc, petites lunettes sur un visage rond, la voix passionnée, dirige ses troupes en bon Herbulot junior. Il a de qui tenir, la voix de son père, pilote également, est la seule à s'entendre d'un bout à l'autre du terrain. Et les pistes font 900 mètres ! L'été, les visiteurs du dimanche avancés imprudemment sur les pistes peuvent en témoigner.

Ils ont vu ils sont restés

12 h 30, on met en piste. M. et Mme Cruette, tous deux moniteurs bénévoles complets, donnent les instructions. Ici, la voiture de piste est un tracteur.

« Économique, robuste et raisonnable, précise Mme Herbulot qui a tiré un trait sur sa journée de vol pour nous montrer la vie du Centre. Avec ça les jeunes ne peuvent pas faire à vitesse sur le terrain. Nous l'avons acheté à un cultivateur de la région, il y a deux ans. A part les pannes d'essence il ne nous fait pas de misères. »

Effectivement le tracteur est immobilisé, là-bas, pendant qu'on va chercher un bidon d'essence...

Aujourd'hui la piste en service est sensiblement orientée Est-Ouest, le long de la pente. Les deux pistes sont d'ailleurs à angle droit, si bien que celle qui est face à cette pente nécessite des consignes de sécurité par vent fort du Nord. Il faut exécuter le dernier virage

assez haut pour éviter les rabattants de la pente. C'est un petit souci, pas une difficulté.

Une partie des pilotes est restée aux hangars pour continuer les remontages. C'est que Pâques est proche et à cette date doit avoir lieu le premier stage de 15 jours. Il s'agit des membres d'un club allemand de la Ruhr jumelé à Chérence, qui viennent chaque année, heureux de quitter leurs ascendances de cheminées d'usines pour l'aérologie de plaine.

Un Rallye 983 décolle, tirant un Squale. Derrière, on aligne un Bijave dans lequel s'installe un élève.

L'entraînement se fera, aujourd'hui, sur un Nord 2000, la plus vieille machine du centre. On emmène en piste les « grandes plumes », autrement dit Edelweiss, Libelle, Phoebus. Une bonne journée : un gros cumulus, au nord du terrain, commence à se former faisant lever la tête aux travailleurs.

Un visage féminin en piste : Michèle Boudot dont les 3 jeunes enfants font bon ménage avec la petite tribu des « papooses » respectifs des vélivoles. Elle attend que le chef de piste l'autorise à grimper dans le Nord 2000.

Elle est venue avec son mari un dimanche de la saison dernière, pour voir. Ils ont vu, sont restés. Brune, pas contente du tout d'être mise en vedette, elle s'incline gentiment, précisant qu'elle ne possède qu'un modeste Brevet élémentaire. Ce qui lui a d'ailleurs causé une certaine frousse.

« C'était un jour où les ascendances étaient très fortes, enfin, fortes pour moi, je ne volais pas assez vite et comme c'était mon quatrième vol seule, je n'étais pas très sûre de moi. Je me suis fait bringueballer pendant 26 minutes avant de redescendre rapidement puisque l'épreuve des cinq minutes

était réussie. Pas glorieux, hein ? Au début je me suis donnée quelques belles frousses. Le jour de mon lâcher en Nord 2000, par exemple. Jusque-là je volais sur le Javelot que j'avais bien en main. Le 2000, lui, est centré assez en avant et je ne suis pas lourde, j'ai oublié de mettre une gueuse de plomb près de moi et pendant tout le vol remorqué je devais pousser de toutes mes forces en avant sur le manche, sans réussir d'ailleurs à descendre à la hauteur du remorqueur.

» En fait je suis toujours un peu contractée avant de voler. Une fois dans le planeur ça va mieux.

» On fait un peu de tout, ici, mais j'ai un faible pour le vol de pente. Il faut toujours se battre pour rester dans l'effet de pente, être très attentive, j'aime bien. »

Toujours trop long

Le Nord 2000 se présente pour atterrir, très haut. Apparemment il va se poser bien loin du starter à la hauteur duquel il devait venir stopper.

— Qui est-ce, demande Mme Herbulot ?

L'autre monitrice, Mme Cruette, brune mince et charmante, lève la tête.

— Je ne sais p... Ah ! si, à voir l'atterrissage c'est Michelle Nicolle !

Tout le monde rit avant d'expliquer que la jeune femme est un peu la spécialiste des atterrissages longs. Elle aime bien avoir une solide marge.

Brune, elle aussi, ce doit être une spécialité du terrain, le visage rond et souriant et la répartie.

Oh combien !, vive. Elle ne fait pas de complexe.

« J'ai deux épreuves du second brevet, le B.P.P., c'est-à-dire les deux heures de vol, les 1 000 mètres de gain d'altitude et l'examen théorique. En principe je devrais être plus précise pour me poser mais, vous voyez, je suis tellement tranquille avec plus d'altitude que, mon Dieu...»

— Michelle, tu me prêtes ta casquette, je vole maintenant.

La superbe casquette blanche, les couvre-chefs sont une particularité des terrains de vol à voile, change de tête.

« Ce que je suis contente de faire du thermique aujourd'hui. Moi la pente je ne cours pas après, ça se passe un peu trop bas à mon goût. Toujours cette histoire d'altitude !

» Et puis les allers et retours ça manque de charme, tandis que les balades, à 1 000 ou 1 500 mètres d'altitude, d'abord c'est plus joli, et puis je préfère tout bêtement. A mon avis il faut très bien piloter pour faire de la pente. Si on ne tire pas au bon moment, à l'extrémité, on perd de l'altitude et comme je vous l'ai dit je ne me sens pas à l'aise près du relief.

» J'ai plutôt hâte d'en arriver aux circuits, pour voir du pays et savourer le suspense de l'incertitude. On ne sait jamais si l'épreuve sera réussie ou non, quand on part sur la campagne. »

Dans un cumulus

Les beaux cumulus de tout à l'heure noircissent, au sud, indiquant une tendance orageuse. Un pilote d'une quarantaine d'années, Maurice Boudinet, prépare un

La cotisation annuelle à Chérence est de 500 F, 250 F pour les juniors et 840 pour les couples. En double commande le remorqué revient à 12 F et, en entraînement en perfo 15 F. Le prix de l'heure de vol, lui, varie de 9 F pour les appareils de début comme le Nord 2000, à 30 F pour les super machines comme les Libelle et ASW15.

Squale, jetant un œil au ciel, vers le sud.

« Ça me rappelle mon ennemi intime. Je volais il y a pas mal d'années sur un vieux Nord 1 300, quand j'ai vu un beau cumulus. Je suis entré dans l'ascendance qui m'a aspiré. Le variomètre indiquait 5 mètres/seconde ! Je n'avais jamais vu de « pompe » aussi violente et je n'étais pas tellement tranquille. Et puis, je ne me suis pas rendu compte que j'approchais du nuage et j'y ai pénétré d'un seul coup sans que l'ascendance faiblisse, ça fait un choc ! J'ai sorti les aéro-freins pour revenir en ciel clair, mais rien à faire ça grimpeait toujours. J'ai dû pousser le manche en avant pour piquer et sortir, enfin, de ce sacré nuage à 1 800 mètres ! »

Une voiture arrive près du starter. On vient d'apprendre, par téléphone, que le Squale parti à 13 h a été surpris par l'orage et s'est posé dans un champ, sous la pluie, près du cimetière de Rolleboise, dans la région de Mantes.

Maurice Boudinet se dévoue avec deux autres personnes pour aller le dépanner. A quatre il ne faudra pas longtemps pour démonter le planeur et le hisser sur la remorque.

« Nous n'avons aucun problème d'atterrissage en campagne, m'explique Mme Herbulot. Il y a

beaucoup de grands champs dans la région. On a même un terrain de secours, de l'autre côté de la Seine, pour les vols de pente précisément. Il faut tout prévoir, bien sûr, alors les gens ont des consignes, par fort vent de sud, face à la pente, au cas où le remorqueur aurait une panne au décollage. Si l'incident se passe avant les hangars qui sont aux deux tiers de la piste, le planeur doit virer à droite pour se poser sur l'autre piste à 90°. Quand les hangars sont dépassés, le pilote du planeur doit impérativement continuer tout droit, après s'être largué, et plonger dans la pente pour aller de l'autre côté de la Seine se poser sur notre terrain de secours.

» Ceci étant, on trouve de la pente surtout en septembre lorsque les conditions de thermique sont moins bonnes, en automne et en hiver. Ces jours-là, toute l'écurie se promène sur les 5 km en arc de cercle, le long de la Seine. C'est très joli.

» Nous avons aussi de l'onde ! Enfin pour être honnête il faut dire que nous en avons eu le 11 novembre dernier. Ça grimpeait lentement 0,10 à 0,20 mètres/seconde, mais ça grimpeait tout de même. Il y avait ainsi 4 ou 5 planeurs. Ils sont montés à travers le trou de Foehn jusqu'au-dessus du lenticulaire, le nuage rond qui marque le sommet de la vague d'onde, à plus de 1 400 mètres. »

Le visage de Luc, qui nous a rejoint, s'éclaire. Son meilleur souvenir de vol à voile, dit-il.

M. Cruette approche. Il vient de faire le premier vol sur l'A S W 15.

— Ah ! on va boire ce soir ! Tu t'installes dans le W 15, Luc...

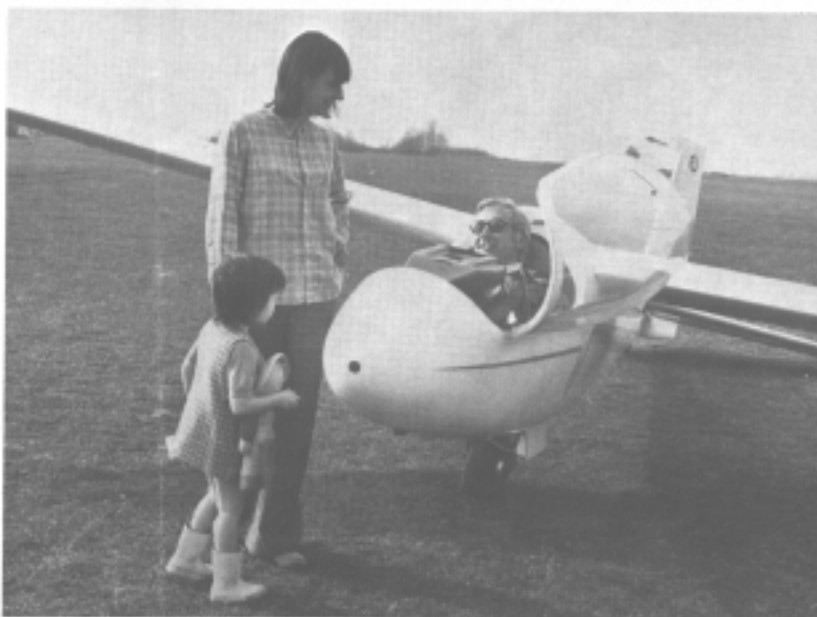
Le garçon ouvre des yeux énormes derrière ses lunettes, pâlit un peu et fonce vers le planeur.

M. R.

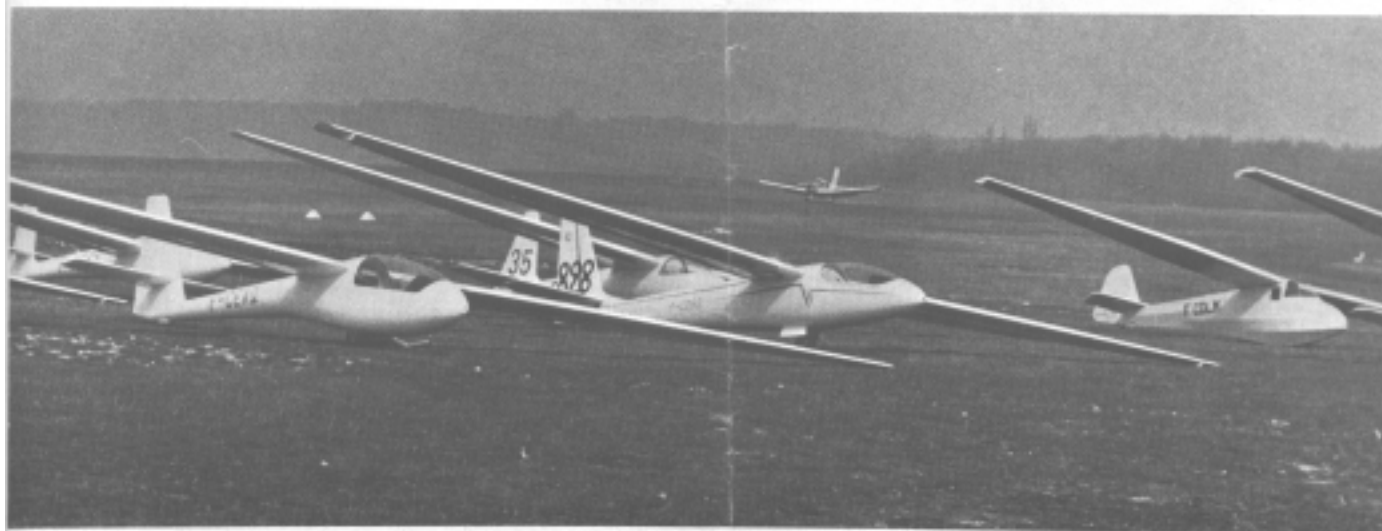
Luc s'attache sous l'œil, à la fois expert et maternel, de Maryse Herbulot.



Michèle Boudot tient gentiment compagnie à B. Cosset, grand fumeur devant l'Éternel...



La progression : un Fauconnet à droite, un Squalo au centre et l'ASW 15 à gauche.





Le Dr. Raymond Schalow en bijave à Saint-Auban.

L'AAVO est originale à plusieurs points de vue. C'est le seul centre de la «RP» situé au nord de la Seine, avec la météo correspondante, c'est le premier, sinon le seul terrain où tous les planeurs sont banalisés y compris les «privés» et c'est là que tous les ans est organisé le Challenge Raymond SCHALOW. Ce concours amical qui se court à deux pilotes par planeur volant alternativement, ce qui permet à tous ceux qui veulent voler de le faire. Les participants y sont plus des copains que des concurrents, et l'ambiance très amicale. Aux Chérençais des origines sont venus s'adjoindre des pilotes de Beynes, de Chartes, de Bailleau et de Buneau qui apprécient le caractère de cette rencontre (peut-être un peu moins sa météo).

La nouvelle section véliplane du **Cercle Aéronautique Raymond Schalow** qui accueille les pilotes handicapés, est une autre particularité de l'AAVO. Elle est équipée de deux biplaces munis de "mannonier" (palonnier à main) dont le tout nouveau Duo Discus «RS» qui sera parrainé par Madame Denise Schalow, l'épouse inlassable de Raymond. Cet appareil qui appartient au Comité Départemental de Vol à Voile du Val d'Oise (CD3VO), à largement été financé par le Conseil Général du Val d'Oise, comme l'avaient déjà été son prédécesseur le Marianne ainsi que le Pégase «VO». Ces planeurs participent activement à la vie de l'AAVO.

Si le nom de **Raymond Schalow** est si présent ici, c'est en hommage à celui qui s'est tant consacré aux jeunes, au vol à voile et à Chérence en particulier.

Il se trouve que le cinquantième anniversaire de la création de Chérence coïncide avec les vingt ans du triste jour où Raymond Schalow nous a quitté.

Voici ce qui fut alors écrit à son sujet par **Jacques Lerat**, Président de la FFVV à l'époque et **Raymond Sirretta**, le deuxième des "Trois Raymond" (avec Raymond Jarlaud) et fondateur d'Aviasport, son ami de toujours.



À Raymond Schalow

D'un morceau de nos cœurs on a fait une tombe,
Où un oiseau brisé, un jour s'est abattu,
Et dans le ciel brillant j'ai vu passer une ombre
Qui avait le regard de mon ami perdu.

Tu étais si ardent, ton amour de la vie
Était un chant de joie, écouté de ta voix
Et ta bonté profonde en exigeante amie,
Nous laissait imparfait tout à côté de toi.

Ton souvenir brûlant, présent plus que possible,
Qui en nous se ravive en étouffants regrets,
Restera un exemple, aux jeunes qui nous suivent,
Leur montrant un chemin aux exaltants secrets.

Toi qui aimait voler à un degré suprême,
Donne leur du courage en la difficulté,
Pour qu'ils arrivent enfin, se dominant eux-mêmes,
À l'unique moment de leur premier lâcher.

Quant à nous tes amis nous restons en arrière
Pour parcourir tout seuls, de la vie, le sentier,
Trop rocailleux soudain, abrupt et solitaire,
Sans ton joyeux sourire et ta grande bonté.

Et nous nous souviendrons, et nous dirons aux nues,
Le vide que nous laisse à nous tous attristés,
Ces miettes de cœur près de toi répandues,
À Challes sur la pente, en un beau jour d'été.

Maryse Herbulot,
le 20 août 1977.

«Messieurs,

Le comité de direction de la Fédération Française de Vol à Voile à la douleur de vous faire part du décès du Docteur SCHALOW survenu le mardi 09 Août à Challes les Eaux, à la suite d'une collision en vol entre deux planeurs.

Membre fondateur de notre Fédération, il a siégé sans interruption jusqu'à ce jour au comité de Direction) le Docteur Schalow a consacré une grande partie de sa vie au Vol à Voile.

Titulaire de l'insigne d'argent avant la guerre, champion de Lorraine, il avait effectué le plus long vol à Pont Saint Vincent.

Les séquelles d'une pénible maladie, contractée après l'armistice en essayant de sauver un jeune enfant qui se noyait, semblaient lui interdire de voler à tout jamais en qualité de pilote. C'était mal le connaître. A force de ténacité et avec l'appui affectueux du personnel de centre national de St Auban, il réussissait à récupérer sa licence pour revoler grâce au fameux "mannolier".

Membre de la commission de Vol à Voile de la FNA, dès la libération, il s'est battu durant des années pour la promotion de notre Sport, défendant avec obstination devant les pouvoirs publiques, une politique de jeunes.

Fondateur, avec notre ami Pierre Vaysse, du terrain de Chérence (il était Président d'Honneur de l'AAVO), il était à la tête du mouvement créé par l'Association du Vol à Voile Français et c'est ainsi qu'il s'est trouvé naturellement à la pointe du combat, qui sous l'impulsion du Président Mudry, a abouti à la création de notre Fédération.

Il était encore Vice Président de l'union des aéro-clubs de l'Ile de France.

Ecrivain sensible, les nombreux papiers qu'il publiait dans la presse spécialisée, étaient toujours d'une lecture attrayante où perçait son humanisme.

Ses interventions dans les assemblées ou les congrès désarmaient bien souvent la rigueur des services officiels

Cruellement éprouvé par la vie, il n'en conservait pas moins un caractère égal et enjoué et de sa personne émanait une grande bonté.

Il ne m'appartient pas de dévoiler les nombreux actes de générosité du Docteur Schallow, mais ceux qui l'ont bien connu ne les oublierons pas.

Notre Fédération vient de lui décerner la Grande Médaille d'Or à titre posthume.

Le Docteur Raymond SCHALOW est un exemple à méditer, un exemple pour nous tous.»

Jacques Lerat

« La chose impossible. Un crime des divinités du ciel en lesquelles il croyait tant. Une trahison, il n'y a pas d'autre mot plus fort.

L'homme qui fut déjà tellement blessé dans sa chair, dans la chair de sa chair, dans son âme, le docteur Raymond Schalow, a été tué dans son planeur, dans une collision dans l'air, dans ce ciel auquel il croyait, auquel il avait offert sa vie et qui l'a prise.

La conscience du vol à voile n'est plus. Il est mort pur. Aucune distinction de ce monde ne l'avait touché, lui qui les méritait toutes.

Mais pour lui une mort de gloire, celle qu'il aurait peut-être préférée.

Professionnellement et médicalement, son 'hobby', eut-il dit s'il n'avait pas tant aimé, la langue de son pays, une autre de ses amours, professionnellement, il avait consacré sa vie aux jeunes, aux enfants, dont il a tant sauvé sans pouvoir, dans son déchiement, faire la même chose pour les siens. Il est parti les retrouver dans cette étoile des pilotes perdus.

Il n'est pour moi de meilleur frère, de meilleur ami, que ce mort.

Il croyait en tout. Lui, le médecin des enfants, ne voyait que le côté sans aspérités des hommes, qui n'étaient pour lui que des enfants.

En une amitié quasi-quotidienne sans tache de plus de trente ans, je ne lui ai jamais entendu prononcer une de ces diatribes qui m'étaient si fréquentes. Pour l'adversaire de sa cause, adversaire qui n'était jamais que sournois, tant sa foi était inattaquable, il trouvait toujours l'excuse indulgente. Car ces hommes, s'il en est d'autres, tout hauts de cœur et d'esprit trouvent, malgré tout, toujours quelque déni sur leur voie. Ce ne fut pas souvent, mais sur cette route où nous nous côtoyions, ce fut dans ces brefs instants que je touchai sa grandeur d'âme et que se soudèrent nos liens faits d'antithèses.

Aucun sentiment mesquin ne l'a jamais affecté que venant d'un autre.

C'était une conscience d'un bloc. Une âme. Un lingot de pur métal précieux forgé par ses ancêtres, paysans lorrains, et sa dure et tendre mère lorraine. Car il ne connût pas son père ni son oncle, tués à un jour d'intervalle aux Eparges, terre lorraine, en quatorze.

C'est pourquoi il avait choisi le voie de la paix et de l'amour des hommes. C'est pourquoi il fut pur. Et ces mots feront sourire, voire ricaner, quelques-uns qui n'ont pas d'âme.

Parce qu'il était pur, il eut la passion de guérir les enfants. C'est parce qu'il était pur qu'il eut la passion de vol à voile qui est tout pureté; cette passion que les "happy few" conquièrent d'une longue patience dans le silence des hautes ascensions et des longues randonnées, dans le contact affiné de leur science et de leur instinct à vivre dans le vent infini, à jouir, en les épousant, de ses soupirs et de ses vagues. Quelque chose que mieux que les marins navigateurs solitaires, on ne trouve plus sur terre, mais exclusivement dans le glissement de ce vol silencieux au-dessus de ce damier de paysages, toujours prestigieux, où rampent ces insectes, les hommes disputeurs, charognards du bonheur et de la paix.»

Raymond Siretta

Pour conclure, rappelons qu'il était aussi un joyeux drille! Tous ceux qui l'ont vu présider les stages à Saint-Auban se souviennent certainement de l'ambiance qu'il y mettait. Sa grande pureté, dont parle Sirretta, ne l'empêchait pas d'aimer la vie, et Dieu que la vie était belle avec lui.

Chérence : Les années récentes

Après la fusion des deux groupements et de leurs matériels, naquit officiellement l'Association Aéronautique du Val d'Oise (A.A.V.O.) créée le 21 mars 1971 et présidée par Michel **Cruette** pendant une vingtaine d'années. Sous sa houlette, le club prit son essor, le développement s'appuyant sur deux axes:

Professionaliser le fonctionnement de la plate-forme :

Un chef pilote fut recruté pour permettre aux membres de venir pratiquer leur sport favori tous les jours de semaine. Se sont succédés dans le pavillon à l'entrée du terrain Christian **Thorens** resté quatre années, puis Alain **Carré** resté lui aussi quatre années. En 1981, Maurice **Tourniaire**, général dans l'armée de l'air jusque là responsable de la section de Taverny fut recruté à l'occasion de son passage dans le corps de réserve pour succéder à Alain Carré. Il occupa le poste pendant quatorze années avec professionnalisme, mettant au



Alain Carré forme ses moniteurs au treuil, lors d'un stage de Pâques "jeunes" à Challes-les-eaux.

point des procédures visant à améliorer la sécurité tout en assurant le développement de l'école de formation (avec un record de 31 brevets en 1991).



Maurice Tourniaire en K13 pendant un stage à Gap

Un mécanicien Emile **Levallois** fut engagé à plein temps pour assurer l'entretien de la flotte alors en pleine évolution.

Moderniser la flotte :

L'arrivée des planeurs plastique devait considérablement changer la physionomie du parc.

Pour les biplaces, les Bijave furent remplacés par des 2 Twin 1, 2 Twin 2 et 1 ASK 21. L'école campagne se faisant elle sur le beau Calif neuf acheté par l'AAVO (et qui fut cassé ultérieurement à l'atterrissage). Arriva ensuite en 1986 un Janus neuf acquis par l'ANEG puis 2 Marianne (l'un d'entre eux financé en grande partie par le conseil général du Val d'Oise à l'initiative du comité

départemental de Vol à Voile du Val d'Oise créé par Jacques **Heymes**) et un second Janus Carbone 20m acquis par la famille Cruette.

Pour les monoplaces de début, les Javelot et autres Fauconnets furent remplacés par des K8 et ASK 18. Les monoplaces de performance des années 1970 (Libelle, Cirrus, ASW 15) passant au statut de machine d'entraînement en compagnie des Astir tout comme le LS1C propriété de Michel **De la Burgade** et Philippe **Arfeuille**! Une machine originale, le Compact imaginé et construit par Jean Pierre **Deloof** complète cette flotte.



Au départ d'un «Challenge Raymond Schalow» Jean-Pierre Deloof dans le Compact qu'il a conçu et construit.

En matière de performance, les premiers Pégase furent livrés en 1983 (l'AAVO en a reçu 10 en tout!). Gaston **Drush**, déjà propriétaire d'un Twin 1 et d'un ASW15 fit l'acquisition de la première grande plume: un Nimbus 2 neuf qui fit la joie des vélivoles "au long cours". Autre grande plume, Henry **Bray** acquit un Diamant dont le pilotage très couché ne favorisa pas une large utilisation. 2 LS3 (S06 acquis par Philippe **Davesne** après la vente de son Cirrus et S19 acquis par Gaston Drush en remplacement de son ASW15), 3 ASW20 (le XO2 à peine sorti des moules fit un "arbrissage" dans la pente et fut totalement reconstruit à l'usine, le G1, magnifique ASW20 CL allemand acquis en 1986 par Guy **Benedetti**) et le X41



Une vue inhabituelle du Nimbus «N15» de Gaston Drush.

propriété de Jacques **Dumas** et Patrick **Golicki**) et 2 Mosquito ("M11" acheté neuf par l'AAVO et "MF" acheté par nos "scientifiques" Patrick **Huet** et Daniel **Spanjaard**)) vinrent compléter cette écurie de pointe et permirent grâce au principe révolutionnaire de la banalisation d'offrir à tous les pilotes une flotte très moderne. Ultérieurement, Philippe Davesne troqua son LS3 contre un Ventus neuf et la Direction des Etudes et Recherches d'EDF sponsorisa ses compétiteurs en mettant à leur disposition un Ventus Carbone 17,6m flambant neuf qui arriva en mars 1987.



M11 ou "Mickey 11", le Mosquito qui fut longtemps le meilleurs monoplace de l'AAVO avant son remplacement par un LS6. Ici Gilles Hug se prépare pour le Schalow.

Enfin, la famille **Herbulot** vendit son Pégase et son ASW 20 pour investir avec Patrick Golicki dans un splendide ASH 25 neuf. Ce mouvement permit à Gérard **Lombardi**, d'acquérir une moitié d'ASW 20 en copropriété avec Jacques Dumas.

Du coté des remorqueurs, l'arrivée de nouvelles machines plus performantes permit d'en réduire le nombre. L'AAVO rendit deux Rallye au SFACT (dont un par destruction en 1984...) et fit l'acquisition d'un DR400 neuf en 1986. Le GAFAC vendit son Mousquetaire et les copropriétaires investirent dans un Cessna L19 bien utile à GAP. Enfin, un Rallye fut reconstruit intégralement à Chérence pour remplacer le Rallye du SFACT détruit en 1984.

Dans les années 1980, on commence à parler des Chérençais en compétition.

Gérard Lombardi et Philippe **Debitus** participent à plusieurs coupes du monde de vol à voile en montagne à Vinon en Twin 1. Jean François **Petey** préfère lui la coupe d'Europe des planeurs biplaces à Poitiers et y participe plusieurs fois en Calif. En août 1980 fut organisé sur la plate-forme le Championnat d'Europe féminin et Denise **Cruette** finit deuxième sur le Mosquito de l'AAVO. Gilles **Hug**, Philippe Debitus et Pierre **Auvernert** participent à plusieurs championnats de France,

entraînant à leur suite une nouvelle génération de compétiteurs dont beaucoup de pilotes ANEG: Alain **Cruette**, Michel et Norbert **Hamonou**, Martin **Leys**, Jean-Louis **Petit** et Jean Pierre **Pyrot**.

Un drame frappe notre équipe de compétiteurs. Eric **Siaudeau**, jeune ingénieur embauché par Gaz de France en tant que sportif de haut niveau se tue pendant l'entraînement du championnat du monde avec l'équipe de France en Australie en janvier 1986. Jeune pilote d'un niveau international (il avait gagné plusieurs compétitions nationales et était notamment champion de Pologne); il était promis aux meilleures places au sein de l'équipe de France.

En 1990, Philippe Debitus qui était l'un des piliers du club quitte Chérence et EDF pour être embauché à Saint Auban en qualité d'instructeur professionnel.

Sur le plan de l'animation et la gestion du club, après de longues années de bons et loyaux services, Michel Cruette (qui est toujours membre du bureau) décida de passer la main en 1990 et c'est Fabrice **Ponsart**, alors vice président qui lui succéda pour deux années. Il laissa la place pour raisons personnelles en 1993 à Martin Leys, qui était alors secrétaire général et est à ce jour l'actuel Président.



L'équipe de France des Championnats d'Europe féminins à Chérence : Juillot, Michel Cruette, Anne-Marie Pinon, Verneuil, Alain Carré, ..., Denise Cruette, Maryvonne Vincent-Genot,...



Martin Leys, actuel président de l'AAVO, prodigue ses conseils à son élève.

Maurice Tourniaire qui avait assuré la direction des vols pendant 14 ans passe la main l'année de ses 65 ans et le conseil décide de recruter Jocelyn **Bouزيد**, jeune instructeur professionnel issu de Lyon et du CFHN qui arrive à Chérence en 1996 et est l'actuel chef de centre.

Emile Levallois ayant démissionné en 1990 fut remplacé par Didier **Krawczyk**, jeune mécanicien formé au club par l'intermédiaire d'un contrat de qualification et qui assure avec professionnalisme et une grande technicité le suivi technique du parc.

Enfin, la vénérable Madame **Sainthuille** a quitté le secrétariat en 1988 à l'occasion de ses 83 ans et a été remplacée les week end par Marie Claire **Daniel**, une seconde secrétaire Marie **Dastros** étant embauchée à mi-temps pour le semaine en 1997.

Chérence aujourd'hui :

En 1997, l'A.A.V.O compte 255 licenciés. Pour réguler l'activité d'un tel effectif, Jocelyn Bouزيد s'appuie sur une équipe de 17 instructeurs bénévoles pour faire tourner la plate-forme toute l'année. Jean **Méoule**, amiral de la flotte remorqueurs organise une permanence quotidienne. (On vole tous les jours d'Avril à Octobre et le club est ouvert du mercredi au dimanche le restant de l'année). Le nombre de salariés s'est multiplié puisque outre Jocelyn Bouزيد et Didier Krawczyk, deux secrétaires

à mi-temps, une femme de ménage et 2 C.E.S permettent à notre plate-forme de tourner.

La flotte présente la physionomie suivante :

Pour les planeurs à volets: 2 LS6, 2 Ventus, 2 ASW 20, 1 Mosquito et un ASH 25,

En standard, 8 Pégase, 1 LS4, 1 ASW24 et 1 Discus.

En planeurs d'entraînement, 1 Junior, 3 Jeans Astir, 1 LS1 C.

En biplace, 3 K 21 pour la progression, 2 Janus et un Duo-Discus pour l'école campagne. Enfin un Ask 13 et un SF 28 constituent les chevilles ouvrières de l'école de pilotage



Le Rallye BO équipé de son hélice quadripale.

Trois remorqueurs (un MS 893, un DR 400 et un L19) assurent la mise en l'air du parc. Ils sont tous équipés de dispositifs anti-bruit (pot et hélice) afin de permettre à l'aérodrome de s'insérer au mieux dans l'environnement. Ces trois avions peuvent être épaulés par le MS 893 du comité régional dont la présidente est Maryse Herbulot et qui est basé à Beynes.

D'une façon générale, on peut dire que le parc est plutôt large et il est rare de partager une machine le week-end.

Différents clubs ou sections d'entreprise composent l'A.A.V.O. Pour les clubs, citons l'Aéro-Club Bertin propriétaire de deux planeurs, les Ailes de Cormeilles (1 planeur), l'Aéro Club Gaston Caudron. Parmi les sections d'entreprise ou d'université, une importante section ANEG (Aéro-Club national des Electriciens et Gaziers) forte de 50 adhérents et affectataire de 7 planeurs, le C.N.R.S (1 planeur), la SAGEM, 2 sections universitaires (Pa-

ris 6 et Paris 7) créées et animées respectivement par Denise Cruette et Patrick Huet. Enfin, le Club Vélivole Raymond Schalow qui regroupe des pilotes handicapés des membres inférieurs utilise les deux planeurs à manonniers (Un ASK 21 et un Pégase) dont l'AAVO s'est dotée en 1997 en partenariat avec le Conseil Général du Val d'Oise, EDF et la fédération Handisports.

La **formation aéronautique** est toujours l'une des spécificités du club. Sur les cinq dernières années, Chérence a lâché en moyenne annuelle 31 pilotes et en a breveté 25 ! Ces bons résultats sont à mettre au crédit de l'efficacité des chefs de centre successifs et des instructeurs bénévoles qui l'assistent; les élèves sont soit des inscrits à l'année, soit des étudiants des sections universitaires (en 1997, dans le cadre des cadets de l'aéronautique, 10 étudiants en Deug Sciences de Paris7 effectuaient leurs travaux pratiques tous les jeudi après midi, encadrés par Patrick Huet qui le reste de la semaine leur dispense des cours de Physique à la fac !).

Tous les étés, des stages sont organisés à la carte et permettent aux jeunes de se former sur une période bloquée en étant hébergés gratuitement dans les installations du club (club house avec cuisine, salle télé et dortoirs).

Enfin en 1997, Chérence a accueilli 30 jeunes dans le cadre de l'opération "1000 stages" de la FFVV.

Les bons résultats enregistrés en matière de formation (brevets + épreuves) permettent à l'A.A.V.O de se classer de façon constante à la 5ème ou 6ème place du classement fédéral en dépit d'un nombre d'heures et de kilomètres inférieur à bien des clubs classés derrière (6500 à 7500 heures et 80000 à 100000 km selon les années).

L'A.A.V.O continue à encourager ses pilotes à pratiquer la **compétition**: En 1997, Pierre Auvernet, heureux propriétaire d'un Discus, Pierre **Berland**, le chef de centre Jocelyn Bouzid (qui a été champion de France classe club en 1995), Gilles Hug et Martin Leys ont participé au championnat

de France. La relève est assurée par Vincent **Petit** qui a participé au championnat junior. Parmi les autres compétiteurs, citons aussi Michel Hamonou, Jean Pierre **Petit** et Bertrand **Rozier**.

Des jeunes les suivent, bénéficiant en cela du **stage campagne** organisé tous les ans la première quinzaine d'août par Denise et Michel Cruette. Pour la première fois, un **stage d'initiation à la compétition** a été organisé par Jocelyn Bouzid en août 1997.

Pour ceux qui ne souhaitent pas "aller jouer dans la cour des grands", l'A.A.V.O continue à organiser tous les ans une compétition amicale, le **"Challenge Raymond Schalow"** au cours des week-end de l'Ascension et de la Pentecôte qui permet à tous les pilotes du club et à leurs amis de Beynes, Chartres et Bailleau de s'affronter en équipe sur le même planeur dans une compétition amicale organisée selon le règlement fédéral.

Enfin, une "variante espagnole" est en train de voir le jour avec le déplacement de planeurs en **Espagne** ces deux dernières années.

Malheureusement, sur le plan météorologique, le Val d'Oise n'est malheureusement pas le Texas et force est de constater que nous décollons régulièrement 60 à 90 minutes après les clubs voisins situés plus au Sud. (la vallée de la Seine est relativement humide et nous fait perdre 1 à 2 degrés préjudiciables au début de convection)

La majorité des circuits sont orientés vers le Sud (AR 300 km vers Vendôme ou St Laurent-des-Eaux ; AR 500 km vers Chateauroux).

Le soir, les difficultés commencent à Dreux et les arrivées sont souvent synonymes de patience dans un timide vario de 0,5m/s vers Houdan (km 34).

Une fois sur cinq, la situation est meilleure au Nord et permet d'aller virer Amiens (AR 300 km), Dieppe (AR 200 km) ou Rouen (AR 100 km)

Enfin, une partie non négligeable de l'activité est réalisée en montagne.

Au printemps à St Auban où Jocelyn Bouzid a repris l'organisation de stages. En été à Gap-Tallard au sein de **l'Association Vélivole du Gapençais** composée à 70% de pilotes de l'AAVO et à 30% de pilotes Bertin et qui dispose sur place de 2 hangars Rouméas en partenariat avec l'aéro-Club Bertin. Une douzaine de planeurs, un remorqueur et une trentaine de pilotes effectuent tous les ans la transhumance.

Le jumelage avec nos amis allemands de **Grevenbroich** continue même s'il faut bien constater que nos amis d'outre rhin sont plus attirés par les thermiques français que la réciproque! Une délégation s'est rendue à l'invitation d'Erich **Heckelmann**, député-maire de Grevenbroich, à l'inauguration des installations neuves construites par nos amis en 1995. Ulrich **Schulze**, chef pilote de Grevenbroich et compétiteur sur Discus peut ainsi lors de ses venues à Chérence voler sur LS6 ou Duo Discus.

Et l'ambiance ?

Un mot sur l'ambiance: le nombre des adhérents pourrait faire croire à une usine à voler; en fait, la présence de sections d'entreprise et universitaires, la mise en commun du matériel privé, l'absence de grands champions, le nombre de caravaniers vivant dans la zone d'accueil ou d'utilisateurs des dortoirs collectifs ont favorisé l'émergence d'un esprit club dont les valeurs seraient plutôt familiales et bon enfant. On vole le plus possible sans trop se prendre au sérieux. Ceci dit, rassurez vous, tout otmmme dans un wagon de métro, il y a ceux qui sont pour et leurs contradicteurs, mais ceci n'est-il pas un travers bien gaulois ?

Chérence demain :

Vous venez de parcourir cinquante années de souvenirs écrits dans le ciel de Chérence depuis 1947, année des défricheurs du vol à voile sur la pente à 1997 qui voit l'arrivée d'un planeur performant de type Duo-Discus au sein de notre flotte. En cinquante ans, beaucoup de chemin a été parcouru, les machines ont évolué mais on peut dire que l'esprit " club " des origines flotte toujours. En

voici les points forts :

La passion du vol :

Elle est intacte et nous incite à décoller dès que le temps le permet. Grâce à la présence de la pente et en raison du relatif éloignement du terrain, nous mettons systématiquement en piste pour entretenir une bonne activité et permettre à chacun de voler même dans le petit temps...

La solidarité entre les membres :

Que les planeurs appartiennent à l'AAVO, à un comité d'entreprise ou à un privé, tout pilote peut y accéder (à compétence technique requise). Cette optimisation des moyens originale à notre époque qui privilégie l'individualisme permet à tous de disposer de la flotte la plus moderne et contribue à faire régner un "esprit club" rare à notre époque.

Priorité à la formation :

L'un des axes privilégiés à Chérence est l'école de début. Plus de vingt brevets sont obtenus chaque année grâce à l'efficacité de nos chefs de centres successifs et au dévouement des instructeurs bénévoles. Enfin, 1997 a vu l'arrivée de deux planeurs équipés pour faire voler des personnes handicapées des membres inférieurs, fidèle ainsi à l'esprit de Raymond Schalow, lui même concepteur du premier planeur à manonnier.

Vol à voile en famille :

Sport individuel par excellence, nous estimons que les membres du club doivent voler dans une ambiance détendue. La création d'une zone de caravaning ainsi que de locaux d'accueil qui vont être prochainement agrandis participent de cette approche familiale et décontractée.

A l'aube de l'an 2000, Chérence se porte donc bien. Arrêtons ici le récit en lançant le banc rituel:

Pour l'A.A.V.O, un, deux, trois, quatre, cinq, Z...

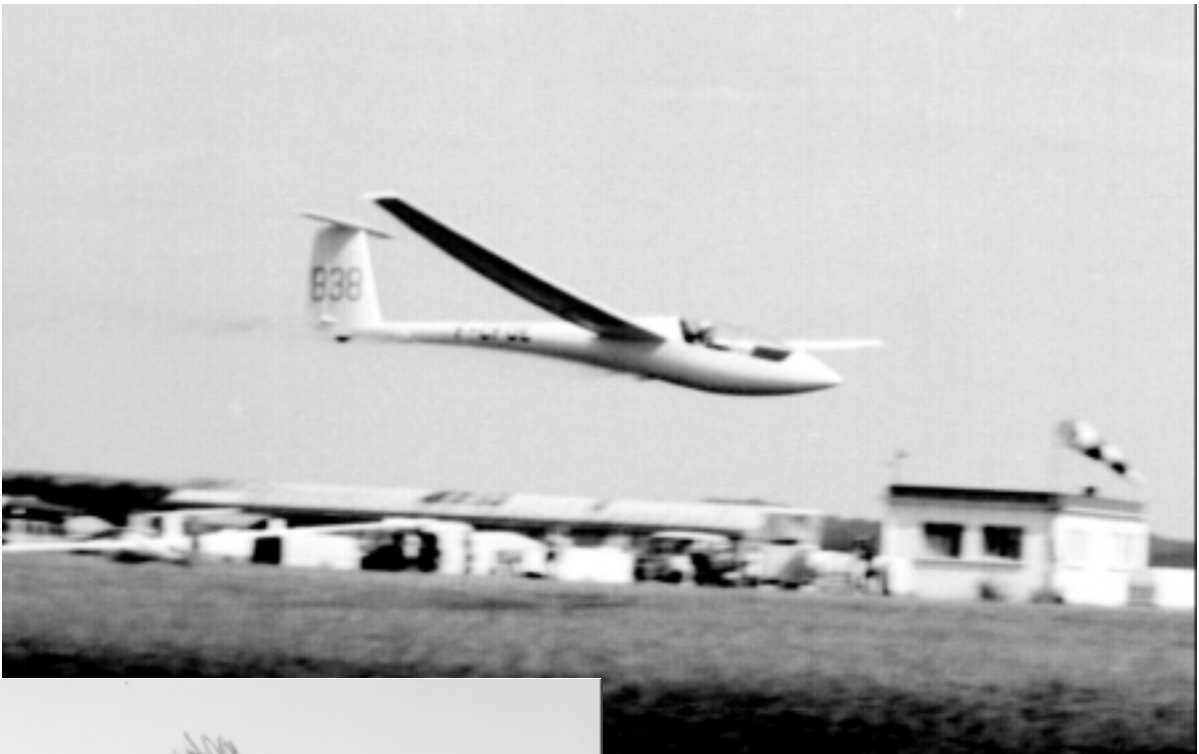
Chérence - Septembre 1997



Denise Cruette en K13



Michel et Denise Cruette prêts à décoller en Calif.



Ci-dessus Philippe Debitus à l'arrivée sur B38 au cours d'une compétition régionale à Chérence.



Phillipe Arfeuille



Philippe Davesne

Les Challenges Schalow

Chaque année depuis 1975, le challenge Raymond Raymond Schalow est le point d'orgue de l'activité véli-vole de Chérence. Voici, les pilotes qui ont marqué cette épopée et quelques articles collationnés lors de la vingtième édition et qui retracent une partie de cette saga!

<i>Année</i>	<i>Vainqueurs</i>	<i>Planeur</i>
1997	Petit JL / Rozier	Ventus 17m
1996	Kersauzon / David	Crystal
1995	Leys / Hamonou	Ventus 15m
1994	Soubrier / Kersauzon	Crystal
1993	Leys / Hamonou	Ventus 15m
1992	Leys / Hamonou	Ventus 15m
1991	Pyrot / Urban	Pégase
1990	Davesne / Arfeuille	Ventus 17m
1989	Davesne / Arfeuille	Ventus 17m
1988	Debitus / Leys	Ventus 17m
1987	Prabonneau / Tanguy	Pégase
1986	Davesne / Lombardi	Ventus 17m
1985	Cruette D. / Cruette M.	LS4
1984	Hug / Vuillemot	Nimbus 2
1983	Debitus / Davesne	LS3
1982	Pilotes inconnus	?
1981	Pilotes inconnus	?
1980	Cruette D. / Perciaux	Mosquito
1979	Barnerias / Bevalet	Asw 15
1978	Barnerias / Bevalet	Asw 15
1977	Arfeuille / Burgade	LS1
1976	Davesne / Debitus	Cirrus
1975	Lombardi	Ka6

1977

Souvenirs du IIIème challenge, en 1977.

Si vous lisez et relisez votre livre de chevet, l'Histoire du Vol à Voile français par Reginald et Anne Jouhaud, vous ne manquerez pas de trouver à la page 215 pour l'année 1977 la rubrique suivante:

19/30 mai : le troisième challenge A.A.V.O.

Toujours organisé par Michel Cruette sur son terrain de Chérence, il voit la victoire du tandem Arfeuille / Burgade sur le LS1 F-CDVW en catégorie plastique et Bévalet / Heymes sur C-30S en catégorie bois. (NdR : C-30S = Edelweiss).

et à la page 203, la trop modeste rubrique:

ARFEUILLE (Philippe), C.I.C. de Chérence. Covainqueur avec Burgade de l'A.A.V.O. 1977.

Ne cherchez pas la rubrique Burgade, il n'y en a pas (j'en crève, d'ailleurs...).

Le Challenge 77 ? Demandez donc à mes fils (et à leur mère) ! Ils ne se sont jamais autant amusés en « allant au vol à voile » pour coucher dans la caravane ! Il a plu presque tout le temps, donc « on a pu faire autre chose ». Et leur père (et époux) se serait quand même couvert de gloire !

D'abord à l'Ascension, il a toujours fait mauvais sur le terrain : il a plu tout le temps, jusqu'à dissuader les infatigables promoteurs de concours que sont les Cruette de lancer une seule épreuve. On pouvait parfois, sans remords, quitter le terrain... par la route, même avant le déjeuner, tant la météo était mauvaise ! Nous partions alors nous promener sur la côte normande: Honfleur un jour, Caen un autre, Arromanches et les plages du débarquement un troisième. J'ai fait une photo inoubliable de mes cinq fils pique-niquant, assis en arc de cercle dans le coffre de mon break familial, tandis que leurs parents dégustent leurs sandwiches debout, abrités de la pluie par la cinquième porte relevée; cela se passe devant l'Hospice d'Honfleur : autant dire que c'est tôt ce matin-là que les épreuves avaient été « suspendues ».

*** **

A la Pentecôte, ce fut heureusement une autre histoire. Avec le LS1, Philippe a ouvert le feu le 28 mai sur un triangle de 302 km. basé sur Cloyes et Neuville aux Bois, avec un temps total de vol de 7 heures et une minute. Il avait ainsi gagné la première épreuve ; mais le seul fait de rentrer était déjà en soi une très remarquable réussite : songez que sur vingt-trois planeurs partis, trois seulement étaient arrivés sur le terrain, alors que dix-neuf s'étaient égayés dans la campagne... (ce fût peut-être alors le record de vaches de nos organisateurs, mais à la réflexion, il n'est pas sûr qu'il tienne encore !)

Vous me direz : et le vingt-troisième planeur ? Mon agenda indique sobrement: « 3 rentrés, 19 vachés, 1 non posé (C17/arbre) ». Je revois le pilote, qui portait un nom plus ou moins biblique, perché sur son arbre dans la pente de Chérence avec son Cirrus C 17, et l'échelle du camion des pompiers qui aurait été bien assez longue pour atteindre la verrière... si elle avait pu se mettre à l'horizontale sans risquer de faire basculer ledit camion dans la pente... Ah ! quelle rigolade ! Et le pilote qui avait envie d'aller quelque part ! Devant tout le monde, du haut d'un arbre, quel supplice ! A la mesure de la faute qui aurait pu lui être fatale !

Rassurez-vous, pilote et planeur en sont sortis indemnes.

Le lendemain, dimanche 29 mai, c'était mon tour. Nous devons faire un triangle de 203 km. basé sur St André de l'Eure et Voves. Je l'ai accompli en 205 mn., à presque 60 km/h de moyenne, et je lis dans mon

agenda décidément peu bavard : « St André = 400 mètres, Voves = 1700 mètres », indices d'une situation météo très contrastée selon le lieu et l'heure. Ce qui m'étonne, à la lecture de ces chiffres, c'est le faible écart de durée entre mon vol complet, marqué 3 h52 sur mon carnet de vol, soit 232 mn., et les 205 mn. d'épreuve mentionnées dans mon agenda : seulement 27 mn. qui comprennent un écart probable d'au moins cinq minutes, sinon dix, entre mon passage de ligne et mon atterrissage. Il reste peu pour la décision du départ : j'ai dû avoir « une occasion à saisir ».

De ce vol, j'avais conservé le souvenir que j'avais « sauvé les meubles » en me classant troisième. Mon agenda, toujours aussi bref, indique : « 4ème à l'atterrissage (C12) », et mon carnet de vol semble prétendre que j'ai été classé cinquième. Allez donc savoir ! Ce qui est probable, c'est que mon temps était proche de celui du vainqueur de l'épreuve. Mais que représente cette allusion à l'autre Cirrus du terrain ? M'a-t-il coiffé sur le poteau, coupé la piste au moment de l'atterrissage, ou simplement accompagné dans la dernière branche ? La question est posée à celui qui pourrait se souvenir.

Devinez ce qui est arrivé le lendemain : il a plu ! Nous nous sommes contentés, ce jour-là, de la remise des coupes, si mes souvenirs sont exacts. Nous avons même dansé... dans l'atelier du hangar Nord, libéré pour l'occasion. Il n'y avait qu'une coupe pour deux et Philippe me l'a gentiment laissée : elle séjourne depuis dix-sept ans dans la bibliothèque de mon salon, mais lorsque Martin m'a demandé en quelle année j'avais gagné le concours, il a fallu que j'aie regardé la date qu'elle porte sur son socle...

*** **

Le LS1 Victor Whisky volait depuis le printemps 73. Deux ou trois ans après, il avait reçu son code sportif : L22, que nous avons, un certain temps après, peint sur sa dérive. Et à la réflexion, je ne suis pas très sûr que ce planeur ait déjà porté le nom de Lima 22 pour le Concours 77.

Avec Philippe, nous l'avions équipé d'un vario Badin 901 muni d'un compensateur pneumatique « d'ascendance de manche ». Cet excellent vario vole toujours sur le Pégase Echo 23, mais avec une antenne Irving, plus simple et plus fiable que le correcteur pneumatique. Au centre du vario était collé l'axe du disque du calculateur Mac Cready (faute de place, nous n'avions pas mis une couronne). Nous l'avions aussi équipé d'un vario électrique très simple, nommé je crois WV 3, qui me paraissait une petite merveille, parce que muni d'un « amortissement » à trois niveaux et d'un bruiteur efficace. Mais il n'avait même pas d'intégrateur, encore moins de directeur de vol.

La radio était un émetteur-récepteur Joliett ER 5, à cinq touches prééglées dont trois seulement étaient équipées d'un quartz donnant : 122,5 , 123,5 et « canari ». Canari était la fréquence piratée, 130 Mhz, bientôt affectée officiellement au club de voltige de St André, d'où des prises de bec homériques sur les ondes, où nous fûmes perdants... mais c'est une autre histoire...

Michel de la BURGADE, le 22 mai 95.

les grands centres parisiens .5

CHÉRENCE

Après avoir passé en revue, l'an dernier, la plupart des grands centres de vol à voile de la région parisienne (Beynes, Coulommiers, Buno, Bailleau), il nous restait à parler de Chérence, ce que nous faisons aujourd'hui. Chérence : un beau terrain, de belles installations, une association bien gérée et florissante, où l'on vole « décontracté », mais avec des résultats qui valent d'être signalés.

Il y a trente ans, des vélivoles basés sur le terrain, aujourd'hui disparu, de Mantes-Gassicourt (où ne se pratiquait alors qu'un vol très local au treuil), commençaient à prospecter une pente pleine de promesses à dix kilomètres de là, dans une boucle de la vallée de la Seine, entre Vetheuil et La Roche-Guyon. L'année suivante devait être créé en haut de cette pente, près du village de Chérence, un petit terrain de vol à voile, qui est devenu depuis l'un des cinq grands centres de la région parisienne.

Ces vélivoles, c'étaient ceux de l'Aéro-Club du Scoutisme Français, fondé peu après la libération sur l'initiative d'un jeune médecin au dynamisme débordant, malgré l'épreuve récente : cette poliomyélite qui lui avait fait perdre, définitivement, l'usage de ses jambes... Raymond Schalow, pilote d'avant-guerre, et même breveté D, ce qui était encore assez rare, avait préparé clandestinement, sous l'occupation, cette réunion en un club unique des activités aéronautiques des divers mouvements composant le Scoutisme ; déjà soucieux d'étendre son action à un cadre plus large, il était d'autre part entré au comité de direction de la Fédération Nationale Aéronautique, lors de son premier congrès d'après-guerre, tenu à Strasbourg en 1945.

Un autre des principaux animateurs du club était Pierre Vaysse, fervent d'aéromodélisme — en attendant de passer à la construction « grandeur ». L'un et l'autre, on le sait, sont toujours sur la brèche, que ce soit dans les assemblées fédérales ou dans les airs — ou encore, pour Vaysse, dans l'atelier parisien du Faubourg St-Antoine, qui a succédé à celui de la rue des Petites Ecuries, où l'Aé.C. du Scoutisme répara ses premiers planeurs.

Intégré au C.I.C. de Mantes (où l'on pratiquait à la fois vol à voile et vol à moteur) le Club ne tarda pas à manifester

des penchants autonomistes, qui se matérialisèrent lors du « Jamboree », la grande réunion des scouts de tous les pays, organisé en 1947 à Moisson, juste en bas de la pente de Chérence, de l'autre côté de la Seine. A cette occasion, l'Aé.C. du Scoutisme parvint à s'assurer la disposition d'un terrain convenable en bordure de la crête, en louant à ses frais les nombreuses parcelles qui le constituaient, dans le but de faire connaître son activité, en faisant voler le plus grand nombre possible de visiteurs. Il obtint pour cela, du S.A.L.S., une affectation spéciale de matériel : un Storch, un Stampe, cinq planeurs et un treuil, et celle de trois moniteurs d'Etat. Durant ces dix jours plus de mille baptêmes de l'air furent donnés, sur avion ou planeur.

Le Jamboree terminé, la présence de l'Aé.C. du Scoutisme à Chérence fut officialisée par le maintien sur le nouveau terrain d'un des moniteurs : Legoc, du treuil et de trois planeurs : un C-800, un Castel 25.S et un monoplace 301-S. Cette flotte devait s'étoffer progressivement dans les années suivantes, tandis que se poursuivait un effort de recrutement débordant de plus en plus des milieux du Scoutisme, lesquels, il faut le dire, ne se montraient pas extrêmement réceptifs, et finirent par ne plus représenter qu'une part assez modeste de l'effectif total. C'est ce que devait amener par la suite, sous la présidence de P. Vaysse, l'Aéro-Club de Scoutisme à abandonner ce nom, pour devenir l'Aéro-Club du Norois.

Enfin, scouts ou pas scouts, les habitués de Chérence restaient en grande majorité des jeunes, une joyeuse bande qu'un camion montait de Paris chaque week-end. C'était à l'époque le plus éloigné des centres de vol à voile de la région parisienne ; plus de 50 km (et l'autoroute n'existait pas !), ce qui peut expliquer que l'équipe soit restée plus réduite que sur les terrains proches de la capitale.

Au début des années 60, une menace vint peser sur l'avenir de Chérence : le nouveau propriétaire des parcelles composant le terrain menaçait d'en interrompre la location, pour les remettre en culture. Une seule solution : acheter ces terres — et, pour cela obliger ledit propriétaire à les vendre, ce qu'évidemment seul l'Etat avait la possibilité de faire. Le

principe de l'expropriation fut accepté, mais le SFA y mit comme condition que les utilisateurs du terrain constituent un Centre Inter-Clubs ; car déjà l'on prévoyait qu'il faudrait pouvoir y accueillir, quelques années après, les vélivoles émigrés d'autres centres parisiens, victimes de l'accroissement du trafic aérien commercial.

On vit donc apparaître, aux côtés de l'Aéro-Club du Scoutisme, un Aéro-Club de Vetheuil, et l'Aéro-Club Franco-Allemand, petit groupe axé principalement sur les échanges réciproques avec des vélivoles d'outre-Rhin.

Sous la présidence de Ghis Alberti, le jeune C.I.C. de Chérence commença à s'occuper activement de l'amélioration de son infrastructure, obtenant l'aménagement d'une seconde bande Est-Ouest (parallèle à la crête) et l'allongement de la Nord-Sud, opération compliquée du fait qu'elle incluait la mise en souterrain d'une ligne à haute tension, et la déviation d'une route.

C. Alberti disparu en 1967 dans un accident d'avion, la présidence fut assurée à nouveau par le Dr Schalow, puis par Jean Herbulot. Vaysse, entre temps, avait quitté Chérence pour Buno-Bonnevaux, avec son équipe de l'Aéro-Club du Norois.

En 1970, s'édifiait le premier des nouveaux hangars, remplaçant les installations assez vétustes utilisées jusque-là. Chérence allait être en mesure de recevoir des « centrifugés » ; mais lesquels ? Il fut question du Plessis, du Groupe l'Air ; mais c'est finalement le C.I.C. de Chavenay qui décida le premier de quitter son terrain, de plus en plus encombré par le vol moteur, et sa zone limitée en plafond à 700 m avec une unique sortie vers Beynes, pour retrouver ailleurs espace vital et liberté de mouvement.

Le C.I.C. de Chavenay, cela représentant 22 planeurs et 170 pilotes : une équipe beaucoup plus importante et mieux équipée que celle qui occupait alors Chérence. Des diverses solutions envisagées, la fusion totale et immédiate des deux groupes fut choisie, avec mise en « pool » de tout le matériel, au sein d'une « Association Aéronautique du Val-d'Oise ». Pendant trois années encore, toutefois, une certaine activité, basée essentiellement sur l'école de début devait subsister à Chavenay ; le regroupement n'était terminé

sieurs groupes s'intéressent.

Le parc d'avions remorqueurs comprend, lui, trois MS-893 du SFA et un quatrième « club », un « Mousquetaire » appartenant au GAFAC devant venir bientôt en appoint.

Chose peu courante pour un centre de cette importance, l'entretien et les visites périodiques du matériel sont assurés de façon entièrement bénévole. Pour l'instruction, le chef-pilote Christian Thorens est assisté de dix instructeurs bénévoles, dont huit testeurs, qui permettent d'assurer toujours un roulement suffisant durant les week-ends. Ils reçoivent, ainsi que les remorqueurs, un dédommagement venant en déduction de leur cotisation, en fonction des jours de présence. Ces instructeurs sont tenus, d'autre part, de participer aux tâches administratives et à l'entretien du matériel.

Cette politique a permis de maintenir les tarifs de cotisation et de vol à un niveau relativement modéré ; Chérence est, actuellement, l'un des moins chers des grands centres de la région parisienne.

Les installations du terrain, maintenant à peu près complètes, comportent deux grands hangars (15 x 80 et 15 x 40 m), avec appentis où ont été aménagés ateliers, dortoirs, sanitaires et cantine ; un hangar Rouméas, abritant les remorques ; un bâtiment groupant bureau et salle pilote, un pavillon où loge le chef-pilote, et enfin un grand terrain de caravanning équipé. Reste à réaliser : un club-house, dont l'édification est espérée pour l'an prochain. Un bel ensemble, mais nullement pléthorique, vu le nombre d'appareils basés, qui commencent déjà à se trouver un peu à l'étroit dans les hangars, et les

effectifs, qui tournent autour des 250 membres.

Ceux-ci ont totalisé l'an dernier 5 191 heures de vol et, sur le plan de la formation 15 brevets élémentaires et 14 BPP ont été obtenus, ce qui place le club en 10^e position au classement national.

L'A.A.V.O. s'est classée 14^e à la Coupe Fédérale, derrière quelques clubs nettement moins importants ; et d'autre part aucun de ses membres ne s'est fait remarquer, ces derniers temps, dans les rencontres nationales ni mêmes régionales. Chérence, en effet, n'a pas la réputation d'un terrain très axé sur la compétition, et il est certain que la « championnate » n'y a pas cours. Le vol à voile y est considéré avant tout comme une activité de loisir, que chacun est libre de pratiquer de façon plus ou moins sportive, en fonction de son tempérament.

Les pilotes n'en sont pas moins encouragés à se perfectionner et à s'entraîner, même les moins agressifs ne pouvant que tirer de leur vol de plus grandes satisfactions par une meilleure exploitation des possibilités de leur machine et des conditions rencontrées. Pour cela, des cours et réunions d'information sont organisés régulièrement, durant la mauvaise saison, sur des sujets tels que l'utilisation des calculateurs, la technique du circuit, l'atterrissage en campagne...

Et, comme incitation à mettre en pratique ces connaissances, il y a depuis l'an dernier à Chérence un concours interne, qui a pris cette année une importance accrue, avec la présence de quatre équipes extérieures : deux venant de Beynes et deux d'Allemagne. Au total, dix-huit planeurs étaient engagés, chacun étant utilisé

alternativement par deux pilotes, afin de permettre la participation du plus grand nombre possible de membres du club, et de résoudre les problèmes d'organisation du concours et de dépannage, ces tâches étant assurées par les concurrents restés au sol. Ce système présente aussi l'avantage de permettre aux instructeurs de concourir tout en assurant leur fonction un jour sur deux, la compétition ne devant perturber en rien l'activité normale du terrain.

Les organisateurs disposaient de moyens météo comme il est rare d'en trouver dans un concours de club : thermomètres enregistreurs sous abri au sol, équipement de sondage par avion, et même récepteur fac simile. Il est vrai que l'épouse du Président, Denise Cruette, est de la partie : elle enseigne l'aérodynamique en Faculté, et ses travaux de recherche dans ce domaine font autorité. Elle a formé à Chérence une petite équipe de météos amateurs qui effectuent et exploitent les sondages locaux, chaque fois que la situation semble intéressante.

Ils auront été gâtés pour ce concours, qui bénéficiera d'excellentes conditions. Il portait sur trois périodes : le week-end des 22 et 23 mai, ceux de l'Ascension et de la Pentecôte. Au total, donc, neuf jours, durant lesquels purent être disputées sept épreuves, dont trois de plus de 300 km, et toutes les autres de plus de 200 km. La sécurité étant la préoccupation majeure des organisateurs, la dernière de ces épreuves fut annulée en vol (tous les planeurs étant munis de radio), en raison d'un vent trop fort, qui n'aurait pas permis aux machines les moins fines de boucler le circuit.

Résultat : 21 435 kilomètres parcourus, avec un très faible nombre de vaches, et sans la moindre casse. Ajoutons-y : six « 300 livres » comptant comme épreuves du E, et six 300 en circuit comptant pour l'insigne de diamant.

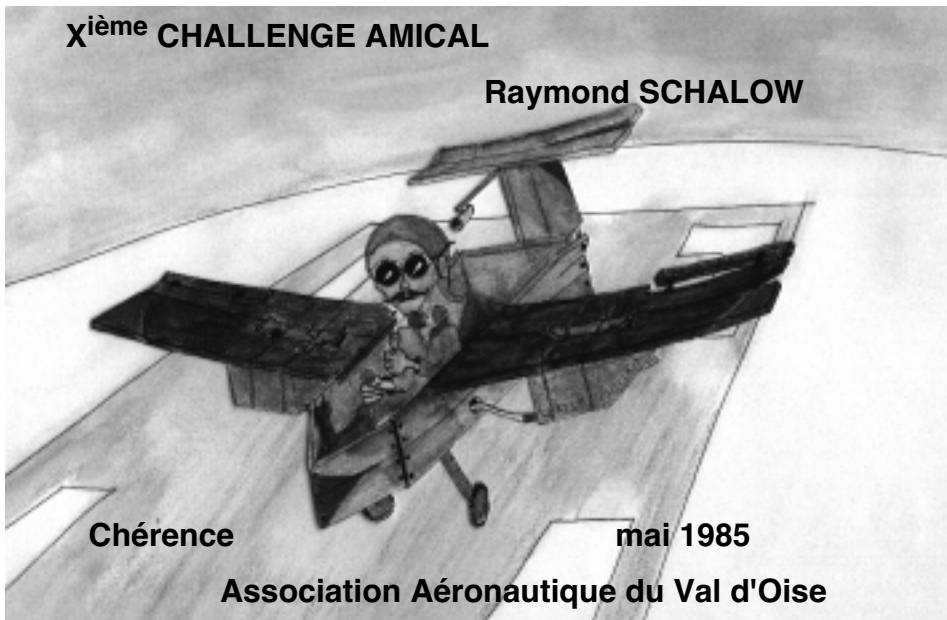
Le classement journalier était établi, suivant une formule très simple, en fonction des temps réalisés, affectés d'un coefficient machine, qui se révéla assez bien calculé, si l'on en juge par le classement final des dix premiers (voir ci-dessous), derrière lesquels figurent encore cinq « plastiques » sur les huit planeurs restants.

1 Davesne-Debitus	Cirrus St.
2 Leclerc-Drush	ASW-15.B
3 M. Cruette-D. Cruette	Cirrus
4 Burgade-Arfeuille	LS-1
5 Heymes-Lt Bevalet	C-30.S
6 Lt Perciaux-Perrin	Squale
7 Yupp-Schultze (All.)	Cirrus lib.
8 Clauss-Gompel (Beynes)	LS-1
9 Lombardi-Cousset	Espadon
10 Thomas-Heliot	Br-901

Ce concours, nous dit Michel Cruette, s'est déroulé dans une ambiance extrêmement amicale et détendue, et a montré tout le profit qu'un club peut retirer de l'émulation sportive quand elle n'est pas poussée à ses limites. Devant les résultats obtenus, l'A.A.V.O. est bien décidée à reprendre l'organisation l'an prochain, en admettant, peut-être, un plus grand nombre de participants extérieurs, la disposition d'un cinquième remorqueur devant lui permettre de mettre en ligne jusqu'à 25 planeurs.

Pas axés sur la compétition, les gars de Chérence ? Le vent est peut-être en train de changer...

Michel BATTAREL.



Mes souvenirs du Schalow 1984 par Pierre Auvernet

☛ Pour le vingtième anniversaire de notre fameux (et ... fumant !) challenge Raymond Schalow, Martin a pris l'initiative de marquer l'évènement par la réalisation d'une brochure relatant les exploits des prestigieux pilotes depuis vingt ans, ponctués par des milliers de kms sur la campagne (ensoleillée ?) de Normandie à des vitesses vertigineuses (!) et émaillés par quelques vaches par-ci, par-là (souvent partout !).

Nous passerons volontairement sous silence les non-moins nombreuses parties de tarot dans les caravanes sous la pluie pour ne pas obscurcir la notoriété de notre terrain préféré.

Notre dynamique président nous invita tous à rechercher si nous n'avions pas des documents plus anciens que ceux en sa possession.

J'ai donc fouillé et n'ai retrouvé, hélas, que des documents sur l'année 1984.

Des documents, c'est beaucoup dire. En fait il s'agit plutôt de 5 feuilles de brouillons remplies de gribouillis qui avaient servi de support pour l'élaboration des classements.

Vous comprendrez ainsi pourquoi des imprécisions se glissent dans le compte-rendu ci-dessous et vous prie de m'en excuser à l'avance...

LES EQUIPAGES

DUMAS	GOLICKI	ASW 20 FL	X 41	0.92
BOULAY	?	CONDOR	BJ	0.94
BURGADE	PERRIN	LS 1 D	L 22	1.00
CAUSSARIEU	MEOULE	LS 3	S 19	0.94
HELIOT	THOMAS	M 200	DDD	1.08
ECOCHARD	SUPKA	ASK 21	JX	1.03
ARFEUILLE	AUVERNET	PEGASE	B 117	1.00
BOUTIN	LE DELLIOU	PEGASE	B 115	1.00
HAMONOU.M	HAMONOU.N	PEGASE	B 38	1.00
HUET	SPANJAARD	MOSQUITO	MF	0.94
COMBETTES	HEYMES	MOSQUITO	M 11	0.94
LAYE	PETEL	CIRRUS	C 12	1.00
HUG	VUILLEMOT	NIMBUS	N 15	0.88
BALSAC	BRAY	DIAMANT	77	0.94
DEBITUS.Agnes	LE GUILLOU	ASW 15	A 13	1.00
HERBULOT.J	PETEY	ASW 20 FL	X 02	0.92
DAVESNE	LOMBARDI	LS 3	S 06	0.94
HERBULOT.Maryse	LECLERC	PEGASE	B 52	1.00
ALLARD	SOUTY	LIBELLE	707	1.00
KUPER.Gisela	KUPER.G	LS 4	X 13	1.00
CRUETTE.Denise	CRUETTE.A + M	LS 4	V 07	1.00
DEBITUS.P	TOURNIAIRE	TWIN 1	T 10	1.00
CHARPENTIER	PETIT J.L	PEGASE	B 51	1.00

LES EPREUVES

1ère Epreuve : Jeudi 31 Mai 1984

Cat's craddle !!!

Tout le monde part au nord (fatale erreur !) sauf :

- Hug, 1er (Dierre, St Laurent, posé St André) : 398 Kms
- Leclerc, 2 ème (St Laurent, Bonneval) : 305 Kms
- Lombardi, 3 ème (Vendôme, St André) : 310 Kms
- Kuper Giséla, 4 ème (Chartres, St André) : 160 kms

Pour les autres c'est ... le goudron et les plumes !

- Aller-retour Gournay (88 kms) pour : Golicki, Burgade, Boutin, Hamonou,.N. Auvernet.
- Gournay, posé Rouen -Boos (86 kms) pour: Debitus, A Cruette,.A Herbulot,.J Combettes.

- Gournay, posé Etrépagny (65 kms) pour : Bray, Supka, Tourniaire.
- Deux *vachés* seulement : Charpentier (au km 38) et Thomas (dans la vallée de l'Andelle) après avoir tourné Gournay soit 75 kms sur M200!; les autres pilotes ne réussiront pas à partir.

Le soir, il y aura des discussions animées entre Sudistes et Nordistes mais... non conflictuelles.

2ème Epreuve : Samedi 9 Juin 1984

Aller-retour Dreux-Aéro : 96 kms.

Compte-tenu de la longueur du circuit, nul doute que ce ne fut pas la météo de l'année. Hélas, impossible d'établir un classement précis pour cette épreuve car je n'ai pas retrouvé les temps réalisés des pilotes rentrés.

- Qui gagna l'épreuve ? : Herbulot M, Cruette D, Hamonou M, Le Delliou, Petey, Debitus.Ph, Arfeuille, Burgade, Dumas, Hug, Ecochard, Huet ou Davesne.
- Les autres pilotes se poseront à Dreux (Héliot), à St André (Causserieu), aux vaches (Heymes à Ivry la Bataille; Le Guillou à Chauffour) ou à Chérence (sans réussir à partir).

3ème Epreuve : Dimanche 10 Juin 1984

Triangle Fréteval - Artenay : 303 kms.

Seulement quatre vaches pour deux épreuves ; cela ne ressemble guère à un Schallow !. Cette journée va permettre de rétablir un quota plus conforme.

Six pilotes vont tourner le circuit :

1. Hug	880 pts	- 4 h 28 mn
2. Auvernet	852	- 5 h 05 mn
3. Lombardi	821	- 5 h 07 mn
4. Leclerc	812	- 5 h 20 mn
5. Herbulot.J	793	- 5 h 11 mn

Et le 6ème me direz-vous ? Le 6ème aurait pu être notre ami Golicki qui tourna en 5 h 20 et marqua... 0 point. Les photos de Patrick sont superbes... depuis.

6. Laye	737	- 279 kms	Vaché
7. Supka	637	- 265	Vaché (en K 21 !)
8. Cruette.M	615	- 240 + 10	Posé à Bailleau
9. Boutin	589	- 230	Vaché
10. Perrin	562	- 213	Vaché
11. Combettes	561	- 226	Vaché
12. Spanjaard	499	- 191 + 10	Posé à Janville
13. Méoule	310	- 125	Vaché (Cloyes !)
14. Charpentier	210	- 72 + 10	Posé à Chartres
15. Thomas	134	- 47 + 10	Posé à Dreux
16. Küper. Gisela	125	- 49	Vachée
17. Debitus. Agn.	119	- 45	Vachée
18. Hamonou. N	92	- 36	Vaché
19. Boulay	87	- 35	Vaché
20. Tourniaire	69	- 26	Posé St André
21. Golicki, Balsac et Souty	0		

Ainsi se termina ce challenge sur une journée... technique. Le lendemain le fût également pour cause de planeurs (10) à remonter.

🌟 **Victoire du Nimbus 2 Novembre 15 et de l'équipage HUG-VUILLEMOT (général bien connu qui en fait ne participa à aucune des épreuves!!!), deuxièmes, le tandem des frères siamois DAVESNE & LOMBARDI sur Sierra 6, troisièmes l'équipage mixte HERBULOT M & LECLERC sur Bravo 52.**

Le 18ème Challenge Raymond Schallow

par Martin LEYS

Comme chaque année, l'Association Aéronautique du Val d'Oise organise son Challenge amical au cours des week-ends de l'Ascension et de la Pentecôte.

En dépit d'une météo déconcertante, quatre épreuves ont pu être lancées, permettant aux vingt-cinq équipages venus de Bailleau, Beynes (cinq planeurs), Reims (un planeur) et aux dix-huit planeurs locaux de voler sous les voiles de cirrus dans des épreuves techniques et sélectives puisque, sur un total de cent planeurs lancés pour l'ensemble du concours, cinquante-neuf atterrissages ont eu lieu aux vaches ou sur un aérodrome voisin...

Rappelons les règles de cette compétition :

- Deux pilotes se partagent le même planeur et volent en alternance.
- Dans la mesure des conditions météo, deux épreuves sont proposées aux concurrents : un grand et un petit circuit.

Chaque pilote choisit son circuit avant le décollage en remettant une enveloppe cachetée aux organisateurs.

Cette formule permet à chacun de voler selon ses aptitudes et en sécurité ; elle laisse la possibilité aux "petits" circuitiers de bien figurer au classement, un pilote tournant le petit circuit marquant plus de points qu'un pilote vaché au milieu d'un grand circuit.

Bien qu'à caractère amical, l'organisation du Challenge fait appel aux techniques les plus modernes. Prévision Météo au moyen du récepteur de cartes et du Météosat de l'AAVO, calcul des points grâce à un logiciel

"intelligent" couplé à une base de données comptant 400 points GPS (ce produit est développé par P. Lepine, informaticien à EDF et membre de la section ANEG de Chérence) utilisation des photo-times, enfin, signe des temps et conséquences des décisions fédérales, six planeurs étant équipés d'un GPS...

- **jeudi 20 mai** : 1er jour du Challenge et temps de Toussaint à Chérence. Ce répit est mis à profit par les organisateurs pour rebriefier les concurrents dont bon nombre sont des néophytes sur les procédures de départ et d'arrivée, et rappeler les consignes de sécurité. L'après-midi est employé à vérifier les remorques, précaution qui s'avèrera fort utile pour la suite du concours...

- **vendredi 21 mai** : après le passage du front, situation de traîne active. Un circuit de 185 km est lancé vers Chartres Aero et Damville. Plafond de 1100 m, ascendances de 1.5 à 2 m/s, des conditions plutôt bonnes qui permettent à 21 planeurs de tourner le circuit à des moyennes oscillant entre 94.5 km/h pour le 1er, D. Vincent-Genod, de Beynes, à 49.2, pour le dernier planeur rentré... 2è Leys à 91.5 et Berland à 85.4.

- **samedi 22 mai** : la météo annonce l'arrivée d'une perturbation donc des cirrus associés. Ceux-ci apparaissent dès les décollages, l'organisation modifie le circuit

orienté au Sud et le transforme en un triangle de 235 km vers Rouen Aéro et Amiens Aéro. Des plafonds à 1700 m permettent une progression initiale rapide. Cependant, la vache progresse inexorablement et seuls 4 planeurs bouclent l'épreuve : 1° Ph. Arfeuille, 2° Herbulot, 3° Guesdon de Bailleau, 4° Schulze, pilote allemand initié et faisant équipe avec JP Pyrot.

- **dimanche 23 mai** : le passage d'un front chaud conduit à l'annulation de l'épreuve.

- **samedi 29 mai** : dès 10 heures, les premiers cumulus apparaissent laissant augurer d'une bonne journée... En fait, un voile d'altocumulus ne laisse aucune chance aux 25 planeurs lancés sur un circuit de 185 km... Toute la flotte se vache et les 3 pilotes intrépides qui ont parcouru plus de 100 km (Hamonou, Schulze et Lombardi) permettent de valider celle-ci et empochent royalement 58 points... Ce n'est pas cher payé...

- **dimanche 30 mai** : les décollages commencent par un aller et retour de 130 km vers Breteuil mais l'arrivée d'un long grain interromp le départ de l'épreuve et tous les concurrents sont déviés par radio et se posent sans encombre avant les rafales de vent et la pluie...

Epreuve annulée, ... on regarde Roland Garros...

- **lundi 31 mai** : toutes les prévisions météo l'ont affirmé, ce sera aujourd'hui une traîne d'enfer... Pourtant, à 10 heures, le ciel bas et lourd pese comme un cou-

vercle et le vent souffle à 25 kts... Une épreuve de 195 km vers Thivas Aero et Senonches est lancée... Seuls huit courageux franchissent la ligne de départ et bravent un plafond de 1000 m et des vents forts... pour tous se vacher... Néanmoins, Supka parcourt 141 km suivi de Pyrat et Arfeuille 131 km et l'épreuve est validée pour 61 points... Qui dit moins ?

Qu'on se rassure, dès le 1er juin, lendemain du concours, les cumulus et le grand soleil étaient de retour sur Chérence... Quoiqu'il en soit, l'édition 93 du Schallow s'est terminée dans la bonne humeur, seul un délamination d'aile étant à déplorer sur un planeur vaché dans une jachère.

C'est à nouveau le binôme de l'ANEG Michel Hamonou et Martin Leys qui remporte la compétition sur leur "Ventus" dont ils avaient enlevé les rallonges pour ne pas être pénalisés par les lourds coefficients y afférant. La lutte fut cependant très chaude puisqu'au départ de la dernière épreuve, huit équipages, et non des moindres, se tiennent en 70 points...

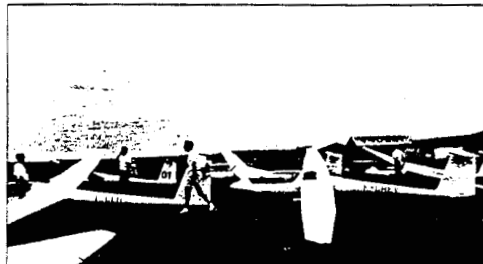
Enfin, le trophée du fair play était remporté par D. Vincent-Genod et M. Guittion de Beynes tandis que l'équipage L. Porta - P. Clar remportait la coupe des vaches, sanctionnant 3 vaches réelles + 1 atterrissage sur aérodrome extérieur pour quatre vols... ■

18ème challenge

RAYMOND SCHALOW



A.A.V.O. CHERENCE - MAI 1993





Chant des Scouts de l'Air. 79
Chant officiel du Clan de la Croix-du-Sud
1er Clan Ancien 1945

Ref. Qui c'est nous les scouts
Nous les scouts de l'air
C'est nous les mordus, les gars du vol à voile
Qui c'est nous les scouts
Nous les scouts de l'air
Nous dont la devise est « toujours haut et clair »

I
C'est nous qui avons aimé « faucher le plancher des vaches
D'faire des tours sur des tours et lacets sur lacets
De perdre des heures entières à voir ses godasses
Pour monter sur des côtes qu'il faut descendre après.

II
Le moyen que nous prenons, il est bien plus pratique
On monte dans un planeur et ma fois on diminue
On s'accroche comme on peut aux ascendants thermiques
Et au bout d quelques heures on revient au point de part.

III
Surtout n'allez pas croire qu'en délaissant les routes
Nous perdons du même coup notre qualité de routiers
La route de l'Air est dure et nous savons qu'elle coûte
Plus d'efforts et de patience que celle qu'entraînent nos pieds.

ce chant a été composé par
Jean De La Garde
1er Chef de Clan SDF
au Clan de la Croix-du-Sud
Ancien de l'Escadrille Bourjade.
135^e PARIS

