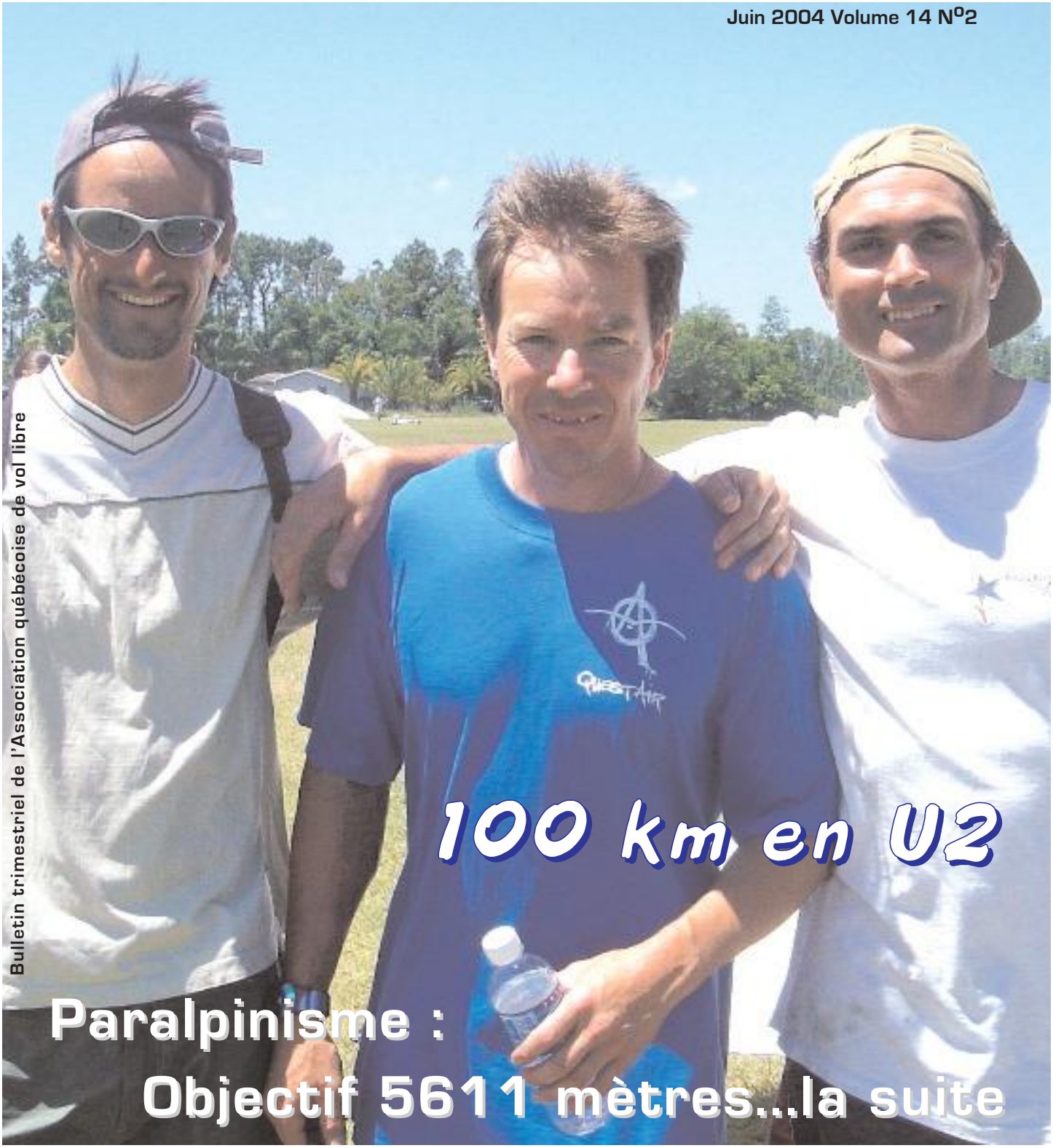
SURVOL QUÉBEC

Juin 2004 Volume 14 N°2



Bulletin trimestriel de l'Association québécoise de vol libre

100 km en U2

Paralpinisme : Objectif 5611 mètres...la suite

Distance Vol libre

VINCENT VAILLANCOURT ERIC OLIVIER

www.dvl.ca / (450) 379-5102

École de deltaplane, parapente et paramoteur

Ouvert tous les jours au pied du Mont Yamaska

- Vol d'initiation en tandem (deltaplane et parapente)
- Vol d'initiation en ultraléger motorisé pendulaire
- Formation complète en cours privés ou de groupe
- Vente d'équipement de vol et accessoires
  (instruments parachutes, casques, mousquetons et bien plus encore)
- Service de réparation et d'inspection
- Pliage et inspection de parachute de secours
- Stage de vol au treuil
- Stage de perfectionnement
- Voyage de vol

À votre service depuis plus de 15 ans !!!

Téléphone/fax : (450) 379-5102; 640, Rang de la Montagne, St-Paul d'Abbotsford, Québec Canada, JOE 1AO, C.P 381; info@dvl.ca; site web: www.dvl.ca

Somme-air

À ne pas manquer dans votre prochain numéro

- *Histoires de vol*
- *Infos clubs*

... et encore plus !

Si vous voyagez à l'extérieur du Canada 7
Myriam Savard

Un mot du comité d'enseignement 10
Jacques Blanchet

100 km en U2 13
Frédéric Gauvin

Festival plein air, aventure et écotourisme & festival de la rive 16
Jacques Blanchet

Paralpinisme: Objectif 5611 mètres...la suite 18
René Caissy

Édito 4
FSS 4
Mot de la présidente 5
À suivre 9
Pigeon voyageur 12
Infos Clubs 17
Air'rance 23
Turbulence 22
Répertoire des clubs et des écoles 26
Bulletin, Coupe de distance 25
Petites annonces 27
Formulaire d'exonération 28
Rapport d'accident 29

Éditrice :
Suzanne Francoeur

Support immense:
Line Turcotte

Page couverture:
Fred Gauvin, Éric Paquette et François Véronneau à Quest en Floride

CARNETS DE VOL de l'ACVL

Toujours disponibles
Prix: $13.00 chaque
Achetez-les à une école ou à l'administrateur de l'ACVL admin@hpac.ca
Instructeurs: Votre coût est $8.00 chacun, commande minimum de 10 carnets
Représentants: Votre coût est $10 chacun, commande minimum de 10 carnets

Tous les prix incluent la TPS et les frais d'envoi. www.hpac.ca/old/forms/LogBook.pdf

Dates de parution : le Survol paraît 4 fois par année soit en mars, juin, septembre et décembre. Les dates de tombée sont les ***12 février, 15 mai, 15 août et 15 novembre***. Tous les documents reçus après cette date seront publiés dans le numéro suivant et ce, sans exception. Merci de votre collaboration. Voici l'adresse pour nous faire part de vos commentaires et suggestions ou pour nous envoyer vos articles, soit sur disquette ou par courrier électronique :

Suzanne Francoeur
750 Guilbault, Longueuil (Québec), J4H 2V5
(450) 463-0729 ou francoeurs@videotron.ca

Éditorial

Et voilà ...tardivement... mon premier SURVOL de complété,... le numéro de juin...Line m'avait pourtant bien avertie que c'était le plus difficile à faire...météo qui invite à être dehors plutôt que devant un écran d'ordinateur ;o) ! Heureusement qu'elle était là pour répondre à mes nombreuses questions sur le comment faire et pour solliciter certains d'entre-vous. Merci Line. Après avoir investi pas mal de temps à la préparation du Festival plein air des îles de Boucherville de mai, je dois dire que j'ai vécu un certain essoufflement qui a mis un frein à la préparation de ce Survol, mais le voici néanmoins et ce fut un réel plaisir pour moi de mettre en pages les récits et messages que vous m'avez transmis afin de les partager avec tous.

On retrouve donc dans ce numéro des nouvelles de notre association, quelques beaux témoignages pris de la liste de discussion (ça fait du bien), Frédéric Gauvin qui partage avec nous un morceau de son passage à Quest en Floride, René Caissy qui quant à lui nous livre les deux derniers épisodes de son périple au sommet du El Pico avec Jacques Blanchet (de quoi avoir envie de planifier des voyages...tiens tiens on a un article pour nous aider à planifier cela ;o)...). En parlant de voyage vous aurez constaté que la page couverture présente des deltistes de renom. Plusieurs compétitions de parapente et deltaplane ont eu lieu ce printemps auxquelles de dignes représentants de l'AQVL ont participé, je parle ici entre autres de René Marion (en parapente) et bien sûr Éric Paquette (en delta) dont nous entendrons parler plus longuement j'espère dans le prochain numéro.. (si j'en oublie vous me faites signe !!!). Au moment d'écrire ces lignes les résultats du 1er Pentathlon de vol libre organisé par le Club des Corsaires ne sont pas encore connus, et on s'approche rapidement du party du club des Ailes de la Vallée, de la fête du vol libre de Mont-St-Pierre et du festival de la rive de Hawkesbury (une première pour l'AQVL !)...Sûrement beaucoup de plaisirs à partager dans le prochain numéro !!! et la date de tombée est toujours le 15 août pour le numéro de...septembre...oui oui ...SEPTEMBRE.

Au fait...un petit mot sur moi...je suis Suzanne Francoeur, élève parapentiste, je ne parle pas beaucoup, j'observe et j'écoute cependant avec beaucoup d'intérêt ce qui se passe autour de vous et de moi.

Avant de terminer, j'ai envie de reprendre ces quelques mots qu'on retrouve dans le mot du président du site de l'ACVL:

Si vous avez rêvé des rêves de vols
De bras étendus, flottant sans entraves et libre
De vous élever avec les aigles et autres encore à connaître
Si la poussière somnolente de Peter Pan fut soufflée sur vos sourcils
Alors vous voici parmi vos semblables, qui s'envolent dans cet autre monde.

Bonne lecture, bons vols !

Suzanne Francoeur
éditrice du Survol

Voici la liste des FSS pour le Québec et l'Ontario. Vous pouvez aussi la retrouver sur le site de Nav Canada au *www.navcanada.ca*

Québec

Gatineau	800-567-6883
Iles-de-la Madeleine	418-969-4332
Kujjuarapik	800-806-9668
Kuujjuag	800-673-0984
La Grande Rivière	819-638-8513
Mont-Joli	800-463-9071
Montréal / Dorval	800-361-2848
Québec	800-463-4485
Parler avec un préposé	418-871-6760
Prévisions enregistrées	418-871-6761
Roberval	800-463-4919
Rouyn	800-567-6316
Sept-Iles	800-463-1784
Squaw Lk Seasonal-	800-463-6377
Schefferville-Val d'Or	800-567-6316

Ontario

Kenora	807-548-4111
Kingston	613-389-6325
London	519-452-4040
North Bay	800-300-8300
Salt Ste. Marie	705-779-3382
Sioux Lookout.	807-737-2819
St. Catharines	905-688-4852
Thunder Bay	807-577-3343
Timmins	705-264-5425
Toronto/Buttonville	416-973-5910

Mot de la présidente

Bonjour à tous !

La saison est bien commencée et beaucoup de pilotes ont déjà plusieurs beaux vols à leur actif. Je ne peux ici m'empêcher de féliciter les performances exceptionnelles d'un de nos pilotes, Éric Paquette, qui a débuté sa saison en Floride et a remporté la 3ième place dans la catégorie des ailes rigides. Vraiment, une telle performance, c'est inspirant ! D'ailleurs, lorsque ce numéro du SurVol vous parviendra, Éric reviendra tout juste du championnat mondial d'Autriche où il a été invité. Ce n'est pas rien, avouons-le ! Ceci m'amène à vous parler des voyages de vol libre en dehors du Canada et c'est pourquoi j'ai traduit une page d'information que l'on retrouve sur le site de l'ACVL et qui, à mon avis, comporte beaucoup d'information intéressante (voir l'article " Si vous voyagez à l'extérieur du Canada ").

C'est bien beau tout ça, mais comme c'est le cas pour toutes les paperasses administratives, il est impératif de débuter ces démarches plusieurs semaines avant la date prévue du départ. Lorsque l'on sait que notre passeport arrive à échéance et qu'on en aura peut être besoin, on s'empresse de faire notre demande, on n'attend pas, ben c'est pareil. Aussi, assurez-vous d'être membre en règle de l'AQVL avant de demander de l'aide aux bénévoles, ça fait plus sérieux :-)

Parlant de bénévoles, je tiens à féliciter tous ceux qui ont fait de notre présence au Festival Plein Air, aventure et écotourisme de Boucherville, un succès. Cet événement risque fort de nous rapporter de nouveaux adeptes. Enfin, seul le temps pourra nous dire vraiment ce qui en est, mais ça augure bien. Un gros merci plus particulier à Jacques Blanchet et Suzanne Francoeur qui ont orchestré l'évènement comme des pros.

Si vous êtes en train de lire le Survol, j'espère que c'est parce que ce n'est pas bon pour voler. Si ce n'est pas le cas, je terminerais en vous citant une phrase désormais célèbre du " Bull Shit Blues Band " (un band bien connu du Mont Yamaska pour ceux qui ne savent pas) : " Shut up and fly ! " ...bien, si on peut dire ça à quelqu'un qui lit !

Bons vols !

Myriam Savard

Présidente de l'AQVL

IMPORTANT

Formulaire d'exonération et d'acceptation des risques

Aucune nouvelle inscription ne sera effectuée si le formulaire d'exonération n'est pas complété en entier et envoyé avec le formulaire d'inscription. Plusieurs pilotes ne sont pas en règle et ce, souvent, juste parce qu'ils n'ont pas pris la peine de faire signer un témoin. Dans un tel cas, l'exonération N'EST PAS valide. Si vous n'êtes pas certain d'avoir rempli ce formulaire, ou si vous doutez d'avoir fait signer un témoin, il suffit d'utiliser la copie qui vient avec le Survol ou de l'imprimer de notre site web (il est avec le formulaire d'inscription, ***http://www.aqvl.qc.ca/inscript_aqvl_2004.pdf***) et de le faxer directement à l'ACVL (1-519-894-6277) ou de leur poster (John Burk, 120 Ottawa Street North, PO Box 43082, Kitchener, ON, N2H 6S9, Canada). Vous pouvez aussi l'envoyer à la boite postale de l'AQVL (4545 Pierre de Coubertin, CP 1000, Succursale M, Montréal, QC, H1V 3R2) et Maxime le retournera à l'ACVL avec la prochaine batch d'inscriptions.

Ce document, dûment complété, est nécessaire pour avoir une assurance valide.

Vous pouvez aussi m'appeler (450 777-9677, Myriams1@hotmail.com) pour savoir si vous êtes sur la liste des " illégaux " ou vous pouvez contacter Maxime Mathieu (450-448-4116).

Merci et soyez prudents !

Myriam Savard

Administrateurs & comités

Présidente
Myriam Savard, (450) 777-9677
myriams1@hotmail.com

Vice-présidents
Domagoj Juretic, (450) 922-8091
domjuretic@videotron.ca
René Marion, (418) 826-3117
azur@clic.net

Secrétaire
Maxime Mathieu, (450) 448-4116
max2mat@yahoo.ca

Trésorier
Christian Landry, (450) 645-0785
landry.christian@sympatico.ca

Agent de liaisonTransport Canada
Bruno Allard, (514) 277-5025
bruno.allard@videotron.ca
René Marion, (418) 826-3117
azur@clic.net

Centre de documentation
Jacques Fontaine, (514) 881-9674
jacques.fontaine@ecoservice.ca

Communications
Daniel Lavigne, (450) 437-1329
isabellelavigne@videotron.ca
Domagoj Juretic, (450) 922-8091
domjuretic@videotron.ca

Enseignement
Jacques Blanchet, (450) 587-8917
BlanchetJa@petromont.qc.ca
René Marion, (418) 826-3117
azur@clic.net

Festivals
Jacques Blanchet, (450) 587-8917
BlanchetJa@petromont.qc.ca

Profil vidéo
Domagoj Juretic, (450) 922-8091
domjuretic@videotron.ca
Jean-Claude Masson, (450) 677-2809
flyingjc2002@yahoo.ca
Michel Fréchette, (819) 569-1853
frev@videotron.ca

Sécurité et règlementation
Martin St-Hilaire, (418) 548-1132
sthm22@yahoo.ca

Site web
Christian Forget, (514) 598-9376
ccf@cam.org

Survol
Suzanne Francoeur, (450) 463-0729
francoeurs@videotron.ca

Pour toutes questions ou commentaires

site internet : www.aqvl.qc.ca

Tarif publicitaire

Membre de l'A.Q.V.L.		*Non-membre de l'A.Q.V.L.*	
1 page	75.00$	1 page	150.00$
1/2 page	50.00$	1/2 page	100.00$
1/4 page	25.00$	1/4 page	50.00$
page couverture arrière ou avant interne	150.00$	page couverture arrière ou avant interne	300.00$
Insertion avec le Survol	75.00$	Insertion avec le Survol	150.00$

Si vous voyagez à l'extérieur du Canada...

...voici quelques points qui peuvent vous aider et vous éviter des ennuis :

Assurances Médicales :

Procurez-vous une assurance voyage qui inclue les frais médicaux. Ceci est d'ailleurs requis dès que vous quittez le Québec. Certains assureurs peuvent vous couvrir même si vous êtes blessés lors d'un accident de vol libre. Renseignez-vous à ce sujet car la plupart ne couvrent pas ce point. CAA fait partie de ceux qui peuvent offrir cette couverture plus complète. Cependant, ceci peut changer ou faire partie d'un plan spécial alors renseignez-vous bien! N'oubliez pas, en plus des frais médicaux, il y a aussi l'ambulance, les recherches et la récupération qui peuvent être très dispendieux.

Vaccination :

Comme pour tout autre type de voyage, il va de soit de s'informer des maladies pour lesquelles vous devriez être vaccinés bien avant votre voyage. N'oubliez pas que certains vaccins demandent un ou même 2 rappels avant d'être efficaces.

Kit de premiers soins :

Dans nos régions, il y a toujours quelqu'un avec un kit de premiers soins mais ce n'est pas toujours le cas ailleurs. C'est bien d'avoir de l'aide, mais sans outils, cette aide peut s'avérer insuffisante dans certains cas. Le contenu de votre kit de premiers soins peut faire la différence entre la vie et la mort. L'association de vol libre de la Colombie Britannique vend des kits de premiers soins:
http://www.bchpa.org/home/fundraiser.htm.
Allez y jeter un coup d'œil!

Si vous transportez votre appareil en avion :

Voyager par avion peut être compliqué surtout pour ceux qui emportent un delta plane. Cependant, il y a des transporteurs comme Air Transat qui transportent votre équipement gratuitement incluant un delta plane ou un parapente. Attention, d'autres transporteurs vous demanderons une fortune pour le même service. Aussi, certains appareils plus récents n'ont tout simplement pas des soutes à bagages assez grandes pour apporter un delta plane même s'il est défait dans sa plus petite forme. Il faut aussi s'assurer que notre équipement arrivera au moins en même temps que nous... Alors voyez à tout ça bien à l'avance.

Aussi, les assurances que fournit le transporteur pour les dommages ou la perte des bagages, sont TRÈS limitées et ne sont là que pour dépanner. Alors, " assurez-vous " d'assurer votre équipement pour sa pleine valeur au près du transporteur. C'est souvent très dispendieux mais c'est moins cher qu'un équipement neuf ou même qu'une réparation.

....

Un petit rappel concernant les cotisations

Il est vrai que le processus de renouvellement comporte un certain délai. Ce délai vient du fait que notre secrétaire Maxime Mathieu doit aller chercher le courrier au stade olympique, ce qu'il fait à toutes les deux semaines. Ces inscriptions sont ensuite traitées en paquet (batch) par question d'efficacité. Cette deuxième étape comporte aussi son délai dépendant surtout du volume de demandes à traiter (moins de volume, plus de temps…..sauf pour ce qui est de l'inondation de renouvellements en février, mars, avril et mai).

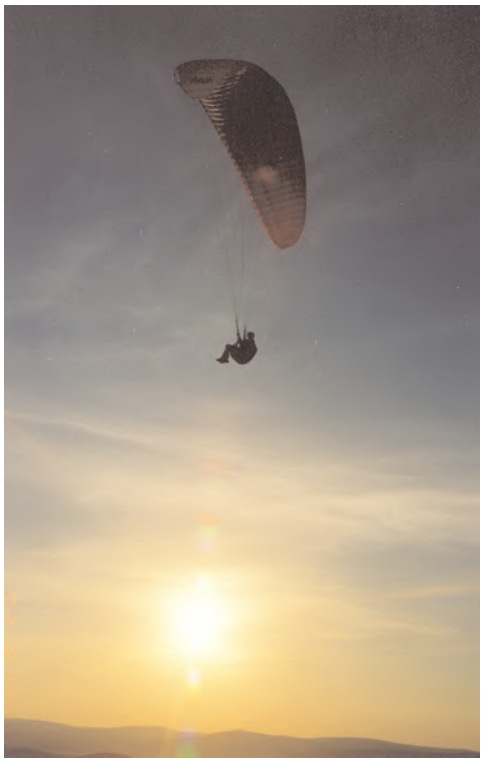
Connaissant Maxime, je peux vous assurer qu'il est au moins aussi occupé que nous et fait de son mieux. Mais les miracles sont difficiles quand votre adhésion arrive à échéance alors que la saison de vol est déjà commencée ou que vous partez en voyage dans 5 jours.

Dans tous les cas, vous êtes réputés assuré à la date où votre enveloppe contenant le chèque est étampée par le bureau de poste.

Pourquoi ne pas faire un chèque post-daté deux mois avant votre date d'échéance?

Merci de votre compréhension,

Domagoj Juretic
v-p de l'A.Q.V.L.
domjuretic@videotron.ca
(450)922-8091



....

Vêtements :

C'est bien évident mais il y a toujours des gens qui n'ont pas suffisamment de vêtements chauds. Lorsque l'on regarde la température moyenne d'un endroit, on ne pense peut-être pas toujours que les montagnes sont pas mal plus hautes qu'ici et puisqu'on perd environ 3°C/ 1000 pieds...

Assurance Responsabilité Civile :

Votre assurance fournie par l'association Canadienne n'est valide qu'au Canada. Achetez l'assurance temporaire du pays que vous visitez afin de vous assurer d'avoir une couverture va lable. Plusieurs pays l'exigent alors informez-vous avant de partir.

Les Niveaux :

Apporter votre " Log Book " avec vous. Ceci est la meilleure preuve de l'expérience que vous avez. La carte AQVL/ACVL peut être pratique mais chaque pays a son propre système de classement des niveaux. C'est la raison pour laquelle la carte IPPI (International Pilot Proficiency Identification) existe. C'est un système de classement des niveaux qui est international et qui permet donc de comparer des pommes avec des pommes. Vous trouverez toute l'information sur cette carte sur le lien de la FAI sur http://www.fai.org/hang_gliding/safety/IPPI_intro.asp. Vous pouvez obtenir le formulaire pour l'obtention de cette carte sur http://www.hpac.ca/pub/doc/ippi.html. Une fois que vous avez rempli ce formulaire, si vous avez besoin de plus d'information, contactez le secrétaire de l'AQVL (Maxime Mathieu : 450-448-4116, max2mat@yahoo.ca) ou encore l'administrateur de l'ACVL (John Burk : 1 549 894-6277, admin@hpac.ca).

Attention! La licence de sport FAI (FAI Sporting License) est requise pour participer à une compétition internationale. Pour obtenir le formulaire " FAI Pilot's Annual Sporting License ", allez sur http://hpac.ca/pub/doc/f04.pdf.

Autres Informations :

Finalement, ça vaut toujours la peine de se trouver un bon livre qui traite du pays où l'on désire séjourner. Que ce soit pour des informations sur la monnaie, les cartes de crédit, les numéros de téléphone utiles, les accès internet, la criminalité etc, c'est toujours bon d'être " au courant ".

Voici aussi un lien sur le site de la FAI où se trouve d'autres informations concernant certains pays plus spécifiquement : http://www.fai.org/hang_gliding/general/free-move.pdf (FAQ's About Flying in Other Countries)

Traduction libre du lien "Let's Fly" / "Travelling?" sur le site de l'ACVL (www.hpac.ca)

Alors, si vous prévoyez voyager cet hiver, c'est peut-être le temps de débuter vos démarches!

En attendant, profitez bien de la saison, maudit que ça passe vite!

Myriam Savard
Présidente de l'AZVL

Certification HAGAR

Pour obtenir votre H.A.G.A.R. vous devez, entre autres, compléter un formulaire d'attestation médicale et le faire signer par un témoin qui vous connaît bien. Si vous allez passer votre examen seul(e), il est important d'obtenir ce formulaire avant de vous y présenter. Pour ce faire, communiquez avec Transport Canada aux coordonnées suivantes ou téléchargez-le de leur site à *http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/generale/personnel/26-0297.pdf*:

Transport Canada
Édifice de l'administration régionale

700, Leight Capreol,
Dorval, Qc, H4Y 1G7
Tél.: 514-633-3863

Centre de Transports Canada de Longueuil
Aviation civile

101 Boul. Roland Therrien Bureau 807,
Longueuil, Qc, J4H 4B9
Tél.: 450-928-4374

Transport Canada
Centre de services de Ste-Foy
Aviation civile

500, rue principale, bureau 2008
Aéroport International Jean-Lesage
Ste-Foy, Qc, G2G 2T9
Tél.: 418-640-2690

À suivre ....

Extraits de
De: François Véronneau
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Mai 2004
Objet: Participation d'Éric Paquette au Championnat du monde en juin en Autriche

Je tenais à écrire compte tenu qu'Éric ne le fera probablement jamais...

Comme vous le savez probablement, nous revenons du Flytec Championship qui s'est déroulé à Quest Air en Floride. Cette compétition est réputée être l'une des plus valide au niveau mondial. Éric s'est classé troisième dans la catégorie aile rigide, derrière Alex Plonar (Italie) et David Chaumet (France). Juste en guise de comparaison, David Chaumet est actuellement classé meilleur au monde dans cette catégorie. Éric est certainement de ce niveau de par ses exploits en Floride que j'ai d'ailleurs pu vérifier de mes yeux ! Éric Paquette a reçu des invitations pour aller compétionner au championnat du monde en Autriche au mois de juin prochain.
.....

Extraits de
De: Eric Paquette
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Mai 2004
Objet: Worlds Championships en Autriche(Deltaplane)

Re-bonjour à tous !

Pour commencer, je veux remercier les commanditaires qui m'ont appuyé à ce fabuleux rêve qui est une réalité aujourd'hui.

Les deux images jointes seront imprimées sur trois chandails que j'aurai la chance de faire voir au public ainsi qu'à tous les autres compétiteurs.

Ensuite je tiens vraiment à remercier tous ceux qui m'ont aidé à accumuler cette somme d'argent en si peu de temps, cela démontre que plusieurs personnes ont à coeur de voir l'un de leur meilleur effectif Québécois rivaliser dans les rangs des Champions.

Mon départ est Jeudi prochain le 3 juin, arrivé à Zurich (Suisse), ensuite un 8.00 heures de train dans un paysage auquel je n'ai jamais mis les pieds et pour finalement arriver à Greifenburg (Autriche) le soir, ou le dodo sera attendu, par la suite deux journées de pratique dans ce nouveau terrain de jeu inhabituel, set up et vérification de l'aile (nouvelle aile), enregistrement, et finalement quelques bières du pays pour enlever le stress de la journée.

La compétition sera du 7 au 18 juin , alors voici quelques liens pour suivre les évenements durant la compétition.
Encore merci ! et à bientôt....

www.drachenflieger.at/html/eng/index-eng.html (compétition , résultat)
www.davisstraub.com (oz report / the last oz)

.....Juste pour vous donner une idée, les liens suivants sont vus par des milliers de personnes à travers le monde , une affaire en or pour y inscrire votre site web ou votre nom sur mon aile car imaginez le nombre de personnes qui vont voir ce site durant la compétition et après..si j'avais eu un commanditaire pour les photos (Gallery /photo) avec par exemple son adresse email sur le bord d'attaque...cela aurait été winner pour notre association , Club, École de vol libre ou pour simplement votre satisfaction personnelle d'avoir encouragé un pilote québécois de niveau mondial.

http://flytec.com/flytec_champ_04/Gallery/gallery.html
http://flytec.com/flytec_champ_04/scores/cumrigid.htm
http://www.flytec.com/flytec_champ_03/comprigid.html),
http://www.drachenflieger.at/html/eng/index-eng.html
...

Extraits de
De : Domagoj Juretic
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Mai 2004
Objet : Participation d'Éric Paquette au Championnat du monde en juin en Autriche

Salut à tous,

Les messages précédents révèlent le talon d'Achille de notre association cette année. Nous n'avons pas un bénévole qui s'est proposé pour ce mandat des plus intéressants, i.e. de nous dénicher des subventions à l'élite. Nous nous sommes tous divisés des tâches que nous considérons importantes et celle-ci qui l'est tout autant est restée sans responsable.
...
Ceci étant dit, je crois que le soutient à l'élite est un de nos mandats de base.
...
Avec un peu d'expérience, on se rend compte que le temps disponible pour le bénévolat est toujours limité malgré les meilleures intentions.
...
Donc, ceci est un appel. Ne demandez pas seulement ce que l'association peut faire pour vous, demandez ce que vous…….

On a besoin d'un bénévole aux compètes et au soutien à l'élite! (Très beau mandat cherchant un papa ou une maman)
...

Pour terminer, je vous encourage à en débattre sur la liste. Ça donnera le pouls à votre exécutif.

À bientôt en l'air,
Domagoj Juretic
v-p de l'A.Q.V.L.

De : Claude Montpetit
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Juin 2004
Objet : PG Nats 2004

À surveiller: La participation de René Marion

Résultats: http://www.dowsett.ca/cdnnats/results.htm
Page princpale: http://www.dowsett.ca/cdnnats/

Un mot du comité d'enseignement

Bonjour à tous,

Voilà un petit mot pour vous donner des nouvelles de votre comité d'enseignement composé de René Marion et moi-même.

Tôt ce printemps, nous avons reçu une lettre de l'Association Canadienne de Vol Libre concernant la restructuration de l'enseignement du vol libre, celle ci nous demandait de faire parvenir nos idées afin d'évaluer les besoins des instructeurs de partout à travers le pays.

J'ai répondu à cette lettre en indiquant que nous procédions déjà à une restructuration au Québec . Je tiens donc à vous informer de nos idées et profite de l'occasion pour demander à tous les instructeurs de même qu'à ceux intéressés de près ou de loin à l'instruction, d'entrer en contact avec nous pour nous faire part de vos opinions, vos besoins , vos problèmes et de vos succès.

Le premier but visé du comité est de s'assurer d'une bonne communication entre tous les instructeurs québécois afin de prendre le pouls de tout le monde et se mettre au diapason. Notre sport est un sport aérien qui se doit d'être enseigné de manière rigoureuse et sécuritaire, c'est pourquoi il est important de s'assurer que la progression des étudiants soit vraiment par étapes pour ne pas risquer de manquer une marche.

J'ai déjà rencontré plusieurs instructeurs et étudiants afin de récolter les opinions d'un peu tout le monde et j'ai été très heureux de constater la grande participation de tous ceux interrogés.

Votre comité de l'enseignement n'est pas là pour jouer à la police, il existe pour vous aider à structurer votre enseignement ou pour tout autre problème relié à l'enseignement. Il se veut le noyau des instructeurs, pour vous aider, pour vous représenter et s'assurer de la qualité de l'enseignement.

Soyez conscients que tout passe par l'instruction, et la qualité des futurs pilotes sera le reflet de la qualité de notre instruction.

Votre fiche de progression de l'étudiant est-elle adéquate, quel plan de cours utilisez-vous, enseignez-vous sur un site montagne ou en plaine à l'aide de treuil, votre stage d'instructeur vous a-t-il vraiment permis de voir tous les aspects de l'instruction!?! Voilà autant d'éléments qu'il serait bon de revoir et de peut-être uniformiser.

Un projet d'éthique professionnelle de l'instructeur de vol libre est présentement en écriture et sera proposé à tous les instructeurs.

Avec la saison déjà bien commencée, les rencontres et festivals de toutes sortes ainsi que les grandes distances entre nous, ce n'est pas facile de faire une réunion mais il faudra en faire une éventuellement. Entre temps, l'échange par courrier ou par téléphone sera déjà un premier contact.

On s'en redonne des nouvelles bientôt.

Bon cours à vos oisillons.

Jacques Blanchet, comité enseignement AQVL

Guide d'étude HAGAR disponible sur le site de l'ACVL à l'adresse suivante:

http://www.hpac.ca/pub/doc/HagarStudyGuide-v2.pdf

Rapports d'accident

Les statistiques de rapports d'accident sont à jour et disponibles pour revue sur le site de l'ACVL à l'adresse suivante:

http://acvl.ca/pub/?pid=77

les détails des incidents à:

http://www.hpac.ca/safety/statistics/incidents.html

et le rapport de statistiques 2003 à:

http://www.hpac.ca/safety/statistics/current.html

De: Domagoj Juretic
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Juin 2004
Objet: ***Questions concernant l'association***

Salut à tous,

Je me permet d'en ajouter au message de Daniel Lavigne, votre bénévole aux communications.

Il est très important pour tous les participants à la liste de discussion de comprendre que la liste est un outil de pilotes et amis du vol libre. Cet outil est libre de tout contrôle venant de votre association, par conséquent votre association se dégage de toute responsabilité qui s'y rattache. Par extension, vous devez tenir compte du fait que tout ce qui s'y dit n'est pas obligatoirement suivi par vos bénévoles à l'association. Seul le modérateur de la liste, Robert Bernier, exerce un certain contrôle. Contrôle qu'il exerce avec parcimonie car la liste se veut le plus libre possible.

De son côté, votre association dispose de deux outils de communication dont elle est responsable

1) LE SURVOL (revue trimestrielle)
et
2) www.aqvl.qc.ca (site internet)

Le premier est votre revue. Alimentée par des pilotes, elle est un endroit idéal pour s'exprimer et partager textes et photos. Favorisant la libre expression, il serait même possible d'y exprimer vos doléances envers l'association. Notre nouvelle bénévole fera tout en son pouvoir pour vous faciliter la tâche pour mettre vos idées sur papier (même corriger les fautes). Alors, pas de gêne et pas d'excuses…….participez à votre revue!

Le deuxième est le site internet de votre association. Il contient beaucoup d'informations au sujet du vol libre. En plus, toutes les adresses de courriel ainsi que les numéros de téléphone des bénévoles y figurent…….tout comme dans le SURVOL d'ailleurs. Des nouveaux intéressés au vol libre nous contactent par courriel ou téléphone à tous les jours. Donc il n'y a pas de raison pour un pilote de se gêner ou de ne pas savoir comment.

Avec la belle saison qui commence, n'en voulez pas trop à vos bénévoles de ne pas être rivés à la liste de discussion…….ils aiment voler eux aussi et sont peut-être à la montagne! Dans ce cas, utilisez les adresses de courriel et les numéros de téléphone. Je serais très surpris que vous n'obteniez pas une réponse dans un délai raisonnable.

Participez dans votre association et elle vous le rendra bien.
Bonne saison et bons vols.

Domagoj Juretic
v-p de l'A.Q.V.L.
domjuretic@videotron.ca
(450) 922-8091

De: Daniel Lavigne
Envoyé : 28 Mai 2004
À : vol-libre@groupesyahoo.ca
Objet : ***Questions concernant l'association***

Bonjour à tous,

Il n'est pas nécessaire d'écrire sur la liste pour des questions concernant l'association de l'AQVL ou de l'ACVL. Si vous ne trouvez pas l'information voulue sur l'un des deux sites, vous pouvez écrire à l'un des membres de l'exécutif ou des comités concernés sur notre site.

Notre secrétaire Maxime Mathieu est le responsable des cartes de membre, IPPI, FAI, etc. ainsi que les assurances responsabilités et j'en passe. Il est régulièrement en contact avec le business manager John Burk.

Donc! Si vous avez besoin d'aide et que vous ne trouvez pas sur l'un des deux sites contactez-nous, on est là pour vous rendre service.

Au revoir

Daniel Lavigne
AQVL-communications
450-437-1329

Reportage sur le parapente dans la revue Espaces

Il y a tout un reportage sur le parapente dans le dernier numéro de la revue gratuite Espaces.

On y trouve pas mal de photos de la coupe Icare dont celle de la couverture où l'on voit un vélo tandem s'envoler sous une voile :-)

Bonne lecture!!
Cédric

Eric Paquette dans le dernier Aerial

Suite de ma revue de presse libériste ;-)
On voit le nom d'Éric apparaître dans l'article sur la compétition en Floride. Bon ce n'est que 3-4 lignes sur le canadien mais c'est le fun de lire un nom qu'on connaît dans le compte rendu de compétition :-)

Alors bon courage Éric pour les prochaines compètes histoire de te croiser dans nos lectures ;-)

http://www.glenatpresse.com/aerial

Cédric

Le Pigeon Voyageur

De : Lison Demers
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: 25 mai 2004
Objet : ***Vendredi j'ai .....***

Vendredi j'ai vécu UN FANTASME.....
OUI.....OUI.....

Je suis une Vieille élève de D.V.L.
puis tous mon une fois dit:

" Si tu peux te monter du Nord
te Grimper..... Vas T'en à L'École....."

JE L'AI VÉCU !!!

Après avoir travaillé.....Gratté.....

On est Parti !!!!
Ce fut un * SHOOT * de PASSION.....

Un ÉNORME MERCI!!!!
à Mon AAAAAAAAAMI Stéphane Cantin

* À TOUS *
Bon été, Bon VoL
J'fini Pu d'être * BEN * !!!

Lison
L'Oisillon

De : "oaiseau"
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé le: 6 juin 2004
Objet : ***Vendredi au CVLY***

Enfin le rêve se concrétise. Je suis pilote autonome.
Yéééé!!!.

Ce vendredi, j'ai pris une chance et je me pointe au CVLY dans l'espoir d'y trouver quelqu'un. Heureusement j'y suis accueilli de façon chaleureuse par Stéphane et Benoît Durant qui prennent la peine de m'expliquer le fonctionnement du club. Une fois les formalités remplies, on monte à l'ouest.

C'est en plein dedans. Ces deux gaillards m'ont conseillé et assisté de façon géniale. Le déco se passe à merveille et nous montons tous les trois vers cet oasis de paix qu'est l'altitude. Après environ 15 minutes de grattage on accroche une bonne pompe au nord du déco ouest et on se la tape jusqu'à 2800'. À ce moment mes copains retournent vers le 'ridge' mais je prend la décision de rester dedans. Ça continu de m'aspirer mais je dois me battre pour trouver de l'ascendance qui vaut la peine. Le cœur du thermique est multiple et je dois sans cesse changer de cap pour en tirer profit.

C'est rendu au dessus de ma très chère pente école que j'ai touché la base du nuage à 5140 pieds ! Putain que la vue est belle! Tout en bas je vois une aile près de la pente . Je me rappelle à ce moment combien de fois sur cette pente je regardais dans le ciel au dessus de ma tête passer des deltas ou des paras en cross. Comme je les enviais ! En ce moment c'est moi le chanceux. Un chanceux qui déborde d'une joie inimaginable. Que c'est bon de voler ! 3 ans de patience pour ressentir ça, bordel ce que ça vaut le coup.

Peu de temps après ça commence à dégueuler solide et l'ombre du nuage au sol me confirme qu'il est en train de se dissiper. Je fais alors une erreur stratégique qui me coûtera plusieurs km. J'observe à ma gauche (au nord) un bon gros nuage qui a l'air invitant. Je fonce droit dessus avec un vent cross à 90 degrés. Que de la dégeulante, et même pire, une fois en dessous je ne trouve rien. J'aurais donc dû partir vent dans le cul à la place...Tant pis je m'oriente vers l'est, tentant d'en faire un maximum avec l'altitude qui me reste. Quelques puffs me permettent de 'zéroter' pendant quelques secondes mais rien de plus. Je me trouve alors un champ de foin orienté est-ouest et j'y atterris comme un papillon se pose sur une fleur (là c'est moi qui m'en lance). Bienvenue à Roxton Pond.

Une on-ne-peut-plus belle et gentille propriétaire m'accueille, surprise de mon arrivée improviste. Je m'excuse sur le champ de m'être posé dans le sien . Non seulement n'est-elle pas fâchée mais elle m'offre même son téléphone et une chaise pour attendre la récup. Quel vol ! Merci de tout cœur à Stéphane et Benoît pour leur aide, et un gros merci à Serge Lafortune pour la récup. et son enseignement hors-pair. Un dernier merci à dame nature qui a fait de ce troisième vol en montagne un souvenir intarissable.

Jean-Sébastien Cyr
Nouveau delteux et membre du CVLY

De: Alain Bouchard
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: 12 mai 2004
Objet: ***Quelle journée de vol!!!***

Salut les zoiseaux.

Ben oui, aujourd'hui ça volait et ça vole encore au moment d'écrire ce petit mail.
4 vols... de 11h00 à 17h00... 32 dollars de navette pour cette euphorie, pas cher !

Des conditions comme c'est pas possible, des thermiques de ouates qui nous berçaient tout doucement vers les vieux, le soleil qui nous chauffait, notre aile qui volait... C'était merveilleux. Et, pas de monde dans les airs... Ça sentait l'été en plus, Mmmmmm.... que c'est bon.

Aujourd'hui, Béatrice Favereau nous a montré comment on enroulait un thermique (thermique 101). Elle a travaillé très fort pour demeurer en vol et quand on l'a vue très basse du côté sud du mont Yamaska, elle a attrapé un thermique et paf!, elle avait atteint probablement 3000 pieds dans le temps de le dire et pas qu'une fois, plusieurs fois... Elle nous a tous smokés!!! Y'a pas un pilote qui a réussi ça aujourd'hui. Il y avait Alain Dulude, Maurice me souvient pas de son nom de famille, moi et Béa... Le plus haut que je suis allé c'est 700 mètres sur mon vario et à 1 - 1.5 mètre seconde... De la ouate... C'était génial.

Ce n'est pas qu'une question de couilles le parapente, c'est aussi une question de ....
Bravo pour tes beaux vols...

Bonne soirée à vous tous chers lecteurs volants.

Alain Bouchard

100 km en U2 !

Par: Frédéric Gauvin

" Task Change ! "
lance l'un des organisateurs de la compétition Flytec à Quest en Floride.

Je suis confortablement couché dans mon harnais, sous mon rutilant deltaplane Wills Wing U2, qui à son tour est posé sur un petit buggy. Le tout est relié à un avion remorqueur ultraléger, dont le pilote n'attend plus que mon signe pour décoller…

- *Es-tu prêt, Fred ?* Me demande Drew, en anglais évidemment…
- *Quoi ? Task Change ? C'est quoi la nouvelle destination ? Wo ! Tapeu !*

Cette journée là, je faisais le " Wind Dummy ". Ma tâche consistait à décoller avant tout le monde, et de tenir en l'air afin de donner aux pilotes inscrits à la compétition des indices sur les conditions actuelles de vol et où sont les thermiques. Si le Dummy ne tient pas, tous les compétiteurs retardent leur départ en espérant que les conditions s'améliorent. Les deux premiers Wind Dummies venaient tout juste de se poser sans avoir pu accrocher quoi que ce soit, et le ciel était passablement bleu, alors j'étais un peu inquiet de ne pas pouvoir tenir moi non plus…

- *Fred ! Ils vont à Lake City !* M'affirme Drew.
- *C'est où ça ?* Dis-je en pitonnant frénétiquement sur mon GPS.
- *C'est au Nord. Tu ne peux pas te tromper ! Tu n'as qu'à suivre la 27.*

La sueur au front, j'ajoute en un temps record sur mon GPS les coordonnées approximatives que l'on me donne, et avant que Drew s'impatiente d'avantage, je dis " *Go ! Go ! Go !* " afin de lui signaler que je suis prêt à partir. Drew fait alors tournoyer son bras, faisant signe au remorqueur qu'il peut démarrer. Le remorqueur agite son gouvernail de profondeur en guise de réponse. Vroum, c'est parti ! Je m'envole !

Il est environ midi. Le vent vient du sud, et il n'y a toujours pas beaucoup de cumulus... Nous remontons le vent et à 1500 pieds d'altitude, je regarde mon variomètre qui indique que nous montons à 6 m/s. Nous sommes définitivement dans un thermique. Je regarde par terre et note l'endroit approximatif où nous sommes. Rendu à 2000 pieds, le pilote me fait signe de décrocher. Ce que je fais. Je reviens immédiatement vers l'endroit où nous étions et après quelques instants, Vlan ! Je l'ai retrouvée. Je monte à un confortable taux de 3 m/s quand tout à coup quelques barbules se forment au dessus de ma tête. Un beau gros cumulus commence à se former, et pas très longtemps plus tard, j'arrive à sa base à 1800m… Non, mais c'est tu Cool être Wind Dummy ! Il est 12h15. Brrr, il fait froid, j'enfile mes gants.

Relaxant enfin un peu, je consulte mon GPS, fixé à la barre de contrôle avec de la broche. Quest - Lake City, 200 km. L'objectif de la journée de compétition est à 200 km ! Ils sont fous ces Floridiens !!! J'avais bien le goût de faire un autre cross country, et l'idée de suivre les compétiteurs me trottait déjà un peu dans la tête alors pourquoi pas, même si je ne connaissais pas avec préci-

sion l'endroit où ils devaient se rendre… Ni où se trouvait la 27 d'ailleurs.

Bon, maintenant qu'il y a un Dummy en l'air qui tient ils vont tous décoller non ? Non. Personne ne vient me rejoindre. Il est encore trop tôt. La dérive étant importante, je passe mon temps à revenir face au vent au dessus du terrain de Quest.

Finalement vers, 13h15, les premières ailes rigides daignent enfin me rejoindre. Bon ! Je ne serai plus seul. Perché sous mon nuage du haut de mes 6000 pieds, j'assiste au début de la journée de compétition. Il y a 8 avions remorqueurs et deux pistes de décollages parallèles. Inutile de vous dire que les ailes décollent à un rythme d'enfer. Bientôt le ciel regorge de petites ailes. Évidemment, je suis au sommet de la pile, héhé. Mais pas pour bien longtemps. Les deltaplanes à leur tour commencent à décoller. J'assiste à tout ce manège, pilotant nonchalamment accoudé sur ma barre de contrôle.

Je retourne encore au dessus de Quest, en changeant de nuage. Je retrouve rapidement le noyau, et je remonte. " Eh ! Oh ! Je suis ici là-haut ! Venez me chercher ! " Pense-je. Et c'est en plein ce qui arrive. Tournant tous dans le même sens et à la même hauteur, une dizaine d'ailes rigides se retrouve finalement sous moi, dans le même thermique. Ils sont tellement proches les uns des autres que ça me fout la trouille. D'autres pilotes se joignent au groupe... Et bientôt, la presque totalité des compétiteurs se retrouve sous moi, étagés à des hauteurs différentes. Je tente vainement de prendre des photos, quand tout à coup, Je réalise que … AHHH!! Mais ils montent vers moi ! Pris de panique comme une souris dans un champ poursuivie par une moissonneuse-batteuse, je décide de sortir du thermique… Médusé, mais surtout content de ne pas être obligé me battre à leur côté, je les regarde passer... J'aperçois Éric Paquette qui me salue. Je suis probablement à ce moment la seule aile avec un mât du groupe...

L'heure du départ se rapprochant, je me laisse dériver et décide d'aller me positionner à proximité de la porte de départ, située à 7 miles de Quest. J'arrive à cet endroit, et y trouve encore beaucoup de monde ! Nous sommes tous accotés au nuage, ça pompe vraiment beaucoup. J'aperçois encore Éric. Je me promène un peu paresseusement, admirant le paysage, puis tout à coup, plus personne. Hein ? Ils sont où ? J'ai manqué le départ et je me retrouve seul, encore…

Il est 14h, et je suis alors à 12 km de Quest. Bah ! C'est parti mon Kiki pour un Cross ! Je pars vent de dos, direction prochain nuage. Une fois rendu, je prends mon temps pour remonter jusqu'à sa base, et continue ainsi mon petit train. Une belle rue de nuage se forme alors devant moi, je suis toujours à plus de 1200m, c'est un vrai régal. Ce n'est même pas difficile. Ma rue se termine bientôt, et j'aperçois au loin un beau gros nuage, avec des deltas tournant plus bas. Jugeant la distance entre les ombres des nuages, c'est loin en titi. Je tire sur mon VG, ajuste l'inclinaison de mon harnais, fronce les sourcils, et c'est parti vers ce nuage. J'arrive assez bas et bientôt je suis rejoint par un autre groupe de deltaplanes. Ça monte très vite, je tourne avec trois ou quatre autres ailes, j'arrive à la base du nuage avant eux. Héhé ! Pas pire pour un dummy ! Ils repartent dans une direction que je ne comprends pas. Je tente des les suivre, puis je consulte mon GPS, Heille ! Lake City c'est par là ! Ils partent tous dans la mauvaise direction, tant pis, je continue.

J'aperçois un autre nuage. Et hop il est parti le Fredo. Mais cette fois-ci, trop confiant, je sous-estime la distance, et le temps requis pour m'y rendre. J'arrive sous le nuage, mais il se défait, puis, plus rien... Je descends, descends, puis descends, et finalement, commence à m'inquiéter sérieusement pour les terrains d'atterrissage. Je suis en pleine zone urbaine, et le seul terrain potable est un terrain de baseball ceinturé de poteaux

d'éclairage. ARG ! Non pas ici ! Les fesses serrées, je continue ma descente infernale, me rapprochant bien malgré moi de mon terrain. Rendu à 900 pieds, j'entends retentir un " Piiiiiiou ! " et j'aperçois un petit oiseau noir aux ailes rayées blanches qui monte au loin devant moi. Ah Merci !!! Je retrouve enfin de l'ascendance. C'est une très petite et turbulente bulle, je dois travailler très fort, mais ça me permet au moins de traverser la ville d'Ocala. Puis d'autres oiseaux m'indiquent juste à côté l'emplacement du vrai noyau ! Rapidement je me retrouve encore sous un nuage nouvellement formé, entouré d'oiseaux. Hi Ha !!! C'est reparti ! Je décide d'être plus prudent cette fois-ci. Bientôt j'atteins 45 km, fracassant mon précédent record de la veille. Je parcoure le reste du vol complètement seul, sans ne jamais revoir personne. C'est normal, je suis lent. Ils m'ont probablement tous dépassés.

Les kilomètres passent, et soudain, sous moi, la civilisation fait place à la jungle. Il est 16h30. Même du haut de mes 1900m, aucun champ ni route ne se présente à moi. Pas question de traverser cette zone ! Je n'ai pas le goût de terminer ce vol dans l'estomac d'un alligator. Ils sont malades les compétiteurs de passer par ici ! Je consulte mon GPS, j'ai parcouru 106 km. Bon j'aurais pu en faire plus, mais c'est assez ! Je suis fatigué. Ça vient de finir ici ! Je bifurque vers la gauche, identifie un beau champ sans aucun animal, et m'y pose.

Officiellement 102.6 km !

Wouou ! Nouveau record personnel.

Un camion vient vers moi, et le gars crie :
- *Dont move !!! It's a mine field !!!*

J'arrête sec, je reste bouche bée, les genoux commencent à me claquer et juste avant que je me mette à pleurer le gars s'esclaffe et me dit :
- *It's a joke man ! I saw you coming, nice landing…*

Ouf ! Il m'a bien eu. Après avoir longuement discuté avec mon sympathique mais taquin hôte, j'apprends que je me suis posé dans un centre de recherche agricole de l'Université de la Floride, pas du tout le long de la 27, ce qui explique la forêt à traverser !!! Je n'étais pas sur la bonne route...

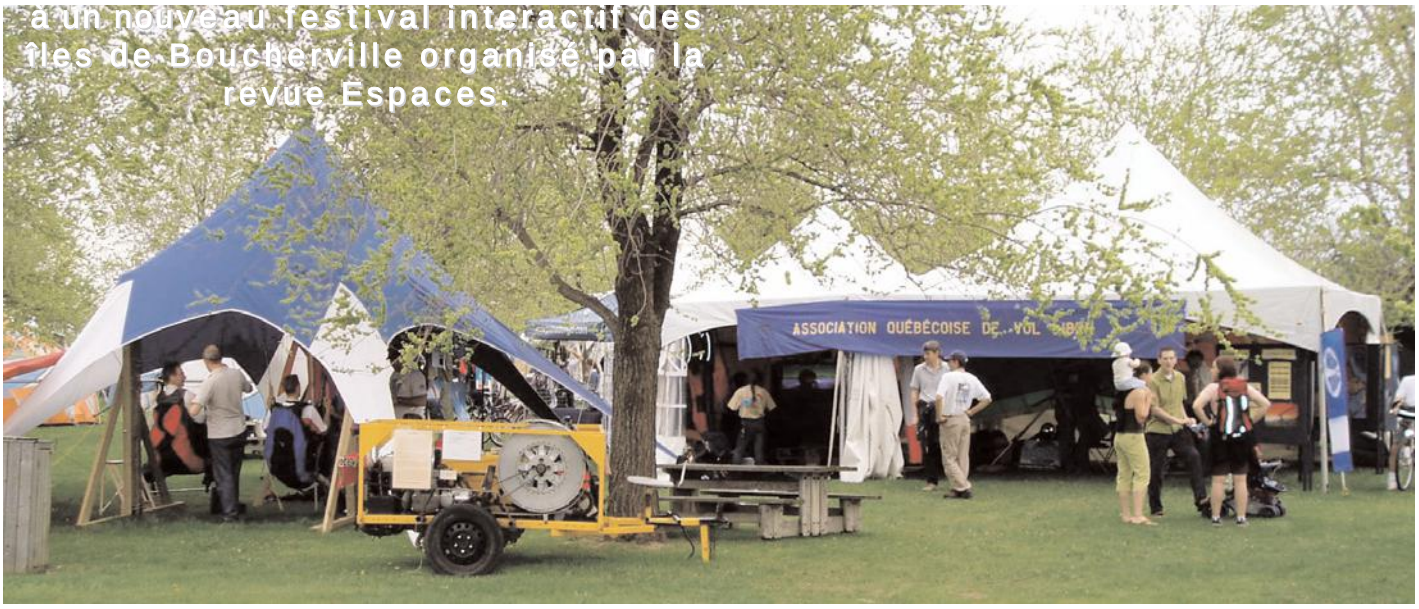
Le sourire fendu jusqu'aux oreilles, je déplace mon deltaplane à l'ombre sur le gazon au pied d'un gros arbre à barbe et soulage à nouveau ma vessie (hum). Je sors un sandwich et mon cellulaire de mon harnais et appelle Sylvie, notre récupératrice officielle…

- *Oui allô ?*

- 100 km !!!
J'ai fait 100 km !!!

Festival plein air, aventure et ecotourisme et Festival de la rive

Lors de la dernière parution du Survol, je vous annonçais notre présence à un nouveau festival interactif des îles de Boucherville organisé par la revue Espaces.



Hors voilà que c'est maintenant chose du passé et notre présence à ce festival fut bien appréciée des organisateurs et je crois aussi de tous les bénévoles qui y ont participé.

Je ne sais pas si cette présence aura des retombées importantes pour notre association (je l'espère !!) mais sans doute qu'elle aura permis de nous faire voir dans un superbe endroit en plein air au milieu d'une multitude d'autres sports de plein air tels l'escalade, la randonnée, le kayak de mer, le cyclotourisme et j'en passe, sans oublier tous les grands noms de l'industrie de plein air tels que SAIL, la Cordée, North Face et j'en oublie.. Malgré quelques ennuis avec notre commande de fanions et bannière, notre kiosque avait vraiment fière allure et nous avions une place de choix pour se faire remarquer en étant installés directement à l'entrée du festival. Je ne sais pas encore combien d'achalandage nous avons eu, j'aurai plus tard les statistiques, mais je sais que la clientèle potentiellement intéressée par notre sport était présente. Toute l'information sur les écoles, Clubs ou sites de notre province étaient accessibles aux visiteurs et je peux vous dire que plusieurs visiteurs ont bien apprécié voir notre carte du Québec avec autant d'endroits où nous sommes présents.

Le simulateur de parapente

Les corrections de dépliants

Je tiens à remercier infiniment tous les bénévoles qui ont fourni de leur temps, de leur générosité, de leurs sourires et bonne humeur, qui ont permis de donner vie au kiosque de l'AQVL, ainsi que les écoles Distance Vol libre et Azur parapente qui ont permis de meubler et décorer notre kiosque et nos simulateurs, et spécialement Suzanne Francoeur qui fut une collaboratrice incroyable dans toute cette organisation.

Ce fut pour moi une très agréable expérience de coordonner tout ce beau monde pour représenter l'Association québécoise de vol libre dans tout son ensemble; l'atmosphère de fraternité, d'entraide et de partage d'une même passion était au rendez vous et on ne pouvait souhaiter mieux. Je suis prêt à recommencer l'expérience l'année prochaine, dans l'espoir de l'épanouissement de notre sport aérien.

Réponses aux visiteurs

Maintenant, je tiens à vous informer que notre association a accepté l'invitation de la société de développement économique et culturelle de la ville de Hawkesbury à participer à la deuxième édition de son festival de la rive qui aura lieu les 30 -31 juillet et 1er Août.

Oui , je sais que c'est en même temps que le festival du Mont St-Pierre et je m'en excuse. Si vous n'êtes jamais allés voler en Gaspésie, je vous invite à y aller car c'est vraiment un endroit merveilleux à voir et visiter, attention par contre à ne pas vous échouer avec les joyeux naufragés pour être en forme pour voler le lendemain !!!

Tout de même, pour continuer mon information, voilà qu'à long terme Hawkesbury aimerait promouvoir le vol libre et son festival en organisant un rassemblement et une compétition de vol libre regroupant le Québec, l'Ontario et l'Est des États Unis. Bon, voilà, les organisateurs voient grand mais, quand on parle de fournir les ressources nécessaires au développement de notre sport, je vois cela comme une occasion à ne pas manquer.

Donc , cette année nous tenterons l'expérience en concentrant nos efforts non pas pour une représentation statique, quoique nous aurons quand même un kiosque à meubler, mais surtout pour y voler et s'amuser. Nous aurons donc sur place trois treuils fournis par Distance Vol libre, Air Sensation et Voiles Quatre Saisons pour envoyer les pilotes dans les airs. Le décollage se fera à partir de l'aéroport municipal, ou bien de la piste du club de vol à voiles qui sont tous les deux situés à environ 5 kilomètres de part et d'autre du site du festival de la rive.

L'objectif sera tout simplement d'avoir du plaisir à voler, de se grimper en thermique ou en paliers et d'aller se poser près de notre kiosque sur le site du festival qui se tiendra sur une île en bordure de la ville (parc de la confédération). Des bénévoles, un site de camping, une navette entre les sites, un chapiteau ainsi qu'une sécurité aquatique en cas d'attéro trop court seront à notre disposition.

Future parapentiste qui examine notre mannequin

Alors voilà, si vous ne prévoyez pas aller visiter le Mont St-Pierre, venez vous amuser avec nous à Hawkesbury !! Au fait ,, c'est en Ontario ,, et pourquoi pas !?!

Bons vols à tous et bon festival !!

Jacques Blanchet, comité festivals AQVL

Infos Clubs

La gang des Ailes de la Vallée vous invitent à venir voler gratuitement du 16 au 31 juillet.

Il faut bien sûr avoir sa preuve d'assurance valide, signer l'exonération de responsabilité et être accompagné d'un membre du club pour vous rendre sur les décollages .

Il y aura un party le 24 juillet en remplacement de celui de la FDS de l'Action de Grâces.

Bienvenue à toutes et tous, et vive le vol libre.
Plus d'infos vous seront envoyées un peu plus tard.

Pascal

C'est elle ! la nouvelle navette des CorsAires !

Paralpinisme : Objectif 5611mètres...

Par: Rene Caissy

La suite....

Troisième partie

Camp de base du El Pico: un aller simple...

Après notre séjour à Huamantla, nous avons décidé d'aller visiter un site officiel de parapente dans le village de Fortín de las Flores, à environ 1 000 mètres d'altitude, un peu plus vers l'est, vers le golfe du Mexique. Là, le climat tropical humide, les nuages et la chaleur moite tranchaient définitivement avec la température sèche et le temps splendide qui règnent sur le haut plateau qui environne le El Pico de Orizaba. Après un " plouf " (en langage de pilotes de vol libre, le plouf désigne un vol "balistique", c'est à dire un vol sans ascendance, dont la durée et la distance dépendent uniquement de la performance de l'aile), Jacques est redescendu du sommet avec la voiture pour venir me récupérer dans le terrain de soccer où j'ai atterri. J'ai donc décollé d'un site magnifique, à 1 600 mètres, pour un vol de dix minutes au plus.

D'un commun accord, Jacques et moi avons repris la route et avons décidé de basculer à nouveau sur le versant ouest du Pico de Orizaba. À force de contourner cette montagne dans tous les sens, elle commence à nous être drôlement familière. Nous sommes actuellement dans le village de Tlachichuca, sur le versant ouest de la montagne, pour les derniers préparatifs avant le camp de base (refuge de montagne de La Piedra Grande) situé à 4 250 mètres.

Hier soir, nous avons passé une nuit sous la tente à près de 4 000 mètres. Tant Jacques que moi semblons bien adaptés à cette altitude et ça augure plutôt bien pour la suite de notre aventure. Cependant, lorsqu'on regarde le sommet enneigé de la montagne qui domine le paysage, on se demande comment va se dérouler un décollage de parapente là-haut. Tantôt confiants, tantôt comme deux gringos insécures dont l'esprit accablé cherche le moindre objet d'inquiétude, nous entamons de longues discussions sur la stratégie à adopter une fois là-haut (Jacques propose même d'emmener des épingles à linge pour immobiliser l'aile dans la pente glacée avant de décoller !) Puis, on conclut par un très scientifique: "on verra..."

À vrai dire, notre pire ennemi là-haut, le cas échéant, sera le vent. Les vents, souvent très forts en altitude, nous empêcheraient de décoller. À ce propos, je dois vous parler d'un détail intéressant à propos du rapport entre le vent en altitude et le vol libre. Généralement, les pilotes de parapentes ne décollent pas quand le vent est supérieur à 30 km/h. Cependant, en altitude, ce qu'on appelle le coefficient de traînée du vent est très faible. Concrètement, cela signifie qu'un vent apparemment très fort au sommet du El Pico, à 5 611 mètres, peut quand même nous permettre de décoller. Nous avons avec nous un petit appareil de mesure (anémomètre à pression) qui nous permettra d'évaluer précisément la force du vent au sommet.

J'ai pu apprécier ce phénomène hier lors d'un petit vol à 4 000 mètres. Nous avons étendu nos ailes dans des alpages, tout près de grands pins qui marquent la limite des arbres et là, le bruit du vent à travers les arbres nous paraissait très puissant. Pourtant, notre appréhension d'être "arraché" du sol ne s'est pas matérialisée; au contraire, les conditions de vent étaient presque parfaites. Par ailleurs, en m'amusant au sol avec mon aile, je l'ai laissée retomber sur une souche sèche qui l'a malheureusement perforée sur une dizaine de centimètres. Or, moi qui croyais avoir tout planifié, j'ai constaté avoir oublié à Montréal mon kit de réparation, qui sert justement en pareil cas. Après avoir essayé une réparation au " duc tape ", sans succès, Jacques s'est résigné à arracher les yeux (!) et la bouche du bonhomme sourire qui ornait son aile en guise de décoration ! À présent mon aile et moi avons retrouvé le sourire, cependant que Jacques et son aile affichent une mine plus anonyme… Jacques et moi avons donc effectué

une réparation temporaire plutôt sécuritaire et tout à fait esthétique, dans les circonstances; je rassure les néophytes du vol libre en précisant qu'un parapente comprend peut-être au-delà de 500 pieds carrés de tissu et que ma petite déchirure ne va pas compromettre la sécurité de mon vol.

Voilà pour le rapport 3. Nous partons donc demain pour le camp de base en 4X4. Comme nous souhaitons redescendre en parapente, nous avons négocié un aller seulement; ce qui a un peu étonné le chauffeur ! À bientôt !

Dernière partie

Cuando la montaña dio a luz un ratón

Nous avons quitté le petit village de Tlachichuca mardi le deux décembre en direction du refuge Octavio Alvarez. Sise sur la face Nord du Volcan endormi, la cabane de pierre, juchée à 4200 mètres d'altitude, est une halte nécessaire et naturellement indiquée dans le processus d'acclimatation. Mais au milieu des stèles érigées à la mémoire des âmes sacrifiées à la montagne, cet abri a l'air d'une crypte et son ambiance "mortelle" tranche tragiquement avec les ambiances festives et les incessantes férias auxquelles les villages en contrebas nous ont habitués. Ici, pas d'âtre, pas de feu, pas de bois, pas de gardiens, pas de lits. Que des planchers de bois, sur trois étages, capables de loger près de 60 alpinistes.

Guadaloupe, notre chauffeur, nous abandonne près de la porte du refuge. À cette altitude, le régime ralenti de sa vieille Cherokee des années 70 accuse de sérieux ratés, et il semble plus prudent de laisser tourner le moteur. Mon corps, quant à lui (un modèle 1963) semble bien adapté au manque d'air, en tout cas au régime ralenti que Jacques et moi décidons de nous imposer pour les 24 heures à venir....

Nos bagages, modestes, sont vites extirpés du véhicule, et Guadeloupe reprend le chemin de la civilisation. Seul un bagage pèse plus que les autres. Et, curieusement, ce ne sont pas les parapentes, mais la nourriture. Digne de la plus vielle tradition montagnarde, où des stratèges militaires faisaient le siège de la montagne en empilant des tonnes de vivres au camp de base, nous avons amené beaucoup de bouffe. En cas de mauvais temps, nous pourrions tenir plusieurs jours, et espérer une fenêtre de beau temps.

Jacques et moi sommes seuls dans l'immense refuge. Après le coucher du soleil, la température descend rapidement sous le point de congélation et dès 18 heures 30, nous nous emmitouflons dans nos sacs de couchage. Comme cela semble la règle depuis le début de ce voyage, Jacques s'endort le premier. Pendant que la gonzesse Morphée s'ébat dans les bras de mon ami, du faisceau de ma lampe frontale, j'ausculte ma nouvelle demeure. Dehors, un vent en rafales s'acharne sur notre hôtel de pierre et je comprends bientôt que ce bâtiment austère, face aux éléments, est d'une implacable efficacité.

À mon tour, je suis tout près de sombrer dans le sommeil, lorsque qu'un bruit particulier me tire de ma léthargie. Je sonde à nouveau l'obscurité avec ma lampe et découvre soudainement une troisième occupante: longeant les murs du bâtiment, d'un pas nerveux et fuyant, une petite souris essaie de se dérober à mon faisceau. Allez savoir pourquoi, mais cette petite vie qui s'agite à plus de 4000 mètres, dans la solitude glaciale de ce désert de pierres, m'émeut... Je m'arrache donc à la quiétude de mon nid de duvet et m'avise de répandre des morceaux de pain sur le plancher. Le reste de la nuit, entre deux sommeils agités, j'allume ma lampe et tente de repérer la souris, mais en vain. Le lendemain je raconte à Jacques mon aventure d'une nuit. Mais j'ai à peine le temps de lui expliquer l'étrange sentiment d'amour et de pitié que j'ai pour la souris que ce dernier suggère que je devrais songer à rencontrer des femmes à Veracruz, dès que nous en aurons fini avec la montagne !

Au matin du trois décembre, Jacques et moi rassemblons suffisamment de petits bois secs et allumons un bon feu. Après le café, nous chargeons nos parapentes, un peu d'eau et de nourriture légère, et nous nous mettons en quête d'un endroit où voler. Nous empruntons un sentier qui longe un vieil aqueduc de pierre et constitue le sentier officiel de la ruta norte, l'un des

itinéraires les plus utilisés pour accéder au sommet du Pico de Orizaba. Cette première sortie à plus de 4000 mètres a plusieurs objectifs: parfaire notre adaptation, baliser à l'aide de ruban une partie du sentier que nous ferons de nuit, vérifier un peu l'aérologie de la montagne et s'envoyer en l'air... Nous remontons donc le vieil aqueduc jusqu'à sa source, un immense réservoir de béton, située à 4650 mètres. Faisant une douzaine de mètres de largeur, le bloc de béton ne pourrait constituer une meilleure aire de décollage pour nos parapentes. De surcroît, une petite brise remonte la vallée et alimente parfaitement notre site de prédilection. J'étends mon parapente, me glisse rapidement dans ma sellette, vérifie plusieurs fois mes fixations (au cas où l'altitude, ou cette histoire avec la souris, affecterait mon jugement...) et je m'envole. Je me dirige sur la gauche, vers une arête rocheuse qui semble canaliser un flux d'air ascendant. Aussitôt sur place, je me mets effectivement à gagner de l'altitude, et j'adopte aussitôt ma position de vol des grandes altitudes: pieds croisés, tête légèrement vers l'arrière, et grand sourire... Je tourne lentement dans cette ascendance généreuse et atteints bientôt la limite inférieure des neiges éternelles, située aux environs de 5000 mètres. Le décor époustouflant, l'idée que nous sommes les premiers à nous envoler des pentes du Pico de Orizaba, le vol à cette altitude que j'atteints pour la première fois (record personnel) me rendent fébrile. Jacques décolle à son tour et me rejoint dans ma quiétude aérienne.

Nous posons nos ailes non loin du refuge. Nous passons le reste de la journée à relaxer, adossés contre des rochers chauffés par le soleil. Le temps est au beau fixe, Jacques et moi sommes en forme, alors pourquoi ne pas

tenter le sommet dès la prochaine nuit ? Jacques, que l'inconfort du refuge indispose un peu, est ravi d'écourter son séjour et acquiesce rapidement à ma requête. En quelques minutes la version légère de notre équipement de pilote est prêt: suffit plus que d'attendre.

Tel que prévu, nous quittons le refuge à 1 heure de la nuit, et entamons une marche très lente, à la faveur d'une nuit claire. Nous croisons bientôt notre vieux réservoir de béton, et le sentier qui s'étend au-delà appartient à l'inconnu. À chaque halte le froid nous transperce et nous convenons de ralentir le pas en guise de repos, plutôt que de s'arrêter complètement. Au levé du soleil, nous nous réchauffons enfin, et apercevons le glacier à quelques minutes de marche. Nous sortons nos piolets et fixons nos crampons. Nous marchons depuis 10 heures et notre matériel de pilote supposément léger nous apparaît extrêmement lourd. Puis, nous entamons la dernière épreuve, une longue pente de 300 mètres qui conduit au sommet du volcan. Avant le sommet, nous repérons un terrain favorable à un décollage et laissons nos lourds fardeaux sur place. Jacques me devance d'une cinquantaine de mètres. Tous les deux sommes exténués et sur le point de capituler, mais lorsque nos regards se croisent, nous feignons un sourire forcé et un petit salut de la main, comme s'il s'agissait d'une petite randonnée normale ! Chacun, sans nous consulter, adoptons la même stratégie: 20 pas vers le sommet, puis un repos. Je ne saurais dire combien de temps a duré notre lente procession (légèrement plus longue qu'une éternité...) mais à un moment je ne pouvais plus grimper car un large et profond cratère s'ouvrait devant moi. Jacques, debout près du précipice, avec un sourire sincère cette fois, m'attend pour que nous franchissions ensemble les quelques mètres qui séparent du vrai sommet, marqué par une croix. Il est 13 heures, heure de Mexico. Nous marchons depuis 12 heures. Nous sommes enfin sur le plus haut volcan d'Amérique du Nord, et le troisième plus haut sommet après le Denali (E-U) et le Logan (Canada). Le temps est splendide, le vent nul et la visibilité excellente.

Nous faisons quelques photos au sommet, puis regagnons nos ailes, plus bas, pour la seconde partie de l'aventure, le vol proprement dit. Notre projet est simple: parcourir les 25 km de distance et les 3000 mètres de dénivelé qui nous séparent du village de Tlachichuca, qui constitue notre pied à terre. Considérant la performance de nos ailes, nous avons calculé que le vol devrait durer une quarantaine de minutes en air calme. Ça c'est pour la théorie; en ce qui concerne la pratique, nous n'arriverons jamais à décoller ! C'est qu'il y a un gros grain de sable dans l'engrenage logistique de notre aventure: le vent vient de l'arrière ! Au niveau de la mer, il est usité de décoller par léger vent arrière; il suffit d'une bonne pratique et d'une bonne course d'élan. Mais vers 5300 mètres d'altitude, nous convenons Jacques et moi, que l'exercice est pratiquement impossible à réaliser. La faible densité de l'air, combinée à la composante vent arrière, obligerait à effectuer une course d'envol supérieure à 30 km/h; chose impossible à partir d'un modèle 1963 exténué par l'effort et l'altitude ! Jacques et moi nous résignons finalement à redescendre la montagne par la voie ter-

restre. Nous rentrons finalement au refuge juste avant la nuit. Il est 18 heures. Nous peinons depuis 17 heures ! Jacques se glisse aussitôt dans son sac de couchage, pris de tremblements et de vomissements: il souffre d'épuisement et probablement d'un début de déshy-

dratation. Les alpinistes sur place se relaient pour lui prodiguer des conseils et lui offrir toutes sortes de potions fortifiantes. Je lui prépare un Gatorade, et l'emmitoufle dans mon parapente en lui prodiguant cette parole réconfortante: "si tu vomis sur mon aile, je te force à refaire le sommet en guise de punition !

Nous trouvons enfin le sommeil. Au milieu de la nuit, un petit détail comique viendra cependant perturber mon sommeil réparateur. Quelque chose s'est glissée dans mes cheveux et semble y chercher son chemin. Mi-endormi je passe la main machinalement et rencontre un petit corps chaud, blotti sous ma crinière: une souris ! Tout aussi machinalement, mon bras se tend et libère une énergie aussi brusquement qu'une catapulte; une souris vole à travers la pièce. Je jure que je n'ai pas rêvé... Après l'incident je n'arrive plus à dormir. Sans doute que j'aimerais retrouver la souris pour m'excuser de ma conduite. Une nuit précédente j'avais espéré sa présence, et voilà qu'à présent je la repoussais vigoureusement. Avant de me rendormir, je songe au fait qu'il en va peut être de ma souris comme des rêves de montagne. On souhaite pendant des années gravir un sommet, puis, une fois le rêve atteint, on ne sait trop qu'en faire. La plupart des grimpeurs après un certain temps, se mettent en quête d'une autre montagne, plus haute ou plus difficile.

Le lendemain matin nous sommes le 5 décembre. Comme Jacques et moi avions prévu revenir à Tlachichuca en parapente, nous n'avons évidemment pas de véhicule qui nous attend au refuge pour le retour. Mais comme le week-end apporte son lot d'alpinistes et de randonneurs au pied de la montagne, nous sommes confiants de débusquer un chauffeur qui va nous ramener à la civilisation. Pour tuer le temps, nous dormons au soleil et discutons avec un guide et son client qui ont fait le trajet à pied depuis le village de Hidalgo, plus bas sur le versant nord-ouest de la montagne. Octavio, un guide local fort sympathique nous raconte qu'une semaine auparavant, plusieurs accidents ayant pour origine une même cause ont eu lieu au sommet du Pico de Orizaba. D'abord, un homme qui faisait des photos depuis le sommet a perdu pied et a dégringolé 400 mètres de glacier avant que sa chute ne soit stoppée par les rochers en contrebas. Bilan: fracture d'une épaule et d'un bras. Un de ses amis, qui s'est précipité à son aide s'est infligé des blessures aux mains en chutant dans la même pente. Un autre, parti chercher de l'aide en pleine nuit, a chuté dans les rochers et a reçu une profonde lacération à la tête. Enfin, le guide raconte qu'il a pour sa part du littéralement traîner le quatrième membre de l'équipe jusqu'au refuge, ce dernier souffrant d'épuisement sévère. Cet exemple nous montre comment une série d'accidents plutôt tragiques dans les circonstances, peuvent avoir (c'est souvent le cas...) une cause anodine. En mon-

tagne, une simple entorse, l'arrivée d'un brouillard, ou une confusion à propos du sentier à suivre peuvent avoir des conséquences tragiques. Jacques et moi avons trouvé l'ascension assez éprouvante, pourtant les conditions étaient excellentes.

suite à la page 23...

Turbulence

Gréeur de parachute

Bonjour à tous,

Si vous faisiez plier votre parachute de secours par Laval Perron avant et que vous avez de la difficulté à le joindre cette année, c'est normal il a déménagé, et habite maintenant le flanc du Mont Orford. Comme alternative, mon ami Daniel Lavigne a trouvé un gréeur dans la région de St-Hyacinthe qui a des bonnes références et à qui vous pouvez confier votre parachute pour un pliage. Il s'agit de :

Richard Gaudet
450-799-2695
7195 rang 5
Saint-Hyacinthe (sainte Rosalie)

À la prochaine !

Marc Breton

Vous avez sûrement entendu parler de ce projet de votre association qui n'accouche pas. Et bien, il est n'est pas mort. Après plusieurs soubresauts, contretemps et aventures, il est encore en vie.

C'est un projet d'envergure au point de vue temps, et il n'est pas surprenant que plusieurs personnes qui s'y sont impliquées se sont découragées ou ont été emportées par le flot de responsabilités que nous avons tous dans notre vie non-bénévole.

Profil vidéo

L'été dernier, un vent d'optimisme a soufflé lorsque deux jeunes productrices nous ont proposé de faire un documentaire d'une heure sur le vol libre avec un scénario presque identique au nôtre. Avec la collaboration de l'A.Q.V.L., les productrices étaient prêtes à nous permettre l'usage du produit comme vidéo promotionnel pour l'activité avec le nom de l'A.Q.V.L. dessus. Ça aurait été totalement gratuit pour l'association! Ensuite, la maison de production a exigé une modification au scénario qui aurait mis en vedette seulement des pilotes féminins. Cool ! Pas de problème! Ensuite, la maison de production a laissé tomber le projet. Fini le financement. Arghtabarestdecol !

En décembre 2003, il a été décidé de ne pas laisser mourir le projet. C'est ainsi qu'une bande de pilotes néophytes et naïfs se lancèrent seuls dans l'aventure. Avec Jean-Claude Masson à la réalisation, Jean-Claude et moi (Domagoj Juretic) à la scénarisation, le projet avancera durant l'été. Aidés de Michel Fréchette et d'Alain Bouchard nous irons chercher les images manquantes du scénario et commenceront le montage à l'automne.

Je vous réitère une demande pour des images vidéos (sinon photos) des sites de vol de la province, ainsi que de toute image relatant l'histoire du vol libre au Québec.

Aidez-nous à montrer une image complète du vol libre chez nous.

Domagoj Juretic
Membre du comité profil vidéo
domjuretic@videotron.ca
(450) 922-8091

Liens intéressants

clips de vol libre:
ftp://clip_aqvl:Laguidoune@216.138.194.99/

Le Temps en Ontario et au Québec
PRÉVISION DE ZONE GRAPHIQUE 33 - ONTARIO-QUÉBEC (236 pages)
http://www.navcanada.ca/contentFR/flightplanning/lak/OnQc/Oq33f-v.pdf

Dossiers Buissair
Plus de 150 dossiers du vol libre
http://buissair.free.fr/dossiers/fichiers_pdf/

http://www.experience-parapente.com/

Même si nous n'avons pas volé, nous sommes très heureux d'avoir réussi le sommet dans les conditions de sécurité que nous nous étions fixées. Certains alpinistes, à notre retour, nous jugeaient un peu hardis d'effectuer la course du Pico de Orizaba d'un seul trait. En effet, plusieurs cordées vont d'abord installer une tente à 4900 mètres, afin de se reposer avant le sommet. Mais Jacques et moi avons finalement fait le bon choix, car le lendemain de notre ascension, le vent et le brouillard opaque ont envahi la montagne et toute la région; probable que les cordées parties dormir aux camps avancés n'ont pas pu tenter le sommet. Nous avons eu la chance d'avoir une fenêtre de beau temps assez longue. Enfin, à part une énorme fatigue dont nous nous relevons à peine, nous nous considérons chanceux de n'avoir subi aucun incident pendant ce voyage. Mais ne nous faisons cependant pas d'illusion sur notre réussite: car tant que les hommes seront mortels, aucune activité ne sera jamais totalement sécuritaire...

Air'rance 2004

Voici la liste des rencontres de vol libre à mettre à votre agenda. Si vous désirez en ajouter une à cette liste, ne vous gênez pas et communiquez avec nous. Les rencontres sont définitivement une manière fort agréable de visiter le Québec en été tout en rencontrant des amis.

Date	*Rencontre*	*Contact*
24-25-26 et 27 juin	Compétition annuelle du Club des Corsaires	Domagoj Juretic (450) 922-8091
24 juillet	Party du Club des Ailes de la Vallée	Lionel Perron (418) 629-4641
30-31 juillet et 1er août	Fête du vol libre (Mont St-Pierre)	Jean-Sébastien Cloutier (418) 797-2222
30-31 juillet et 1er août	Festival de la rive (Hawkesbury)	Jacques Blanchet (450) 587-8917
21 et 22 août	Rencontre Club de vol libre de Thetford mines	Marc Laferriere (418) 335-0943
4-5 et 6 septembre	Rencontre du Club de parapente du Saguenay	Michel Montmigny (418) 674-9497
toute l'année	Coupe Provinciale de distance	Vacant

Turbulence

Poste de directeur régional au sein de l'Association Canadienne de Vol Libre (ACVL)

L'association Canadienne de Vol Libre (HPAC/ACVL) acceptera prochainement les nominations pour les postes de directeurs pour les régions suivantes : Québec, Alberta/Territoires du Nord-ouest et Manitoba/Nuvanut. Après avoir représenté les pilotes du Québec durant les deux dernières années au sein de notre association nationale, j'ai décidé de céder mon poste à un autre volontaire.

L'ACVL est composé de sept directeurs qui représentent chacun une région du Canada. Généralement, les directeurs ne sont pas impliqués dans la gestion des affaires quotidiennes mais plutôt dans la prise de décisions et les choix de politiques qui affectent tous les pilotes canadiens (exemples : couverture d'assurance nationale, réglementations sur notre sport, cotisations annuelles, etc.) Toutes les discussions et les votes ont lieu via courrier électronique (e-mail). Ceci rend la tâche plus facile pour plusieurs d'entre nous qui avons un emploi du temps chargé et dont le temps libre est précieux. Le comité essaie également de se réunir une fois l'an de manière à tisser des liens entre les différentes régions et aussi mieux comprendre les besoins de chacun pour mieux défendre les intérêts de tous.

Je crois qu'il est important pour le Québec d'être présent sur le plan national. Cette présence nous assure de participer aux décisions importantes qui nous affectent directement. Les seuls pré-requis pour agir à titre de directeur sont d'avoir accès au courrier électronique, d'avoir des connaissances de base en anglais et d'avoir le désir d'améliorer notre sport. Un officier de l'Association Québécoise de Vol Libre (AQVL) peut également occuper le poste de directeur dans l'ACVL. Ceci est même un avantage puisque ces personnes sont en général plus près des pilotes québécois et connaissent bien leurs besoins. Plusieurs des directeurs actuellement en poste au sein de l'ACVL jouent également un rôle actif au sein de leur association provinciale respective.

N'hésitez surtout pas à poser votre candidature ! Cette expérience fut pour moi très enrichissante et je souhaite sincèrement que nous puissions combler ce poste prochainement.

Steven Boost
HPAC/ACVL Directeur régional - Québec

Air Médic

Salut Jac, ta question étant pertinente permet moi d'envoyer la réponse à tous,

Air Médic est un service d'Ambulance aérienne. Leur mission est de porter secours le plus rapidement possible aux personnes en détresse, dont la vie est en danger et nécessite l'administration rapide de soins médicaux. Il vont te chercher en pleine forêt, au sommet d'une montagne, au bord d'une rivière,... et autres services aériens gratuitement pour ses membres sinon tu paies TRÈS CHER.... Un hélicoptère d'Air Médic est venu sauver un ami pagayeur sur la rivière Pikauba l'an dernier.

Benoît et moi sommes souvent dans des lieux qui ne sont pas facilement accessibles par la route. Pour nous, être membre d'Air Médic est une sécurité. Pour 25$/an/personne (65$ / famille), c'est peu cher pour savoir qu'en cas de pépin on peut venir te chercher rapidement (encore faut-il avoir un moyen de communication). Ils ont un service d'urgence 24hres/24hres...Alors ce que tu gagnes c'est peut-être la vie sauve!!! Tu peux visiter leur site internet sur ***www.airmedic.net***.

Donc en participant au tirage tu fais plus que courir la chance de gagner un voyage, un cinéma maison ou un GPS, tu deviens membre d'Air Médic et tu as accès à tous les services offerts.

Ginette Pearson

Coupe provinciale de distance

Bulletin de participation

Catégorie: BIPLACE _____ FÉMININE_____ GÉNÉRALE_____ **Aile:** DELTA _____ PARAPENTE_____RIGIDE _____

Nom / Prénom : _____ Date : _____

Heure de départ : _____Témoin au départ : _____ Tél. : _____

Heure d'arrivée : _____Témoin à l'arrivée : _____ Tél. : _____

Je certifie sur l'honneur avoir fait le vol décrit et avoir contourné les balises conformément à la description ci-dessous.

Signature : _____

DISTANCE LIBRE

Décollage : _____ Atterrissage : _____

Balise BD : _____ Balise BA : _____

BD-BA = _____ km X coeff. 1,0 = _____ points

Schéma du vol :

DISTANCE LIBRE AVEC POINT DE CONTOURNEMENT

Décollage : _____ Atterrissage : _____

Balise BD : _____ Balise BA : _____ Balise B1 : _____

BD-B1 = _____ km B1-BA = _____ km

total = _____ km X coeff. 1,0 = _____ points

Schéma du vol :

PARCOURS EN CIRCUIT FERMÉ ALLER-RETOUR

Décollage : _____ Atterrissage : _____

Balise BD : _____ Balise BA : _____

Balise B1 : _____ Balise B2 : _____

BD-BA = _____km B1-B2 = _____km B2-B1 = _____km

total = _____ km X coeff. 1,3 = _____ points

Schéma du vol :

PARCOURS EN TRIANGLE

Décollage : _____ Atterrissage : _____

Balise BD : _____ Balise BA : _____

Balise B1 : _____ Balise B2 : _____ Balise B3 : _____

BD-BA = _____km B1-B2 = _____km B2-B3 = _____km B3-B1 = _____km

total = _____ km X coeff. 1,5 = _____ points

Schéma du vol :

Envoyez à :

A.Q.V.L., 4545 Pierre-de-Coubertin, C.P. 1000, Succursale M, Montréal (Québec), H1V 3R2

Répertoire des écoles et des clubs

École de deltaplane, parapente et paramoteur

Distance Vol Libre

640, rang de la Montagne,
C.P. 381,
St-Paul d'Abbotsford, Qc, J0E 1A0
www.dvl.ca
Vincent Vaillantcourt et Eric Olivier
Tél / Fax: 450-379-5102
distancevollibre@hotmail.com

École de parapente

Libre comme l'air

112 Côte de Pérou
Baie-St-Paul Qc, G3Z 1L4
http://membres.lycos.fr/librecommelair/
Jocelyn Lapointe
Tél.: 418-435-3214
paralibr@charlevoix.net

École de deltaplane

Pré-Vol

C.P. 793,
Ste-Pie de Bagot, Qc, J0H-1W0
Serge Lafortune
Tél.: 450-375-6143

École de parapente

Airsensation

1860, Chemin de la Montagne,
Luskville, Qc, J0X 2G0
www.airsensation.com
Antoine Chabot
Tél.: 819-664-0514
airsensation@cyberus.ca

École de parapente

Azur Parapente Inc.

Bureau :
51, rue des Gradins
St-Féréol-les-Neiges, Qc, G0A 3R0
Tél.: 418-826-3117
École :
2 000 boulevard Beau Pré
Beaupré, Qc, G0A 1E0
Tel: 418-827-4561 # 328
www.azurparapente.com
René Marion
azur@clic.net

École de parapente

Visionair

6952 Wipporwill,
Rawdon, Qc, J0K 1S0
Xavier et Yves Bergeron
Tél.: 514-867-4526
Cell.: 514--952-4526

École de parapente

Voiles Quatre Saisons

815 Berthiaume # 5,
Contrecoeur, Qc, J0L 1C0
Jacques Blanchet
Tél.: 450-587-8917
voiles4saisons@yahoo.fr

École de parapente

Zone Bleue

St-Sauveur à Mont-Tremblant
Bruno Berti
Tél.: 514-962-0707
parazonebleue@hotmail.com

École de deltaplane, parapente, paramoteur et ulm

Vol récréatif

François Thibodeau
Tél: 514-792-3989
contact@volrecreatif.com

Clubs de vol libre

Club de vol libre du Saguenay

224 Saguenay,
St-Fulgence, Qc, G0V 1S0
Éric Marcil
Tél.: 418-548-4797
marcile@videotron.ca
http://www.st-hilaire.qc.ca/parapente.htm

Club des CorsAires

640 rang de la montagne,
St-Paul d'Abbotsford, Qc, J0E 1A0
Stéphane Cantin
Tél. 450-777-8007
cheznous2@videotron.ca
Météo Windtalker: 450-379-5414

Club de Vol Libre de Charlevoix

38 rue, Pierre
Baie St-Paul, Qc, G3Z 2R5
Jocelyn Lapointe
Tél.: 418-435-3214

Club de Vol Libre les Ailes de la Vallée

279, rang Valcourt
St-Léon-le-Grand, Qc, G0J 2W0
Louis-Philippe Gendron
Tél.: 418-629-3644
Lionel Perron (informateur)
Tél.: (418) 629-4641
liop@globetrotter.net

Club de Vol Libre Ottawa

2220 Quinton Street
Ottawa, On, K1H 6V3
therrien@rogers.com
www.geocities.com/CapeCanaveral/Lab/5038/index.htm
Paul Morris, President
Tél.: 613-523-7448

Club de Vol Libre de Québec

1660 rue Muir
Québec, Qc, G1S 2G4
Thierry Bélanger
www.cvlq.com
info@cvlq.com
Tél.: 418-688-7959
418-688-1576

Club de Vol Libre Yamaska

Marc Breton
Tél.: 450-772-2710 (rés.)
4rvc@ca.ibm.com

Club École remorqué Air loisir

10 rue Ménard
St-Paul D'Abbotsford, Qc, J0E 1A0
Eric Paquette
Tél.: 450-379-2014
Cell.: 450-531-9400
airloisir@hotmail.com

Club Le Skwâll

45, rue Pierre Mercier, Mont-St-Pierre, Qc, G0E 1V0
Jean-Sébastien Cloutier
Tél.: 418-797-2222
jeansebastienvol@yahoo.ca

Club Vol Libre Thetford Mines

193e rue,
St-Georges de Beauce, Qc,
François Gilbert
Tél.: 418-227-6616

Petites annonces

***Ce service est gratuit,* s'il vous plaît soyez bref.** *Communiquez avec Survol Québec pour publier vos annonces.*
Votre annonce est automatiquement valide pour 2 parutions sauf avis contraire de l'annonceur.

Deltaplane

Formula 154, très maniable, bonne condition, excellent pour pilote intermédiaire voulant faire du vol voyage (cross-country). Prix demandé: 1000 $ Gabriel Talbot tél. : (450) 375-3583 techno-design@sympatico.ca *13-2*

Magic 4 137 avec VG 860$ discutable. Avec manuel et plan de lattes. Pour petit pilote intermédiaire Éric Gagnon (514) 276-3565 ou Éric Paquette (450) -379-2014 *13-2*

Topless La Mouette 13,5mètres. Bord d'attaque jaune, double surface jaune et bleu azur, logo La Mouette sur l'extrados, aile performante pour pilote avancé seulement; harnais Woody Valley de type Nailer, couleur complètement noir, container parachute sur coté droit, container Drogue chute, radio, cellulaire et back-up GPS coté gauche, rangement camel back et housse delta à l'intérieur, conçu pour pilote 5,8 à 6 pieds, hanches pas trop larges car très ajusté. 3 000,00$ négotiable, mais pas trop...à ce prix là ! Tél :. (514) 943-6900 Le soir : (514) 278-7602 François Véronneau *14-2*

Wills Wing Eagle 164 à vendre. À été acheté neuf l'été passé, 30 heures de vol, parfait état. Montants profilés, barre de vitesse pliante et roues pneumatiques " finsterwalder 6" ". Couleur bleu blanc et rouge. Prix : demande 3900$ ou la meilleur offre. Martin Laroche tél. : cellulaire (819) 665-9085 ou maison (819) 827-5641 *13-3*

Wills Wing Harrier 147 en bon état, avec harnais ouvert et parachute, roues amovibles. Tout est en bonne condition. Prix demandé: 1000 $. Marc André Gelinas (514)-528-7450. emmagelinas@hotmail.com *13-2*

Apco Sierre 25, extrados et intrados Bleu avec ligne jaune. DHV 1-2. PTV 60-75 kg 60 heures de vols. En très bonne condition. Prix à discuter. Stéphane Lacasse Tél.: (819) 643-9578 lacasteph@hotmail.com *13-2*

Wills Wing Falcon 140 avec barre pliante et roues gonflables, couleur bleu
acier et mauve, 10 heures de vol. Prix 2500$. Marie-Cristine Leroux, tél. :
(514)939-3856 *14-2*

Entreprise Wing Combat 3 1993, 139pi2. , double surface avec géométrie
variable (poid du pilote jusqu'à 170lb.) , aile pour pilote intermédiaire et
avancés, couleurs tigrés et bleu, Prix 1000$. Daniel Champagne, tél. :
(514)939-3856 *14-2*

Parapente

Flight Design S2vt taille 26 (PTV 80/105 kg ou 175/203 lbs incluant 23 lbs pour le matériel, 75 heures de vol), une sellette et un parachute de secours. Prix : 1995$ pour le tout ou à discuter pour un des trois morceaux. Roland Bélanger tél. : (418) 723-8327 ou r5b5@hotmail.com *13-3*

Gin Gliders Bandit (dhv 2) Médium pour PTV de 80-107 kgs. Acheté en avril 2000, elle a seulement 50 hres. N'a presque pas volée en 2002, je faisais du tandem. Intrados blanc et extrados bleu avec logo rouge en excellente état. Payé 4200$ + taxes, laisserait pour 2500$ Jean Turgeon Tél.: (450) 460-3439 ou jean@traction-sports.com *14-1*

Gradient, Onyx 2001 médium, Seulement 15 heures de vol. Sac de transport haut de gamme, sellette avec protection dorsale, secours inclus , vario. (kit complet). Cause de vente; déménagement. Louis tél. : (418) 812-4706 ou (418) 543-5225 lofo2000@videotron.ca *14-1*

Harnais intégral de marque Airstream pour le delta. Impeccable, bleu foncé, avec fermeture éclaire toute neuve. Je mesure 5'11" mais il peut s'ajuster pour des tailles variant de 5'8" à 6'2". Il est à vous pour $200. Marc Breton tél. : (450) 772-2710 *13-3*

Paramoteur Paratour (www.paratour.com) modèle SD 122 acheté neuf en octobre 1999. Moteur Solo 210 à pot accordé ("tuned pipe", fabrication allemande préparé par Fresh-Breeze avec carburateur à flotteurs Bing très facile à régler. Hélice bipale en carbone de 122 cm de diamètre (48") démontable en 2 parties. Réservoir 11 litres (3 US Gal) offrant plus de 4 heures d'autonomie de vol en palier. Sellette Large Woody-Valey très confortable. Cage extrêmement rigide démontable en 4 parties (pour le transport et l'entreposage). Moteur à la fois puissant, souple et progressif. Très agréable en vol. Le plus silencieux des paramoteurs actuels. Réducteur 2.58:1, poussée réelle mesurée de plus de 55 kg (120lb), idéal pour pilotes jusqu'à 100 kg (220 lbs). Cannes hautes (décollage plus facile) et articulées pour sentir l'aile à la sellette. Moteur entièrement révisé, 120 heures de vol, excellent état, jamais chuté, très beau, très fiable. Prix 5800 $ sans aile. Eric Bourdier (514)-767-8815 courriel: bourdiere@yahoo.com *13-2*

Eden 22 de MacParaTechnology, dhv1-2, sortie école, 111 vols et environ 34h de vol
- Sellette Sup'Air Altiplume Air bag Small, avec anti oubli
- Parachute de secours Sup'Air small
- Poche parachute ventrale Sup'Air avec mousquetons
- Casque blanc Charly

À vendre ensemble ou séparément en excellent état
Contacter Sophie
Tél au travail: (514) 527-4527 poste 2441
Tél au domicile: (514) 521-6283

Parapente Pegas 2004, Avis 3, large, avec sellette SupAir et secours ventral, finesse 8.0 à 8.3 (ensemble sortie d'école complet neuf). 4000$. Jacques Blanchet. Tél.: (450) 587-8917 *14-2*

Divers

Harnais Wills Wing Z5 bleu, avec parachute Lara 175, 5pi3 à 5pi7 environ,
Prix : 1500$. Marie-Cristine Leroux, tél. : (514)939-3856 *14-2*

Casque Charly Insider bleu, Prix : 200$. Marie-Cristine Leroux, tél.: (514)939-3856 *14-2*

Combinaison de vol Sup Air turquoise et marine, grandeur small, Prix : 175$.
Marie-Cristine Leroux, tél.: (514)939-3856 *14-2*

Vario Ball, Prix : 200$. Marie-Cristine Leroux, tél.: (514)939-3856 *14-2*

Sac de parapente Mountain 110L Sup'Air, couleur rouge. Prix demandé:150$
Sac grand tourisme vert Sup'Air. Prix demandé:100$
Combinaison chaude, rouge, small Sup'Air, très peu utilisée. Prix demandé: 170$.

Contacter Sophie
Tél travail: (514) 527-4527 poste 2441
Tél domicile: (514) 521-6283 *14-2*

VOTRE ÉQUIPEMENT EST VENDU ???

VOUS VOULEZ RETIRER VOTRE ANNONCE ?

francoeurs@videotron.ca

Member # _____

Hang Gliding and Paragliding Association of Canada

Association Canadienne de Vol Libre

120 Ottawa Street North PO Box 43082 Kitchener ON N2H 6S9
Tel / Fax: 1-519-894-6277 Email: admin@hpac.ca

RENONCIATION, D'EXONÉRATION ET D'ACCEPTATION DES RISQUES

Moi, _____, je reconnais et accepte par la présente, en contrepartie de la permission que j'ai reçue de participer aux programmes ou activités de vol libre, à dégager et à libérer les propriétaires et (ou) bailleurs qui m'ont permis d'utiliser leur propriété pour prendre part à des programmes ou des activités de vol libre, l'Association Canadienne de Vol Libre et (ou) la Hang Gliding and Paragliding Association of Canada, leurs dirigeants, administrateurs, mandataires, employés, membres et toutes les autres personnes ou entités qui agissent qui exercent des fonctions quelconques en leur nom (ci-après désignés collectivement sous le nom de « renonciataire ») de toute responsabilité et je renonce par la présente à intenter des recours, des réclamations et des poursuites quels qu'ils soient contre le renonciataire relativement à des blessures ou des pertes matérielles que je pourrais subir en raison de ou en rapport avec ma préparation ou ma participation aux programmes ou activités de vol libre susmentionnés, même si lesdites blessures ou pertes sont causées uniquement ou partiellement par la négligence du renonciataire.

1. Et je reconnais et j'accepte par la présente;

a. que le sport du vol libre est très dangereux, exposant les participants à de nombreux risques et dangers, dont certains sont inhérents de par la nature même du sport et d'autres résultent d'une erreur humaine ou de la négligence de personnes impliquées dans la préparation, l'organisation et la tenue des programmes ou activités de vol libre;

b. que, en raison des risques et des dangers susmentionnés, à titre de participant, je peux subir des blessures graves, allant jusqu'à la mort, ainsi que des pertes matérielles;

c. que certains des risques et des dangers susmentionnés sont prévisibles tandis que d'autres ne le sont pas;

d. que j'assume néanmoins librement et volontairement tous les risques et les dangers susmentionnés et que, par conséquent, ma préparation et ma participation aux programmes et activités de vol libre susmentionnés se fait entièrement à mes propres risques;

e. que je comprends que le renonciataire n'assume absolument aucune responsabilité pour ma sécurité pour la durée de ma préparation ou de ma participation aux programmes ou activités de vol libre susmentionnés;

f. que j'ai lu attentivement le présent accord de RENONCIATION, D'EXONÉRATION ET D'ACCEPTATION DES RISQUES, que je comprends très bien celui-ci et que je le signe librement et volontairement;

g. que je comprends qu'en signant la présente renonciation, je renonce volontairement par la présente, dégage pour toujours et accepte de garantir contre toute responsabilité le renonciataire pour tout dommage ou perte en rapport avec toutes les pertes matérielles ou blessures que je peux subir en participant ou en me préparant aux programmes ou activités de vol libre que de telles pertes ou blessures soient causées ou non uniquement ou partiellement par la négligence du renonciataire;

h. que j'ai eu l'occasion et qu'on m'a incité à consulter un avocat indépendant avant de signer le présent accord;

i. que les termes de programmes ou activités de vol libre tels qu'utilisés dans le présent accord de RENONCIATION, D'EXONÉRATION ET D'ACCEPTATION DES RISQUES incluent, sans limiter la généralité de ces termes, les programmes et activités de remorquage de deltaplane de même que l'ensemble des autres compétitions, fêtes aériennes, séances d'entraînement, cliniques, programmes et événements;

j. le présent accord de RENONCIATION, D'EXONÉRATION ET D'ACCEPTATION DES RISQUES est irrévocable pour moi-même, mes héritiers, mes exécuteurs testamentaires, administrateurs judiciaires, représentants successoraux et ayants droit et;

k. que j'ai eu l'occasion de lire le présent document en entier. Je l'ai lu et je l'ai compris et j'accepte d'être lié(e) par ses termes.

Signature du participant :_____ Nom en caractères d'imprimerie: _____

Adresse: _____

N° de tél.: _____ Date: _____

Signature du témoin: _____ Nom en caractères d'imprimerie: _____

Hang Gliding and Paragliding Association of Canada Association Canadienne de Vol Libre
ACCIDENT / INCIDENT REPORT CONFIDENTIAL RAPPORT d'ACCIDENT au d'INCIDENT

OFFICIAL USE ONLY

HPAC / ACVL Business Manager 120 Ottawa Street North PO Box 43082 Kitchener, ON N2H 6S9 Canada Tel/Fax: 1-519 894-6277		Site, Location:	
		Date:	
		Accident: Incident:	
HPAC Accident Review & Safety Committee ACVL committee de la sécurite Fred T. L. Wilson Email: safety@hpac.ca		Injuries: Blessures:	
		Expérience:	
		Stage Phase:	
Creation Date:		Aircraft Damage:	
Modification Date:		Published In:	
File Number:		Insurance Claim?	Yes / Oui No / Non

OFFICIAL USE ONLY

CONTRIBUTING FACTORS / FACTEURS CONTRIBUANTS
Include Diagram / Effectuez le Schéma

Action Report / Rapport de l'événement

Recommendations: What would you like other pilots to learn from this?
Que pensez-vous qu'il serait pertinent que les autres pilotes retirent de cette expérience?

Action taken (Club, Association) Correctifs apportés par le club ou l'association	Report Review Révision de rapport Could this accident have been avoided? If so How? Est-ce qe cet accident aurait pu être évite? Si oui, comment?

Accidents are investigated to provide guidance toward the prevention of a recurrence. The content and record of this report is CONFIDENTIAL, is confined to cause-related circumstances and is for record keeping and accident prevention purposes only.

FILE #

Hang Gliding and Paragliding Association of Canada Association Canadienne de vol Libre

ACCIDENT / INCIDENT REPORT CONFIDENTIAL RAPPORT d'ACCIDENT au d`INCIDENT

RETURN TO SENDER / Retour à l'expéditeur

INFORMATION

Name / Nom du Pilote	Address / Adresse	Club / Association
Passenger / Crew / Victim Passager / Équipier / Victime	Address / Adresse	Membership # Membre #
Witness / Nom du des témoins	Address / Adresse	Level / Niveau
Reported by / Rapporté par	Address / Adresse	Endorsements

EXPERIENCE

Aircraft Make / Marque, modèle et année de fabrication de l'aéronef	Total Hours Nombre d'heures
Description of Damages and estimated cost to repair. Description des dommages. Coût estimé des réparations.	Hours Last 90 Days Heures depuis 90 Jours
	Total Flights Nombre de Vol

Harness Make, Model & Damage / Dommage Marque et modèle du harnais ou de la sellette	Reserve Parachute Parachute de secours	Parachute Deploiment?	
		Yes \ Oui	No \ Non

Weather Conditions Conditions météorologiques	Wind Speed and Direction Vent

Date of Accident Date de l'accident	Site	Nearest Town Quelle est la ville la plus proche

Injuries (Including length of hospitalization and time lost from work)
Blessures (Incluant la période d'hospitalisation et d'absence du travail)

Objective Description of Accident / Incident
Description objective du vol et de l'accident / Incident

On enquête sur les accidents afin d'apporter des correctifs et conseils pour ainsi prévenir la récurrence. Le contenu de ce rapport ainsi que le dossier s'y rattachant sont CONFIDENTIELS. Il se limite aux circonstances et causes entourant l'accident. Il n'a pour seul but que la tenue des dossiers et la prévention des accidents.

Over ⇨

BOUTIQUE / CENTRE D'ESSAI AZUR PARAPENTE

Venez essayer le meilleur matériel

N'achetez plus sans savoir... tout est disponible dans notre boutique au Mont Ste-Anne !

PARAPENTES

Windtech

DINGO (DHV 1)
PULSAR (DHV 1-2)
KINETIK (PARAMOTEUR)
QUARX 2 (DHV 2)
SYNCRO (DHV 2-3)
TACTIC (COMP)
Bi BANTOO (Tandem)

Windtech SYNCRO

CASQUES

LAZER

B-COOL (open face)
JET-STREAM (open face profilé)
DOWNHILL (full face)
X-STREAM (full face profilé)

B-cool

Jet-Stream

Downhill

X-Stream

INSTRUMENTS

FLYTEC
SWITZERLAND

4005 – 4010 – 4020 - 4030
Sonde de vitesse FLYTEC

FLYTEC 4005

BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC

AV Pilot - IQ Confort -
IQ Comp - IQ Motor - Compeo
Sonde de vitesse BRAÜNIGER

IQ Confort

SELLETTES ET ACCESSOIRES

Pierre Bouillon SUP' AIR CANADA

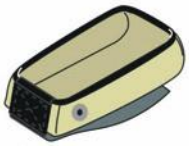
ACCESS (école)
ACCESS airbag (école)
ALTI XC airbag (loisir)
EVO & EVO XC (loisir)
PROFEEL XC (loisir)
COCOON & VAMP (comp)
ACRO (comp)
ALTIPLUME & RADICALE (light)
X-ALPS & RANDO (light)
EVASION & BIFIDUS (tandem)
MINIMAX (passager)
LOUSTIC & KINDER (enfant)

Accélérateur light & alu
Cale pieds
Bump'air 17 cm
Mousse bag latéral
Mousqueton automatique
Mousqueton auto acier inox
Maillon rapide acier inox
Gants, Poche radio
Sac parapente... etc.
Poche para ventrale light

Cocoon

Combinaison

Sac GT



Support instrument

Cockpit / Poche para ventrale

SUPER SPÉCIAL

Liquidation du stock 2003

Jusqu'à **50 %** d'escompte

Sellettes – parapentes neufs et démos – accessoires – vêtements – paramoteurs – casques... etc.

PARAPENTES

MAC PARA TECHNOLOGY

MUSE (DHV 1)
EDEN II (DHV 1-2)
INTOX (DHV 2)
MAGNUS 3 (Comp)
BI PASHA II (Tandem)

MAC Eden II

PARAMOTEURS

Maxfly Parapente

PAP série TOP 80
(1100 TD - 1300 TD - 1400 TD)

PAP série CORSAIR
(1100 CD - 1300 CD - 1400 CD)

PARACHUTES

SECOURS SUP'AIR
Small (<80 kg) Medium (<110 kg) - Large (<140 kg) - Tandem (<200 kg)

SECOURS WINDTECH
WindSOS 16 (<105kg) - WindSOS 18 (<120kg) - WindSOS 20 (<220kg)

AZUR PARAPENTE

418.955.3117 • AZUR@CLIC.NET

WWW.AZURPARAPENTE.COM