

# Spirales

Juin 2020

Buno



# Spirales

3/2020 Bulletin d'information de l'AAVE

## Sommaire

### 3 - L'actualité de l'AAVE

Quelques infos de début de saison

### 4 - Une nouvelle manche à air...

Remise à niveau

### 5 - Record de vitesse à Buno

Sur triangle de 100 km

### 6 - Le jardin de Buno

Un an de circuits sur une carte

### 6 - Photos et vidéos

réalisées au sein de l'AAVE



### 10 - Le Tour de Paris en planeur (1)

...avec le Janus Tango

### 14 - Le Tour de Paris en planeur (2)

...avec le JS3 Kilo Mike

### 16 - La Manche en Phoëbus C

Il y a 50 ans...

### 20 - Vidéos pédagogiques SPL

...avec les liens informatiques

### 24 - Boutique

Pour porter la griffe AAVE

### ■ Assemblée générale 2020

Comme indiqué dans la convocation adressée aux membres par mail, l'assemblée générale de l'Association aéronautique du Val d'Essonne (AAVE) aura lieu le dimanche 21 juin, après son report dû à la période de confinement lié au Covid-19.

A l'ordre du jour :

- Rapport d'activité
- Rapport financier
- Perspectives 2020
- Rapport moral
- Questions diverses
- Renouvellement des membres du Conseil d'administration. Le CA 2020 comprendra 9 membres (président, trésorier, secrétaire général, vice-président, vice-président et des chargés de mission).

Membres sortants : Colin Bruhière, Armel Farez, Cécile Bonnet (pour un mandat de 3 ans).

Questions écrites avant le 17 juin.

Pas plus de 3 pouvoirs par membre.

Ont participé à ce numéro : F. Besse, A. Mazalèrat, E. Mercier, A. Verhulst, Ph. Lhotellier, F. Roche



Bulletin de l'Association aéronautique du Val d'Essonne destiné à ses membres.

AAVE

Aérodrome de Buno-Bonnevaux

91720 Buno-Bonnevaux

[www.aave-buno.net](http://www.aave-buno.net)

Tél. : 01 64 99 49 41

île de France

Essonne  
LE DÉPARTEMENT

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs. Cliquer sur le lien pour y accéder !

## L'actualité de l'AAVE

3

### ■ Championnats de France en... 2021

Après le championnat du monde de vol à voile prévu à Chalon-en-Champagne annulé en raison du contexte sanitaire, la FFVP et l'AAVE ont décidé durant la période de confinement d'annuler le Championnat de France de vol en planeur en catégories 18m et Libre prévu à Buno-Bonnevaux du 7 au 13 juin 2020. Celui-ci est donc reporté en 2021 à Buno. Quant aux championnats du monde, il se déroulera également en 2021 mais à Montluçon-Guérêt. 150 planeurs étaient attendus pour l'édition 2020...

### ■ Le SF enfin de retour...

Avec un moteur révisé en Allemagne, le Scheibe SF-25E du Comité départemental de vol à voile, basé à Buno, doit reprendre prochainement ses vols suite à des problèmes moteur rencontrés l'an passé. Rappelons qu'avec la Part S-FCL entrée en vigueur le 8 avril 2020, l'expérience récente pour embarquer un passager (minimum 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours) est désormais dissociée entre planeur et TMG. Si vous voulez emmener un passager en planeur, il vous faut 3 décollages/3 atterrissages dans les 90 jours en planeur. Si vous voulez emmener un

passager en SF-25, il vous faut alors 3 décollages/3 atterrissages en motoplaneur dans les 90 jours.

### ■ L'appli FFVP

Pour accéder à partir de votre smartphone à votre licence fédérale, pour recevoir des notifications vous prévenant que votre licence ou votre visite médicale va bientôt arriver à expiration, pour accéder à votre fiche de progression si vous êtes stagiaire, pour vérifier d'un coup d'oeil la validité de vos différentes licences et qualifications avec les modalités à suivre si besoin, retrouver vos vols (par catégorie d'appareils, par fonction à bord, par saison), suivre votre parcours sportif, il vous faut télécharger gratuitement l'App FFVP et pour vous connecter, il suffit de 1) de votre numéro de membre FFVP, 2) d'un compte ouvert sur Gesasso, 3) de renseigner votre mot de passe. Selon votre "statut" (administrateur, instructeur, membre, stagiaire), d'autres fonctions peuvent être disponibles (état de vol des planeurs et remorqueurs, liste des pilotes, des pilotes VI, remorqueurs, instructeurs), etc. ■

App FFVP téléchargeable sur :

- l'App store <https://inkd.in/dN2kfPY>

- le Play store [https://inkd.in/d\\_JP5BR](https://inkd.in/d_JP5BR)



Ambiance bal masqué à Buno, consignes sanitaires obligent...

© Eric Mercier

Avant...



...Après

## Remise en état de la manche à air...

### Matériel

La manche à air, ou manche à vent, bien connue aussi dans le jargon aéronautique sous le pseudonyme de "biroute" est sans conteste le symbole représentatif d'un aérodrome... Du haut de son mât tendu, la biroute se dresse avec fierté au bord de la piste. Plus ou moins raide, elle se lève et se gonfle rapidement au gré des brises et des rafales. C'est un accessoire utile que tous les pilotes observent avec attention durant la journée car lorsqu'elle est dégagée de tout obstacle, la biroute donne une estimation approximative de la direction et la force

du vent. Chaque bande de couleur correspond à environ 5 noeuds. Mais au grès du temps la biroute se relâche face aux intempéries et la texture de son enveloppe resserrée à son extrémité se déchire. C'est pas de veine... La biroute au repos en position basse a fait peau neuve dernièrement. Entretenir une biroute n'est pas forcément simple du fait de sa hauteur. Brossage, lessivage, graissage et peinture du mât ont été nécessaires pour retrouver un peu de "hardueur" et faire de la manche à air un bel équipement pour s'envoyer en l'air face au vent.

Eric Mercier

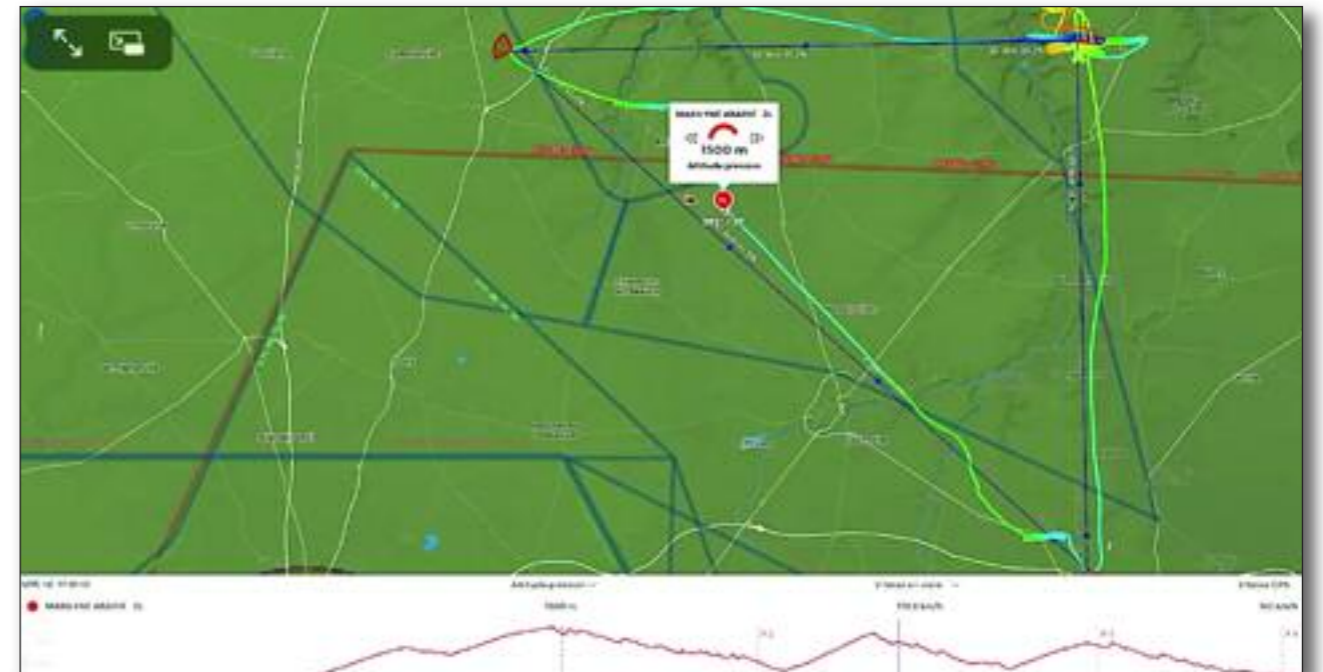


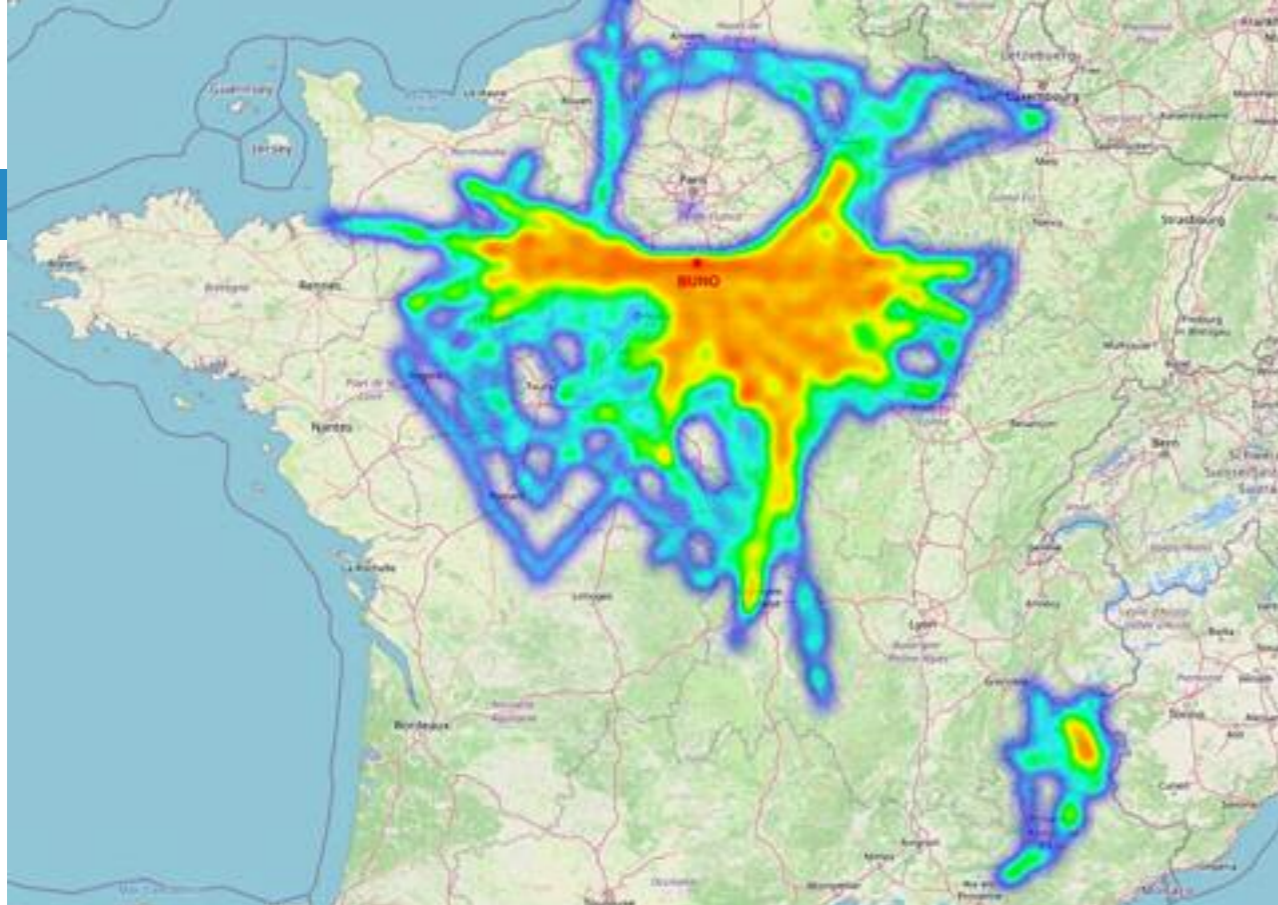
## Record de vitesse

### Record

Pendant le déconfinement progressif du Covid, la reprise des vols en planeur était rendue possible en appliquant des mesures sanitaires strictes et en respectant une zone d'évolution dans un rayon de 100 km depuis son domicile. Pour Maryline Abadie-Bérard, l'idée de battre un record de vitesse sur un circuit de petite distance était trop tentante. Christophe, son mari, imagine alors et trace des triangles FAI au départ de Buno dont les records restent encore accessibles. – **Maryline** : Comme nous étions alors limités à des déplacements de 100 km, je me suis naturellement intéressée au petit triangle de 100 km. Après une première tentative infructueuse le 23 mai due à une

arrivée de circuit trop basse (1.000 m de différence maximum entre le point de départ et d'arrivée sur le même aérodrome), le deuxième essai dans la foulée fut le bon. Une première branche de 30 km vers l'ouest face au vent sans spiraler, deux ascensions enroulées dans du +2 m/s moyen sur la deuxième branche et qui ont suffi à me mettre déjà sur le plan dans la troisième branche pour le retour. L'exercice est très ludique car contrairement à une compétition, on sait toujours où on en est par rapport à l'objectif". Maryline a ainsi effectué un circuit de 100 km à 126 km/h de moyenne en prenant seulement 2 pompes... Plus vite que le vent ! ■



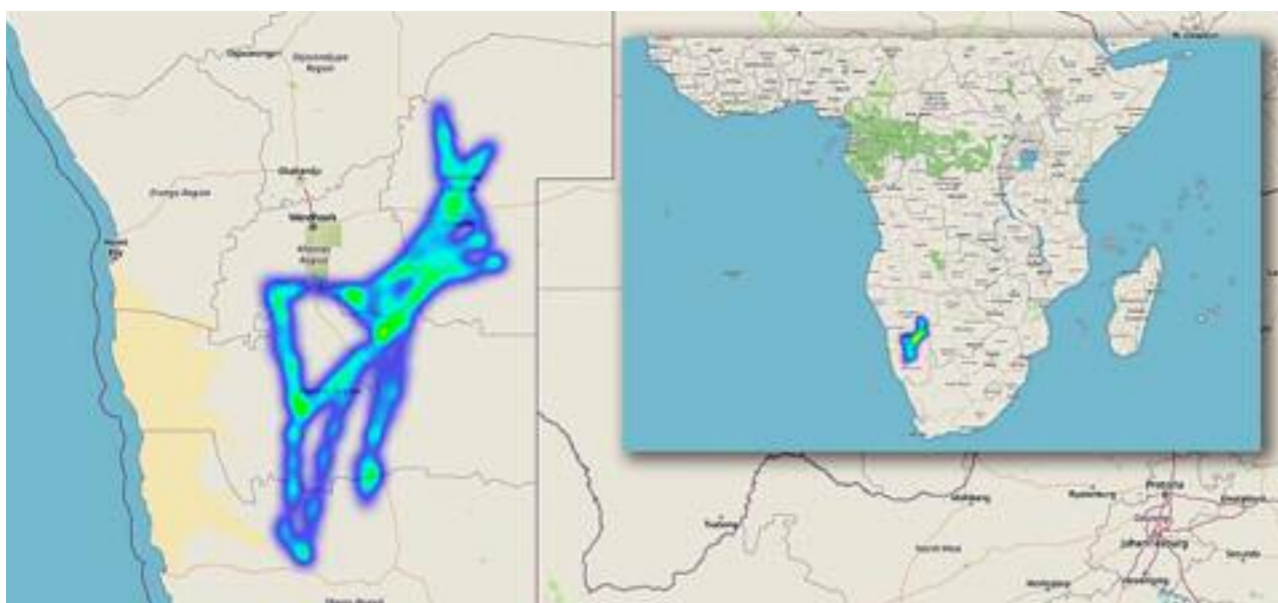


## Le jardin de Bunu...

### Circuits

**B**uno est connu comme un club à partir duquel de grands circuits sont effectués. Un dessin valant mieux qu'un long discours, Robert Kowal a récupéré tous les fichiers IGC des circuits enregistrés en 2019 sur la Necoupe par des membres de l'AAVE. Après un traitement informatique, il a pu obtenir une carte représentative des secteurs d'évolution des circuitiers de Bunu. Y figurent également les traces des vols effectués lors du stage montagne à Saint-Crépin. En bonus, quelques vols réalisés en Afrique du Sud. Soit un total de 193.429,44 km enregistrés

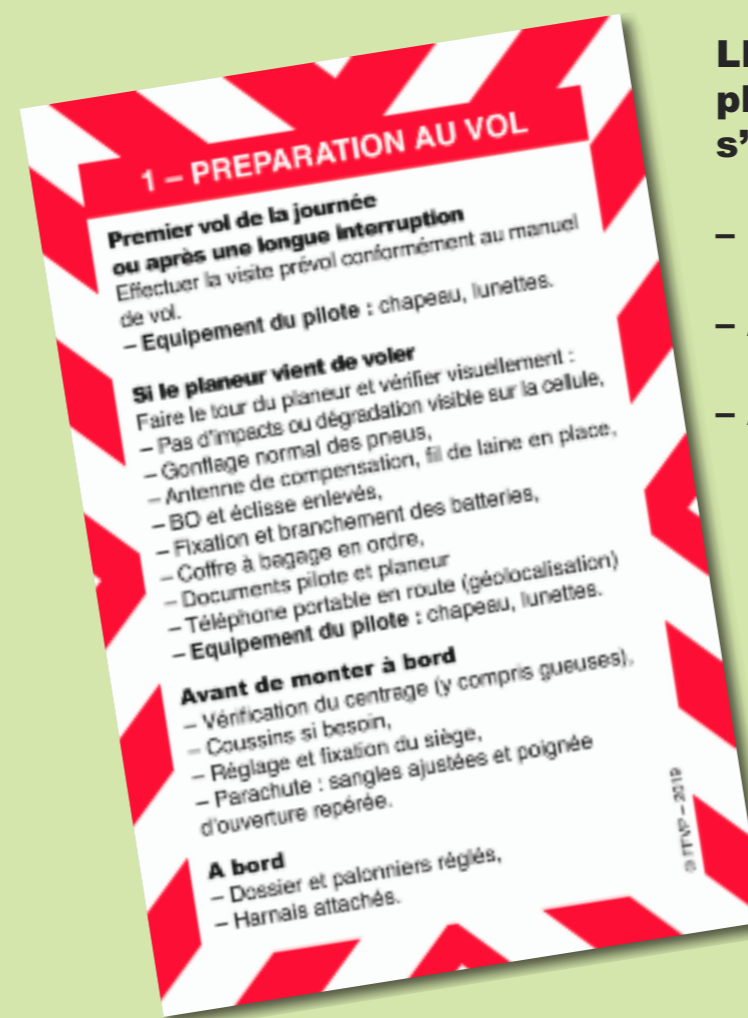
l'an passé dont 8.800 km réalisés par André Verhulst et René-Louis Gavard en Namibie. Un résultat qui a hissé le club à la troisième place au classement général de clubs français en 2019. Pour les vols au départ de Bunu, on parvient aisément à situer quelques points de virage exceptionnels comme le Mont Saint Michel, Le Crotoy, Sedan, Thionville, Le Puy-en-Velay ou encore le Puy de Dome. Cette interprétation se lit comme une image thermique. Plus les couleurs se réchauffent et plus les secteurs sont fréquentés par les planeurs de l'AAVE. ■



# CRIS !

**LE CRIS est constitué de quatre phases dont les trois premières s'effectuent bien avant le décollage :**

- Préparation du planeur
- Avant de monter à bord
- À bord

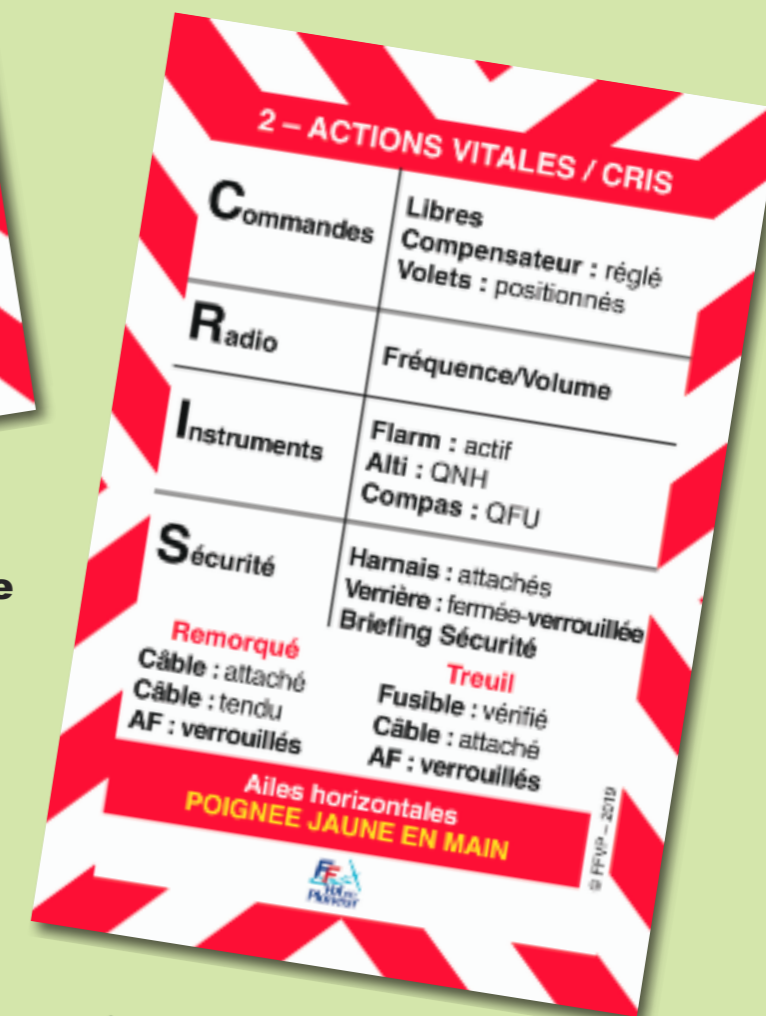


**La quatrième s'effectue juste avant le décollage :**

- Actions vitales ou CRIS

**Il y a donc un RECTO et un VERSO à lire.**

**L'un ne va pas sans l'autre.**



# Photos

Quelques photos diffusées ces derniers temps sur le Facebook du club... dans la série "Nos membres ont du talent!". ■

Voie lactée dans le ciel de l'Essonne... (A. Farez)

En virage, extrait d'une vidéo (A. Farez)



Gare au cunimb... (B. Monet)

# Rendez-vous sur l'horizon...

Après l'aérodrome de Buno à travers les 4 saisons de l'année... vélivole, Eric Mercier s'est lancé dans une série de portraits-témoignages de vélivoles en allant à

la rencontre de quelques membres de l'AAVE. Plusieurs vidéos ont ainsi été diffusées. Les voici pour ceux qui seraient passés à côté... ■

D'autres vidéos autour de Buno sur...

<https://www.aave.fr/videos>

**Alain Mazalèrat**



<https://vimeo.com/372191830>

**André Verhulst**



<https://vimeo.com/372081335>

**Maryline Abadie-Bérard**



<https://vimeo.com/373218376>

**Jacques Rantet**



<https://vimeo.com/372212410>

**Micheline Jung**



<https://vimeo.com/372956862>

**Aline Rigazio**



<https://vimeo.com/373198885>



Le 30 mai, en KS, la boucle de la Seine aux Andelys.. Dans le coin bas à droite, le château fort de Château-Gaillard.

© André Verhulst

## Le Tour de Paris en planeur (1)

### Circuit

C'est Claude Houde, qui avait lancé cette épreuve lors du Championnat de France classe Libre qui se tenait à Buno en 1995 : 560 km et un circuit réussi par 11 concurrents sur 16.

Il était originaire du club d'Amiens, moi-même de Lille Bondues. Sortir des sentiers battus et montrer qu'on peut voler aussi dans "le Nord... !", les Hauts-de-France, maintenant... en dépit des préjugés et des a priori si bien caricaturés par Michel Galabru dans "Bienvenue chez les Ch'tis !".

#### Gérer la TMA de Paris

La TMA de Paris – une classe A interdite au VFR, sauf à voler à basse altitude, et donc aux planeurs – est globalement rectangulaire. Le tour de Paris, c'est donc 4 points de virage à prévoir depuis Buno, mais seulement 3 points à déclarer selon les règles

de la Netcoupe et de la BBC de Buno. En virant au plus court, cela fait environ 575 km à parcourir et pour cela, il faut donc une belle journée !

Le samedi 30 mai, alors que nous sommes encore limités à 100 km du domicile, cela se présentait bien, et j'avais entendu à la radio un gendarme parler d'une certaine tolérance...

Avec le Kilo Sierra, sans me presser et en évitant toute zone soumise à contact radio pour rester discret, j'étais rentré à 18h10 : trop tôt, viré trop court !

Lundi 1<sup>er</sup> juin, la météo du lendemain mardi 2 juin, premier jour de levée de la limitation des 100 km, cela paraissait tout aussi favorable : 2.000 m de plafond sous cumulus au nord de la Seine et vent faible, alors, tenter le coup en Janus et sans transpondeur ?

Roseline mon épouse m'a accompagnée à

Buno et j'ai préparé le circuit sur 3 points : Thivars, Mortemer (60) et Fismes (02).

Au briefing, Nikola était partant pour m'accompagner. Maza aussi était en piste avec son JS3 pour le même projet, mais TopMeteo prévoyait un début tardif de la convection en thermique pur, vers 13h00, un peu tard pour le Janus.

C'était Frank Roche le remorqueur et à sa demande, je lui ai dit 12h30 pour le décollage mais il a anticipé et il était en piste avec le Pawnee à midi – merci à lui et heureusement ! En effet, alors que nulle saute de vent ne laissait penser que la convection avait démarré, Maza a pris sur 125,15 le Volmet de 12h00 : à Orly, déjà 27°C ! Avec le sondage de Météociel consulté le matin, cela devait déjà donner 1.000 m de plafond !

Vite, décollage à 12h20, largué sous le vent de Oncy avec 0,7 m/s moyen jusqu'à 900 m. Passage de ligne, j'ai pensé que c'était un peu bas pour m'engager sur la plaine beauceronne, bien verte et médiocre ces derniers jours en thermique pur. Nous sommes passés par les carrières de Maisse : pas grand-chose, mais plus loin sous le vent, sur la vallée : 1,20 m/s moyen où Maza m'a rejoint, jusqu'à 1.200 m. C'était parti ! Il nous a montré deux pompes en avançant plus vite devant nous : 1.500 m avec 2 m/s à Mespuits, 1.900 m avec 2,20 m/s sous le vent d'Etampes aéro : cela a bien aidé... Après, il était trop loin et sur une route plus au nord vers Verneuil-sur-Avre, mais les témoins puis les cumulus sont apparus plus tôt et plus au sud que prévu, à plus de 2.000 m ! 72 de moyenne sur la première branche, 12 km de vent arrière mais pas mal pour un début.

A l'est de Saint-André de l'Eure, on demande à Evreux pour transiter dans l'est de leurs zones, en direction de Neufchâtel-en-Bray (pour être libérés de la limite à 4.500 pieds sous la TMA 5). Refus péremptoire du militaire de service au prétexte d'absence de transpondeur, malgré notre assurance de donner la distance et le relèvement... sans commentaires !

Donc détour plus à l'est et limités à 1.350 m

jusqu'au nord-ouest d'Etrépagny.

Là, on a été très bien accueilli par une gentille contrôleuse de Beauvais, qui nous a autorisés au transit dans ses zones de classe D. Il faut dire que le trafic commercial IFR devait être nul... On a entendu une voiture pour deux géomètres qui mesuraient la piste, et un D-113, un Jodel comme celui sur lequel j'ai fait mes premiers vols en avion à Lille en 1961, en école mixte avant les remorqués planeur.

En dépit d'Evreux, 92 km/h de moyenne sur la deuxième branche, exceptionnel !

Mon calculateur Oudie avec McCready à

L'ancienne Abbaye de Prémontré (02), désormais hôpital psychiatrique et école de santé



© Nikola Nikolov

+1,5 nous donne une heure estimée d'arrivée à 18h40, plus les détours disons 19h15. L'optimisme règne à bord. Mais les nuages se sont un peu défaits, pas mal de "cumulus bésus", des détours pour ne pas trop descendre... seulement 70 km dans l'heure après Mortemer malgré le vent pratiquement calme : c'est pas encore gagné !

### 2.400 m de plafond...

Enfin, à 16h15, les nuages sont plus jolis, un gain de 1.000 m avec 2,40 m/s moyen à Montdidier, ouf ! Puis un autre à Noyon et encore un sur le canal de l'Oise à l'Aisne : 87 km dans l'heure, c'est mieux...

17h25, au sud-est de Reims, libérés du FL 65, les petits Cu plats sont espacés mais hauts, vers 2.400 m, avec 10 km/h de vent du nord. 160 km restants : cela va le faire ! A l'est d'Epernay, l'heure avance, 1,60 m/s moyen mais 2.340 m : c'est bon pour la prochaine pompe à Sézanne, à l'extérieur du coin de la TMA 5. 18h10, largués les 40 litres qui nous mettaient à 700 kg, 1,40 m/s jusqu'à 2.000 m, pas le plafond mais c'est tout bon, il manque 1.000 m avec 33 de finesse, avec quelques km/h de vent arrière.

Encore un cumulus au nord de la centrale de Nogent, avec 1,10 m/s. Devant c'est tout bleu, mais avec le soleil de face on distingue des vapeurs sèches plus élevées un peu à gauche, ou à droite, et cela fonctionne pour cheminer. Provins est fidèle au poste, avec 1,10 m/s, et encore sur le bled suivant, pour passer au-dessus de la TMA Seine 5 et se contenter d'écouter leur fréquence, toujours bien encombrée, et en regardant bien de partout, car tous ces pilotes du dimanche ne le font pas trop, tellement occupés à parler à la radio pour demander la position des planeurs et autres...

1.975 m au km 58 : on a un peu de marge, malgré les mouchérons, auxquels le Janus est très sensible, et l'Oudie donne environ 35 de finesse réalisée.

Quatre minutes d'arrêt-buffet à la gare de Moret-sur-Loing qui ne donne plus grand chose : 1.220 m pour arriver à la ligne à

400 m QNH à 19h29, et une intégration sage dans le circuit de Buno. Cela fait 43 de finesse : la forêt de Fontainebleau a tenu ses promesses habituelles de "restitution" ! Comme le dit Michel Klich pour une telle météo : "Beau temps à planeurs !".

**André Verhulst et Nikola Nikolov**  
Janus CT n°03 construit en 1984 (F-CFAV)

*En souvenir de Claude Houde*

**Le grand tour de Paris en planeur en faisant le tour complet de la TMA parisienne**

**Vol du 2 juin 2020 :**  
– en bleu : JS3 Kilo Mike  
– en rouge : Janus Tango



2 juin 2020, ailes horizontales,  
le JS3 prêt pour le premier  
remorquage de la journée...



Photos © F. Besse

base des cumulus au niveau 75 ! Mais il faut redescendre dans les contingences terrestres, donc respecter le niveau 65, les tracés de la TMA d'Evreux, puis Rouen, puis Beauvais (mais Beauvais comme toujours est merveilleusement dans le coup !)... Alors que le ciel est magnifique, les varios moyens peinent à atteindre 2 m/s et les cheminements prometteurs ne portent pas du tout. Un peu d'air entre Poix, Amiens, Tergnier où le chapeau niveau 65 est mis de nouveau jusqu'à Reims.

Virage à Laon comme prévu, coup d'œil à la cathédrale après celui donné à celle d'Amiens dans ce paysage bien connu qui m'a vu naître et aussi m'envoler – merci Claude Houde, alors responsable bénévole de la section vol à voile de l'aéro-club de Picardie sur l'aérodrome d'Amiens-Glisy. Le temps ne presse pas et je continue pour virer Reims-Prunay. J'ai le temps de chercher, chercher, et de ne pas trouver les vestiges du circuit automobile non permanent de Reims-Gueux où se disputait le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France. Je me

mets à 50 kg/m<sup>2</sup>, ça redevient facile mais maintenant les thermiques sont mous sous des nuées espacées. Sézanne... là je décide de déballaster entièrement pour apprécier la différence de comportement, afin de ne pas avoir à mettre le chapeau 4.500 pieds, la route sud/sud-ouest est poursuivie jusqu'entre Bray-sur-Seine et Pont-sur-Yonne puis cap sur Buno, tranquille.

625 km à 100 km/h, 544 km comme prévu, 2 heures sous transpondeur, bonnes conditions météo. Pas de stress à décider s'il faut abandonner avant que le demi-tour soit devenu impossible : Buno est bien loin quand on est à 160 km diamétralement opposé par des conditions souvent hétérogènes qui deviennent vite ingérables à cause des contraintes d'espace aérien.

Il y a eu mieux, notamment le 6 août 2017 : Reims-Prunay/Amiens-Glisy/Flers de l'Orne soit 784 km à 103 km/h, ce qui m'a permis de remporter le challenge Patrick Huet lancé par l'AAVO-Chérence.

Amis vélivoles, bons vols !

Alain Mazalérat

## Le Tour de Paris en planeur (2)

Circuit

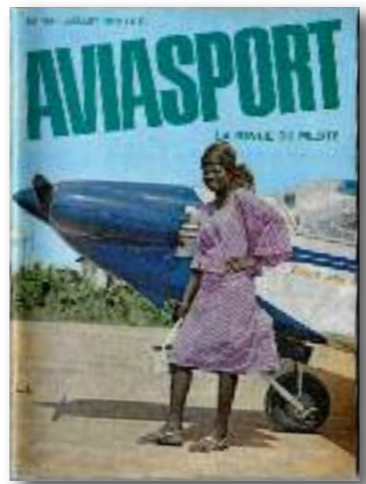
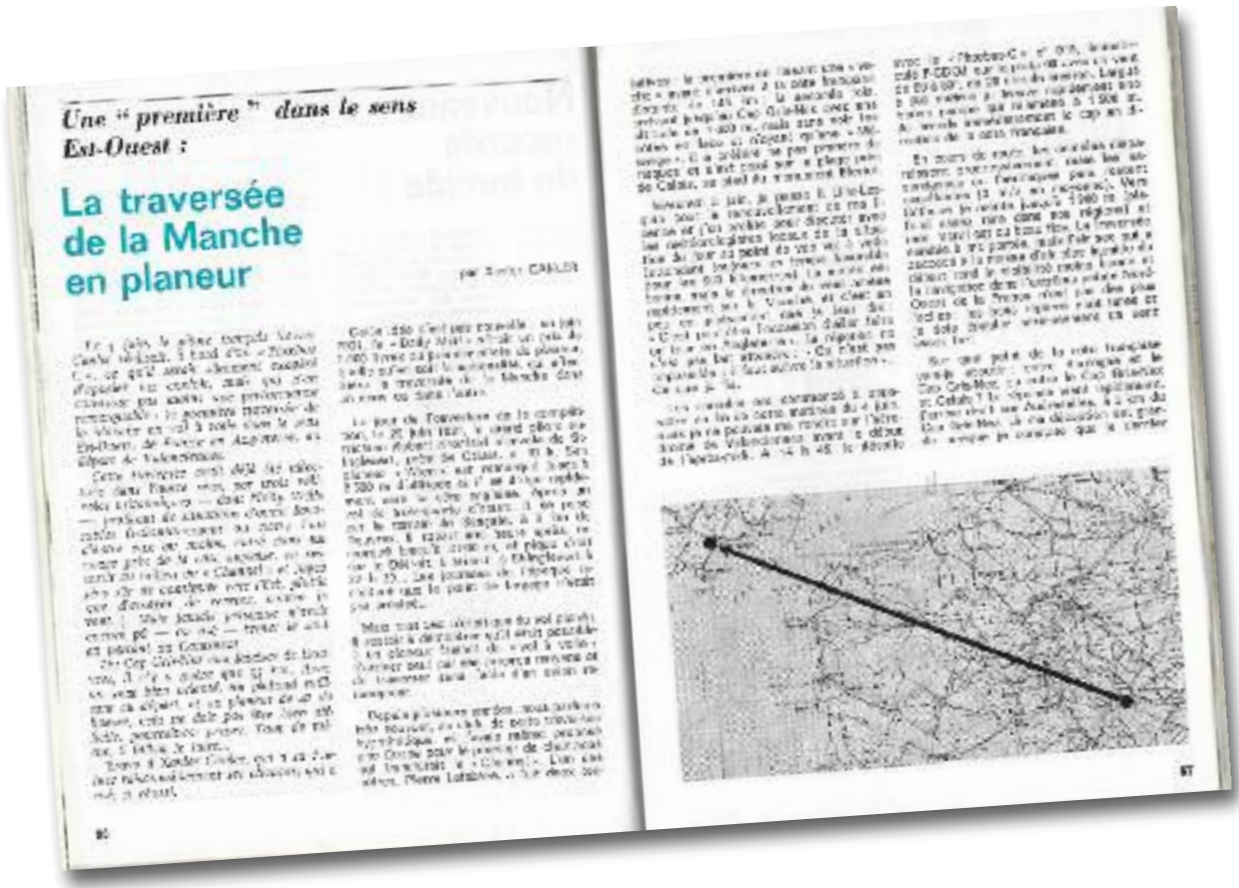
Les belles journées de nord-est de cette deuxième quinzaine de mai se succédaient et me rappelaient le beau vol de Xavier Canler qui avait traversé le Pas-de-Calais en juin 1970. Il fallait bien rêver en ces temps troublés d'incompréhensible guerre mondiale...

D'autant plus qu'au début des années 90, nous en avons parlé longuement à Buno, époque de grands vols exotiques emmenés par l'enthousiasme de Guy Tzifkansky. Je lui avais dit qu'on pouvait tenter de renouveler cette traversée. Il avait contacté la tour du Touquet, j'avais appelé des connaissances vélivoles anglaises pour un soutien logistique éventuel, la réponse avait été qu'ils nous attendaient... Le temps a passé.

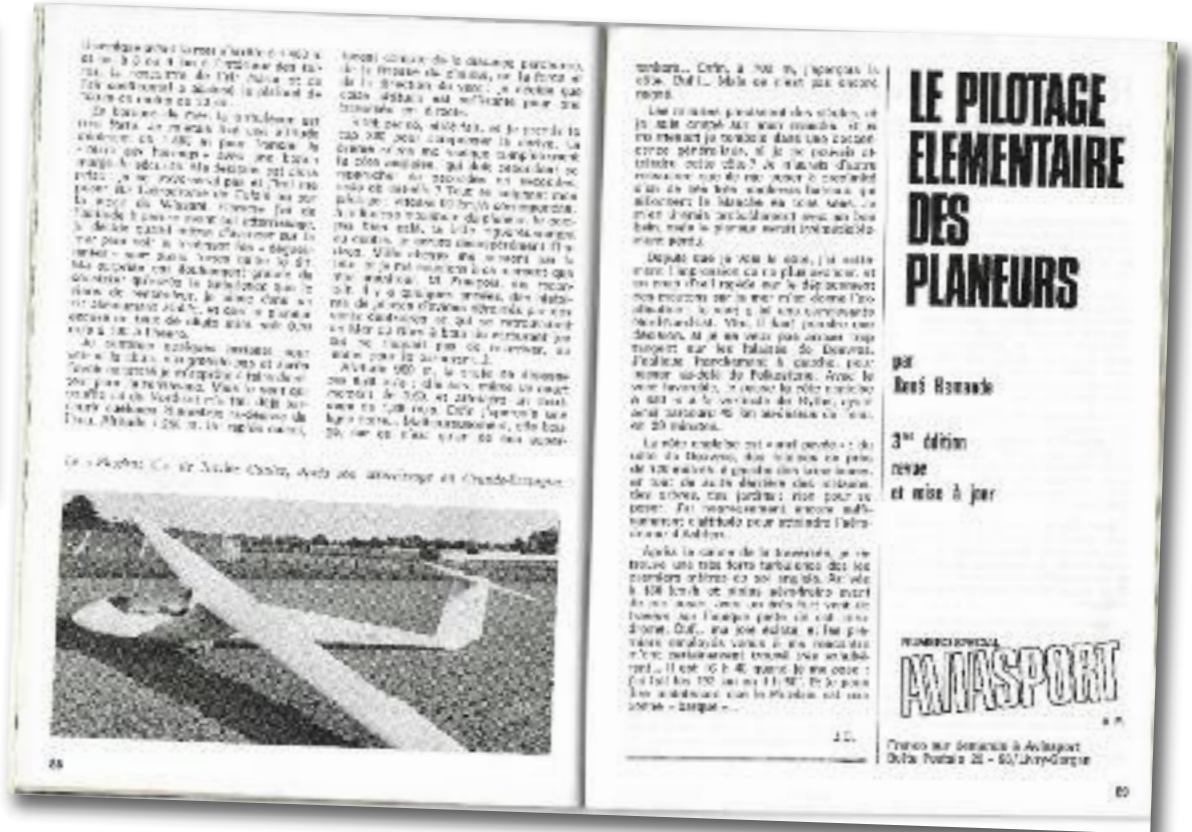
Le 31 mai, un cousin qui habite Angers me transmet une copie d'article de Ouest-France qui relate ce cinquantième anniversaire du vol de Xavier Canler ! Voir pages suivantes. Quelle coïncidence ! Je me dis que pour le 2 juin, ce serait formidable ! Mais la guerre n'est pas vraiment finie, ni en France, ni en Angleterre ! Donc, un petit tour de Paris suffira, d'autant plus que ma "qualif JS3" n'est pas terminée car il faut apprendre à gérer, et à ressentir, toute cette eau et le centrage qui va avec. Donc, ce 2 juin, jour de réouverture des grands azurs, "KM" est chargé de seulement 160 litres d'eau et 15 kilos de gasoil, à la charge alaire de 58 kg/m<sup>2</sup>. Ce sera un peu trop lourd pour les conditions du jour. Très bons varios jusqu'à la Seine,



Le mardi 2 juin 2020,  
piste 10, vers 12h00.  
"Kilo Mike prêt"...



Aviasport (petit format !) de juillet 1970 dans lequel Xavier Canler relate sa traversée de la Manche en Phoebus... Texte repris ci-dessous.



# La Manche en Phoëbus

**Histoire**

**L**e 4 juin (1970), le pilote français Xavier Canler réalisait, à bord d'un Phoebus C, ce qu'il serait sûrement exagéré d'appeler un exploit, mais qui n'en constitue pas moins une performance remarquable : la première traversée de la Manche en vol à voile dans le sens Est-Ouest, de France en Angleterre, au départ de Valenciennes. Cette traversée avait déjà été effectuée dans l'autre sens, par trois vélivoles britanniques – dont Philip Wills – profitant de situations d'ouest favorables (volontairement ou non, l'un d'entre eux au moins, entré dans un nuage près de la côte anglaise, en ressortit au milieu du Channel et jugea plus sûr de continuer vers l'est, plutôt que d'essayer de rentrer, contre le vent...). Mais jamais personne n'avait encore pû – ou osé – tenter le saut en partant du Continent. Du Cap Gris-Nez aux falaises de Douvres, il n'y a guère que 35 km. Avec un vent bien orienté, un plafond suffisant au départ, et un planeur de 42 de finesse, cela ne doit pas être bien difficile, pourrait-on penser. Tout de même, il fallait le faire... Bravo à Xavier Canler, qui a su évaluer raisonnablement ses chances, qui a osé, et réussi.

Cette idée n'est pas nouvelle : en juin 1931, le Daily Mail offrait un prix de 1.000 livres au premier pilote de planeur, quelle qu'en soit la nationalité, qui effectuera la traversée de la Manche dans un sens ou l'autre. Le jour de l'ouverture de la compétition, le 20 juin 1931, le grand pilote autrichien Robert Kronfeld s'envole de St-Inglevert, près de Calais, à 19h. Son planeur Wien est remorqué jusqu'à 2.500 m d'altitude et il se dirige rapidement vers la côte anglaise. Après un vol de trois quarts d'heure, il se pose sur le terrain de Sangate, à 3 km de Douvres. Il repart une heure après, remorqué jusqu'à 3.000 m et pique droit sur le Détroit. Il atterrit à St-Inglevert à 22h30... Les journaux de l'époque racontent que le point de largage n'était pas précisé... Mais tout ceci n'était que du vol plané. Il restait à démontrer qu'il était possible à un planeur faisant du vol à voile d'arriver seul par ses propres moyens et de traverser sans l'aide d'un avion remorqueur. Depuis plusieurs années, nous parlions très souvent, au club, de cette traversée hypothétique, et j'avais même proposé une

Coupe pour le premier de chez nous qui franchirait le Channel. L'un des nôtres, Pierre Lefebvre, a fait deux tentatives : la première en faisant une vache avant d'arriver à la côte française distance de 145 km, la seconde fois, arrivant jusqu'au Cap Gris-Nez avec une altitude de 1.600 m, mais sans voir les côtes en face et n'ayant qu'une Mésange. Il a préféré ne pas prendre de risques et s'est posé sur la plage près de Calais, au pied du monument Blériot. Mercredi 3 juin, je passe à Lille-Lesquin pour le renouvellement de ma licence et j'en profite pour discuter avec les météorologistes locaux de la situation du jour au point de vue vol à voile (attendant toujours un temps favorable pour les 500 kilomètres). La météo est bonne, mais la direction du vent amène rapidement sur la Manche et c'est un peu en plaisantant que je leur dis: "C'est peut-être l'occasion d'aller faire un tour en Angleterre". La réponse ne s'est pas fait attendre : "Ce n'est pas impossible : il faut suivre la situation"... Ce que je fis. Les cumulus ont commencé à apparaître en fin de cette matinée du 4 juin, mais je ne pouvais me rendre sur l'aérodrome de Valenciennes avant le début de l'après-midi.

A 14h45, je décolle avec le Phoebus C n°915, immatriculé F-CDOJ, sur la piste 06 avec un vent de 60 à 80°, de 20 noeuds environ. Largué à 500 mètres, je trouve rapidement une bonne pompe qui m'amène à 1.500 m. Je prends immédiatement le cap en direction de la côte française. En cours de route, les cumulus disparaissent progressivement, mais les ascendances, en thermiques purs, restent excellentes (3 m/s en moyenne). Vers Béthune je monte jusqu'à 1.900 m (plafond assez rare dans nos régions) et mon moral est au beau fixe. La traversée semble être à ma portée, mais l'air sec qui a succédé à la masse d'air plus humide du départ rend la visibilité moins bonne et la navigation dans l'extrême point Nord-Ouest de la France n'est pas des plus faciles. Les bons repères sont rares et je dois épauler sérieusement un vent assez fort. Sur quel point de la côte française vais-je aboutir : entre Boulogne et le Cap Gris-Nez, ou entre le Cap Gris-Nez et Calais ? La réponse vient rapidement, j'arrive droit sur Audreselles, à 5 km du Cap Gris-Nez. Là, ma déception est grande lorsque je constate que le dernier thermique avant la mer s'arrête à 1.400 m et ce, à 3 ou 4 km à

l'intérieur des terres. La rencontre de l'air marin et de l'air continental a abaissé le plafond de 500 m en moins de 30 km. En bordure de mer, la turbulence est très forte. Je m'étais fixé une altitude minimum de 1.500 m pour franchir la "mare aux harengs" avec une bonne marge de sécurité. Ma décision est alors prise : je ne traverserai pas et j'irai me poser sur l'aérodrome de Calais ou sur la plage de Wissant. Comme j'ai de l'altitude à perdre avant cet atterrissage, je décide quand même d'avancer sur la mer pour voir si vraiment les "dégueulantes" sont aussi fortes qu'on le dit. Ma surprise est doublement grande de constater qu'après la turbulence que je viens de rencontrer, je plane dans un air absolument stable, et que le planeur accuse un taux de chute mini, soit 0,70 m/s à 100 km/h. Je continue quelques instants pour voir si la chute n'augmente pas et après l'avoir constaté je m'apprête à faire demi-tour pour l'atterrissage. Mais le vent qui souffle ici du Nord-est m'a fait déjà parcourir quelques kilomètres au-dessus de l'eau. Altitude 1.250 m. Un rapide calcul tenant compte de la distance parcourue, de la finesse du planeur, de la force et de la direction du vent : je décide que cette altitude est suffisante pour une traversée en directe. Sitôt pensé, sitôt fait, et je prends le cap 340 pour compenser la dérive. la brume sèche me masque complètement la côte anglaise, qui doit cependant se rapprocher de secondes en secondes, mais où est-elle ? Tout en soignant mon pilotage : vitesse 90 km/h correspondant à la finesse maximum du planeur, le compas bien calé, la bille rigoureusement au centre, je scrute désespérément l'horizon. Mille choses me passent par la tête, et je me souviens à ce moment que mon moniteur, M. François, me racontait, il y a quelques années, des histoires de pilotes d'avions déroutés par des vents contraires et qui se retrouvaient en Mer du Nord, à bout de carburant (ce qui ne risquait pas de m'arriver, au point pour le carburant...).

Altitude 900 m, la chute ne dépasse pas 0,80 m/s, elle sera même un court moment

de 0,50 m/s et atteindra un maximum de 1,30 m/s. Enfin j'aperçois une ligne noire... Malheureusement, elle bouge, car ce n'est qu'un de ces super-tankers... Enfin, à 700 m, j'aperçois la côte. Ouf ! Mais ce n'est pas encore gagné. Les minutes paraissent des siècles, et je suis crispé sur mon manche. Et si maintenant je tombais dans une descendance généralisée, si je ne pouvais atteindre cette côte ? Je n'aurais d'autre ressource que de me poser à proximité d'un de ces très nombreux bateaux qui sillonnent la Manche en tous sens. Je m'en tirerais probablement avec un bon bain, mais le planeur serait irrémédiablement perdu. Depuis que je vois la côte, j'ai nettement l'impression de ne plus avancer, et un coup d'oeil rapide sur le déplacement des moutons sur la mer m'en donne l'explication : le vent a ici une composante Nord-Nord-Est. Vite, il faut prendre une décision, si je ne veux pas arriver trop tangent sur les falaises de Douvres. J'oblique franchement à gauche, pour passer au-delà de Folkestone. Avec le vent favorable, je passe la côte anglaise à 450 m à la verticale de Hythe, ayant ainsi parcouru 45 km au-dessus de l'eau, en 20 minutes. La côte anglaise est "mal pavée" : du côté de Douvres, des falaises de près de 100 m, à gauche des brise-lames, et tout de suite derrière des maisons, des arbres, des jardins. Rien pour se poser. J'ai heureusement encore suffisamment d'altitude pour atteindre l'aérodrome d'Ashford. Après le calme de la traversée, je retrouve une très forte turbulence dès les premiers mètres du sol anglais. Arrivée à 150 km/h et pleins aéro-freins avant de me poser, avec un très fort vent de travers sur l'unique piste de cet aérodrome. Ouf... ma joie éclate et les premiers employés venus à ma rencontre m'ont certainement trouvé très exubérant... Il est 16h40 quand je me pose, j'ai fait les 193 km en 1h50. Et je peux dire maintenant que le Phoebus est une bonne "barque"...

**Xavier Canler**

## Son record mondial d'aviation tient depuis 50 ans

Le Nazairien Xavier Canler a réalisé la première et unique traversée de la Manche en planeur dans le sens France - Angleterre en 1970. Sans radio ni gilet de sauvetage.

Xavier Canler a beau être une discrète et discrète, presque anonyme, dans le Centre-ville de Saint-Nazaire, c'est un authentique héros de l'aviation. Le jeudi 4 juin 1970, il a réalisé une première mondiale, jamais renouvelée : la traversée de la Manche en planeur, de la France vers l'Angleterre. Cela fera cinquante ans jeudi prochain.

« Ça s'est fait un peu malgré moi, raconte, à 81 ans, l'as du vol à voile. J'étais pilote d'avion, pilote de planeur et président du plus gros aéro-club du nord de la France, à Valenciennes. Comme personne n'avait tenté cette traversée de 35 km, j'ai proposé d'offrir une coupe pour la première tentative. » Les mois ont passé. « Je n'ai eu aucune réponse ! » Même son instructeur estime le danger trop grand.

Au-dessus de la terre, un planeur s'élève grâce à l'air qui chauffe et crée des ascensions. « Sur la mer, il n'y a rien. On ne peut que descendre. » Avec des vents contraires parfois. « Dans la région, on n'avait jamais les vents de sud-est qui pouvaient faciliter le vol. »

En partant d'Angleterre, c'est un peu plus simple. En 1970, trois Anglais ont déjà réalisé cette traversée opposée.

« En une fraction de seconde, j'ai décidé »

Comme à chaque fois qu'il a du temps, Xavier Canler fonce vers l'aérodrome de Valenciennes et décolle ce jour de juin. En moins d'une heure et sans moteur, il parcourt 180 km vers le cap Gris-Nez, entre Calais et Boulogne. La météo est exceptionnellement calme. La Manche est juste devant lui. « On avait calculé que sans vent contraire, il fallait 1 500 m d'altitude au moins pour tenter le coup. J'étais à 1 300 m : trop juste. »

Le pilote survole quand même la côte pour le plaisir, se risquant un peu au-dessus de la mer. « À ma grande



Xavier Canler, 81 ans, est le seul pilote au monde à avoir traversé la Manche en planeur de la France vers l'Angleterre. (Photo: Ouest-France)

surprise, le planeur ne prenait pas les dégueulantes qui lui font perdre de l'altitude. »

Xavier Canler n'a alors ni radio ni gilet de sauvetage. À l'horizon, pas de silhouette de la côte anglaise. « En une fraction de seconde, j'ai décidé. » Cap sur l'Angleterre.

La mer est d'un bleu sombre et profond. Au-dessus, le planeur plastique Phoebus perd moins d'un mètre par seconde. Les minutes s'écoulent lentement. Très lentement. « J'avais peur, j'étais obscurci par cette falaise cachée derrière la brume. »

Douvres et ses falaises surgissent enfin. Trop hautes. « J'ai visé au sud vers l'aérodrome d'Ashford que j'avais déjà repéré. » Un peu juste pour la piste en dur, le planeur rase les bosquets et se pose à l'écart dans l'herbe à côté. Le vol complet a duré 1 h 50.

Tout le contrôle non prévu, douanes pas avariées, Xavier Canler est un peu inquiet. « Une voiture est finalement venue jusqu'au planeur et j'ai été bien accueilli. Mais comme rien n'était prévu je ne pensais qu'à la manière de rentrer en France pour

être au travail le lendemain. » Le lendemain, il reçoit médailles et félicitations. Il est un des rares déviateurs de la médaille française de l'aéronautique. Il dispose aussi l'insigne Diamant de vol à voile pour un vol de 600 km en une fois en dépassant même les 5 000 m d'altitude.

Thierry HAMEAU.



Après son exploit, Xavier Canler a eu les honneurs de la presse et du monde de l'aviation. Des clubs de toute l'Europe lui ont adressé des félicitations. (Photo: Ouest-France)



Le planeur Phoebus. (Photo: La Voix du Nord)

Le Nazairien a réalisé son exploit à bord d'un des premiers planeurs en plastique de l'époque. Le modèle Phoebus qui perd peu d'altitude. (Photo: La Voix du Nord)

# Vidéos pédagogiques pour la formation à la SPL

A la demande de la commission Formation-Sécurité de la FFVP, Philippe Lhotellier a réalisé une série de vidéos pédagogiques à l'usage des stagiaires en formation SPL. Le chantier est toujours en cours avec une quarantaine de vidéos prévues pour couvrir toute la formation pratique – ceci en complément de l'eLearning fédéral en cours d'élaboration pour préparer le théorique SPL. Ces vidéos sont dès à présent utilisables avec les liens actifs indiqués ci-dessous... Cliquez !

Ressources



<https://youtu.be/eciqarB9whU>



<https://youtu.be/olHxV5fmQ8w>



[https://youtu.be/ZFjVU\\_oVvmw](https://youtu.be/ZFjVU_oVvmw)



[https://youtu.be/OVGW\\_8VaVsE](https://youtu.be/OVGW_8VaVsE)



[https://youtu.be/s3kUAco\\_Qfw](https://youtu.be/s3kUAco_Qfw)



<https://youtu.be/OCHygW6vROM>



<https://youtu.be/yBYBTkZ4VGM>



<https://youtu.be/Ph9mhWBR7HA>



<https://youtu.be/WnTeTuX8Bio>



<https://youtu.be/ymXho3Sml2Q>



<https://youtu.be/AYnrm98RaFA>



<https://youtu.be/Sn4otEj5sbU>



[https://youtu.be/Wn8Ob\\_C0e5g](https://youtu.be/Wn8Ob_C0e5g)



[https://youtu.be/2nl2\\_qLyEak](https://youtu.be/2nl2_qLyEak)



<https://youtu.be/HVyQ7u1KnjM>



<https://youtu.be/ioqbd6ppWoQ>



<https://youtu.be/f-idE7ZLco8>



<https://youtu.be/tLaVuhsPiNY>



<https://youtu.be/HPE5hGaejVs>



[https://youtu.be/7NQLHRv\\_b3A](https://youtu.be/7NQLHRv_b3A)



<https://youtu.be/SNU4jIA7W8>



<https://youtu.be/D6d2-c8QsPA>



[https://youtu.be/kzwLTE3\\_fWQ](https://youtu.be/kzwLTE3_fWQ)



<https://youtu.be/svOh0FMCorM>



<https://youtu.be/-oTS5DG3fsM>

La chaîne YouTube "Spirale" à retrouver via ce lien <https://www.youtube.com/channel/UChxrbYw32jvwkRNcpTkAlOQ/videos>



<https://youtu.be/enAPOFNCz64>

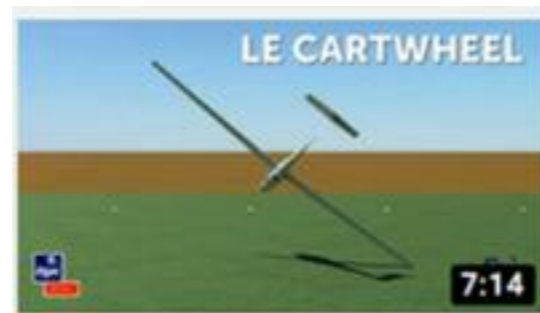


<https://youtu.be/aaBhjts2oNo>

Vidéos complémentaires



<https://youtu.be/2gWsdBFtiK0>



<https://youtu.be/KyriPj5xi2I>



<https://youtu.be/EfuqqA47D40>



**COLLECTOR**

## Buno en DVD !

Un DVD pour retrouver les moments forts de la saison 2017 : les 50 ans du club, le rassemblement de Dédale et ses planeurs de collection, les épreuves du Grand Prix de France, un vol d'initiation voltige en DG-500, l'exposition d'un simulateur de vol et enfin la présentation du bulletin d'information Spirales.

– DVD en vente au club. Durée 48 mn, 15 € sur place ou envoi par correspondance.

AAVE : aérodrome de Buno-Bonnevaux, 91720 Buno-Bonnevaux. [www.aave.fr](http://www.aave.fr)

# A l'affiche...

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL EN PLANEUR
FORMATION-SÉCURITÉ

# Alarme FLARM à midi ?

**flarm**

above    below

● RX    Mode

● TX

● GPS

● Power

# Dégagez à droite...



53€

**Polo blanc**  
signé Barnstormer.  
Production 100%  
française.  
53€/pièce

22€



**Bob vélivole**  
Coloris : noir ou gris  
22€/pièce



22€

**L'histoire de l'AAVE**  
310 pages,  
+600 photos  
36€/pièce



36€

**Stylos**  
encore à l'étude...



9€

**Ecusson brodé**  
Ecusson à coudre,  
thermocollé.  
90 mm de diamètre  
9€/pièce

**Autocollant**  
Logo de l'AAVE  
95 mm de diamètre  
1€/pièce



1€

**Flammes**  
Porte-clés 130 x 30 mm  
5€/pièce



5€

# Lors du décollage, en treuillée ou en remorqué...



...la sécurité, c'est la main sur la poignée **jaune**

# Votre sécurité au décollage...

## Avant le décollage

### Alignement et stockage des planeurs en piste

Le prochain planeur à partir doit être au niveau du starter.



Au fur et à mesure des décollages, avancer les planeurs pour que les décollages se fassent toujours au niveau du starter.



Rien ne doit être stocké en avant du starter. La zone de cheval de bois doit être dégagée des deux côtés !



### Accrochage du câble

Ne pas accrocher le câble tant que l'équipage n'est pas installé !



### Départ en remorqué

**Attention !** La plupart des planeurs ont deux crochets. Un crochet **avant** pour le remorquage et un crochet **arrière** pour le treuil. S'il n'y a qu'un seul crochet de treuil, le pilote du planeur doit **prévenir** le pilote remorqueur (surveillance accrue à la mise en puissance car risque de cheval de bois)



### Préparation finale

Personne devant le prochain planeur qui doit partir !

On ne perturbe pas un équipage pendant qu'il effectue son CRIS !



## Au décollage

### Assistance et tenue de l'aile au décollage

Cette assistance au décollage doit être exclusivement effectuée par un membre de l'association, formé pour le faire !

**Le "pouce levé" du pilote ne suffit pas !**

Se déplacer et aller vérifier visuellement que la verrière est bien verrouillée, que le pilote est bien attaché et qu'il a bien son chapeau (sauf en voltige).



Faire un tour visuel complet du planeur pour s'assurer de l'absence d'anomalies et que tous les accessoires de stockage ou de manutention ont bien été retirés (trolley, housses, scotch, etc.).



S'assurer que la zone de cheval de bois est bien dégagée de chaque côté du planeur :

- rien de stocké en bord de piste,
- rien de posé ou en train d'être ramené côté piste.



S'assurer que les aéro-freins sont bien rentrés et il faut avoir perçu le "clac" du verrouillage. En cas de doute, demander au pilote de refaire ce verrouillage.



Quand le pouce est levé, vérifier attentivement qu'il n'y a aucun aéronef en approche finale des deux côtés du tour de piste.



### Le décollage



CRIS effectué



Pas de radio = No Go



Poignée jaune en main

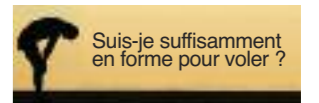


L'aile touche le sol = largage immédiat !

## Les questions qu'il faut se poser avant le vol

### Pilote commandant de bord

- Expérience récente ?
- Qualifications ?
- Visite médicale ?



### Planeur

Il vient d'être remonté ?

→ Vérification du branchement des commandes par un autre pilote.



CEN valide ?

→ Vérification des documents dans le carnet de route.



Prêt pour le vol ?

→ Page Recto du CRIS.

## La sécurité des vols a besoin de vous !

Quelle que soit votre expérience, lisez régulièrement ces consignes et appliquez-les !

## La sécurité à l'atterrissage

### Prise de terrain sur l'aérodrome

- X** Pas de raccrochage en vent arrière !  
Risque de perte de contrôle + risque d'abordage + gêne des autres aéronefs dans le circuit d'aérodrome.

### Prise de terrain en campagne

- ✓** Savoir renoncer à tenter de prendre une ascendance lorsqu'on est trop bas.

**La sécurité prime sur la performance !**

**L'interruption de tâche peut tuer !**