SURVOL QUÉBEC

Volume 12 No 2 - Octobre 2002

BD

Une autre mésaventure de Fucon & Ducon

NOUVEAUTÉ

Les mots volants

TECHNIQUE

L'homme aux 80 ouvertures

RÉCITS

Ça tourne, Ça tourne !!!

25 ans du vol libre à Mont-St-Pierre...

Une autre option

Une première

Du crash au cross

Bulletin officiel de l'Association québécoise de vol libre. Prix: 5 $

À VENDRE

Charmant cottage situé à 80 Km du centre ville de Montréal et à ± 1 KM à vol d'oiseau du Mont Yamaska.

Cette magnifique propriété de 5 chambres à coucher, 2 salles de bain est sise sur un terrain d'environ 6,5 acres adossé à la Rivière Noire avec magnifique vue sur la montagne. Boiserie, plancher de bois franc sur les 2 étages. Piscine semi-creusée.

Prix demandé : 185,000 $

Téléphone : 514-943-1968

Vous ne voulez plus attendre après le thermique ???
Vous désirez simplement découvrir une nouvelle manière de voler ?

Devenez pilote d'avion !

Formation de licences privée et professionnelle

Julie Bouchard-Roussin
Instructeur classe IV
450-646-4798
514-912-5767
joubahop@hotmail.com

Administrateurs & comités

Président

Jacques Fontaine, 514-881-9674
jacques.fontaine@ecoservice.ca

Vice-Présidents

Normand Michaud, 514-247-1922
normand.michaud@trimarkpq.com

Alain Bouchard, 514-814-4200
alain@bouchard.qc.ca

Secrétaires

Myriam Savard, 450-777-9677
Myriams1@hotmail.com

Maxime Mathieu, 450-928-0390
max2mat@yahoo.ca

Trésorier

Christian Landry, 450-448-9285
landry.christian@sympatico.ca

Profil vidéo 2002

Carl Tremblay, 450-619-0723
jezael@sympatico.ca

François Thérieault
theriaultfrancois@hotmail.com

Michel Fréchette, 819-569-1853
frev@videotron.ca

Agent de liaison Transport Canada

Bruno Allard, 514-277-5025
bruno.allard@videotron.ca

Sécurité et règlementation

Martin St-Hilaire, 418-548-1132
sthm22@yahoo.ca

Camil Chevalier, 418-831-5488

Communications

Domagoj Juretic, 450-922-8091
domjuretic@videotron.ca

Gilles Boulliane, 514-772-6469
gboulian@crim.ca

Jacinthe Dupuis, 450-772-6469
jacinthe.dupuis@uqam.ca

Daniel Lavigne,450-437-1329
labellelavigne@videotron.ca

Denis Bigeault, 514-363-7378
aiglebleu@sympatico.ca

Enseignement

Bruno Allard, 514-277-5025
bruno.allard@videotron.ca

Sylvain Bourassa, 514-728-5932
boubou.trip@sympatico.ca

François Thibodeault, 450-671-0378
distancevollibre@hotmail.com

journal SURVOL et site Internet

Christian Forget, 514-598-9376
ccf@cam.org

Pour toutes questions ou commentaires

Boîte vocale : 514-890-5276 Site internet : www.aqvl.qc.ca

Tarifs publicitaires

Membre de l'A.Q.V.L.		***Non-Membre de l'A.Q.V.L.***	
1 page	75 $	1 page	150 $
1/2 page	50 $	1/2 page	100 $
1/4 page	25 $	1/4 page	50 $
Couverture arrière ou avant interne	150 $	Ccouverture arrière ou avant interne	300$
Insertion avec le Survol	75 $	Insertion avec le Survol	150 $

Somme - Air

Éditorial
Christian Forget 5

Mot du président
Jacques Fontaine 6

Le pigeon Voyageur 7

Les mésaventures de Fucon & Ducon
BD de *Jean-Sébastien Cyr*.....9

Technique:
L'homme aux 80 ouvertures 10

Turbulence
Fred Wilson de l'ACVL.....11

Récits:
Affluence et congestion en surplomb du Mont Yamaska
Luc Paquette.....12

Ça tourne, ça tourne!!!
Alain Bouchard 14

Du crash au cross
François Véronneau 15

Les 25 ans du vol libre à Mont-St-Pierre: Le ciel, les souvenirs et l'amer...
René Caissy.....17

Une autre option
Myriam Savard.....18

Une première!
Guillaume Lanoie 19

Les mots volants 20

Les petites annonces.....21

Info-Clubs
La nouvelle plate-forme du Grand Morne
Les CorsAires brassent des affaires...
À Yamaska on rénove 22

Notes du directeur administratif de l'HPAC / ACVL
André Nadeau.....23

Air Libre
Cours de préparation au HAGAR
Sylvain Bourassa 24

Assemblée générale, concours photo, rappel profil vidéo.....25

Projet Wintalker sur le Web
Christian Forget.....26

Liste des FSS 27

Répertoire des Clubs et écoles ..28

Éditeur : Cistian Forget
Correction de textes: Michel Fréchette

Photos:
Fredéric Gauvin, Robert Bernier, Christian Forget, Michel Solomon

Dessins:
Francois Fradette, Jean-Sébastien Cyr, Christian Forget

SURVOL QUÉBEC paraît 4 fois par année, soient en mars, juin, septembre et décembre. Les dates de tombée sont les ***15 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, sur disquette, CDROM ou par courrier électronique :

Christian Forget
5360 rue Marquette, Montréal, Québec, H2J 3Z3
514-598-9376 ou info@aqvl.qc.ca

Éditorial

Le voici enfin, ce deuxième Survol de l'année, que vous attentiez tous! C'est bien sûr à regret, que je livre la marchandise en retard par rapport à la date promise. Je crois avoir au moins un point en commun avec notre cher ex-Premier ministre René Lévesque: je me sens mal lorsque je suis incapable de tenir mes promesses. Néanmoins, consolons-nous mutuellement en se rappelant ce bon vieux dicton: "Vaut mieux tard que jamais".

Malgré tout, je me vois dans le devoir de tenter de justifier ce retard, jumelé à l'amputation du numéro du mois de juin:

Tout d'abord, j'ai eu une panne informatique et je me suis acharné à pratiquer tout l'été des gonflages de parapente afin de réaliser mon objectif de cette année, effectuer mon premier vol solo. Je suis prêt. mais la météo ne nous a pas donné les conditions favorables avant la fermeture de l'école.

Outre le temps, il y a un autre facteur encore plus pesant dans la balance: L'implication ou devrais-je dire la non-implication de trop de pilotes au sein de notre Association.

Est-ce trop de demander un peu d'effort pour rendre notre bulletin plus riche en contenu ?

Ai-je besoin de répéter qu'un bulletin auto-écrivant n'existe pas malgré les puissants ordinateurs que nous avons tous ou presque ?

Depuis 1988, je fais partie d'un club de canot-camping comportant environ le même nombre de membres que l'AQVL. Nous avons aussi un bulletin de liaison d'une trentaine de page qui paraît trois fois par année et dont je me suis occupé en 1995. Je ne vous dirai pas que tout le monde se bousculait pour écrire, mais il était (et est encore) monnaie courante de reporter au numéro suivant, un ou des articles soumis en raison d'un dépassement de cota. Pourtant, s'il y a une activité qui demande du temps et une lourde logistique à organiser, c'est bien de canot! Alors, si malgré tout, les canoteurs prennent la peine et trouvent le temps d'écrire. Comment expliquez-vous que les pilotes de vol libre ne le font pas? Expliquez-moi !

Ne me servez surtout pas des arguments aussi futiles que: "Je n'ai pas le temps", "Je ne sais pas écrire" ou encore "J'ai peur que ce ne soit pas bon" Le temps, il ne tombe pas du ciel, il faut le prendre. Nous avons des correcteurs de disponibles. Si vous n'avez pas accès à un ordinateur, un crayon et une feuille de papier, ça marche encore. Ne vous préoccupez pas de la mise en page, c'est mon boulot.

Cette édition comporte un peu plus de récits que le précédent bien sûr; c'est le contenu cumulatif de deux numéros. Imaginez maintenant de quoi aurait l'air un numéro qui ne contiendrait que la moitié de celui-ci! Seriez-vous aussi à l'aise avec l'idée que l'éditeur reçoit 400$ du numéro? J'aurais pu très bien faire moins de gonflages et sortir un numéro en juin tel que prévu. Ce choix aurait été certainement plus rentable financièrement pour moi et nous aurions eu deux Survol qui auraient été des coquilles presque vides. Plusieurs éditeurs commerciaux semblent à l'aise avec des publications parfois très minces, si on ne tient pas compte de la grande part du contenu publicitaire; mais pas moi! Le numéro d'hiver n'est déjà pas très loin et c'est peut-être le moment déjà de choisir à quoi il ressemblera.

Pour terminer, je tiens à remercier du fond du cœur, tous ceux qui ont fournit leur petit effort pour écrire des articles.

Bonne lecture!

Christian Forget

Éditeur

Mot du président

Peace and love!

Je dois être (suis) un très mauvais président d'association. Association ne signifie t-il pas selon les dictionnaires....

Petit Robert :

- *Mettre ensemble, lier rapprocher, unir, liguer, allier, réunir*
- *Réunir des personnes par une communauté de travail, d'intérêt, de sentiment.*
- *Faire participer à une activité commune, un bien commun.*

Hachette des synonymes :

- *Réunion de personnes avec un objet précis et particulier, commun à toutes et recherché volontairement.*
- *Réunion de personnes constituée naturellement et ayant des lois avec tel ou tel objet précis, mais simplement pour rendre possible la vie en commun.*

Si j'étais un bon président d'association je serais peut-être comme Gandhi et j'arriverais à faire passer mon message d'unité entre les personnes aux intérêts divers. Mais voilà, je ne suis que Fontaine.

Ayant été fortement influencé dans ma jeunesse par les Beatles et la philosophie générale qui découlait de ces deux mots "peace and love", je me retrouve encore une fois totalement subjugué par la difficulté qu'on a à s'amuser ensemble autour d'une activité aussi pacifique et fantastique qu'est le vol libre. Deux mots si simples si courts et pourtant inaccessibles dans leur réalité. Dans de très nombreux articles que j'ai signés dans le Bécois Volant, et le Survol, j'ai souvent lancé des appels à l'unité et à la coopération des pilotes de vol libre. Je le refais encore aujourd'hui mais sans grande illusion.

Je sais très bien que la nature humaine est complexe et faite de points de vue différents voire divergents.

La pratique du vol libre étant une activité strictement récréative, je ne m'explique pas du tout pourquoi nous assistons continuellement et sans répit, à des affrontements au sein de notre communauté.

Pilotes de parapente vs delta, clubs, écoles, propriétaires, chacun bien campé dans ses convictions.

Au Québec, c'est de notoriété publique, le poids démographique du grand Montréal pèse anormalement lourd dans la répartition de la population. Le poids démographique du mont Yamaska suit donc inexorablement la même tendance dans notre communauté du vol libre au grand dam des autres régions. Qu'on le veuille ou non, la dynamique du vol libre autour du mont Yamaska conditionne en grande partie ce qui se passe en vol libre au Québec.

Le 26 mai dernier, j'écrivais sur la liste de discussion de l'AQVL:

Encore un fois, nous voila confronté à la dure réalité de la vie. Les lois existent pour tous, même pour les pilotes, visiteurs ou non. Nos voisins ont des droits de propriétaires et vont recourir à la police et/ou aux tribunaux pour les faire respecter. Le point de vue du propriétaire qui se sent lésé par les pilotes de vol libre doit être compris et respecté.

En 1992, nous avons publié un numéro spécial du SURVOL intitulé "Mont Yamaska: population en colère". Comme vous pouvez le lire dans ce numéro spécial du SURVOL ainsi que dans bien d'autres, j'avais alors lancé un appel à l'unité des pilotes. Ce n'est qu'en s'unissant qu'on arrivera à maintenir et à développer le vol libre au mont Yamaska. Les pilotes qui ne respectent pas les règlements votés démocratiquement par les autres pilotes, nous entraînent quand même tous dans des situations problématiques comme celle qui s'est passée au début de l'été.

Comme je l'ai répété souvent, c'est le propriétaire qui décide. Nous sommes passés à un cheveu de perdre l'atterrissage chez M. St-Jean. De mon point de vue ce n'est qu'une question de temps avant que ça n'arrive définitivement.

Il y a deux ans, un petit groupe de pilotes avions publiés un document sur la fusion des deux clubs au mont Yamaska. Je réitère ici (mon opinion personnelle) qu'il est primordial d'en arriver à une entente entre nous. Une majorité (la majorité silencieuse ?) de pilotes, d'hommes et de femmes de bonne volonté ne demandent rien de plus que d'aller relaxer entre amis sur l'un des meilleurs sites de vol de l'Est du Canada.

Je ne comprends pas pourquoi nous n'arrivons pas encore à s'entendre sur des règles de base minimales et à s'amuser à 100 pilotes autour d'une toute petite colline ?

J'espère qu'un jour, on arrivera à réaliser mon rêve d'unité.

Jacques Fontaine
Président AQVL 2002

PS - Comme plusieurs d'entre vous l'avez noté, je n'ai pas beaucoup volé en libre cette saison. En fait, je réoriente en partie mes activités de vol vers l'aviation conventionnelle. En conséquence, je vous annonce qu'après vingt ans de bénévolat, je ne me représenterai plus à aucun poste au sein de L'AQVL ou d'un club. Le comité exécutif actuellement en place compte parmi ses membres d'excellents candidats qui sauront maintenir notre association bien vivante.

NDLR - Cet article a été écrit en début de saison alors qu'une certaine tension semblait exister entre les 2 clubs du Mont Yamaska. Depuis ce temps les malentendus semblent s'être considérablement estompés. Espérons tous que ça continuera dans ce sens pour le bien de tous.

Le Pigeon Voyageur est le lien entre le Survol et le cyber espace. Une sélection des meilleurs potins, pertinents ou cocasses du forum virtuel sur Internet ainsi que du courrier postal. N'hésitez pas à nous écrire en vous inscrivant à partir de ce lien:

http://cf.groups.yahoo.com/group/vol-libre

ou par la poste à l'adresse suivante:

Association québécoise de vol libre

4545 Ave Pierre-de-Coubertin C.P. 1000, Succ. M, Montréal, Québec, H1V 3R2

De: Alain Gauthier
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Vendredi, 16 Août 2002 19:17
Obbjet: Tracasseries et paprasseries

Bonjour à tous,

Voici une proposition concernant les inscriptions des membres de l'AQVL pour éviter à ceux-ci des délais d'attente pour recevoir la fameuse carte de membre et aussi pour éviter des réponses comme "C'est une association de bénévoles, alors ...":

Une inscription pour une durée de 3 ou 5 ans, incluant le paiement pour cette période. Cela aura pour effet d'économiser du temps et des arbres. Je propose aussi de pouvoir le faire par le biais d'un site web, ainsi que les corrections des informations personnelles.

Je sais que d'autres associations le font, même si les coûts d'assurances varient d'une année à l'autre. Le coût de l'inscription pourrait être juste un peu plus élevée mais évitera au membre qui utilise ce mode d'inscription d'attendre ses papiers par la poste.

En prime, je crois que cela fait assez sérieux quand on voit sur une carte "Valide pour cinq ans". Cela montre un plus grand intérêt du membre pour son association, je crois.

Cette idée n'est pas la mienne mais plutot celle de quelques pilotes qui m'ont partagé leur point de vue lorsque j'étais instructeur à l'école du Mont-Sainte-Anne.

Pour metre en place ce mode optionnel d'inscription ainsi que la possiblité de corrections des infos personnelles par le biais d'un site web, je me porte disponible.

Voilà.

Bonne soirée,

alain_gauthier@uqtr.ca

De: Domagoj Juretic
À: vol-libre
Envoyé: Lundi, 30 Septembre, 2002 13:18
Objet: Cours d'auto-sauvetage en cas de branchage

Bonjour à tous,

Samedi matin sous les nuages et le vent, a eu lieu le premier cours de débranchage au Mont Yamaska. Comme pour toutes les premières, on se demande toujours si on est dedans ou dans le champ.

Le but premier était de démontrer aux pilotes présents qu'il y a des situations d'où on peut s'en tirer seul et ce, de façon sécuritaire. Ceci implique une bonne évaluation de la situation et incluant les moyens du bord. Dans cette optique, René nous a suggéré l'achat d'un équipement simple, peu couteux et peu encombrant.

Une corde de 5 mètres, un mousqueton à vis et une corde de trente mètres ont permis à tous les participants de descendre d'un arbre en rappel, en toute sécurité et sans necessiter de grand talent athlétique.

Dans un situation de sauvetage, ce cours permettra aux pilotes d'être plus que des victimes passives , dans bien des cas de branchage.

René (et Julie Roussin) sont montés vendredi (sous la pluie battante) près du décollage ouest pour faire les installations requises. De plus, René a passé beaucoup de temps à monter ce cours à partir de zéro pour en arriver à une présentation très professionnelle et pédagogique.

Le succès de cette première nous permet de vous garantir que ce cours sera offert de nouveau dans l'année qui vient.

Au nom de tous les participants, MERCI RENÉ!

Domagoj Juretic
A.Q.V.L.-Communications

p.s. Je lancerai un appel d'aide sous peu pour l'organisation d'une clinique de déploiement de parachute

L'organisation d'un groupe de pilotes et instructeurs pour suivre un cours de premiers soins sera aussi explorée.

De: Wilson Bernatchez
À: vol-libre@egroups.ca
Envoyé: Vendredi, 23 Août 2002 19:04
Objet: Rencontre de Thedford

Bonjours à tous ceux qui regarde le sol de haut et tous les autres

Je n'écris plus souvent sur cette liste par manque de temps et peut être d'inspiration, mais je vais faire une exception. Je suis un peu en retard car le retour aux études c'est pas si facile que l'ont pense après 16 ans d'absence et en plus j'ai fucker mon ordinausaure cette semaine, enfin bref.

La fin de semaine du 16-17-18 Août as été pour moi une nouvelle expérience dans mon cheminement de pilote, j'ai visité une nouvelle région et j'ai fait un beau vol de thermique. Arrivé le vendredi avec Patrick, nous avons été accueillis chaleureusement par les pilotes locaux présents, puis Marco nous monte sur la montagne pour visité le site et les environs, mais surtout pour découvrir cette magnifique rampe de départ qu'ils viennent tout juste de rendre accessible pour la fin de semaine. Dommage que le vent ne soit pas dans la bonne direction pour en faire l'essai, Pendant que nous sommes sur le top, je m'informe de la stratégie et du comportement à prendre pour le vol thermique, information en cas de possibilité de faire un vol voyage et tous les attéros possible en plus des conditions et piège pouvant être rencontrer dans la région.

Le Samedi ont se lève tôt pour aller déjeuner et nous montons sur la montagne avec nos ailes car les conditions s'annonce bonne car plusieurs parapente ont déjà décoller, en mi-journée je décolle après quelques pilotes et je m'enroule un thermique pour la première fois et qui m'emmène à 1580' (je voulais atteindre 2000' avant de partir en distance) que je perd aussitôt, je me retrouve au niveau du décollage, mais je réussi à me maintenir en montant et descendant, j'ai trouvé que ça brassait mais pas comme à Mont-St-Pierre lors des approches par vent fort. Je me suis poser avec une heures de vol et une bonne expérience.

Le soir, la gang du F.L.A.Q nous ont préparer une bonne dose de bon blé d'Inde (Brochu c'est tout un cook) et de merveilleux hamburger sur grill (Marc c'est tout un cook) arroser de quelque bonne bière (la gang de Thetford c'est tous des bons barman) et une atmosphère à ne pas s'ennuyer (les pilotes c'est toute une belle famille), BRAVO

Le dimanche les conditions n'était pas l'as, donc nous sommes repartis assez tôt en apportant avec nous un très bon souvenir. Merci à Gilles pour le près de son condos (roulotte réservé aux gaspésiens???), merci aussi à Marco, François G., François D., Marco, Reno, Marc, Jeanne-Mance, Danny et tous les autres que j'oublis pour cette bonnes accueille.

Étant déménager à Québec pour deus ans ont vas sûrement me revoir sur ce site.

BEBYYYYYE

Wilson Bernatchez
62 Prudent Cloutier
Mont-St-Pierre,
Québec
wilsonbe@globe-trotter.qc.ca
418-797-5140

Le Pigeon Voyageur

De: Éric Tremblay
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Lundi, 14 Octobre 2002 16:46
Subject: Tadouuouuouuouuouuousac

Les mystiques dunes de Tadoussac ont été volé et revolé à plusieurs reprises samedi et Dimanche(sous le soleil wow).

Vendredi soir, arrêt au massif pour évaluer la situation, c'est dans la brume au sommet on ne voit même le buton. Dans la brume, apparaît doucement le vélo et la van d'un parapenteux sans doute. Il est 19:30, il dort déjà, ça promet pour demain.

On va plutôt opté de stationner notre campeur improvisé au quai de la petite rivière. Surprise, deux pilotes on fait pareil. (Marc Lambert et PA) On apprend que toute la journée de vendredi était dans la brume.

Samedi matin, 1500' de brume cache presque la totalité du Massif. Après plusieurs hésitations nous partons direction Tadou.

14:00 Il y a déjà un pilote, C'est qui lui ? est-ce qu'il a un permis pour voler là lui? il nous dit qu'il s'appelle René Caissy, On a pas de preuve que c'était vraiment lui mais, il faut se fier sa parole !!!

25 km/h vlan dans la dune Yahou! 5 pilotes avec une moyenne de 2 heures de vol chacun et plusieurs "touch and go" On a volé jusqu'à 17:00

Dimanche matin, j'ouvre un oeil il y a un soleil de plomb, léger vent 15 km/h et vlan dans la dune pour une heure de vol. Le vent joue avec nous, il s'amuse à diminuer pour envoyer quelques pilotes sur la plage et remonter à 25 km/h pour une autre partie de plaisir de 30 minutes. Et le comble, après quelques heures d'accalmie le vent reviens nous chercher vers 16:00 pour nous laisser redescendre à temps pour le souper vers 17:20. vive Tadou Personnellement pour les deux jours: 4 heures de vol, 9 décollages, de multiple "touch and go" et je n'ai pas touché à la plage.

Je vous souhaite tous de vivre une épopée semble, si ce n'est déjà fait.

P.S. René Caissy, est-ce que c'est bien le gars qui a des cheveux sur la tête?

Bon vol d'automne

Eric Tremblay

De: parazonebleue2002
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Samedi, 28 Septembre, 2002 9:17
Objet: Salut tout le monde! Un voyage a Ténérife...!?

Je suis en train d'organiser des séjours au îles Canaries, plus précisément à Ténérife (ou ca vole 365 jours par année!). Un client a Roberto a déja fait 30 heures de vol en une semaine!! Il s'agit d'une ile ou il est possible de faire du vol montagne, thermique de ±3 ms ou bien du dynamique (soaring) en bord de mer avec attero sur la plage ou ncore voler d'un volcan (sled de 2450 metres, oui oui 2450 m avec attero sur la plage !!!). Notre ami Roberto viendrait nous chercher a l'aéroport pour nous ramener a son auberge. Durant notre séjour, Roberto, qui nous servirais de guide nous offre l'hébergement, les repas, autant de navette qu'on veut et l'expérience d'un passionné du vol libre pour le choix de site du jour! Bon, pour un groupe de 6 à 8 perssonnes, il faut compter ± 95 $ par jour pour tout les services énumérés...c'est pas cher pour tout ce qui nous est offert, non? Alors les perssones intéressé devrait entrer en contact avec moi pour déterminer les date de départ (selon les disponibilité de chacun...).Et si on voyage avec des perssone qui préfère rester sur terre il y a aussi la randonné, le "kite surf", la planche à voile ou simplement la plage pour se changer les idées...(relaxer). Allez,bon vol à tous et au plaisir de prendre l'avion avec vous...les billet d'avion sont évidement non inclus...Allors,ca vous tente?! Donnez moi des nouvelles...

Bruno Berti 514-297-1807 ou 450-229-5512

parazonebleue@hotmail.com

De: Yvan Bernard
To: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Mardi, 3 Septembre 2002, 10:26
Objet: Un beau party au Saguenay

Salut tous le mondes,

Je ne sais pas ce que vous avez fait "dans le Sud" mais au Saguenay ça volé toute la fin de semaine sur les monts Valins. Des beaux vols des plus trippant avec ce paysage très engagé et un environnement qui sait vous garder éveillé.

Après 5 ans dans le vol libre j'ai fini par goûter la tourtière du Lac et l'hospitalité légendaire des Saguenayens qui est à la hauteur des monts Valins. On a même commandé un minimum de 17 Celcius pour la nuit de dimanche à lundi afin que Joël et Dino cesse de faire sauter les disjoncteurs de

la salle où ils avaient connecté leur chaufferette la veille.

Félicitations à Carl, Sonia, Michel, Ben, Claude, Jean, Éric, Julien, Isabelle et tous les autres dont j'oublie les noms et qui ont aussi participé à cette belle organisation.

Finalement avec les enfants j'ai décidé de repartir le lundi avant-midi mais je me demande comment étaient les conditions de lundi?

Ceux qui sont retourné au mont Valin, avez-vous réussi à avoir d'aussi belle conditions pour un troisième jours consécutif?

Pas avec de la bière froide à l'attéro en plus...:) faites moi pas suer...

A+

Yvan

De: Louise
À: vol-libre@groupesyahoo.ca
Envoyé: Mardi, 1 Octobre, 2002 10:00
Obbjec: Clin d'oeil à la tribu de Charlevoix

Bonjour à tous,

Un tout petit mot pour saluer les joyeux lurons de Baie St-Paul, qui m'ont accueillie plus que généreusement dans leur région "art et nature"...

Un merci spécial au grand guerrier roux, pour un tandem somme toute assez jouissif, malgré des conditions pas du tout évidentes...

Au plaisir de voler avec vous à nouveau !

gawr...

Louise

lou@artsoul.net

www.artsoul.net

De: Daniel Parent
À: Vol Libre
Envoyé: Mercredi, 16 Octobre 2002, 9:49
Objet: Action de grâce !

Salut Yvan, et les autres

Ce n est pas pour vous relancez mais nous, nous étions a un certain moment de la journée une vingtaine de parapente dans les airs a faire des chasser croiser. J ai même voler 2 heures environ samedi.

Ou? bien au festival des couleurs de parapentes a Amqui bien sur! ;-)

Vos histoires de Tadousac me rappel mon premier vol a cet endroit, après y être passé une quinzaine de fois et en revenir bredouille, La seizième fut la bonne.

Mais il n'y avait qu un couple de touriste qui me regardait jouer avec mon cerf-volant traction et peu de vent. Ils me posaient plein de questions ect ect Soudainement le vent a augmenter et en blague je leur ai expliqué que j'en avait un autre plus gros dans ma voiture. J ai sortie mon parapente et vous auriez du voir leur expression dans le visage Woah! y ai gros en taba..... ton cerf-volant. Je leur ai meme dit que je devais m'attacher avec une sellette pour éviter de le perdre.

Quand je me suis retourner face au vent et que j ai grimpé au-dessus des dunes. Je les voyais courir d un coté a l autre tout paniqué. J ai du redescendre pour leur expliquer l arnaque avant qu il n avise la Garde Côtière lollll ;-)

Salutation

Daniel Parent

Les mésaventures de Fucon et Ducon

L'homme aux 80 ouvertures

Article tiré du Parapente Mag No 47
Septembre-Octobre 1996

Dominique Henry détient le record du nombre d'ouverture de son parachute de secours: 80! Et pour cause, au printemps 95, Dominique a fait une tournée de démonstration des parachutes de secours conçus par la firme *Paratech*. Il est donc, forcément, l'un des pilotes qui connaissent le mieux cet engin mystérieux que nous espérons tous ne jamais devoir utiliser. Compétiteur du *Groupe France* (3 ième au *Championnat de France* 95, plusieurs places dans les 10 premiers de compétition internationales), recordman de France de distance en plaine (150 Km de Poitier à Brives en juillet 95), Dominique, après avoir créé et géré sa propre entreprise en région parisienne, a décidé de tenter l'expérience du vol libre à plein temps pendant un an. Mais revenons à ses 80 ouvertures de secours...

Quel matériel utilisais-tu ?

La plupart du temps le modèle moyen. C'est un parachute, de 35m^2, à "pull down apex" et coupole supérieure, pour des pilotes pesant entre 65 et 85 Kg. J'ai aussi fait quelques ouvertures en biplace avec le grand modèle.

Comment cela se passait-il ?

Je faisais d'abord un briefing aux pilotes. Pour leur expliquer qu'un parachute de secours se choisit en fonction du poids-pilote, comme un parapente. A un rapport poids-surface donné, correspond un taux de chute précis. Après cela, je montais au décollage, je volais et j'ouvrais à 30 m/sol. Je ne mettais pas ma voile en vrac avant d'ouvrir, ça ne sert à rien et ce n'est pas le problème. Il s'agissait de démontrer que même très près du sol, on a le temps d'ouvrir, de tirer sur les B pour ramener la voile principale et de se poser sur les pieds. Je l'ai fait parce que c'est du matériel nouvelle génération, dans lequel j'ai une entière confiance.

Que se passait-il lorsque tu ne ramenais pas la voile principale à toi ?

A partir du moment où le secours s'ouvre, on dispose d'environs deux secondes pour tirer sur la B et commencer à ramener la parapente à soi. C'est un peu physique, surtout sous un biplace. Après ce délai, il est trop tard: les deux voiles s'installent en "effet miroir", faisant passer le taux de chute d'environ 5 m/seconde à un peu plus de 6 m/seconde. Ce n'est pas dramatique du tout: en effet miroir, ça descendait stable quand même, j'arrivais toujours debout sur le sol, et je parvenais même souvent à me poser sur les pieds.

Après 80 Ouvertures, tu n'avais pas mal au dos ?

Non, Pourtant j'ai un dos, un genou et des cheville affaiblis par un certain nombre de gamelles du temps où je faisais des compétitions de moto. Je me suis toujours efforcé d'atterrir souplement, quitte à faire un roulé-boulé lorsque ça arrivait un peu fort.

Est-il arrivé que le secours ne s'ouvre pas ?

Jamais. Mais j'ai pu constater qu'un secours replié récemment, s'ouvre nettement plus vite qu'un secours enfermé depuis 6 mois ou un an. On a donc tout intérêt à le vérifier, l'aérer et le replier souvent. Disons tous les 3 mois. Les jours de pluie ne manquent pas. Ça prend une petite heure au début, un quart d'heure avec l'habitude. Et ça en vaut la peine.

La meilleure position: dorsale, latérale ou ventrale ?

Je ne sais pas. Je constate seulement qu'en position dorsale, on a déjà vu plusieurs ouvertures intempestives. Quelle que soit la position, l'important c'est de s'entraîner, au sol, à tirer la poignée sans hésitation.

Quelles sont les spécificités de l'ouverture du secours en biplace ?

L'ancrage sur la sellette se fait au-dessus des écarteurs et tirer sur les B pour ramener la voile principale est beaucoup plus difficile. Pour le lancer, pas de problème, il suffit de faire le geste sur le côté au lieu de passer devant soi comme en solo. L'idéal, c'est de l'installer en position latérale. En tout cas, en biplace, un parachute de secours est vraiment indispensable.

Rien à ajouter ?

Si. Méfiez-vous de ne pas prendre un secours trop grand. Ça descend un peu moins vite, mais une fois au sol, s'il y a du vent, c'est très difficile à affaler. On peut se faire traîner. La seule solution est d'attraper la grosse suspente centrale et de tirer de toute sa force. Un dernier truc: aujourd'hui, je ne volerais plus sans secours. C'est une dépense supplémentaire, mais ça dure toute une vie.

N.D.L.R. - *Cet article a déjà été publié dans la revue française PARAPENTE MAG. Il est reproduit ici avec la permission de l'éditeur.*

Rapport d'accidents / incidents SVP

Nous enquêtons 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 est CONFIDENTIEL. Ils se limitent aux circonstances et causes entourant l'accident. Ils n'ont pour seul but que la tenue de statistiques et la prévention.

Il est obligatoire de rapporter tout accident impliquant des blessures graves (celles nécessitant l'intervention médicale) ou des dommages à l'aéronef. La déclaration d'incidents mineurs (ceux qui n'entraînent pas de dommages ni blessure) est facultative mais fortement encouragée. Ces déclarations permettent non seulement d'identifier les causes récurrentes des accidents, mais également d'apprendre avec les erreurs des autres, ainsi que de trouver des moyens pour les prévenir.

Nous rappelons aux instructeurs qu'ils doivent ficher tout accident impliquant un étudiant ou passager pour vol d'initiation en tandem. Cela fait partie des conditions de recertification annuelle.

Les instructeurs qui n'ont pas d'accident ou incident à rapporter sont priés de m'envoyer une note disant que tout s'est bien passé au cours de la saison. C'est toujours bon d'avoir des nouvelles de vous!

Merci de votre collaboration
Amicalement
Fred Wilson, Sécurité ACVL

Défaut de conception sacs de déploiement pour parachutes de secours

L'Association canadienne de vol libre a confirmé que plusieurs fabricants ont vendu des harnais avec sac de déploiement de parachute de secours, comportant d'importantes imperfections, qui pourraient avoir une incidence directe sur le non-déploiement.

Différents problèmes ont été identifiés avec certains modèles.

D'autre part, veuillez noter que je ne veux surtout pas pointer nécessairement ces fabricants.

De nombreux problèmes ont été identifiés :

a) Certains de ces sacs sont en Néoprène, matériau extensible qui à tendance à comprime le parachute de secours.

b) Certains design peut également empêcher ou limiter le déploiement du parachute (exemple: Ouverture trop petite) dans les délais appropriés.

c) Certains autres problèmes sont couramment identifiés sur des harnais originaux (seulement) tels que **Charly**, **Sol**, et **Edel Airbag**. Il existe également d'autres problèmes avec des modèles de harnais avec parachute incorporés qui ne sont pas encore identifiés à l'heure actuelle.

La seule façon d'être certain d'un bon déploiement lors d'une situation d'urgence est de s'exercer dans un environnement contrôlé.

Participez à une clinique de déploiement et de pliage de parachute de secours,. Celà pourrait vous sauver la vie !

Pratiquez le lancement du parachute de secours avec vos deux mains.

Si vous avez un parachute monté latéralement, pratiquez-vous à le lancer avec l'autre main. Ce genre de pratique pourrait vous sauver la vie, si vous avez une épaule disloquée

Inspectez votre parachute neuf.

J'encourage les pilotes ayant fait l'achat d'un parachute de secours neuf, à inspecter le contenu du sac de déploiement de leur parachute. Au moins un fabricant a déjà livré ses parachutes, avec des bandes élastiques enroulées complètement autour du parachute. Ce mode d'emballage est pour expédition seulement, pas pour le déploiement! Ces parachutes n'auraient jamais pu s'ouvrir.

Parachutes de secours tandem mai 2002

Lors d'un cours d'instructeur tandem, il y a eu une clinique de déploiement avec le parachute de secours qu'un instructeur avait apporté. Au lancer, le sac ne s'est pas ouvert. L'instructeur a dû répéter la tentative jusqu'à ce que le sac s'ouvre enfin 30 secondes plus tard.

Lors de l'inspection, le parachute était rangé dans 2 sacs (?); un sac standard de déploiement et une pochette frontale, le tout dans la pochette arrière d'une sellette tandem SupAir.

Le véritable problème semble être le nœud à l'emplacement de la bride en "Y", qui avait été passé à travers l'élastique du sac de déploiement, empêchant ainsi de glisser facilement pour relâcher le sac.

Ce parachute avait été plié par un gréeur certifié en parachute de saut et non par un instructeur de parapente. Ces plieurs ne connaissent pas toujours les différents systèmes utilisés en parapente. Bizarrement, la pochette frontale avait été fournie par le gréeur et non par l'instructeur.

Fred Wilson, Sécurité ACVL

Affluence et congestion en surplomb du Mt-Yamaska

À Yamaska hier (samedi 3 août) on a eu droit à un très belle après-midi de vol. Rien d'exceptionnel, mais des conditions relativement thermiques qui permettaient aux pilotes de presque tous les niveaux et volants n'importe quels types d'aéronefs de satisfaire leur besoin d'altitude. Mais qui dit "beau samedi après-midi de thermique léger" dit "CONGESTION", et ceux qui étaient en l'air entre 14:00 et 16:00 savent de quoi je parle. Durant cette période, le nombre d'ailes en vol devait sans doute avoisiner la trentaine et il n'était pas toujours facile de pouvoir profiter de ce que l'environnement aérologique mettait sur notre chemin.

Dans ces moments ou l'espace aérien au-dessus de la montagne est pour ainsi dire saturé d'aéronefs, il se produit inévitablement une foule d'incidents; la plupart du temps, ils restent sans conséquences heureusement. Ceux-ci ont pour effets, chez certains pilotes, d'augmenter la pression et de provoquer de l'affolement, de l'insécurité et de l'intolérance. Personne n'aime se faire expulser d'une prometteuse zone d'ascendance par l'arrivé intempestive d'autres pilotes qui veulent eux aussi, s'approprier une juste part du gâteau. Les différents secteurs qui surplombent la montagne, de même que les thermiques qui s'y trouvent n'appartiennent à personne et chacun est libre de s'y faire une place. MAIS IL Y A LA FAÇON!

Je crois que nous pourrions facilement abaisser d'un cran le niveau d'anxiété et de risque que ces situations engendrent en respectant TOUS, certaines notions pourtant de base. La façon de voler de chacun a des répercussions sur la sécurité de tous les autres pilotes en vol au même moment et on aura beau adopter des comportements sécuritaires pour soi-même, on ne peut se protéger de tous les risques reliés au comportement négligent ou irréfléchis des autres autour de soi.

Au moment de ma formation, lorsque j'ai appris à voler (enfin, il n'y a tout de même pas si longtemps ...), je me souviens que l'emphase était surtout mise sur les techniques nécessaires au vol libre et au développement des aptitudes amenant à les maîtriser. Ce n'est que superficiellement que l'on abordait les règles à suivre pour évoluer convenablement en présences d'autres aéronefs dans un contexte de promiscuité aérienne. À voir ce dont j'ai été témoin hier, la situation ne me semble guère avoir changée. J'ai vu des pilotes faire fie des plus élémentaires règles de priorités de vol et initier des situations dangereuses pour eux-mêmes et pour les autres pilotes. J'ai vu des pilotes manifestement expérimentés attaquer des thermiques sans même prendre la peine de regarder derrière eux avant d'amorcer des virages vertigineux. J'ai vu des aéronefs s'approcher délibérément d'autres à des distances dangereuses dans des conditions aérologiques instables et imprévisibles. J'ai vu des pilotes laisser libre cour à l'expression de leur égocentrisme et s'amuser à exécuter des manœuvres de haute voltige pour épater la galerie sans tenir compte de la présence d'autres pilotes moins aguerris à proximité. J'ai vu des pilotes faire preuve d'agressivité pour se faire une place dans ce qu'il leur semblait être "leur" thermique. J'ai vu des pilotes répliquer agressivement à ces gestes d'agressivité. J'ai vu... bref, j'en ai vu beaucoup et assurément (et inutilement) TROP.

Je crains que le problème de congestion auquel nous faisons face depuis quelques saisons ne fasse que naître, et avec l'explosion de l'engouement pour le parapente, cette lourde affluence les fins de semaines lorsque les conditions sont légères n'ira qu'en s'accroissant, augmentant du fait le risque d'abordage en vol. En fait, personnellement je m'avoue surpris que notre région de vol ne compte qu'un seul événement d'abordage recensé à ce jour.

Les notions de priorités de vol et les conventions que les pilotes se sont imposés ont pour but de renforcir et d'assurer la sécurité en vol. Je reste persuadé que de les respecter ne peut mener qu'à accroître le plaisir éprouvé à voler. Il me semble impératif que l'enseignement de ces notions devrait être au cœur de tout programme d'enseignement et que leur incompréhension ou l'inaptitude à les appliquer devrait conduire à l'échec du participant à graduer dans les étapes de sa formation au même titre que l'incapacité de maîtriser les techniques de base.

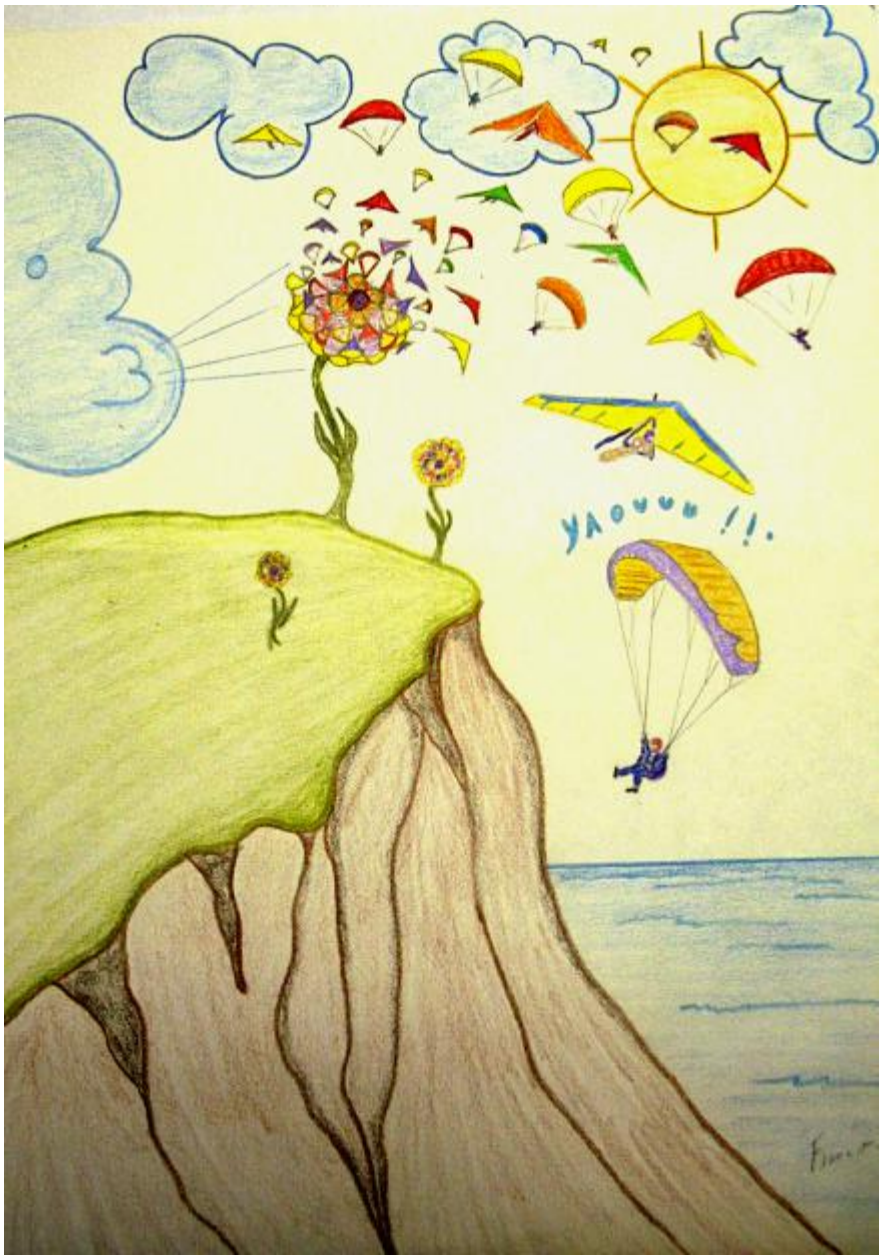
Au-delà du problème de l'inculcation de ces notions dans la formation des élèves-pilotes, existe celui de leur application par les pilotes plus expérimentés. Est-il concevable d'entendre régulièrement dans des réunions de pilotes, qu'un tel ne tourne jamais dans le même sens que les autres dans un thermique, qu'il les traverse aveuglément en semant la cohue, qu'il fonce littéralement dans les aéronefs qui l'entourent, qu'il ne cède jamais le passage en vol dynamique, qu'il utilise les tourbillons marginaux provoqués par son aile pour intimider d'autres pilotes ou qu'il dénie délibérément une zone d'ascendance aux autres pilotes en s'y immobilisant le plus possible ou ... etc., etc.

Je crois qu'il est aussi de la responsabilité de chacun de signaler (avec diplomatie) aux pilotes concernés les actions inconvenantes dont ils ont été témoins. Loin de moi l'idée d'amorcer un programme de délation ou de mise au banc de la société, mais il est d'intérêt général que ces pratiques inappropriées ou dangereuses cessent. En passant sous silence les actes qui nuisent à la pratique sécuritaire du vol libre, nous répandons le message que de voler ainsi est acceptable, ce qui incite d'autres pilotes au caractère intempestifs à agir de la sorte et à ainsi perpétuer leur action. Nous mettons aussi un frein au développement d'autres pilotes qu'une telle pratique effraient ou indisposent. Sans vouloir user de stéréotypes, il est généralement admis que les comportements "machos" sont moins l'apanage des femmes que des hommes, et compte tenu du contexte dans lequel ces gestes sont posés, il n'est pas surprenant de constater, avec regrets, la faible représentativité des femmes au sein de notre sport.

Le plaisir de voler doit d'abord et avant tout être tributaire de conduites et d'attitudes sécuritaires. Il est du devoir de chacun de s'interroger sur ses comportements, ses habilités et ses connaissances. L'état de vos connaissances en matière de priorités de vol est-il bien à jour? En cas de conflit, êtes-vous en mesure de réagir adéquatement et sans délai. Si tel n'est pas le cas, il vous importe d'obtenir l'information nécessaire auprès d'un formateur aguerri ou d'une source de renseignements sûre. Ces notions sont disponibles et accessibles. Nul ne doit les ignorer.

Pour ma part, je rêve d'une douce journée de thermique ou, dans leurs envolées, tous cèderont la gauche ou dépasseront par la droite lorsqu'ils auront la montagne à leur gauche. Ils éviteront de dépasser une aile plus lente lorsqu'ils auront la montagne à leur droite. Ils regarderont autour avant de tourner dans n'importe quelle direction, laisseront exploiter aussi les petites zones d'ascendance par les autres pilotes, tourneront dans un thermique dans le même sens que les autres et cèderont le passage à une aile qui monte plus rapidement que la leur.

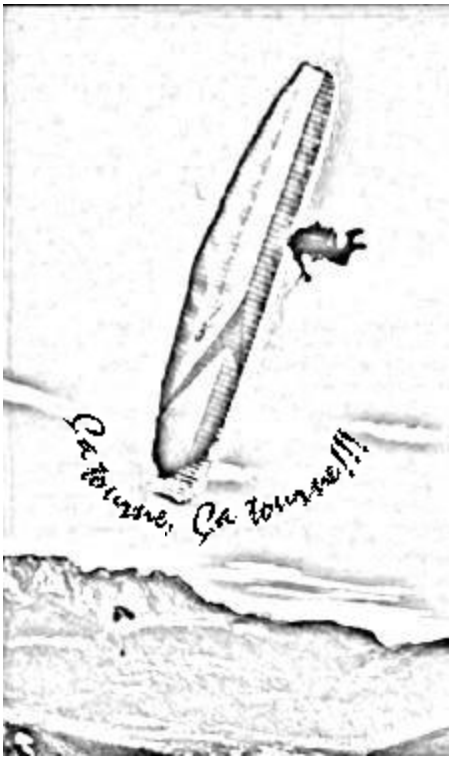
Ils éviteront de traverser un thermique dans lequel se trouvent déjà plusieurs pilotes bien engagés s'ils ne peuvent s'y introduire correctement et iront pratiquer la voltige à l'écart au-dessus de zones inhabitées. Ce jour là, l'agressivité n'aura plus sa place dans l'air et on pourra enfin aller s'atterrir parce qu'on aura choisi de le faire, librement et harmonieusement.



Dessin: *Francois Fradette*

Luc Paquette

Deltiste et membre du Club de vol libre Mt-Yamaska.



La journée était divine pour le vol libre. Je me suis sauvé de la job vers midi et awèye à St-Paul d'Abbotsford... Vers les 13h30, je suis décollé du Nord-Corsaires au mont Yamaska et ça "thermiquait" en masse. J'ai volé 15 à 20 minutes puis je me suis fait "flusher". Je suis descendu à environ 400 ou 500 pieds et vu la basse altitude, je me suis dit qu'il valait mieux que je me dirige en direction de l'attéro St-Jean.

En route, je passe dans un thermique, ce fut comme un bon coup de pied au derrière et me vla à environ 2500' en vissant ce sacré thermique. Je vole, je « m'amuse » à corriger et à recorriger mon aile qui bardasse, qui bouge trop... C'est un peu stressant dans un thermique. J'essaie de demeurer dans des zones moins turbulentes mais ça monte moins ou pas du tout. Puis, une demi heure plus tard, même scénario... une dégeulante et me voilà à 400 ou 500 pieds, pour ma sécurité, direction attéro St-Jean. Encore une fois, je passe dans un thermique et je grimpe encore en vissant. Maudit Bouchard que t'es chanceux! Je me suis amusé pas mal longtemps, et comme j'étais très haut, Vincent, qui volait avec moi, voulait qu'on aille atterrir chez DVL. Je trouvais ça un peu loin pour moi. Je continue à m'amuser pendant que Vincent cherche l'ascenseur pour venir me retrouver. Je corrige et recorrige pour garder mon aile au dessus de ma tête, et à environ 1000' d'altitude, je pogne un thermique qui me grimpe à encore 3000'... je tourne, je tourne, la manette du frein droit au fond pour essayer de monter encore et encore et ça enfile bien dans le thermique. Puis, à un certain moment, je n'ai pas trop compris ce qui s'est passé.

Vous savez quand on visse un thermique, on sent le vent devenir plus fort parce qu'on va plus vite en tournant et on entend le sifflement se faire plus fort. Ça tourne et ça tourne encore. Je me sentais enfoncer de plus en plus dans ma sellette comme jamais... Je me disais que j'avais frappé un c.... de thermique qui me propulsait vers St-Pierre qui m'attendait probablement. Je sentais la pression dans ma sellette devenir de plus en plus forte. Tabarnouche, j'en revenais pas de la pression que je rescentais, c'était extrêmement fort, comme si quelqu'un m'écrasait. Puis, j'ai regardé mon aile qui volait au même niveau que l'horizon et qui tournait en tabarnouche. Ça tournait, ça tournait, la pression devenait encore plus forte, comme dans un manège à la Ronde. Et c'est à ce moment que j'ai vu la plume gauche de mon aile se baisser au même niveau que celle de droite: j'avais l'aile qui tournait, les plumes au même niveau que l'horizon et ça tournait mes amis. J'étais aussi au même niveau que l'horizon et au même niveau que mon aile. Je ne pouvais même pas bouger la tête tellement la pression était forte. J'étais en 360 degrés engagé et je descendais, même si je croyais que je montais encore. Mon parapente était devenu le pivot et moi je tournais autour. Je me suis posé la question comment on faisait pour sortir de ce scénario, de ce sketch, j'avais peur moi là. Puis, après 6 ou 7 tours, je me suis aperçu que j'avais le frein droit encore au fond, trop au fond, et pour arrêter le phénomène de tourniquet il fallait arrêter ces cercles puissants et très courts. Je ne sais pas pourquoi mais j'ai freiné du côté gauche tout doucement et je me suis mit à incliner de plus en plus pour revenir sous mon aile et pas au même niveau qu'elle et après quelques tours encore le parapente s'est mit à voler normalement après une petite fermeture du côté droit. Là, j'en avais assez ! Direction attéro St-Jean. J'étais descendu à environ 700 à 800' au dessus du décolage Nord-Corsaire sans m'en apercevoir, une descente d'environ 1500'. Je suis passé au dessus de l'attéro, il y avait Stéphane (???) (il a un casque de vélo noir) qui me regardait sur le déco et qui devait se dire "mais cossé qui fait lui là". Puis, direction attéro ça presse. J'ai passé dans des thermiques qui voulaient me regrimper une troisième fois en allant vers l'attéro, mais pas question de remonter, je me suis asser fait peur comme ça. J'ai même eu de la misère à descendre tellement les thermiques voulaient me remonter cette journée là. Chose certaine, pas question de descendre en 360 engagés.

Voilà, c'était mon vol en thermique de cette journée là.

Alain Bouchard

Du crash au cross

Ou l'histoire d'un voyage à **Wallaby Ranch** à la fin du mois de mars 2002

Bien que notre dernier hiver ne fût que l'ombre de ce qu'il aurait pu être, force est de constater que l'ensemble de la communauté vélivole du Québec attendait avec impatience, comme à chaque année, le retour du beau temps et des thermiques tant espérés. Lors de la réunion annuelle de notre petit club de vol remorqué, en décembre dernier, un vote unanime de l'assemblée avait été pris afin de nous motiver à nous rendre en groupe à Wallaby Ranch en Floride, durant les premiers jours du printemps. Pourtant, quand le printemps fût venu, la majorité des disciples avait d'autres chats à fouetter ou des dates qui ne concordaient pas avec les miennes.

Qu'à cela ne tienne, que je me suis dit, ils veulent pas venir, alors j'irai tout seul, na! Mon but, les deux dernières semaines de mars, juste avant Pâques. Préparatif de combat: la tente, le sac de couchage, très peu de vêtements, mon harnais et mon aile, le tout bien ficelé et prêt à prendre place dans l'avion d'Air Transat. Arrivé à Mirabel avant tout le monde pour enregistrer mon méga bagage, la gentille dame de me préciser qu'ils ne prenaient plus ce genre d'objet directement au comptoir, et que je devais aller au cargo, deux kilomètres plus loin, afin de faire mettre cela à bord. Ça commence ben en tabar... mais enfin, il faut ce qu'il faut. Au cargo, on voulait me charger 350.00$ de plus que mon billet. Jamais de la vie, et c'est avec verve que j'ai pu me débrouiller encore une fois pour que l'aile suive le pilote sans frais! Merci beaucoup monsieur Transat! Revenu au comptoir, on pèse le reste et le verdict c'est que c'est trop lourd. Alors là, j'ai dû commencer à sortir l'oseille, avant même avoir mis les pieds dans le pays voisin.

Après un petit vol de 3h30, atterro à Orlando et petit appel téléphonique à Wallaby, on m'envoie subito presto quelqu'un pour me chercher. Dès le lendemain, comme à l'habitude, levé de bonne heure après une nuit de camping des plus agréable, remontage de mon aile dans sa forme originale, et préparation pour un premier vol remorqué, pendant que le ciel met ses plus beaux atours: peu de vent, cumulus à 5500 pieds d'altitude partout à la ronde, et une bande de joyeux lurons prêt à tout pour enfin accomplir ce que la froidure ingrate des pays du nord leur a empêché de réaliser pendant tout l'hiver: primo se pomper et secundo partir en cross. Mon cœur s'accélère déjà quand je choisis le buggy sur lequel je place mon aile pour me diriger vers l'extrémité Est du terrain, avec l'armé des autres pilotes qui font de même. Cette chorégraphie prend lentement un rythme de valse, ponctué des décollages et atterrissages des ultra légers qui placent dans le thermique plus d'une vingtaine d'ailes en moins de deux...Are you ready...de scander Malcolm qui vérifie, assisté de la jolie Carolina, si mon installation est adéquate. Un faible " yes " sort de ma bouche déjà asséchée et me voilà remorqué pour mon premier vol de l'année. Nous atteignons rapidement 2500 pieds d'altitude et le pilote du "tug" me fait signe de larguer. Je vire 180 degrés, et le thermique est là qui m'attend, pour me propulser à 5,500 pieds, lentement dans un doux thermique de 300 pieds/minute. J'explore les environs, vise un autre thermique, remonte, et c'est comme cela pendant deux heures. Un bon premier vol, une mise en forme officielle.

Le lendemain, c'est sensiblement la même pièce de théâtre qui se met en place, nuit de sommeil profond, levé tôt avec le chant des oiseaux, petit jogging autour de la propriété, et lentement, préparation pour une autre journée exceptionnelle. Les vols tandem vont déjà bon train et il n'est que 8:00 heures. Dès 10h00 hres, les cumulus commencent à apparaître et les plus anxieux s'alignent au décollage et la tentative de battre le record de la Floride. Davis Straub tente de battre le record de distance sur Falcon Wills Wing. Pour nous, c'est un peu plus tard que l'on se met en ligne pour être remorqué. Cela veut dire environ vers 12h30 hres. Mon tour arrive, je m'allonge dans mon harnais et Bob accroche le mousqueton de la corde à mon système de largueur. Le vent pourtant assez faible est de dos, on attend un peu et il commence à tourner, Bob me demande :

- Are you ready?

Je répond :

-Yes!

Le "tug" démarre, mon buggy prend immédiatement une tangente par rapport à l'axe du remorqueur, avec l'accélération, mon aile droite lève et je suis dans l'impossibilité de corriger, je tente alors de sortir immédiatement du buggy et de prendre mon envol, mais le coin gauche de ma barre de contrôle reste pris sur le buggy. Je m'acharne pour me libérer de son étreinte mais rien n'y fait, et le remorqueur prend toujours de la vitesse. Je réussis finalement à me libérer du buggy mais mon aile est désormais à la verticale, à environ 35 pieds sol, dans une position de "lock out " spectaculaire. J'essaie en vain de rétablir mon assiette, mais le fusible du câble se rompt. Je suis toujours à la verticale, sans grande vitesse. Je tente de réaliser un virage de 360 degrés pour rétablir mon aile et atterrir, je réussis presque la manœuvre mais mon bout d'aile gauche touche le sol,

pendant que je me mets en boule, bras par-dessus tête pour me protéger de l'impact. Le "CRAC" que j'entends ne parvient pas de mon aile qui est resté par miracle intacte, mais bien de mon cou. Oui, je suis encore vivant, ça c'est certain...

Je me relève avec rapidité, un Véronneau, c'est pas peu fier! Les gens accourent de tous côtés, je n'en vois aucun. Malcolm arrive et je lui dis que je suis OK. Il ne me croit pas et me dit que j'ai percuté le sol très violemment. Il me fait ôter mon harnais et on m'amène dans la cuisine d'été. On me fait asseoir sur un divan, on me demande si j'ai mal en quelque part et je réponds que j'ai mal au cou, on me garde sous observation durant une demi-heure, puis Laurie et Malcolm me conseillent d'aller à l'hôpital pour des radiographies. J'acquiesce, compte tenu que je ne suis pas certain d'être en parfaite forme. On m'apporte mon équipement, Malcolm précise que mon casque a craqué sous l'impact, que cela pourrait être très grave, etc. Il n'y a pas de chance à prendre, j'irai à l'Hosto...

Arrivé à l'hôpital privé de Celebration, une de ces petites villes si familières en Floride (Gated City) entourées de murs de fortifications, six heures trente d'attente avant de passer aux rayons X, pour me faire dire que je suis un miraculé, que demain, je me sentirai probablement comme si un camion de 10 tonnes m'était passé dessus, mais que tous mes os sont en place et sans fracture, et que la facture est de 823.00$ US. Thank you God...je ne prend pas de chance...on ne sait jamais ...si God était finalement an American...

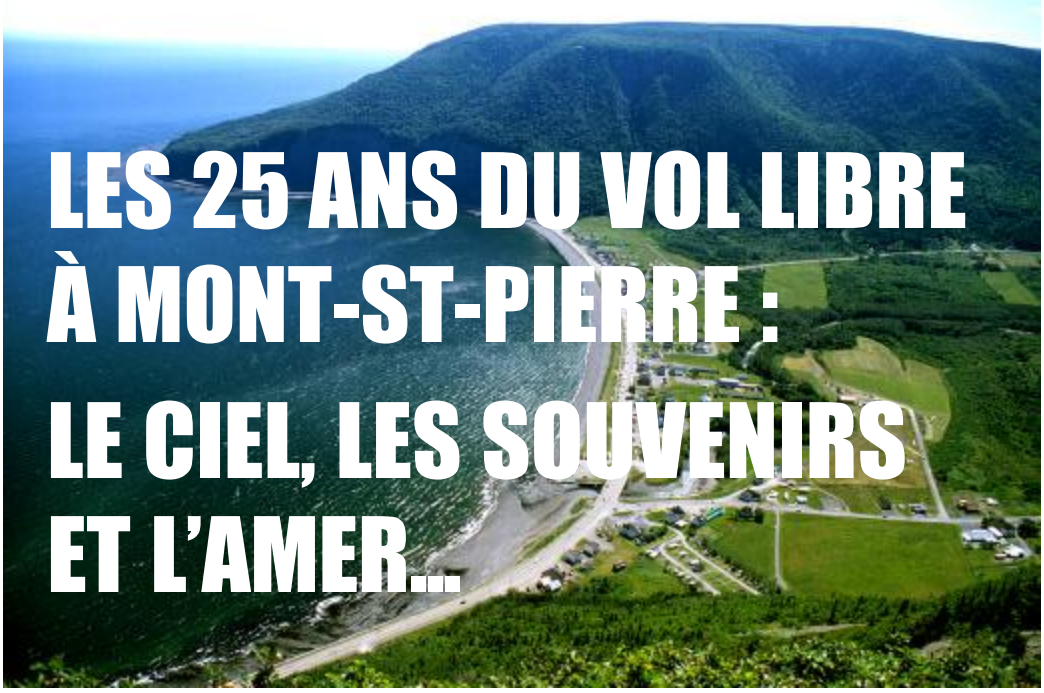
En revenant au Ranch avec Malcolm, on arrête au McDo pour un bon petit gueuleton: rien de moins qu'un Big Mac, un coke et une frite... si God is an American, Ronald McDonald est probablement son fils, non? Malcolm me loge gracieusement dans l'un des petits chalets encore libres sur le site. Toutes ces attentions ont de quoi me réconcilier avec l'américain post 11 de septembre!!! Heureusement, comme on dit là-bas, Wallaby Ranch, IT'S NOT THE REAL WORLD. La nuit porte conseil, et le conseil est bon. Tu es venu ici pour voler, que je me dis, un accident, cela peut arriver à tout le monde, tu as été chanceux, fais que ta chance continue, etc, etc, etc. La journée sera encore meilleure que la précédente, mais plus venteuse. Mike Barber décolle ce matin-là vers 10h30 hres pour se taper un petit 168 milles (270km) et Bo Hagewood qui n'a en de reste se farcit le nouveau record delta de la Floride avec un vol de 203 milles (326,6km). Moi, je fais des exercices pendant ce temps-là, et je pense que c'est très beau LA VIE...

Oui, je volerai à nouveau, trois jours après mon accident. Mais laissez-moi vous dire que quand je me suis allongé dans mon harnais avant que Bart, le préposé au décollage ne me demande si j'étais nerveux, j'avais des sueurs froides qui me coulaient dans le dos. J'étais nerveux, mais cette fois-ci, j'étais prêt! Et sachez que c'est tout ce qui importe, être prêt! Avec l'examen de conscience que j'avais fait suite à l'accident, le terme ÊTRE PRÊT ne prenait plus exactement la même signification. Je savais que la première erreur lors de mon crash avait été de répondre YES à la demande ARE YOU READY. À partir de cet instant, tout s'était déroulé si rapidement sans ne jamais être vraiment maître de la situation, que je savais dorénavant que j'aurais dû répondre NO. J'ai également appris à choisir mon buggy, de manière à positionner mon aile le plus à l'horizontal possible, en réduisant l'angle de nez et la prise au vent. Les montants de trapèze du Topless La Mouette sont très longs, et placent l'aile sur la voiturette dans une position de "stall". Enfin, rien ne sert de prendre trop de vitesse sur le buggy, si l'aile vole et l'angle de nez est adéquat, il vaut mieux se libérer de cette quincaillerie sur roues, et laisser voler l'aile librement.

Suite à cet accident, j'ai fait les plus beaux décollages remorqués de ma vie de pilote. Comme quoi, on en a toujours à apprendre, n'est-ce pas. Et puis les conditions ne faisaient que s'améliorer. Les deux derniers jours de vacances, le plafond était à 7400 pieds, et j'avais rencontré une bande de pilotes qui volent à Morningside. Ces gars-là ne voulaient que faire des kilomètres. J'avais la gang et la récup. si j'arrivais à les suivre. Dernier vol du voyage, on se concerte et on décide de se diriger vers Quest Air, à environ 26 milles du Ranch. Plusieurs pilotes tracent la voie vers le but, alors que je suis dans une position avantageuse, à 6900 pieds à mi-chemin entre Wallaby et Quest. In ne me reste qu'à courser sur l'un, me repomper à plus de 6,500, courser sur le suivant, me repomper à nouveau, et ainsi de suite, jusqu'au vol plané final pour Quest. Premier arrivé, mais ça pompe encore, je refais le plafond au-dessus de Quest à plus de 7,220 pieds, et tente de revenir à Wallaby. Je parviendrai jusqu'à la moitié du parcours de retour, pour finalement rebrousser chemin et atterrir à Quest où la récup. m'attend.

Mon avion part le lendemain, et c'est encore une journée incroyable. Mike Barber part en cross avec deux filles qui volent solo, pour faire un beau petit cross de 80 milles (128,7km). Ça c'est la Floride au printemps! En plus, je ne vous ai pas parlé de ce bon vieux Mick, pilote anglais de plus de 64 ans qui se tapait ses trois à quatre vols par jour, certain de plus de 1h30 hre. Et croyez-le ou non, les thermiques parfumés à la fleur d'orangé en Floride, c'est ça que l'on sent à 5000 pieds. C'est si enivrant et tellement romantique... C'est la Floride dans ses plus beaux atours. Merci la VIE!

François Véronneau



LES 25 ANS DU VOL LIBRE À MONT-ST-PIERRE : LE CIEL, LES SOUVENIRS ET L'AMER...

Photo: *Christian Forget*

Nous sommes une dizaine d'étudiants du collège de Matane au sommet de la montagne en attente d'un vol tandem en Delta. Le vieux tremplin de bois, qui plonge sur 500 mètres de vide, n'a rien de rassurant. Mais puisque je suis le dixième en liste, j'aurai bien le temps de me calmer. Et puis le vent se lève, et le pilote est catégorique: il n'y aura plus de vols aujourd'hui. Tout le monde redescend... Chemin faisant, je fais une promesse à la montagne: je reviendrai voler ici, c'est sûr.

Tout cela s'est passé il y a maintenant 15 ans. Or, je suis revenu pour voler à l'été 2002. Mais cette fois il n'y avait pas d'interminable attente. Ni de foule pour me ravir mon tour, car j'ai appris à voler, et je débarque avec ma propre machine volante. Et je ne serai pas déçu.

Lors de mon cinquième vol, le dimanche 4 août, à deux heures de l'après midi, une soudaine brise de mer me catapulte à 1000 mètres au-dessus du décollage. Accroché à mes vingt trois mètres carrés de tissus, je me laisse porter, soulevé par une vague invisible, sans aucun effort. Cet "état de grâce aérologique" m'autorise à la contemplation. D'abord, sur ma droite, le golfe du Saint-Laurent commande le respect. Cette mer intérieure, génératrice des fameuses brises de mer, qui ravissent les pilotes, recèle aussi des vents forts capables de transformer nos gracieux aéronefs en chiffons difformes! Sur ma gauche, la vallée du Mont-Saint-Pierre, avec sa procession d'escarpements rocheux, s'enfonce dans le massif des Chics-Chocs, et invite au voyage des yeux. Loin derrière, je reconnais le grand plateau du Mont Albert et son chapelet de petits points scintillants, que je devine êtres des plaques de neige. On m'a raconté que ces plaques, serties au milieu de combes, perdurent parfois jusqu'aux prochaines neiges.

Plus à gauche, je devine une petite chaîne montagneuse appelée les Monts Vallière. Dans ces montagnes, au printemps 2000, mon frère a perdu la vie, victime d'une avalanche. Bien avant que j'apprenne à voler, il y a quelques années, il avait fait un vol tandem à Mont-Saint-Pierre. Tout cela ravive son souvenir. Non seulement je ressens sa présence dans ces hauteurs, mais je le soupçonne même d'être responsable des conditions extraordinaires de vol - que personnes d'autres ne rencontreras ce jour là !

On pourrait croire que ces souvenirs me rendent tristes. Il n'en est rien. Ainsi juché sur mon promontoire volant, j'ai plutôt le sentiment de vivre un vol hautement symbolique, voir même historique. J'ai volé depuis le Mont Blanc dans les Alpes françaises, depuis des hauts massifs des Alpes suisses, mais jamais un vol ne m'a procuré autant d'émotions que ce fameux vol du 4 août.

En fait, c'est au sol que Mont-Saint-Pierre m'a amèrement déçu. Perçue à l'étranger comme la capitale du vol libre de l'est de l'Amérique, la petite localité s'enorgueilli de posséder l'un des plus beaux sites de vol. Et c'est vrai. On célébrait à l'été 2002 le 25 ième festival du vol libre. Durant l'événement, les rares organisateurs et quelques élus municipaux se sont plu à rappeler que la pérennité du festival est essentiellement redevable aux pilotes. Mais ces discours gentils, proférés sur quelques tribunes officielles, seront les seules preuves de reconnaissance à notre endroit! Dans les faits, nous les pilotes, pestons contre l'organisation. Pourquoi? D'abord, un processus d'inscription nous allège de 40 $ sans que nous sachions à quoi nous nous sommes inscrit au juste! Ensuite, en dépit du fait qu'on considère le site doté d'une aérologie fort capricieuse, les pilotes étrangers (c'était mon cas) n'ont bénéficié d'aucun accueil particulier. Pas de "breffing" sur les pièges de l'aérologie, pas d'informations sur les différentes aires de décollage et d'atterrissage.

Au plan de la sécurité, pour ne citer que cela, je n'ai vu aucune embarcation à moteur mobilisée en cas d'amerrissage de pilotes. Or, l'espérance de vie d'un pilote empêtré dans sa voile dans les eaux froides du Saint-Laurent est bien modeste. Mais le peu d'intérêts manifesté à l'endroit des pilotes n'était pas le pire. D'ailleurs, pour beaucoup de pilotes, l'organisation au sol est bien accessoire et c'est en vol que le festival s'est vécu (c'était mon cas...).

Mais il en va autrement des touristes qui affluent au festival en bien plus grand nombre que nous. À part quelques chanceux qui se paieront un vol tandem, les néophytes seront en reste pour tous ce qui concerne le vol libre. J'ai pu constater la chose lorsque j'atterrissais. Des question du genre: "À quel heure votre prochain spectacle?", "Pouvez-vous nous emmener?", "Peut-on toucher?" traduisaient l'avidité des gens pour le phénomène du vol libre. Sensible aux attentes des touristes, l'ami pilote qui m'accompagnait, Jacques Blanchet, et moi-même, avons improvisé des ateliers durant toute la fin de semaine. Sur la plage, nous avons expliqué comment vol un parapente. Nous avons expliqué ce qui le différencie du deltaplane. Également adepte de cerfs-volants de tractions et acrobatiques, Jacques a initié plusieurs touristes fort ravis d'être venus participer à un festival de vol libre - si bien organisé !!!

Au nom d'autres pilotes, j'ai accosté le maire du village au sommet de sa montagne et lui ai fait part de notre déception collective. Ce dernier a d'abord innocenté la municipalité pour ensuite aborder les vieilles guerres intestines qui l'oppose au club de vol local. "Mais pourquoi tout cela devrait-il nous concerner?" lui fis-je remarquer.

Mais malgré toutes les critiques que je lui adresse, Mont-Saint-Pierre, sur mon parcours de pilote, s'inscrit comme une étape hautement symbolique. Lorsque je repense à mon séjour là-bas, je me dit que le site incarne toute la dualité de ce bas monde: avec ses vents, tantôt violents, tantôt nuls, avec ses aires de décollage qui plongent brusquement dans le vide et ne tolère aucune erreur du pilote, avec ses records impressionnants - un gars a volé 12 heures l'an dernier par ce que le vent de vallée lui interdisait de venir atterrir! - avec ses organisateurs désorganisés, et son festival sans âme qui continue pourtant d'attirer des pilotes, Mont-Saint-Pierre exerce une attraction qui semble être bien au-delà de son festival

Imaginez ce que ce serait si lors des prochaines éditions, le festival du vol libre devenait un événement à la hauteur, et cessait d'être une organisation boiteuse, victime de l'attrait qu'exerce son site.

René Caissy

P.S. Les opinions avancées dans ce texte n'appartiennent qu'à l'auteur. Toutefois, il faut préciser qu'il s'agit d'un auteur d'origine gaspésienne qui a la nostalgie de la tradition d'accueil qui a longtemps prévalue chez-lui !

Une autre option

Depuis déjà longtemps j'entendais parler du club de remorqué au Mont Yamaska, mais sans jamais vraiment me laisser tenter. Et puis, bien sur, il n'y a rien comme la montagne. Il faut dire que j'avais déjà assisté à des remorqués ailleurs et ça ne me semblait pas très intéressant. T'es accroché derrière un engin bruyant qui te traîne et qui te largue un peu plus loin... so what?

Et puis il y a ces journées où le vent est nul et que seule une petite poignée de pilotes (des vrais!) s'accroche à une bulle et passe des heures en l'air, très haut, pendant que la majorité (moi en tous cas) est à l'atterro à se gratter la tête. C'est le fun faire du dynamique mais j'ai bien hâte de faire du thermique un peu. Étant de nature plutôt peureuse (ce qui n'est pas mauvais), j'hésite toujours trop longtemps avant de faire des 360 près de la montagne et je me fais "flusher".

Alors, dans des conditions marginales, pourquoi ne pas "tricher" un peu... et se larguer directement dans la pompe! C'est ça l'idée du remorqué. Le pilote ne fait pas que t'amener très haut, c'est surtout qu'il te laisse au bon endroit. Je suis curieuse de savoir la suite et de pouvoir la raconter mais juste après mon dernier vol de 5 minutes, il n'a pas fallut qu'on me torde un bras pour que je me laisse tenter.

Première question: est-ce que je peux faire ça avec mon Falcon? Un Falcon, c'est parfait. Rendez-vous 18h30 au club de remorqué, c'est la soirée idéale: "ça baigne dans l'huile".

Un briefing complet, une démo, un pilote de remorqué expérimenté, un aileron pour la quille, même un tandem et un guidage radio sont disponibles, il y a tout ce qu'il faut pour débuter sécuritairement. Il faut évidemment commencer par temps calme, pour

apprendre les étapes du décollage et du suivi de l'appareil tout au long de la montée. Pour le décollage, tout se passe très vite: on prend de la vitesse en prenant soin de rester collé au "buggy", ensuite, on laisse aller la barre de contrôle progressivement et oups, on est dans les airs. C'est là qu'il faut se dépêcher à prendre 10 à 15 pieds d'altitude et se préparer à suivre le delta motorisé. Je dois avouer que je n'ai pas eu un gros succès pour cette partie (hauteur) du décollage la première fois. Mais les conditions sont idéales et le pilote est habitué aux possibles ajustements des premiers remorqués. Alors, on prend rapidement de l'altitude et les secondes passent vites car on est très occupé: il faut garder le motorisé sur la ligne de l'horizon. Les premiers virages sont tellement larges qu'on ne se rend pratiquement pas compte qu'on tourne. Une main vers le bas te fait signe de te tenir plus bas et une main vers le haut... Un va et vient de la main: il est temps de se larguer!

C'est là que tout tombe smooth et silencieux...

"Yes Sir Madame! J'y suis et c'est de toute beauté!". J'ai eu beau regarder d'où je partais à quelques reprises lors de la montée, je ne trouve pas mon atterro. Pas de problèmes: je regarde Éric descendre à toute vitesse en virages serrés. Ha oui! C'est bien là. Ok, fais quelque chose de ta hauteur que je me dis! Je me balade, regarde partout, fais des 360, vitesse max, min, le stall etc. C'est cool, j'ai encore plein de hauteur et rien d'assez proche pour m'inquiéter. J'ai fait un bon gros 15 minutes de toutes sortes de manoeuvres... mais non, la descente n'a durée que 6 ou 7 minutes! Sauf que je n'avais que ça à penser. Super, j'ai déjà hâte de recommencer!

Ensuite, j'ai repris rendez-vous dès que mon peu d'expérience m'a indiqué que le lendemain pourrait possiblement être assez calme. Alors c'est reparti: on ajuste notre décollage et on teste un peu notre aptitude à suivre aussi en virage. Et finalement, lors d'un troisième remorqué, le pilote d'en avant s'amuse à faire des montées/descentes et virages tout ça en même temps... pour simuler des conditions de thermiques. Tout ce passe super bien! Pour couronner le tout, larguée à mi-chemin entre le club de remorqué et le Mont Yamaska, je rejoins les autres ailes dans leur fin de vol débile du 10 juin dernier. Après mon atterro, quelqu'un me pointe: ha! c'est toi qui as triché! Et avec un large sourire qui en disait long: hé oui, j'ai triché!

Quand le test est passé, il suffit de se présenter quand les thermiques seront au rendez-vous. Bon, je sais, ça ne m'aidera pas à me décider à faire mes virages quand ce sera le temps, mais, ça me permettra de me pratiquer avec mes 360 et à essayer de garder la pompe. Et j'espère que finalement, je me sentirai plus en sécurité pour grimper un thermique en partant de la montagne. On verra bien.

Puisque je racontais ma nouvelle aventure à tout le monde que je rencontrais, je me suis dit: aussi bien l'écrire dans le Survol! Alors c'est fait. Aussi, il y a sûrement des gens qui pensent essayer le remorqué un jour mais qui se disent que c'est compliqué ou qui ne voient pas vraiment l'intérêt. Peut-être que d'avoir raconté ma petite aventure va changer certains points de vues. Peut-être aussi que ça ne me prend pas grand chose pour me rendre joyeuse mais en tous cas, j'ai eu un sourire accroché au visage pour un bon bout de temps.

Ouais, c'est beau c'qu'on vit!

Myriam Savard

Une première!

12 juillet 2002

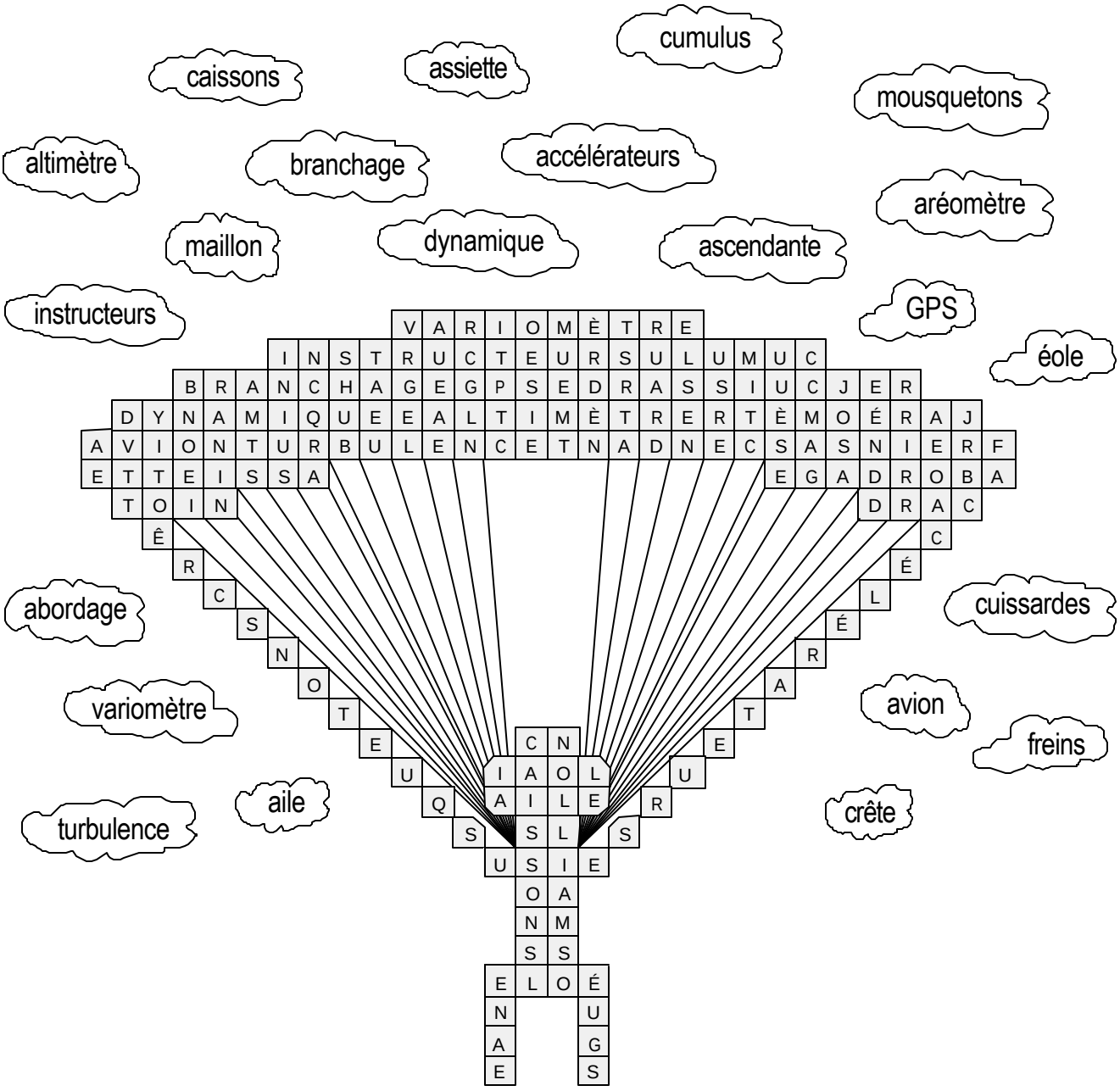
Moi qui ai toujours aimé les oiseaux, j'ai enfin pu ressentir tout le bonheur qu'ils peuvent éprouver en volant. Je me suis littéralement transformé en oiseau pendant quelques minutes (qui ont passé beaucoup trop vite à mon goût...). Grâce à une équipe remarquable, j'ai eu la chance d'être le premier tétraplégique à faire un vol en deltaplane. Bien sûr, c'était un vol en tandem avec un instructeur et nous étions remorqués dans les airs par un ultra-léger; je n'avais donc juste qu'à me laisser aller, à apprécier la vue spectaculaire, le silence et le vent sur mon visage. Une expérience que je n'oublierai jamais! C'est là où le mot "planer" a pris tout son sens pour moi! C'est une activité qui en est à son début avec des personnes à mobilité réduite, il reste certainement du chemin à parcourir car l'accès au harnais est un peu périlleux, mais la récompense qui en découle en vaut largement les efforts. Cette expérience n'aurait pas été réalisable sans les gens du Club École AIR LOISIR, des gens très dynamiques qui ont fait preuve d'une patience d'ange et sans mes amis (des gens tout aussi remarquables) qui ont fait d'un projet fou, une réussite totale! Merci à tous, vous avez transformé mon habituel fauteuil en une belle paire d'ailes...

Guillaume Lanoie

LES MOTS VOLANTS

Voici une nouvelle chronique qui vous permettra de vous envoler à la recherche de mots tantôt cachés et tantôt croisés. En effet, chaque numéro du Survol comportera en alternance, une grille en forme de parapente ou de deltaplane. J'espère que cette ajout vous plaira et tous commentaires constructifs sont les bienvenus à info@aqvl.qc.ca

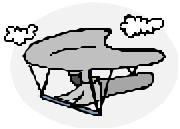
Repérez tous les mots de la grille et les 13 lettres qui restent forment une phrase. La solution est cachée quelque part dans le journal. Ou vous la chercher comme une aiguille dans une balle de foin; ou vous vous armez de patience pour décoder la phrase :-) Bonne chance !



Dessin: *Christian Forget*

Les petites annonces

Deltaplane



Formula 154, très maniable, bonne condition, excellent pour pilote intermédiaire voulant faire du vol voyage (cross-country). Prix demandé: 1000 $ Gabriel Talbot, 450-375-3583 techno-design@sympatico.ca *12-1*

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. *12-1*

Harnais Wills Wing Z3, 1996, 150h de vol, couleur bleu, magenta et noir. Bonne condition. Parachute **PDA 20 Gores**. 800 $ Bruno Allard 514-277-5025 *12-1*

SkyHawk 168. Très bonne condition. Caractéristiques de vol semblables au Falcon 170. Comprend 2 speed bars et grosses roues. Prix: 1100 $. Michel Benoit 514-572-5855 mdbenoit@Videotron.ca *12-1*

Aile tandem **Airborn FUN 225**, environs 50 h de vol, très léger pour a un tandem, 62 lb; montants profilés (un de remplacement), couleurs bleu blanc rouge, parfait pour le thermique, raison: je le vend pour acheter un tandem plus rapide... Prix à discuter. **Moyes SX 5-153** modèle compétition, une année avant la sorti du **Topless**; tout blanc avec les bouts d'aile noir. Raison: je désire un **Topless**, prix à discuter. Yvon: 418-797-2896 courriel: yvonvole@hotmail.com *12-2*

FALCON 195, 3 hrs de vol (seulement!) 1 proprio: $2400 Harnais intégral, poche parachute sur le côté: $500. Parachute (à replier par spécialiste): 150 $ Vario-altimètre **Braunigeer** $550 à l'achat: $350 TOTAL: 3400 $ et laissé pour l'ensemble à: 2950 $ (Premier arrivé premier servi!) Raison de la vente: achat d'un para-moteur....hé oui! Contacter: Jean-Pierre Larouche Riouski 418-725-3759 (message) ou courriel: laroupi@hotmail.com *12-2*

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 *12-2*

Parapente

EDEL Atlas XSmall, 55-70 kg, sellette, accélérateur, parachute, casque. Petit bijou en parfaite condition, demande 2000 $ Isabelle Corriveau au 418-674-1614 courriel: isacorriveau@hotmail.com *12-2*

Flight Design S2VT. PTV 100-130 Kg Finesse max.: 7.68 Taux chute min.: 1.16 m/s Vitesse max.: 36 km/h (47km/h accéléré). Homologué: AFNOR Standard et DHV 1-2 Extrados / intrados: Voile blanche. En excellent état, 80 heures de vol. Jasmin Fournier Téléphone: 418-843-0274 jasmin.fournier@meq.gouv.qc.ca *12-1*

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: 819-643-9578 lacasteph@hotmail.com *12-1*

Advance Espilon 23. Selette **Sup-Air** avec parachute de secours, seulement 20 heures de vol. Casque avec support pour caméra vidéo, variomètre. Aussi deux (2) supports automobile pour deltaplane. 2000$ négociable. Marc-André Dagenais Tel: 819-275-2480 Téléavertisseur: 819-429-9786 *12-1*

UP Soul, grandeur moyenne, 1996, 125h vol, couleur orange. Bonne condition. 750 $ **Edel Quantum**, 1997, grandeur moyenne, moins de 50h vol, couleur mauve et rose. Très bonne condition. 1200 $. Contacter Bruno Allard. Tél.: 514-277-5025 *12-1*

Sellette **Sup'Air Evolution Top** année 2000 taille Small avec boucles automatiques, sangle anti-oubli et protection dorsale Bump'air 20 cm d'épaisseur avec plaque anti-perforation en "Twintex". Poche parachute en position "top" très pratique avec poignée à droite ou à gauche très accessible. Peu servie, jamais branchée, comme neuve, super confortable, couleur rouge et noire, très belle, prix 480$ sans parachute de secours. Sophie Garon 514-767-8401 so_explorer@yahoo.com *12-2*

Faite plaisir à votre douce pour le temps des Fetes! **Epsilon 23**, selette, parachute de secours et variomètre pour seulement 1500.00 $ À ce prix-la c'est donné... N.B L'aile compte seulement 15 heures de vol. À qui la chance? Marc-André Dagenais (page) 819-429-9786 ou 819-275-2480 *12-2*

Paraamoteur **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 lb). 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 *12-2*

N.B.- Le service des petites annonces du SURVOL est gratuit. S'il vous plaît, soyez bref dans vos descriptions.

Communiquez avec Christian Forget au info@aqvl.qc.ca pour publier vos annonces.

Vous trouverez aussi d'autres annonces sur notre site au www.aqvl.qc.ca

Si vous n'avez pas d'accès Internet, téléphoner au 514-598-9376

Votre annonce est automatiquement valide pour 2 parutions, sauf avis contraire de votre part.

Le code en italique à la fin de chaque annonce sert à identifier l'édition de sa première parution.

Infos Clubs

Récupération du bois de l'ancien-neplate-forme constuite en 1982

La vue dominante de la plate-forme

Voici les diverses étapes de réalisation de la nouvelle plate-forme de décollage du Grand Morne

Félicitations au Club de vol libre de Thetford !!!

Aire de décollage pour delplanes

Chef-d'oeuvre inauguré lors de la rencontre provinciale Thetford Mines 17 et 18 août 2002

Aire de décollage pour les parapentes

Chez les CorsAires, on brasse des affaires !

Grâce au dynamisme de son exécutif, le Club de vol libre Les CorsAires vient de conclure une entente avec Carl Tremblay pour l'achat des décollages ainsi que les terrains attenants à l'école de vol libre. Selon cette entente, le Club Les Cors-aires deviendrait propriétaire des dits terrains en payant une hypothèque annuelle équivalante environ au loyer actuellement payé, si on tient compte des revenus générés par un loyer que verserait l'école pour l'espace qu'elle utilise.

Ce n'est pas tout: À compter de l'an prochain, les remontées aux décollages se ferons avec une belle navette toute neuve!

Selon Alain Bouchard, le président, l'entente entrera en vigueur très bientôt, soit aussitôt que les deux partis seront passé devant le notaire.

Christian Forget,

Au Club de vol libre Yamaska, on rénove !

Bonjour à tous,

Juste pour vous annoncer que la fameuse rampe du décollage nord-est du CVLY a été modifiée et améliorée cet été par 4 vaillants pilotes dont je tiens à souligner le dévouement et les efforts.

La deuxième partie de la rampe a donc été redressée et il n'y a plus de changement de pente vers le bas. Cette nouvelle configuration attendue depuis longtemps devrait permettre des décollages plus sécu-ritaires.

Merci à: Luc Paquette, Marc Breton, Réal Rodier et Gilles Boulianne, C'est de l'excellent boulot.

Finalement, merci à Gilles Bouclin pour avoir solidifié le patio de la piscine hier après son vol.

Bons vols,

Benoît Durand, Président CVLY

Notes du directeur administratif de l'HPAC / ACVL

Ceci est mon premier article. Un de mes buts principaux comme directeur administratif est d'améliorer les communications entre l'HPAC/ACVL et ses membres. Le but de cet article est de passer l'information de l'HPAC/ACVL qui peut intéresser les pilotes du Québec. Je compte continuer à publier des articles dans le Survol tant que je serai directeur administratif.

Le nouveau site Web de l'HPAC/ACVL devrait maintenant être en ligne après des délais imprévus et nous espérons que vous le trouverez à la hauteur. Vous allez pouvoir mettre votre information personnelle à jour directement. Chaque membre reçoit un mot de passe pour accéder à son information. Les instructions pour obtenir ce mot de passe sont sur le site. Assurez-vous de le choisir lors de votre première visite et de ne pas le perdre.

Le site existe en format bilingue. J'ai fait la plupart des traductions moi-même ce qui veut dire que ce n'est probablement pas fameux. J'apprécierais votre aide pour améliorer les choses. Après tout, le site est pour vous!

Petits changements de gestion

Un de mes buts est de simplifier la gestion de l'HPAC/ACVL. L'AQVL vous émet une carte de membre et la HPAC/CVL vous en émet une seconde. C'est une duplication qui n'a pas avantageuse et qui devrait être changée. J'espère que plus tard cet été, vous allez commencer à recevoir une seule carte combinée de Maxime Mathieu. C'est le premier changement que vous devriez voir mais pas le dernier.

La première assemblée annuelle des membres de l'HPAC/ACVL, c'est à dire vous tous, est en marche. Comme membres, vous êtes tous invités à participer. Tout ce que vous devez faire, c'est de visiter le nouveau site Web: http://www.acvl.ca et de suivre les instructions.

Sur le site Web, on va vous demander d'approuver le choix du vérificateur de la corporation. Pour le faire, suivez les instructions. Il est important que 25 membres visitent le site et approuvent le choix du vérificateur. Ne vous dites pas que les autres vont écrire, participez!

L'assemblée annuelle des membres se déroulera jusqu'au 15 juillet 2002.

Le sondage des membres de 2002

L'édition d'été du AIR (le magazine anglais) contient un sondage des membres de l'HPAC/ACVL. Je n'ai pas eu le temps de traduire et d'adapter le sondage pour l'incorporer dans cette édition du Survol. Ne vous en faites pas. Les opinions des pilotes du Québec sont importantes aux administrateurs de l'Association et vous aurez la chance de remplir le sondage cet automne car il sera inclus dans la prochaine édition du Survol.

La revue du programme de certification des instructeurs

Un comité présidé par Chris Muller, a été créé plus tôt cette année pour écrire des termes de références pour un comité dont la responsabilité sera de faire une revue du programme de certification des instructeurs. Chris devrait avoir remis son document aux administrateurs au moment où vous lirez cet article. Si vous êtes un instructeur et que vous désirez participer à cette révision comme membre du comité ou autre, laissez-le moi savoir. Mon courriel est admin@hpac.ca.

La révision de l'examen HAGAR

Transport Canada m'a invité à participer à une revue de l'examen HAGAR plus tard cette année.

Le but principal de cette revue est de s'assurer que les questions sont encore à jour et qu'elles reflètent les règlements qui sont vraiment importants aux libéristes. J'anticipe cette revue avec optimisme.

Si vous avez passé l'examen récemment, laissez-moi savoir s'il y a des problèmes avec les questions courantes.

Dossiers sur les instructeurs

Mes dossiers sur les instructeurs ne sont pas nécessairement à jour. Je ne suis pas certain de la raison mais c'est possible que les instructeurs ne m'envoient pas l'information courante. J'espère mettre cette information à jour durant été mais j'ai besoin de votre aide. Si l'information sur votre carte de l'HPAC/ACVL n'est pas à jour, c'est parce que la base de données de l'HPAC/ACVL n'est pas à jour elle non plus. Si c'est le cas, contactez-moi.

Certificats d'assurance de site et d'événements

Je vous rappelle que les demandes de certificats d'assurance de sites doivent m'être envoyées avec le paiement. Ne contactez pas notre agent d'assurance directement pour obtenir ces certificats. Rappelez-vous aussi que les frais ont changé l'an passé et que le coût est de 10$ par certificat avec deux noms de personnes ou d'organisations par certificat.

Carnets de Vol

Il me reste quelques centaines de carnets de vol. Ils font de beaux cadeaux ou des beaux prix pour les compétitions. Le prix pour les instructeurs est de 8$ par carnet en quantité minimum de 10. Les prix pour les non-instructeurs sont de $10 en quantité de 10 ou plus ou de 13$ en quantité de moins de 10.

Examens de brevet

Les examens de brevet de pilotes peuvent être téléchargés du site Web de l'HPAC/ACVL. Ces examens sont protégés par un mot de passe. Pour obtenir le mot de passe, contactez-moi. Évidemment ceci ne s'applique qu'aux instructeurs.

Et voilà! C'est tout pour cette édition.

À la prochaine

André Nadeau

Directeur administratif 613-837-5482

Examen HAGAR

Bonjour tout le monde,

Encore une fois je vais donner un cours de préparation à l'examen HAGAR de Transport Canada.

Vous voulez sortir de la zone de vol libre en toute sécurité et légalité? Alors préparez-vous à passer votre examen HAGAR le plus tôt possible! Plusieurs personnes m'ont manifesté leur intention de suivre le cours de préparation pour passer leur examen bientôt. Alors je vais préparer une autre session qui se tiendra:

Samedi le 16 novembre au Stade Olympique de Montréal à compter de 9 heures

Vous pouvez aussi suivre ce cours pour vous rappeler certains concepts importants (même si vous avez déjà votre HAGAR) ou pour passer l'examen de Transport Canada. Il n'y a pas de prérequis mais si vous avez suivi le cours au préalable, se sera plus facile pour vous.

Au programme :

1- Droits aériens
2- Instruments de vols
3- Navigation (utilisation des cartes aéronautiques)
4- Opération de vols; discipline aéronautiques
5- Facteurs humains

Si vous êtes intéressé(e)s veillez me contacter le plutôt possible. Le coût sera de $30 par personne pour la journée.

Allez sur le site de l'AQVL pour obtenir le document "Réglementation aérienne canadienne concernant le vol libre" par Richard L. Roussin et Marc E. Sarrazin, 4e édition, oct. 1997, Éditions du Club de Vol Libre Yamaska.

http://www.aqvl.qc.ca/hagar_5_avril_2002.pdf

Merci et au plaisir de vous voir

Sylvain Bourassa
boubou.trip@sympatico.ca
514-728-5932

Assemblée générale 8 décembre 2002 au Stade Olympique
Soyons encore plus nombreux cette année !

Assemblé Générale 2001

Pour l'ordre du jour et autres détails,
consulter l'avis officiel de convocation.

CONCOURS PHOTO

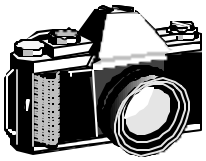
Cet automne, Michel Solomon organise, en collaboration avec la cantine Le Friton de St-Paul-d'Abotsford, un concours photo dont le thème est Photos de vacances.

Les photos doivent être au format 11" x 14" ou proche, être de bonne qualité et être directement liées au vol libre.

Les finalistes seront sélectionnés par les clients de la cantine let recevront un bon d'achat.

Le grand gagnant verra afficher sa photo laminée avec titrage et mention appropriés.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec:
Michel Salomon, 554 Rang de la montagne
St-Paul-d'Abotsford Qc, J0E 1A0
Tél.: 450-379-5939



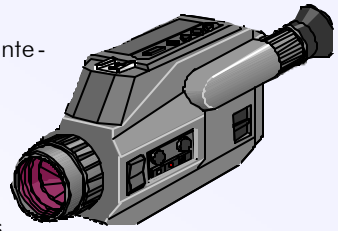
BONNE CHANCE À TOUS !

Yvon Volé est maintenant sur Internet !

Allez voir, ça faut la peine! http://membres.lycos.fr/yvonvole/index.html

RAPPEL RAPPEL RAPPEL

PROFIL VIDÉO AQVL



Comme beaucoup le savent déjà, nous sommes à réunir présentement des images pour le montage d'un nouveau vidéo de l'AQVL.

Ce qui devrait apparaître dans ce film: un bloc présentation du vol libre et par thèmes un bref historique du vol libre au Québec (les vieux pilotes, sortez vos archives!), des séquences montrant chaque club et leur site de vol. Des images d'initiations, de tandems et de compétitions. Si les constructeurs collaborent, des images de fabrications et d'essais. Enfin! pourquoi pas des extraits de vol-vacance à l'étranger.

Comme vous pouvez le voir, le sujet est vaste et requiert beaucoup d'extraits vidéo! Continuez à m'envoyer vos images, elles seront grandement appréciées. Vos documents vous seront retournés après utilisation. Vous m'envoyez le tout «collect» par la poste, par autobus (à Sherbrooke) ou par courrier à:

Michel Fréchette, 1585 Riverview Lennoxville Qc., J1M 2A2
Tél.: 819-569-1853 (rés.) 819-566-5886 (bur.) Fax: 819-566-2274

courriel: frev@videotron.ca

Merci à tous!

RAPPEL RAPPEL RAPPEL

PROJET WINDTALKER SUR LE WEB

Chers amis pilotes,

Je suis à la recherche d'ingénieurs ou techniciens en électronique, ainsi que d'informaticiens prêts à s'impliquer dans un merveilleux projets pour la communauté de vol libre.

Projet Wintalker sur le Web

Cela consiste en la réalisation d'une interface pour collecter les données du Windtalker du Mont Yamaska et mettre à jour automatiquement une page Web, de façon à rendre ces données accessibles via le site Internet de l'AQVL.

Bien que plusieurs clubs de vol libre aux États-Unis possèdent un Windtalker, personne jusqu'ici, n'a réalisé ce genre de projet. Nous pourrions donc être les premiers!

Actuellement le Windtalker n'est accessible que par téléphone et la plupart du temps, il y a des frais d'interurbains. Ceci dit, l'appareil fonctionne à merveille depuis près de dix ans. Comme il est muni d'une prise de sortie de données, il est donc possible de collecter ces données sans effectuer quelque modification que ce soit.

Précisons que l'appareil est installé dans une cabine isolée des intempéries et l'électricité est évidemment disponible. Alors on peut y installer un ordinateur.

Défit à relever

Pour faire la collecte des données sur demande, il faut décoder les tonalités DTMF disponibles sur la prise de l'appareil, et les convertir en format binaire utilisable par l'ordinateur. Alors il faut fabriquer une interface. Heureusement, une puce comportant 90% des composants est disponible, mais il faut construire le reste...

Or, si on peut faire la capture des données par un port du PC, on devrait ensuite pouvoir les interpréter et mettre automatiquement à jour une page sur un serveur. Bien que le processus paraisse simple, il faut développer le logiciel, concevoir, bricoler et tester l'interface.

Compétences recherchées

Tout ce que je demande à ces personnes est d'être animées d'une ardente motivation pour un tel projet. Cela signifie entre autres:

- Avoir envie de travailler en équipe.
- Être prêts à y consacrer du temps.
- Faire preuve de créativité et d'audace.
- Avoir le sens de la débrouillardise

Les risques

Le seul risque que l'on courre, c'est de ne pas se rendre à terme avec le projet. Comme on veut développer un dispositif extérieur au Windtalker on ne risque pratiquement rien pour l'appareil. Si notre dispositif tombe en panne, le Windtalker continue de fonctionner comme si de rien n'était.

Ressources disponibles

Mon vieux 486 DX-4 100 Mhz avec 32 Megs de RAM. Si on développe l'application sous LINUX ou DOS, c'est plus que suffisant. Évidemment si on veut installer une Webcam ou autres applications du genre, un PC de classe Pentium sera nécessaire.

J'ai une assez bonne expérience comme technicien en électronique et j'adore bricoler des trucs qui n'existent pas. Je possède aussi plusieurs instruments qui pourraient nous être utile tels que multimètre, oscilloscope, compteur de fréquence et générateur de signal.

Le développement du logiciel pourrait commencer au cours de l'hiver. J'ai déjà commencé à mijoter une esquisse de plan pour l'interface. Quelques essais seront nécessaires avec le Windtalker mais la grande majorité du travail à faire est surtout au niveau du développement logiciel.

Echéancier

Si une équipe assez dynamique se forme, il n'est pas trop utopique de penser que ce projet pourrait voir le jour le printemps ou l'été prochain.

À compter du 15 novembre environ, je mettrai en service, un site Internet avec accès sécurisé, spécialement dédié à ce projet; on pourra y déposer et s'échanger des documents. En voici donc les coordonnées:

www.cam.org/ccf/windtalker/
Nom d'usager: windtalkeronweb
Mot de passe: eole

Au plaisir de travailler avec vous, sous peu sur ce projet

Christian Forget
ccf@cam.org
514-598-9376

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		Ontario	
Gatineau	800-567-6883	Kenora	807-548-4111
Iles-de-la Madeleine	418-969-4332	Kingston	613-389-6325
Kujjuarapik	800-806-9668	London	519-452-4040
Kuujjuag	800-673-0984	North Bay	800-300-8300
La Grande Rivière	819-638-8513	Salt Ste. Marie	705-779-3382
Mont-Joli	800-463-9071	Sioux Lookout.	807-737-2819
Montréal / Dorval	800-361-2848	St. Catharines	905-688-4852
Québec	800-463-4485	Thunder Bay	807-577-3343
Parler avec un préposé	418-871-6760	Timmins	705-264-5425
Prévisions enregistrés	418-871-6761	Toronto/Buttonville	416-973-5910
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		

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 :

Transport Canada Édifice de l'administration régionale
700, Leight Capreol, Dorval Qc, H4Y 1G7
Tél.: 633-3240

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.: 640-2690

Solution des mots volants : J irai dans le nuage

Répertoire des écoles et des clubs

Dernière mise à jour : 26 octobre 2002

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
François Thibodeault
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
paralibr@charlevoix.net
Tél.: 418-435-3214

École deltaplane et parapente

Pré-Vol

C.P. 793, Ste-Pie de Bagot,
Qc, J0H-1W0
Serge Lafortune
Tél.: 450 521-7115

École de parapente

Airsensation

1860, Chemin de la Montagne,
Luskville, Qc, J0X 2G0
Antoine Chabot
www.airsensation.com.
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
École :
2 000 boulevard Beau Pré
Beaupré Qc G0A 1E0
Tel: 418-827-4561 # 328
René Marion
Tél.: 418-826-3117
courriel: azur@clic.net
www.azurparapente.com

École parapente

École de vol Libre comme l"air

38 rue, Pierre
Baie St-Paul, Qc, G3Z 2R5
Jocelyn Lapointe
Tél.: 418-435-3214
paralibr@charlevoix.net
membres.lycos.fr/librecommelair/

École de parapente

Zone Bleue

St-Sauveur à Mont-Tremblant
Mike Smith 819 429-9319
Bruno Berti 514-297-1807
Richard Bellemare 514-262-6267
parazonebleue@hotmail.com

École de parapente

Vision'air

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

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
Alain Bouchard, Président
macrapouille@yahoo.ca
Tél. 514-814-4200
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
paralibr@charlevoix.net

Club de Vol Libre les Ailes de la Vallée

279, rang Valcourt
St-Léon-le-Grand, Qc, G0J 2W0
Lionel Perron
liop@globetrotter.net
Tél.: 418-629-4641

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

1234 H.L. Beaudoin
Saint-Rédempteur, Qc G6K 1N3
Normand Thibeault
www.cvlq.com
info@cvlq.com
Tél.: 418-660-5022
418-649-5803

Club de Vol Libre Yamaska

6608, rue des Marronniers
St-Hubert, Qc J3Y 8T4
Benoît Durand
Tél.: 450-678-9646 (rés.)
450-652-8324 (bur.)
450-578-0062 (local

Club École remorqué Air loisir

10 rue Ménard
St-Paul D'Abbotsford, Qc, J0E 1A0
Eric Paquette
Tél.: 450-379-2014
Cell.: 450-531-4456

Club Les Skâwll

45, rue Pierre Mercier, Mont-St-Pierre,
Qc, G0E 1V0
Patrick Golliot
patrickgolliot@globetrotter.net
Tél.: 418-797-2678

Club Vol Libre Thetford Mines

179 Demers,
Thetford Mines, Qc, G6G 2M6
Marc Laferriere Président
Tél.: 418-335-0943