SURVOL QUÉBEC

Décembre 2004 Volume 14 N°4

Divers d'hiver...

Encore une saison de vol extraordinaire au mont 7

Les p'tits conseils de Boubou

Accidentologie :

résultat du syndrome du débutant ou de l'intermédiaire ?

Bulletin trimestriel de l'Association québécoise de vol libre

Distance Vol libre

VINCENT VAILLANCOURT ERIC OLIVIER

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

École de deltaplane, parapente et paramoteur

Ouvert tous les jours au pied du Mont Yamaska

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

À votre service depuis plus de 15 ans !!!

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

Somme - Air

À ne pas manquer
dans votre prochain numéro
- Statistiques et accidentologie
- Infos clubs
... et encore plus !

Divers d'hiver 10
Jacques Blanchet

Les p'tits conseils de Boubou 12
Richard Bellemare

Nouvelles de Québec 16
Frédéric Desrosiers

Encore une saison de vol extraordinaire au Mont 7 18
Serge Lamarche

Accidentologie: résultat du syndrome du débutant ou de l'intermédiaire 20
Nathalie Gagnon

J'ai brisé la glace avec mon Talon 27
Frédéric Gauvin

Édito 4
FSS 5
Mot de la présidente 5
Formulaire d'exonération 8
Turbulences 9
Rapport annuel des instructeurs 14
Rapport d'accident 25
Bulletin, Coupe de distance 28
Petites annonces 29
Répertoire des clubs et des écoles 30

Page couverture:
Alex Ménard en tandem

CARNETS DE VOL de l'ACVL
Toujours disponibles Prix: $13.00 chaque
Achetez-les à une école ou directement à l'administrateur de l'ACVL admin@hpac.ca

Instructeurs: Votre coût est $8.00 chacun,
commande minimum de 10 carnets

Représentants: Votre coût est $10.00 chacun,
commande minimum de 10 carnets

Tous les prix incluent la TPS et les frais d'envoi. http://www.acvl.ca/pub/?pid=43#flightlog

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

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

Éditorial

"La neige, c'est de la lumière dont la terre est couverte....".
Ce n'est pas moi qui l'ai écrit, c'est Roger Mondolini. C'est joli non ?

C'est vrai que notre terre devient de plus en plus lumineuse ces jours-ci...Les champs paraissent encore plus immenses avec leur manteau blanc, et la lumière est tellement belle !

J'aime ça l'hiver maintenant moi ! J'écris *maintenant* car ça n'a pas toujours été le cas...Je n'aime pas avoir froid et pourtant j'aime bien l'hiver depuis que j'ai commencé à jouer avec le vent; tout d'abord avec le cerf-volant de traction, puis maintenant avec mon parapente ;o). Les champs et les eaux gelées ont pris une toute autre dimension. Alors j'ai sorti tout mon attirail chaleur, tout mon attirail de glisse et tout mon attirail de vol, pour faible et grand vent, *oui oui, ma voiture est pleine*...et dès que les conditions seront propices, je suis confiante de trouver pas très loin de chez moi tout ce qu'il faut pour voler, gonfler parapente ou cerf-volant, skier, glisser... et même ...pêcher sur la glace. J'ai volé au treuil dans les champs de Saint-Antoine sur Richelieu au début du mois, et je compte bien me rendre à Québec sous peu.

Bon, vous remarquerez que dans ce numéro...sans se donner le mot...l'hiver est presque un fil conducteur...Pourvu qu'il vous conduise à mettre le nez dehors et à poursuivre vos activités !!

Un autre sujet qui me tient beaucoup à cœur est celui que Nathalie Gagnon aborde dans son article...*Accidentologie*...Je viens d'un milieu qui travaille fort et depuis longtemps pour la prévention des accidents et la gestion responsable de toutes ses activités, et je sais qu'il est possible d'être proactif et positif et que ça donne des résultats. L'ouverture d'esprit, le partage d'expériences bonnes et moins bonnes, les échanges, la formation, la pratique...tout ça contribue à faire en sorte que vos amis et vous-même puissiez avoir du plaisir à voler...sans devoir interrompre votre saison de vol à cause d'incidents. De plus dans ce numéro, avec ses p'tits conseils, Boubou partage son expérience et ses compétences. Et puis parlant d'échanges...n'oubliez pas de participer à l'Assemblée générale de l'AQVL à Thetford et pourquoi pas aussi celle de l'ACVL en ligne sur le site web.

Pour terminer, à l'approche de la nouvelle année je veux vous souhaiter la santé, la sérénité et puis... tout plein d'amour aussi !
Ne dit-on pas que L'AMOUR DONNE DES AILES ? (allez voir Gwen et Jaque en page 17)

Suzanne Francoeur
éditrice du Survol

Certification HAGAR

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

Transport Canada
Édifice de l'administration régionale

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

Centre de Transports Canada de Longueuil
Aviation civile

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

Transport Canada
Centre de services de Ste-Foy
Aviation civile

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

Mot de la présidente

Bonjour à tous,

Bien oui, l'hiver est à nos portes, on ne peut pas s'en sortir. Mais qu'à cela ne tienne ! Il y a tout de même plusieurs sites qui vous permettent de voler tout l'hiver, tant que vous pouvez endurer le froid… Consultez la section des " Sites de Vol " sur le site de l'AQVL (www.aqvl.qc.ca). Dans la description du site, il est aussi indiqué les saisons de vol. Lorsque des remontes pentes sont disponibles, c'est aussi indiqué. La seule chose qui n'est pas indiquée c'est si les remontes pentes en question ont des racks à delta. Alors pour ceux que ça intéresse, le Mont Ste-Anne et le Mont Adstock en possèdent. Au Mont Ste-Anne, si vous faites redescendre un rack à delta qui est demeuré en haut, demandez au responsable d'enlever les autres racks d'abord car ceux-ci empêchent le rack à delta de bien s'insérer et les probabilités que le rack tombe lors de la descente sont très élevées… J'imagine qu'il serait aussi possible de tout simplement ranger le rack à l'intérieur de la cabine. Parmi les autres sites ouverts, l'accès au décollage se fait le plus souvent à pied mais aussi en véhicule 4x4 pour certains endroits. Et finalement, n'oublions pas les treuils qui, dans certains cas, sont opérés tout l'hiver !

Mais bon, il faut être un peu maniaque pour voler tout l'hiver avec les froids qu'on a au Québec. A chaque hiver, plusieurs d'entre nous en profitent pour faire un voyage au chaud. Si c'est le cas, pensez à vous préparer à l'avance. Souvenez-vous que l'assurance responsabilité fournie par notre Association Canadienne ne nous couvre qu'au Canada. Tout comme nous l'offrons ici pour les étrangers, la plupart des pays peuvent vous fournir une assurance temporaire. Informez-vous. Pour plus d'informations sur les voyages, visitez le site web de l'ACVL (www.acvl.ca) sous la rubrique " Allons voler / En voyage ? ". Une traduction de la page équivalente en anglais (*www.hpac.ca* sous " Let's Fly / Travelling ") devrait déjà s'y trouver ou s'y trouvera bientôt.

À part ça, profitez-en donc pour faire d'autres activités, vous occuper un peu de votre famille et parenté ainsi que vos amis qui vous ont rapporté disparus… Et pourquoi pas en profiter pour vous reposer un peu et ainsi nous revenir en forme et tout excité à l'idée de voler de nouveau au printemps 2005 !

Je termine en vous rappelant que l'Assemblée Générale Annuelle aura lieu le 15 janvier à Thetford mines. Vous recevrez tous une convocation par la poste indiquant l'heure et le lieu précis, accompagnée de l'ordre du jour.

Bon hiver à tous les passionnés du vol libre : du plus maniaque au plus diversifié, du plus endurci au plus frileux. Je pense sincèrement qu'une des choses qui nous manque le plus pendant une longue période sans voler, c'est " la gang " et le social qui vient avec tout le reste.

Au grand plaisir de vous revoir et de partager encore de beaux moments avec vous !

Myriam Savard
Présidente de l'AQVL

1-866-466-3836

Vous pouvez aussi le retrouver sur le site de Nav Canada au

www.navcanada.ca
www.plandevol.navcanada.ca

Administrateurs & comités

Présidente
Myriam Savard, (450) 521-4407
myriams1@hotmail.com

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

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

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

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

Centre de documentation
Myriam Savard, (450) 521-4407
myriams1@hotmail.com

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

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

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

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

Sécurité et règlementation
Jacques Blanchet, (450) 587-8917
BlanchetJa@petromont.com
René Marion, (418) 826-3117
azur@megaquebec.net

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

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

Pour toutes questions ou commentaires

site internet : www.aqvl.qc.ca

Tarif publicitaire

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'AQVL

Quand: Samedi 15 JANVIER 2005, 9hre

Lieu: Centre Marie Agnes Desrosiers

37 Notre Dame Ouest

THETFORD

Convocation à venir par la poste

Assemblée générale du 24 janvier 2004 - Mont Ste-Anne

* * * ATTENTION * * *
Formulaire de décharge de responsabilité - Dernier avis
* * * ATTENTION * * *

Tous les pilotes qui n'ont pas de décharge de responsabilité valide ont reçu une lettre les en avisant, accompagnée d'un formulaire. Veuillez prendre bonne note que les pilotes qui ne retourneront pas rapidement ce formulaire prennent le risque de se voir retirer leur " membership " incluant l'assurance responsabilité et ce, directement par l'Association Canadienne. Il n'y aurait donc aucune possibilité de " dealer " ça avec l'AQVL. Il n'y a qu'au Québec qu'il y a des formulaires manquants et ce n'est pas une petite quantité...

Alors s'il vous plaît, veuillez-vous (et nous) éviter des complications et paperasses inutiles et REMPLISSEZ et RETOURNEZ ce fameux formulaire au plus vite ! ! !

Parlez-en à vos amis qui ne lisent que les récits dans le Survol :-) Merci !

Myriam Savard

Member # _____

Hang Gliding and Paragliding Association of Canada

Association Canadienne de Vol Libre

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

RENONCIATION, D'EXONÉRATION ET D'ACCEPTATION DES RISQUES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Adresse: _____

N° de tél.: _____ Date: _____

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

A.G.A. 2005 @ THETFORD

L'assemblée générale annuelle 2005 aura lieu à Thetford , samedi le 15 janvier (9h). Ce n'est par accident. L'an passé, elle s'est déroulée à Québec et ce fut un grand succès. Plusieurs membres de Québec étaient présents, et ce, tant mieux. Il était aussi agréable de voir plusieurs membres des clubs environnants et même de la Gaspésie! En plus, plusieurs dont moi, ont fait le voyage de Montréal. Ce qui donna la meilleure représentation régionale depuis longtemps.

L'A.G.A. est une chance unique de vous impliquer ponctuellement et d'exprimer votre opinion sur les points soumis au vote, en ajoutant un point d'intérêt pour vous au VARIA et en votant pour un nouvel exécutif. C'est une occasion de voir de plus près comment votre exécutif vous représente et pour ce dernier, une rare chance de prouver notre transparence.

Nous sommes très conscients qu'il est difficile pour les quelques bénévoles que nous sommes avec les moyens limités dont nous disposons de faire sentir notre présence à la grandeur de la province. Nous tentons depuis notre dernière A.G.A. à Québec de palier à ça en récidivant à Thetford en 2005. Malgré que ça rend la logistique des réunions plus compliquée, c'est définitivement un plus dans la prise de décisions qui touchent plusieurs régions.

Un des objectifs de la prochaine année sera de créer un poste de liaison-coordination avec les clubs. Ce projet reste à être défini à l'A.G.A.. Mais considérant que la vie du vol libre au Québec se passe dans les clubs, c'est certainement la meilleure façon d'avoir un impact concret et positif sur chaque pilote.

Ce poste pourrait être tenu par un président de club qui représenterait tous les clubs et en étant en contact direct avec les présidents de club, pourrait présenter ainsi à l'association les dossiers d'intérêt commun ou particuliers. Ce pourrait être aussi un comité de clubs sur lequel siègent ses présidents. Peu importe la formule, l'idée est de donner une voix commune aux clubs pour avoir un impact concret auprès des pilotes. Ainsi, votre association vous apparaîtra moins virtuelle……..je l'espère!

Vous avez déjà vu à quel point la gang de Thetford peut-être accueillante…..alors venez en grand nombre. Qui sait, on pourra peut-être se taper un petit vol ensemble.

Bons vols en 2005 !

Domagoj Juretic
vice-président

Divers d'hiver

Et l'hiver , qu'est-ce qu'on fait !?!

J'ai déjà lu à la fin de plusieurs articles une phrase du genre , BONNE FIN DE SAISON DE VOL, VOICI QUE LA SAISON ACHÈVE , À LA SAISON PROCHAINE etc....Mais, qu'est-ce que ça veut dire !?! , que l'hiver il faut arrêter de voler, !?! que ce n'est plus possible !?!

Non, maintenant c'est possible de voler 12 mois par année sans nécessairement prendre des vacances et s'envoler vers le sud et dépenser des sommes importantes, mais simplement en vous renseignant un peu sur ce qui se passe ici au Québec.

Il vous est possible de garder la main et de continuer de voler dans différents endroits pour autant qu'on s'habille un peu car on s'entend, l'hiver c'est l'hiver ! Saviez vous que depuis quelques années plusieurs écoles ou clubs ont travaillé et négocié fort afin que plusieurs centres de ski ouvrent leur porte au vol libre alors pourquoi arrêter de voler!?! De plus, si les conditions météos ce jour là ne se prêtent pas au vol vous sortez les skis et la journée n'est pas perdue.

Je me rappelle du 25 décembre 2002, avec mon copain René Caissy et un couple de pilotes Suisse avoir passé une journée de vol superbe au Massif de la Petite Rivière St-Francois, et puis, qui n'a pas encore volé au Mont Ste-Anne !?! La station de ski Grand Fond et Mont Édouard, vous connaissez !?! En plus des stations de ski qui ouvrent leurs portes, on voit aussi maintenant des rencontres hivernales s'organiser telle que la rencontre du Mont Adstock que le club de Thetford a orchestrée de manière remarquable, je n'y étais pas mais, j'en ai entendue parler et j'en ai vu des images.

Et si vous trouvez ces montagnes un peu trop loin, rendez vous au treuil sur les glaces du village de pêche de Contrecœur, encore là vous pourrez y voler et peut-être rencontrer du thermique d'eau ou naviguer en cerf-volant de traction si le vent est trop fort pour le vol.

Voilà autant de façons pour garder son agilité de pilote, garder la main et faire oublier le mythe de l'unique saison de vol.

Mont Adstock février 2004

Vous n'aurez qu'à communiquer au préalable avec les différents clubs ou écoles responsables de ces sites hivernaux pour vous assurer des règlements locaux et vous voilà de nouveau au ciel.

La différence à part le froid !?!
VOUS N'AUREZ PAS DE MOUCHES ENTRE LES DENTS SI VOUS SOURIEZ EN VOL !

Dans un autre ordre d'idée, qui n'a pas entendu la fameuse phrase !?!: APPRENEZ DES ERREURS DES AUTRES CAR VOUS NE VIVREZ PAS ASSEZ LONGTEMPS POUR APPRENDRE DE VOS PROPRES ERREURS !!

Saviez vous que les rapports d'accident servent à ça !?! Nous ne sommes pas forts dans notre association québécoise pour écrire nos rapports d'accidents.

Il ne s'agit pas de trouver des coupables ni de savoir si vous êtes un bon pilote ou pas, ça n'a rien à voir. Ça touche l'orgueil !?! oui peut-être un peu mais laissez ça de coté et dites-vous que de partager votre accident pourra peut-être faire en sorte que ça n'arrive pas à quelqu'un d'autre. La pratique est courante partout ailleurs, à la CSST, dans l'industrie et dans l'aviation. Par exemple, les pilotes d'avion reçoivent quatre fois par année en plus de leur mise à jour de la réglementation une série de rapports d'accidents qu'ils peuvent consulter et ainsi prendre conscience des différentes situations qui ont mené à un incident ou accident, un jour peut-être, ils se retrouveront face à une même situation mais, étant mis en garde à l'avance ils éviteront peut-être de se casser la gueule eux aussi.

Un rappel constant par le partage d'expérience c'est très payant dans le domaine de la sécurité mais surtout payant ,,, pour la santé.

IL FAUT QUE ÇA CHANGE, ÉCRIVEZ VOS RAPPORTS D'ACCIDENTS.

Un mot pour l'instructeur en vous,

Déjà plusieurs articles ont paru dans le Survol concernant la restructuration de l'enseignement. Même si nous ne sommes pas plus nombreux en nombres de membres, il y a une augmentation marquée du nombre d'instructeurs,; selon les statistique de l'ACVL on peut lire maintenant que 17 % des membres sont instructeurs. Il est très important de s'assurer que la formation offerte par les instructeurs de notre association rencontre des normes minimales afin d'offrir un enseignement sécuritaire et de qualité aux nouveaux élèves pilotes.

Le comité d'enseignement vous a déjà signalé cette intention et vous a demandé de lui faire part de vos opinions à ce sujet. Il soumettra sous peu à tous les instructeurs du Québec une proposition de nouvelle structure d'enseignement, alors si vous désirez faire par de vos besoin ou partager vos bons coups, faites le maintenant.

En résumé,

Volez encore et encore et découvrez les magnifiques paysages d'hiver, partagez vos expériences qu'elles soient bonnes ou non, et si vous êtes instructeurs ou en devenir de l'être, soyez professionnels et participez à la structure d'un enseignement sécuritaire et de qualité aéronautique.

Bons vols.

Jacques Blanchet
Comité enseignement, sécurité et réglementation
Directeur régional ACVL -Québec

Village de pêche de Contrecoeur

COMMUNIQUÉ - TRANSPORT CANADA

Ce communiqué s'adresse aux pilotes qui volent dans la région du mont Yamaska et qui sortent de la zone CYA 621(H).

La zone CYA 623 (H) qui est en fait un corridor de 3000' de haut qui relie la zone CYA 621(H) de 7000' du mont Yamaska au mont Rougemont, en l'englobant, n'est active que sur NOTAM. Jusqu'à maintenant, il n'y avait aucune note sur les cartes pour spécifier d'activer cette zone en communiquant avec la FSS mais ce sera corrigé très bientôt.

Puisque cette note n'apparaissait pas sur les cartes, c'était comme si la zone était toujours active puisque les pilotes consultent les notes sur les cartes et rarement les descriptions spécifiques de chacune des zones. Il y a présentement un aérodrome près du mont Rougemont, où certains pilotes volent aux instruments. Ils ont demandé si la zone consultative était toujours utile puisque ça les empêche d'y voler aux instruments. C'est là que TC a communiqué avec l'AQVL pour savoir s'ils pouvaient éliminer la zone ou si nous préférions faire inscrire la mention " active sur NOTAM " sur les nouvelles cartes. Alors ce sera la deuxième option.

Ce que ceci implique dans les faits, c'est qu'avant, lorsqu'un pilote quittait la zone CYA 621(H) en direction de Rougemont à moins de 3000' d'altitude, il n'y avait aucune nécessité de communiquer avec la FSS pour l'en aviser. Et tout pilote traversant cette zone doit être vigilant et s'attendre à y voir des deltaplanes ou parapentes. Il n'y avait donc évidemment aucun risque d'y croiser du vol aux instruments. Alors maintenant, il faut toujours appeler la FSS avant de quitter la zone CYA 621(H) du mont Yamaska, même en partant vers Rougemont. Dans ce dernier cas, un NOTAM sera alors émis pour que le corridor CYA 623(H) devienne effectif. En fait, il suffit d'une seule personne qui appelle pour dire qu'il y aura des pilotes dans les airs ce jour là, dans telle ou telle direction, pour combien de temps etc. Le numéro de téléphone est le 1-866-541-4105 mais la façon la plus expéditive est de déposer votre avis par FAX au (418) 871-4906. En fait, ce numéro est celui du FIC (Flight Information Center) de Québec. Pour ce qui est de l'émission des NOTAM, le FIC de Québec a pris la relève de plusieurs FSS dont celle de Montréal. Alors, lorsqu'une journée pleine de promesses s'annonce, il ne serait pas très long de lâcher un seul petit coup de fil chez TC en leur disant que plusieurs pilotes risquent de se trouver dans une zone partant de ... vers ... jusqu'à ... pieds et ce, pour tout l'après midi. C'est la réglementation et en plus, ça montre qu'on existe et qu'on se déplace sûrement plus que ce qu'ils ne pensent. D'ailleurs, si un accident survenait en dehors de notre zone, le pilote aurait possiblement des problèmes avec les assurances si une enquête montrait qu'aucun avertissement n'avait été émis pour informer de sa présence. Ce sont des hypothèses très peu probables mais je dois vous en parler.

De toutes façons, pour quitter toute zone CYA, vous devez posséder votre HAGAR et suivre toutes les règles qui y sont imposées par TC dont, entre autres, aviser la FSS de votre présence.

Merci de votre attention et salutations !

Myriam Savard

Les appuis sellette... de kessé ?

M-P Morin au Mont Christie

TECHNIQUE DE PILOTAGE

Lorsqu'une aile de parapente effectue un virage elle doit pivoter sur 3 axes; le roulis, le tangage et le lacet. Si on initie le virage qu'avec une action à la commande, il se crée, au début du virage, un mouvement contraire à ce qu'on demande à l'aile: le "**ROULIS INVERSE**". Autrement dit, l'aile commence son virage en s'inclinant du côté opposé à la direction d'où on veut tourner. Ce mouvement n'est que transitoire, de courte durée et plus perceptible sur certaines ailes que d'autres. Il reste que ça met plus de temps avant de compléter un virage de cette manière et parfois il faut tourner rapidement, soit pour ne pas sortir d'une ascendance rencontrée sur le chemin ou pour éviter un obstacle tel un autre pilote, la falaise, un Boeing, etc...

Si on débute un virage en transférant tout notre poids du côté où on veut tourner, ça déclenche un mouvement de roulis du bon côté et par le fait même diminue l'effet de roulis inverse et le virage va s'effectuer beaucoup plus rapidement et avec une courbe bien plus régulière. Par contre le taux de chute augmentera de façon considérable, il faudra donc apprendre à bien doser tout le poids balancé d'un côté selon le rayon de virage que l'on voudra effectuer et par le fait même, doser aussi l'amplitude donnée à la commande de frein; plus on transfère de poids moins on aura besoin d'action au frein.

Court rayon = beaucoup d'appui sellette et vice-versa.

Il faut savoir qu'un bon appui sellette ne consiste pas qu'à se croiser les jambes vers le côté où on veut virer, il faut sentir tout le poids de son corps reposer sur la fesse intérieure au virage et en plus il faut sortir la tête à l'extérieur des élévateurs si on veut qu'il soit bien efficace, un peu comme si on voulait se laisser tomber en dehors de sa sellette par le côté. En virant de cette façon vous allez découvrir une sensation de glisse accrue tout en augmentant l'amplitude du sourire dans votre visage.

Bien beau tout ça, mais est-ce qu'on doit toujours tourner de cette manière?

Pas nécessairement; dans des conditions thermiques légères (+0,1 à +2m/s) on peut carrément faire le contraire, i.e. piloter avec son poids à l'opposé du sens de rotation ce qui aura pour effet de diminuer le taux de chute en virant plus à plat. Il faut quand même faire attention à cette technique car notre poids se retrouve ainsi du côté de l'aile le plus susceptible de fermer due à une sortie partielle du thermique (zone de cisaillement), ce qui peut faire basculer le pilote rapidement du côté fermé et si le tout est mal géré, çà peut mener jusqu'à l'auto rotation. À utiliser avec modération.

Aussi, lorsqu'on longe une paroi de près, soit en soaring ou en transition, (crête à mouette), je vous conseille fortement de garder toujours un appui du côté opposé au relief. En naviguant de cette façon, si jamais il y avait fermeture côté relief, il y aura beaucoup moins de chance de retour à la pente.

En terminant, je tiens à souligner l'importance d'une sellette bien ajustée à sa taille, pas de jeu entre les hanches et les côtés de la sellette, on doit faire corps avec elle.

Bons virages !

Richard Bellemare
fruitflyzone@hotmail.com

Quelques adresses utiles

Formulaire pour le ***Rapport annuel des instructeurs***	http://acvl.ca/pub/doc/i07f.pdf
Formulaire pour le ***Rapport d'accident/incident***	http://www.hpac.ca/forms/S02.pdf
Formulaire d'***inscription***	http://www.aqvl.qc.ca/inscript_aqvl_2004.pdf
Formulaire d'***exonération***	http://www.hpac.ca/pub/doc/waiverF.pdf
Copie de la ***police d'assurance*** (en anglais)	http://www.aqvl.qc.ca/assurance_ACVL_2004-2005.pdf
Copie pdf de la ***revue AIR*** de l'ACVL	http://hpac.ca/pub/?pid=80

Guten Morgen !

Juste un petit link ...

http://www.lesailesduleman.ch/adl/news_fichiers/news.html

pour quand vous avez rien à faire (si ça arrive) ;o)
les news d'une école de rapapente proche de chez moi
(en Suisse) ... mon petit plaisir du lundi (ou mardi
selon mise à jour) d'aller lire ca ! héhé !
Allez ... boulot ! Bonne journée a+
Sandy

Hang Gliding & Paragliding Association of Canada

Association Canadienne de Vol Libre

Envoyez à:
120 Ottawa Street North PO Box 43082 Kitchener, ON N2H 6S9
Télécopieur á: 519 894-6277

RAPPORT ANNUEL DES INSTRUCTEURS

Pour garder sa certification, un instructeur HPAC/ACVL, doit satisfaire à certaines conditions annuelles. Veuillez vous assurer que toutes ces conditions sont remplies avant que fassiez votre demande de membre HPAC/ACVL, sinon votre nouvelle carte de membre ne mentionnera pas votre status d'instructeur.

Veuillez remplir ce formulaire et cocher toutes les boites applicables avant de soumettre ce rapport à Chris Muller.
(Les informations sur ce formulaire soumis à Chris Muller sont confidentielles et ne seront divulguées à aucune personne (autre que l'Administrateur HPAC/ACVL) sans l'acord préalable de l'instructeur ayant signé ce formulaire.)

Rapport de l'année: _____ Nom de l'instructeur _____

Addresse: _____ _____

Téléphone: (_____) _____ **Membre #** _____

DELTA

Instructeur Delta: Oui ☐ Non ☐ Certification expire: jour _____ mois ____ année ___

Status d'instructeur: De Base ☐ Senior ☐ Nombre d'élèves enseignés cette année: _____

Validation Tandem: Tandem 1 ☐ Tandem 2 ☐ Nombre de vols effectués cette année: _____

Date de l'expiration des soins premiers secours _____ Nombre de vols effectués cette année: _____

PARAPENTE

Paragliding Instructor: Oui ☐ Non ☐ Certification expire: jour _____ mois _____ année ___

Status d'instructeur: De Base ☐ Senior ☐ Nombre d'élèves enseignés cette année: _____

Validation Tandem: Tandem 1 ☐ Tandem 2 ☐ Nombre de vols effectués cette année: _____

Date de l'expiration des soins premiers secours _____ Nombre de vols effectués cette année: _____

Est-ce qu'un de vos élèves a eu un accident cette année pendant votre instruction? Oui ☐ Non ☐
Si oui, avez-vous rempli un Formulaire de Rapport d'Accident et l'avez-vous soumis à l'Officier de Sécurité HPAC/ACVL? Oui ☐ Non ☐

Attachez tous les rapports d'accident non soumis à ce dossier. Ils seront envoyés au Directeur de la Sécurité.

Faites une liste de 10 (dix) élèves minimum à qui vous avez enseigné cette année. Utilisez le verso de cette page et spécifiez Delta ou Para.

Je certifie que les informations ci-dessus sont exactes, et que tous les rapports d'accidents ont été soumis pour tous mes élèves qui ont eu un accident cette année sous ma aupervision.

Date: _____ Signature: _____

Envoyez ce formulaire à Chris Muller à l'adresse ci-dessus.

Salutations du président du conseil consultatif des instructeurs (CCI)

Je suis le nouveau président du CCI pour l'ACVL. J'ai commencé à voler en 1991 et j'ai volé avec plusieurs types d'appareils depuis ce temps, incluant le parapente. J'enseigne le deltaplane depuis 1997 et je suis présentement le directeur de l'Ontario à l'ACVL.

Mon rôle le plus important dans ma nouvelle position est de continuer la révision de l'instruction. Ce projet a été initié par mes prédécesseurs et je les remercie, ainsi que tous les autres contributeurs, pour tout le travail qui a été accompli jusqu'ici. Je vais communiquer avec chacun des instructeurs sous peu pour obtenir leurs commentaires à propos du système actuel afin de voir comment nous pouvons l'améliorer. Mike Miller de Colombie Britannique va m'assister en ce qui concerne la partie parapente.

Il en est de même pour vous tous, pilotes réguliers et surtout les nouveaux pilotes, si vous désirez contribuer, j'aimerais entendre parlez de vous. Que vous soyez satisfaits des standards actuels ou que vous ayez l'impression qu'ils ont besoin d'amélioration, j'aimerais le savoir.

Certaines modifications sont déjà en place mais les autres prendront place au cours des prochains mois, jusqu'à ce que les directeurs des provinces (Board of Directors) aient leur rencontre annuelle et revoient les dernières recommandations. J'espère que tous les changements à effectuer pourront être appliqués et fonctionnels avant la prochaine saison de vol.

J'aimerais rappeler aux instructeurs qu'ils doivent TOUS remplir le rapport annuel des instructeurs avant la fin de l'année. Si votre saison de vol est terminée, il n'y a aucune raison de ne pas le faire maintenant. Ils doivent être acheminés à l'administrateur de l'ACVL - John Burk (admin@hpac.ca) - fax : (519) 894-6277, qui me les fera ensuite parvenir.

Je tiens à remercier Jim et Chris pour leur travail précédent et pour leur aide qui m'a permis de partir du bon pied..

Volez sécuritairement,

Peter Darian
président du Conseil Consultatif des Instructeurs - ACVL

Traduction libre de Myriam Savard

Assemblée Générale Annuelle de l'ACVL

L'AGA de l'ACVL est sur le point d'avoir lieu. Elle s'effectuera directement en ligne sur le site de l'ACVL (www.acvl.ca) à partir du 7 janvier et ce, jusqu'au 22. Donc veuillez prendre connaissance des sujets qui y seront discutés et qui s'y développeront. Plusieurs points vont nécessiter un vote de la part des membres alors allez y jeter un coup d'œil et faites vous entendre. Après tout, c'est votre organisation. Nous sommes un peu tard cette année pour effectuer l'AGA principalement à cause de la révision du rapport financier et du " timing " d'un avis de publication.

Meilleurs vœux. Nous vous souhaitons de bonnes vacances et beaucoup d'heures de vol pour la nouvelle année.

Votre conseil d'administration

John Burk
Directeur administratif
Association canadienne de vol libre (ACVL)
120 Ottawa Street North, B.P. 43082
Kitchener, ON, N2H 6S9 Canada
Tél./Télécopieur: 1-519-894-6277
Site internet: http://www.acvl.ca/pub/
Courriel: admin@hpac.ca

Nouvelles de Québec...

par Frédéric Desrosiers

Une belle fin de saison bien occupée au Mont Sainte-Anne avec tout d'abord la troisième édition de notre party BBQ annuel, le samedi 28 août, et l'installation d'un simulateur d'ouverture de parachute de secours, une "tyrolienne" comme on l'appelle. Voici le récit de cette journée, raconté par Thierry Bellanger :

"Comme il avait été promis pour notre party annuel du CVLQ, nous avons fait une première tentative de tyrolienne pour effectuer, comme à Saint-Hilaire-du-Touvet, des ouvertures de secours. Après de multiples ajustements sur notre installation à la pente-école, nous avons procédé au lancer du premier parapentiste. Le premier cobaye, Bruno - que je remercie, en passant, pour avoir cassé la glace - nous a fait la première belle ouverture de la journée sans histoire et nous a commenté l'expérience devant les caméras présentes avec beaucoup d'enthousiasme. Puis une dizaine de pilotes sont montés sur le portique pour se lancer sur la tyrolienne et lancer le torchon. Contrairement à Saint-Hilaire-du-Touvet où 30% des parachutes n'ont pas ouvert ou ont eu une ouverture tardive due à un pliage ancestral ou à un mauvais pliage, tous nos pilotes ont ouvert le parachute avec succès, à part un parachute qui s'est désolidarisé de la sellette à l'ouverture. "Problème contextuel", nous a confirmé le pilote, étant donné qu'il venait d'emprunter une sellette pour la démo..." - *Thierry Bellanger*

Ensuite, nous avons eu droit à de magnifiques conditions de vols...

Tout d'abord à la fête du travail :

"Encore une journée de vol exceptionnelle samedi au MSA. Plusieurs vols d'une heure et même un vol de 1h45 dans de beaux thermiques pour Normand Thibault. Sacré tonton Normand il n'a pas perdu la main, toujours tout en finesse. C'est le seul pilote que je connaisse qui est capable de piloter des heures durant en tenant ses freins entre le pouce et l'index. Venez voir ça c'est une curiosité au MSA. Bravo Normand nous t'attendons pour le prochain vol." - *Thierry Bellanger*

Puis tout l'automne :

"Les semaines au Mont Sainte-Anne sont superbes. Depuis quelques semaines, nous volons plusieurs fois par semaine. Justement, mardi-mercredi-jeudi et vendredi on a connu des conditions géniales. L'ambiance était de la partie et plusieurs pilotes sont venus à la montagne. Les élèves ont bien progressé et hop la cerise sur le Sunday, la mosaïque de couleurs qui nous attendait dans les airs. La montagne est à son plus beau. Les couleurs sont magnifiques au point d'en être déconcentré en thermique ! Le vert des conifères mélangé aux orange, rouge et jaune des feuillus nous laisse tous bouche bée. En vol, je dois dire que je capote un peu sur le paysage. Mais j'essaie tout de même de me concentrer et j'ai parfois l'impression d'être sur une autre planète à regarder tout ça. Des ailes dans les airs, des buses à queue rousse et des immatures pas trop loin dans le même thermique que nous, le couple d'aigles à tête blanche présent encore au mont. Des gens en contemplation devant ce majestueux panorama d'automne. Wow, j'aime bien l'automne moi. En plus, ça monte, car les soirées sont vachement fraîches et le soleil chauffe encore la planète durant le jour...Ce week-end, samedi, ça l'air raté à cause du vent trop fort au sommet, on parle de plus de 40 nœuds. Peut-être que Dimanche sera mieux. On se revoit dans les airs, Ciao tout le monde..." - *Nathalie Gagnon*

Et juste avant l'Halloween :

"Nous avons eu une super semaine de parapente au Mont Sainte-Anne. De mercredi à samedi, (27-28-29-30 octobre) les conditions étaient géniales. Mercredi, les premières barbules s'accrochaient à 3500' et les vols étaient sportifs. Les thermiques étaient secs et hachés en plus d'être orientés dans 3 directions, Sud-Est, Sud et Nord Est en altitude. Plus 8m/s en dessous de la jupette intrados juste à l'est des chaises triples environ à 900' (sous la pompe habituelle) et hop à

3500 pieds en 2 minutes. WOWOWOWOWOW ce + 8 m/s a été un baptême de l'ascenseur automnal car je n'avais jamais vécu une telle remontée instantanée. Belle petite QUARX 2, j'adore cette aile qui me donne des sensations magnifiques. Les journées ressemblent beaucoup au printemps. Les conditions sont fortes et parfois sauvages. Bon, il ne faut pas s'affoler...si vous n'aimez pas ça, allez vous poser comme font tous nos élèves. Pas trop compliqué. Mais si vous voulez vous entraîner, c'est le moment. Vous avez eu une bonne saison de parapente, vous êtes réveillés, dégourdis et réceptifs. Vos sens proprio-septeurs aussi. C'est-à-dire que vous vous souvenez quoi faire, quand le faire, sans être désunis. Plein de choses à apprendre en hiver. Et plus de sourire à emmagasiner avant la saison plus froide !" - *Nathalie Gagnon*

NE MANQUEZ PAS DE VISITER LE FORUM DU CLUB DE VOL LIBRE DE QUÉBEC À L'ADRESSE WWW.CVLQ.COM POUR TOUS NOS RÉCITS DE VOLS ET TOUTES NOS ACTIVITÉS... ET VENEZ VOLER AVEC NOUS... À L'ANNÉE...

Frédéric Desrosiers
pour le Club de Vol Libre de Québec
www.cvlq.com
info@cvlq.com

Mike Fougère - Nouveau Brunswick

Nous sommes arrivés à Mont St-Pierre le cœur léger et l'esprit libre. Confiants que la planète serait de notre côté pour passer la plus importante journée de notre vie d'amoureux. Notre mariage...

Après avoir monter les invités en autobus sur le mont St-Pierre (là où on s'est connu) voilà que nous sommes devenus les rois et maîtres de la montagne.

Bénis des Dieux, un bateau de croisière qui passe sur le fleuve, de petits rayons de soleil qui percent les nuages, des invités le sourire aux lèvres, quoi de mieux ? Des vents parfaits !!

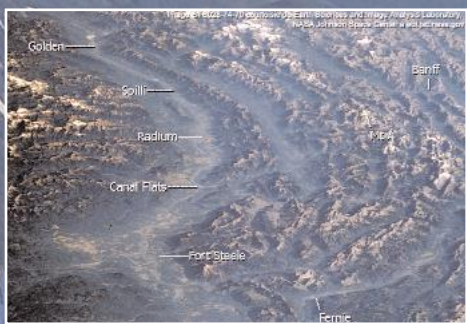
L'amour donne des ailes...

Jaque Paquin et Gwenaële Golliot Mariage à Mont St-Pierre le 21 août 2004.

Pilotes : Patrick (Mont st-Pierre) et Daniel (Yamaska).

Encore une saison de vol extraordinaire au mont 7

par Serge Lamarche



Encore une saison de vol extraordinaire au mont 7 (mais si courte)

POUR CEUX QUI NE CONNAISSENT PAS, C'EST QUOI, C'EST OÙ, LE MONT 7 ?

Je dois dire au départ que je n'ai jamais pensé ni voulu déménager dans l'Ouest, endroit contrôlé par les anglos. Mon but n'était que de visiter les sites de l'Alberta et la Colombie-Britannique et de revenir après trois ans. J'étais prêt à tout mais ce n'était pas aussi pire que je croyais. Il se trouve que la majorité des libéristes anglos ont des caractères semblables à nous. Ce qui n'est pas nécessairement bon, je dirais. Passons les détails scabreux. Ce n'est pas le but de cet article.

Durant ces trois ans, j'ai participé à toutes les compétitions que je pouvais. J'ai donc forcément volé aux meilleurs sites avec les meilleurs libéristes. Les différences étaient, et sont toujours, marquantes selon la saison, l'endroit et le temps. Un site en particulier, avec une route pratiquement impraticable en 1991, ressortait. C'est le mont 7 (Seven en anglais).

Le mont 7 est bien situé, à la frontière de la ville de Golden, C.-B., et fait partie des Rocheuses. Il est au nord d'une très longue vallée suffisamment habitée pour y trouver des champs propices aux atterrissages et une bonne route. Plusieurs libéristes y ont accompli des vols records mondiaux homologués dans les années 80 et 90.

Des forestiers ont commencé à faire des coupes au mont 7 au début des années 90. Grâce à eux, le chemin s'est amélioré grandement en 10 ans, au point d'être accessible aux deux roues motrices depuis 2000. Les adeptes de vélo de montagne sont aussi bien choyés, maintenant.

ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'ÉTÉ 2004

La grande propriété contenant notre atterrissage officiel à Nicholson fut achetée par une compagnie appartenant à un couple de parapentistes de Canmore (près de Banff). Ils ont commencé à développer le site en parc de vol libre et touristique écologique. Leurs projets semblent excellents. Et ils ont confirmé leur intention de garder l'accès gratuit aux atterrissages en vol libre. Les seules restrictions qu'ils subissent ont trait au fait que l'atterro se trouve dans une plaine inondable habitée. Ils n'auront pas à subir certaines restrictions imposées aux terrains de vol libre de Yamaska, par exemple.

L'été dernier, comme d'habitude, le temps était à son meilleur en juillet et août, de mi-juillet à mi-août plus exactement! Mon carnet de vol en fait foi ! Le reste de l'été était beaucoup plus nuageux, pluvieux, venteux. Et encore, malgré le soleil, la rencontre annuelle fin juillet fut éprouvante pour certains à cause d'un excès de vent. Ça rendait les allers-retours longs pratiquement impossibles.

Les meilleurs vols se font durant cette période et, cette fois, le record du site a été battu. Chris Muller s'est rendu à Trego, au Montana, quelques kilomètres plus au sud que l'ancien record mondial de Randy Haney. (Chris a raconté son vol de 327 km dans le Air de septembre, en anglais.)

La majorité des participants ont eu du bon temps. Deux parapentistes ont malheureusement subi des blessures sérieuses quand leurs ailes se sont fermées trop près du sol. Quelques autres plus chanceux se sont seulement branchés. L'atmosphère peut être vraiment difficile à naviguer certains jours.

Les bulles peuvent être brutales. Il est essentiel de bien se préparer pour obtenir le meilleur de ces montagnes formidables. Je suggère fortement aux visiteurs futurs de consulter mon site internet du mont 7. C'est une sorte de manuel d'utilisation qui aidera ceux et celles qui veulent mieux s'en tirer. Notez que je n'y mentionne pas nécessairement tous les risques connus. Et au cours des ans, les risques se sont montrés définitivement plus grands en parapente.

Pour ma part, mon meilleur vol de 2004 était le 8 juin, un aller-retour Radium que je n'ai pas pu compléter. Je n'ai pas pu me rendre au bercail parce que les thermiques faiblissaient trop vite en fin de journée. C'est quand même un super vol de 154,4 km plutôt plaisant que j'ai fait sans me presser, en 5h15. J'ai bien pris le temps de faire quelques clichés. Cette année, j'ai parcouru 1763,1 km en 24 vols de distance, ce qui donne une moyenne de 73,46 km. Et j'ai volé pendant plus de 118 heures en 51 vols, ce qui donne seulement 2h19 par vol en moyenne. *Une année ordinaire, en somme...*

Références:
http://cf.geocities.com/serge_lamarche/seven_fr.html
http://cf.geocities.com/serge_lamarche/seven_wmxcc.html
http://cf.geocities.com/serge_lamarche/mesdistances.html
Magazine Air de septembre 2004 http://hpac.ca/old/air/air_0604.pdf

Serge Lamarche - décollage principal mont 7

Accidentologie :

résultat du syndrome du débutant ou de l'intermédiaire ?

par Nathalie Gagnon

Avant de juger, il faut commencer par connaître dans quelles circonstances un accident est survenu.

Que ce soit au Canada ou encore aux USA, en France en Espagne, lors des compétitions d'Acro ou près de nous au Québec, faut qu'en même savoir dans quelles conditions météorologiques, durant quelle phase du vol, d'après quelles erreurs de jugement et avec quelle sorte d'aile le pilote s'est envoyé en l'air. Tout n'est pas lié à une seule variable : l'aile ou le site par exemple. C'est trop facile s.v.p…

L'accidentologie pour l'accidentologie, ce sont des chiffres. C'est intéressant, mais encore faut savoir les interpréter correctement et avoir des chiffres empiriques pour les interpréter. À ce sujet, vous verrez dans un autre article la marge d'erreur que nous avons lors de l'interprétation de ces données. Alors, ce qui m'intéresse vraiment c'est de savoir comment un pilote réussit à comprendre ses erreurs, compte tenu qu'il s'agit d'un **sport aérien**. C'est une discipline qui ne ressemble à aucun autre sport. Or l'apprentissage le plus complet de ce sport est fondamental, dans la poursuite de cette activité de façon sécuritaire et à long terme. Donc, si notre jeune ou moins jeune pilote n'a pas compris ses erreurs et qu'il vous casse les oreilles avec des " oui mais….c'est mon aile, c'est difficile ici", ou encore "c'était thermique... " et bien ça fait peur quoi ! Ce n'est pas vraiment ça l'important. En fait, les accidents se comprennent et c'est probablement de cette façon qu'on ne répétera plus les mêmes erreurs.

Néanmoins, je dois dire que je suis confuse quant au profil de la clientèle qui se casse le dos. De façon générale, pourrait-on dire qu'il existe 2 profils ? Le débutant et l'intermédiaire ? Peut-être même 3 profils en incluant l'avancé ?

Nathalie Gagnon

Le débutant par exemple, on dit qu'il ne réfléchit pas toujours au bon moment et surtout qu'il n'a pas encore toutes ses références, MAIS, il veut consommer cette énergie qui se paye avec de l'expérience. Cette consommation immédiate - des sports extrêmes ou d'aventure, du *reality show*, du cinéma, du *fear factor* - se perçoit même dans ce sport et c'est dommage. Un autre exemple peut-être ? D'autres jeunes élèves qui sont au stade de la pente école ou même des premiers grands vols, ne prennent même plus le temps d'appendre correctement. Ils n'ont plus de patience. Pourquoi ? Trop de travail durant la semaine, étouffés par les engagements et les horaires chargés à bloc, ou encore la famille à visiter parce qu'un souper était déjà organisé depuis 2 semaines.

Hier, alors que j'ouvrais l'ordinateur, un élève nous disait vouloir reprendre au printemps, parce qu'il jugeait opportun de cesser sa formation maintenant, compte tenu que nous volions moins en ce moment (à cause de la pluie et du vent de l'automne). Dommage, qu'il soit autant dans les patates et surtout, il ne sait encore rien du printemps ! Faut qu'on se parle, non pas qu'on s'écrive sur l'internet… Cet élève est un bon élève, cérébral, qui bosse devant son ordinateur à temps plein (analyste programmeur), mais vu qu'il n'a pas eu le temps de poursuivre les objectifs qu'il s'était programmés au départ, il mettra tout son apprentissage sur " pause " pour mieux revenir au printemps avec ses idées préconçues et ses objectifs encore plus sévères, car au fond, il veut finir au plus vite lui aussi ! À mon avis, voilà un bon exemple de consommation et d'impatience. Pourtant, on parle encore d'un sport aérien, non pas d'un match de tennis. Faire " au plus vite " ne permettra pas de le former solidement afin de l'outiller et d'éviter les erreurs de pilotage.

D'autres exemples ? Certains jeunes brevetés sont laissés à eux-mêmes après les 30 vols (obligatoirement supervisés) et ils ne sont pas assez outillés pour suivre les plus vieux. Ils essayent……et boom planète… Encore, ce n'est pas vraiment comme ça qu'on apprend dans les sports aériens. C'est celui qui sera constant dans ses gonflages/décollages ainsi que lors de ses approches/attéros qui pourra sereinement gravir les échelons pour s'améliorer et devenir un bon pilote dans les airs ou près du sol. C'est le discours basic quoi…À ce chapitre, j'ai cru remarquer que les élèves volaient beaucoup plus sereinement dans les airs et développaient plus de confiance lorsqu'ils décollaient intelligemment et efficacement. Psychologiquement, la constance les arme et leur donne confiance. Ainsi ils sont fins prêts pour l'apprentissage plus corsé qui fait partie de leur formation (oreilles, tangage/roulis/lacet, fermeture asymétrique, B, pilotage au D, etc).

Maintenant, qu'en est-il pour l'intermédiaire ? Certains anciens élèves doués sont

devenus de fins pilotes puisqu'ils se sont interrogés et se sont remis en question plus souvent qu'autrement lors de toute leur formation et après. Mais à l'inverse, je crois aussi que plusieurs pilotes brevetés depuis plusieurs années, ne sont pas suffisamment humbles et voilà le problème. Le tout bien mélangé, on arrive avec un machisme dans ce pays, malheureusement trop américanisé, qui fait de plusieurs gens, des individus de consommation qui n'apprennent guère de leurs erreurs, souvent monumentales ; on rit, on jase et on va se faire consoler par sa blonde, mais c'est un zéro pointé sur dix au niveau de la remise en question !

Enfin, cet article vise à relever quelques pistes de réflexion quant aux nombreux accidents qui surviennent au Québec et à travers le Canada. Je ne peux dire comment tous ces accidents sont arrivés mais je peux simplement vous faire part de mes réflexions. Allons voir encore.

LE PRINTEMPS

Il y a déjà plusieurs mois que j'ai commencé à écrire cet article sur les accidents car je voulais écrire sur les variables du printemps, qui je crois, ont cassé trop de dos cette année. Maintenant, nous sommes à l'automne et l'hiver est à nos trousses. Cet article aurait dû paraître au printemps, car les dangers réels sont plutôt durant cette période, mais au moins vous vous souviendrez de quelques lignes pour finir votre saison…pour certains du moins.

Alors, je disais donc que plusieurs accidents sont survenus au beau milieu du printemps 2004. Généralement, ce sont lors des journées thermiques avec un gros ciel bleu et des cumulus. Parfait pour inviter toute la petit famille! Par contre, c'était plus de 20 degrés au sol et 5 degrés au décollage à 1000 ou 2000 pieds. Les thermiques étaient pour la plupart violents. Une fois c'est le dos qui a pris le choc au sol, après une fermeture asymétrique de l'aile de plus de 75% près du sol, d'autres fois se sont des " sketchs " ou des shows qui arrivent lors de la finale à l'atterrissage. En quelques jours de différence, dans une autre région du Québec, c'était un autre dos qui cassé en jouant en " waga " près du sol, puis un autre et deux autres…sans compter ceux qui ne disent rien par fierté mal placée. Peu importe l'endroit, y'a eu de la casse et des pilotes sont actuellement en convalescence et malheureux de l'être.

J'ai l'impression que nous avons eu un printemps beaucoup plus thermique que l'an dernier. Est-ce que je me trompe ? Le sol s'est dégourdi très vite au mois d'avril et mai, mais le fond de l'air est demeuré toujours aussi froid. Il y a même des matins (encore au 25 mai) où je devais mettre un polar au réveil et quelques heures plus tard j'enfilais une camisole tellement il faisait chaud au sol. Mais, qu'en est-il au sommet d'une montagne de plus de 500-600-700 ou 800m ASL (au-dessus de la mer) ? Puis au-dessus des champs des cultivateurs qui ne cessent de déclencher des brises thermiques à toutes les 15-20 secondes ? En fait, ce phénomène c'est le gradient de température vertical, ou la courbe d'état, qui varie considérablement du sol jusqu'en altitude (en l'occurrence au sommet où l'on décolle !). Ce gradient a été impressionnant ce printemps. Cette variation entre le bas et le haut était donc très significative.

Saviez-vous que ce gradient est d'autant plus important durant les printemps et les automnes ensoleillés, que durant les

journées froides, stables ou encore durant l'été lors des canicules ? Le mythe de la canicule existe encore et j'essaie toujours de répéter aux élèves que durant les journées de brume sèche (journée de smog à Montréal et à Québec) rien ne bouge… Et oui, pourtant il fait chaud, les ventilateurs de maison marchent à fond, l'air climatisé des dépanneurs et des super marché fonctionnent 24h/24, mais le gradient de température ne varie pas vraiment entre le sommet et l'atterro. Tout est chaud ! Donc, les thermiques sont quasi-nuls. C'est donc la sled assurée. Mais est-ce que le printemps est dangereux pour autant ? À mon avis, NON, mais OUI pour les pilotes qui ne volent pas assez souvent. Il y en a parmi vous qui rangez votre matériel pour l'hiver!! Ce dégourdissement ne devrait pas se faire durant la période la plus difficile…Et vous le savez très bien.

Alors, oui le printemps peut être risqué par moment, car les décisions deviennent cruciales à tous niveaux. Lors de la **préparation** du matériel (aile en règle, secours replié, sangles de sellette serrées), **avant le décollage et lors du déco** (brises thermiques irrégulières parfois 90 degrés travers, puis droit devant, pour ensuite se tourner encore 45 degrés travers), Les décisions sont également importantes dans les airs, quant aux choix de **rester dans un thermique** de +5m/s et +8m/s, **piloter** et éviter les incidents de vol tel que l'expulsion parfois violente du thermique, accompagnée d'une mauvaise gestuelle et suivie d'une cascade d'incidents (ex : sortie sous-le-vent du thermique, des fermetures importantes, des auto-rot mal contrôlées, etc.…). Sans compter le **choix de l'atterrissage** correspondant à l'heure de la journée. Vous savez, au beau milieu de l'heure du dîner, alors que l'air au

DÉFINITIONS D'ACCIDENT ET D'INCIDENT

ACCIDENT:
L'événement est associé à l'usage d'un deltaplane ou d'un parapente et signifie qu'il se produit dès l'instant où le pilote s'attache à l'aéronef avec l'intention de voler et se poursuit jusqu'à ce que le pilote s'en détache et au cours duquel:
i. Il en MEURT ou subit une BLESSURE SÉRIEUSE;
ii. Il endommage les composantes principales de l'aéronef (excluant les dommages mineurs aux montants de trapèze) ce qui entraîne des dommages ou des bris de structure affectant la résistance, la performance ou les caractéristiques de vol de l'aéronef. De plus, le bris requiert des réparations importantes ou le remplacement des composantes touchées; ou
iii. Toute déchirure de la voilure d'une longueur de plus de 15cm (6");
iv. L'appareil est disparu ou hors d'atteinte;
v. Tout passager, coéquipier ou personnel au sol est impliqué.

BLESSURE SÉRIEUSE:
Toute blessure non fatale qui:
i. Requiert l'hospitalisation ou un traitement médical;
ii. Résulte en la fracture d'un os, à l'exception de simples fractures de doigts ou orteils;
iii. Implique qu'il y a lacération causant d'importantes hémorragies ou endommageant sévèrement les nerfs, muscles ou tendons; ou
iv. Implique une blessure interne;
v. Implique des brûlures de second ou troisième degré ou toute brûlure affectant plus de 5% de la surface du corps.

INCIDENT:
En rapport avec l'usage d'un deltaplane ou d'un parapente,
i. Signifie un événement, autre qu'un accident, associé à l'utilisation d'un aéronef, incluant son montage et son démontage, qui pourrait affecter la sécurité de son utilisation, celle des autres appareils, celle des spectateurs ou des autres personnes au sol;
ii. Un accrochage ou un évitement de dernière minute survenu en plein vol et n'entraînant aucun dommage et/ou aucune blessure;
iii. Un déploiement accidentel ou intentionnel du parachute de secours peu importe s'il y a blessure corporelle ou dommage à l'aéronef;
iv. Des blessures mineures ne requérant pas de traitements médicaux au pilote ou au personnel au sol;
v. Des dommages mineurs causés à l'aéronef tels que des petites déchirures à la voilure (moins de 15 cm (6")) ou des dommages à la barre de contrôle, aux lignes A, B, C ou de freins ou au harnais;
vi. Tout incident pouvant fournir des renseignements utiles à la communauté du vol libre.

Voici des exemples d'incidents à rapporter:
i. Au sol, un appareil poussé par le vent sur d'autres appareils ou véhicules et causant des dommages;
ii. Tout événement qui pourrait facilement entraîner de sérieuses blessures et qui, si les circonstances étaient connues à l'avance, pourrait être prévenu;
iii. Tout bris de structure ou dommage sur un appareil résultant de son montage ou de ses procédures de démontage ou composantes défectueuses remarquées avant ou après un vol mais sans entraîner un accident.

AVIS D'ACCIDENTS OU INCIDENTS
Lorsqu'un accident ou un incident se produit, le pilote, le propriétaire, l'exploitant et le locateur seront individuellement responsables pour s'assurer que le Représentant de la sécurité sera avisé en moins de 24 heures et qu'un rapport écrit sur l'accident ou incident sera fourni au Directeur national ou provincial de la sécurité dans les sept (7) jours suivant l'événement. Un avis immédiat sera requis lors de blessures sérieuses ou d'une fatalité.

référence: www.acvl.ca

sol s'est fait réchauffer par le soleil plombant, et que les brises thermiques se manifestent constamment, l'atterro peut devenir une zone de mines. Fait à noter…c'est précisément là que nous sommes plus près du sol !!!! Si l'aile ferme ou qu'elle tangue (ressource/abattée), ça peut faire mal…On voit tout de même certains pilotes dans les airs qui n'ont pas pensé aux conséquences d'une de ces variables, ou encore l'ensemble de ces variables. Est-ce le syndrome du débutant ou de l'intermédiaire ? Peut-être les deux. D'un côté **le débutant est content d'avoir volé seul** et de l'autre côté **l'intermédiaire pensait pouvoir tout gérer** au fur et à mesure. Mais ce coup-ci, la surprise était à l'atterrissage. Pourtant le matin, lors des analyses météorologiques, on voyait très bien que la journée se réchaufferait rapidement et que le sol serait encore très froid. La résultante était évidente. Mettons le plus facile à comprendre, *" il y aura de gros thermiques et tout ce qui sera situé près du sol sera irrégulier et bougera ! "* Je suis cynique, mais ça m'ébranle de savoir que des gens s'envoient en l'air dans n'importe quelles conditions. Se responsabiliser, c'est parfois difficile…et c'est la résultante de la consommation immédiate qui rattrape les pilotes de ce genre. C'est peut-être là la différence entre les femmes et les hommes. Là encore, certaines femmes pensent trop et s'empêchent de voler, d'autres volent bien, et d'autres encore volent plus souvent que plusieurs hommes en toute connaissance de cause. Quoi faire avec ce constat ? Personnellement, je n'en sais trop rien. Moi, suis-je différente des autres femmes-pilotes qui ne s'interrogent pas assez ? Peut-être …. et je sais très bien que les caractères se distinguent, les capacités de s'auto-analyser et de s'auto-critiquer sont différentes d'un individu à un autre. Mais je crois également qu'en étant femme, intrinsèquement, je ne veux pas me faire trop mal, versus un homme qui osera toujours un peu plus. Petra Krausova, pilote élite chez Mac Para technology est tout de même championne du monde depuis des années chez MAC et 7 fois 1ière position durant la dernière année 2004. Mais pourquoi n'arrive-t-elle pas première over-all ? Parce que c'est ça. Un homme c'est un homme et il affichera plus de *guts* lors de prises de risques. Donc plus de risques, comme je disais…

Je me rappelle aussi que moi, jeune enfant, je suivais mes frères partout. Je me cassais les doigts à jouer au hockey et au baseball avec eux ou encore à construire le camp en haut de l'arbre. Je voulais apprendre et comprendre pour m'amuser. Mais quelque part….mes frères faisaient toujours quelque chose de plus que moi, ils osaient prendre un risque de plus, quelques fois ils tombaient, mais se relevaient. Moi je les regardais se casser (et je ne voulais pas faire leurs erreurs). Maintenant, on ne parle plus de hockey ou de la construction d'un camp de chasse en haut d'une épinette. Le parapente, le delta, le planeur, le paramoteur, dans tous les sports aériens, les risques doivent être calculés et cela s'apprend. Laissez-vous le temps d'apprendre, ce n'est pas encore inné. On ne peut pas simplement dire qu'on se relèvera si jamais on tombe de trop haut !

Sentiment de réussite et la prise de risques

Comme un sentiment d'invulnérabilité, j'ai l'impression que ce syndrome de l'intermédiaire est très puissant chez certaines personnes. Je vous explique : Ils se font 2 montées en thermique tout simplement parfaites depuis le matin et hop…semble que cela soit le facteur déclencheur. Parfois encore, avec une belle semaine de vacances dans le Sud où le pilote vole et progresse tout doucement, il est encore en " sécurité ", mais tout à coup, il sent que tout fonctionne encore mieux, du jour au lendemain. Les conditions sont parfaites et il profite de tout. À ce point, il prendra sa performance personnelle, quand pourtant, tout le monde aurait monté durant cette journée, même un fer à repasser ! La personne se sent bien et sa vie de pilote intermédiaire naît…voilà peut-être le facteur déclencheur pour ce pilote.

Ce dégourdissement ne devrait pas se faire durant la période la plus difficile…Et vous le savez très bien.

À l'inverse, j'ai l'impression que d'autres pilotes prennent constamment des risques et les résultats ne sont pas toujours là. Par exemple, à force de risquer et de tenter, le pilote trouve les pompes et sait maintenant où il doit aller, puis il monte en thermique à chaque coup. Il se croit très bon. Pourtant ça fait des centaines et parfois milliers d'années que la pompe est présente à cet endroit ! Est-ce que ça fait un meilleur pilote pour autant ? Je ne sais pas trop. Par contre le sentiment d'invulnérabilité l'habite un peu plus chaque jour…

Je crois vraiment que tous ne peuvent pas voler dans n'importe quelle masse d'air en vertu du fait qu'ils sont courageux, déter-

minés ou orgueilleux. Je crois plutôt que certaines conditions météo sont pour les pilotes avancés. Point. Justement, certains pilotes du coin du Mont Sainte-Anne m'entendent souvent dire que j'ai mal aux oreilles lorsque j'entends un pilote (de moins de 20-30 vols annuels) dire : *" je crois que je vais m'essayer pour voir ce que ça donne dans les airs, sinon j'irai me poser "*. Wow…m'essayer!!!! Ce que je serai porté à dire c'est plutôt que *" je vais le faire "* parce que j'ai élaboré une stratégie basée sur les 5 derniers jours de météo (comprise par cartographie, internet, simulation radar). Ça, c'est connaître son coin, la masse d'air toujours un peu plus chaque jour, c'est connaître les risques associés à une journée particulière, dans un temps précis, selon un état mental particulier et sous une aile précise. Bref connaître **son sport** de plus en plus.

...nous sommes dans un pays nordique et la neige est présente plus de 6 mois par année. Pourquoi hiberner la moitié de notre vie ?

ABSENCE DES PILOTES EN SAISON HIVERNALE

Où le bas blesse, c'est lorsqu'on se met à réfléchir qu'il y a certains pilotes qui volent moins que les élèves ou les nouveaux brevetés et ce, durant une année complète. Au moins, les élèves sont supervisés avec des radios, pas les pilotes d'occasion. Il ne me semble pas avoir pris connaissance de beaucoup de pilotes qui volaient durant la saison hivernale. Pourtant c'est durant cette période que les conditions sont les plus calmes pour continuer à jouer et voler en dynamique, s'amuser près du sol (avec la neige pour absorber). Sur certains sites, des thermiques d'arbres sont perceptibles autour de la montagne. Saviez-vous que cela existait aussi ? Enfin, lorsque le printemps arrive, si l'exercice a été constant durant l'hiver, cela minimisera les risques, les erreurs de pilotage et de dégourdissement trop lent. Ok, vous me direz que l'hiver n'est pas fait pour tous. Je vous répondrai que nous sommes dans un pays nordique et la neige est présente plus de 6 mois par année.
Pourquoi hiberner la moitié de notre vie ?

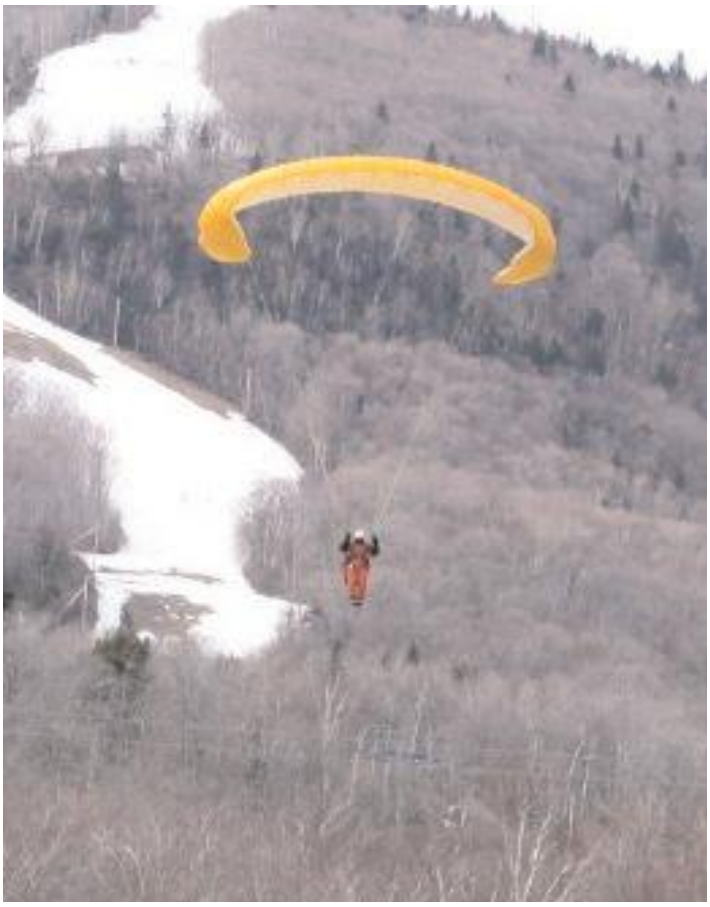
Enfin, selon moi, pour passer de novice à intermédiaire ou à avancé, il faut donc être conscient de son niveau. Jasons donc un peu. Regardez-vous la météo durant 30 minutes le matin depuis les 5 derniers jours ? Quand arrivera-t-il cet anticyclone et où passera-t-il ? Sommes-nous dans la compression du vent entre 2 systèmes ? Peut-être n'avez vous pas pris le temps de regarder. Pourtant ne va-t-on pas va voler ensemble dans la même masse d'air tout à l'heure ?

Je dirai que pour certains, ce sont les sensations qui guident, plus que les stratégies. Voilà autant de questions qui portent à réfléchir sur l'arborescence des variables liées à la pratique de ce sport en situation plus difficile, voire plus extrême.

L'avancé dans le pilote avancé ce serait donc le stade de compréhension et le stade de décision. Conscient de son niveau d'expertise, il partira souvent en toute connaissance de cause, pour en connaître encore plus pour les prochaines fois. Il jouera précisément sur tous les axes (*wing over* en lacet, tangage, roulis), il descendra rapidement en 360 avec une sortie contrôlée, montera parfaitement en thermique, sentira l'air, la forme du thermique, sa force et son inclinaison. Il restera dans les airs et quittera le nid dès que c'est possible et dans **un contexte de réussite ou d'échec, mais en parfaite connaissance de cause**.

Pour l'avancé, peut-être aussi que les hasards sont moins souvent présents, la compréhension et l'expérience font en sorte qu'il n'y a pas trop de casse, mais c'est encore drôle. Que représente le niveau avancé ici au Canada ? Un Hagar réussi, 2 autres examens de l'ACVL, un certain nombre de vols et une recommandation d'un instructeur. Mais si ce même pilote vole moins de 20-30 vols par année et ne ressort que le jour de la marmotte ?

QUE SE PASSERA-T-il ?



CVLQ printemps 2004

***** Citation connue *****

"Il vaut mieux être au sol et regretter de ne pas être en l'air,
qu'être en l'air et regretter de ne pas être au sol."

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

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

RETURN TO SENDER / Retour à l'expéditeur

INFORMATION

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

EXPERIENCE

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

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

Weather Conditions Conditions météorologiques	Wind Speed and Direction Vent

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

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

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

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

Over ⇨

OFFICIAL USE ONLY

ASSOCIATION QUÉBECOISE DE VOL LIBRE
Responsables Sécurité
4545 Pierre-de-Coubertin,
C.P. 1000, Succursale M
Montréal (Québec)
H1V 3R2

		Site, Location:	
		Date:	
		Accident: Incident:	
		Injuries: Blessures:	
		Expérience:	
		Stage Phase:	
Creation Date:		Aircraft Damage:	
Modification Date:		Published In:	
File Number:		Insurance Claim?	Yes / Oui No / Non

OFFICIAL USE ONLY

CONTRIBUTING FACTORS / FACTEURS CONTRIBUANTS
Include Diagram / Effectuez le Schéma

Action Report / Rapport de l'événement

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

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

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

FILE #

J'AI BRISÉ LA GLACE AVEC MON TALON...

par Frédéric Gauvin

(Extrait de la liste de discussion)

Vendredi 17 septembre 2004, 23h58

Bonjour liste,

Désolé de vous déranger si tard, mais je reviens tout juste de la montagne Yamaska, là où j'ai pris possession de ma nouvelle aile, un beau delta-plane Wills Wing Talon 140 tout neuf sorti de sa boîte… En remplacement de mon U2…

Quoi ? Hein ? Plus de U2 ? Mouin, mon U2 je l'adorais, mais j'avais le goût et le $ pour changer… on ne vit qu'une seule fois…

Bien quin ! Évidemment que j'ai volé avec !

Et je suis tellement encore tout énervé de ce vol que je suis plus capable de me coucher…

Alors je me suis dit, tant qu'à pas dormir, aussi bien faire partager mon histoire...

Voici donc mes impressions sur ce premier vol, et mes comparaisons avec mon " vieux " U2.

Vendredi 15h30, j'arrive à la montagne, il vente de l'ouest à environ 20 km/h…

C'est couvert, probablement pas trop turbulent. Parfait pour un premier vol en Talon !!!

Vincent ayant testé l'aile plus tôt dans la matinée, il me dit qu'elle volait très bien, mis à part un léger virage à gauche.
Nous prenons tout de même le temps d'ajuster l'aile, installer les roues, et quelques autres deltistes et moi montons à bord de la navette des Corsaires…

Arrivé en haut, je suis tellement tendu et nerveux que j'en vois plus clair. Ok, Wo, calme-toi mon Fred, ça doit pas être si pire que ça.

Je descends l'aile sur l'aire de décollage Corsaire Ouest. Elle est assez lourde à transporter, mais c'est moins pire que j'appréhendais. Carlos me donne un coup de main pour la monter. Il y a 28 lattes. Aie Oie. Mais ce n'est pas beaucoup plus long ni compliqué à monter que mon U2.

J'accroche mon Harnais Z5, je prends l'aile en main, c'est plus difficile que je croyais. L'aile pèse un bon 10-12 livres de plus que le U2 et est équipée de montants plus larges SlipStreams… Ça n'aide pas du tout à la manipuler. Je fais mon statique, la hauteur est parfaite. Je m'approche du bord, mais je ne me sens pas tout à fait à l'aise. Je ne sais pas trop si c'est le poids supplémentaire ou encore les montants ou une combinaison des deux, mais je me sens poche… Le vent vient un peu du sud, j'attends d'avoir un peu plus de ouest, je me fais soulever une aile, ça va pas bien…

Finalement, ça se place un peu, et CLEAR, c'est parti.
Encore nerveux, je surcontrôle un peu l'aile, mais ça décolle bien quand même.

Ouf. Je vole. Je tourne, ça tourne, je clanche, ça clanche. Coudonc, c'est finalement pas si pire que ça !!!

L'aile est très bien construite, aucun flacotage à grande vitesse, la voile est très serrée. Parles-moi de ça.

Je dirais que le comportement est très semblable au U2, mais avec un VG encore plus efficace. Lorsque le VG est à Off, l'aile se pilote je dirais comme un U2 au 1/3 VG. Ce qui est très très bien. Lorsque le VG est au maximum, la barre recule d'un pied, et là ça devient vraiment mais vraiment truck. Ça ne tourne pas, mais la vitesse que l'on peut prendre sans effort est tout simplement phénoménale. Mon petit anémomètre me disait qu'avec la barre aux hanches, ça roule à 60-65 mph. Ciboire que ça clanche. J'ai même réussi à faire remonter le petit indicateur jusqu'à sa valeur maximale, c'est-à-dire > 70 mph !!! Tout ça sans la moindre tendance à faire du " Yaw ".

Je croyais que le U2 avait un excellent taux de chute, mais j'ai l'impression (non vérifiée) que celui du Talon est encore meilleur. Faudra vérifier !!! Près de la vitesse de décrochage, l'aile même sans VG devient très difficile voire impossible à piloter. Il faut donc voler un peu plus vite. Je pense ici que le U2 a un avantage dans le petit thermique serré…

Le reste de mon vol s'explique mieux en onomatopées qu'en mots... Youpi ! Hi Ha ! Wow, Aie Oie ! Houou ! Wing Wing ! Yippee ! SSSSSSsssssssssssshhhhhhhhhhhhhh!!! Punch, Clap Clap Clap !

Après une heure, j'étais tellement à l'aise que je n'étais pas du tout inquiet pour l'approche. Le timing pour flairer l'aile m'intriguait un peu, mais au premier vol, j'ai réussi une approche parfaite, et un attéro sur les pieds, par vent nul… Alors je crois que le Talon est une aile presque aussi facile à poser que le U2. Évidemment, il faut faire une belle approche. Je n'ose pas imaginer comment le terrain doit se défoncer vite si on manque cette étape. Je dirais même sans hésiter que le U2 et le Talon sont plus faciles à poser que l'UltraSport…

La grande difficulté selon moi réside dans le décollage… Il va falloir pratiquer !!!

Bon, finalement, j'ai bien hâte de voler dans le thermique avec, mais comme je commence à bailler, Ouaille, je vais aller me coucher…

L'an prochain, ce n'est pas 100 km en Floride que je vais faire… C'est 200 !

Merci Distance Vol Libre !
Pas encore de photos, mais quelques statistiques…

SPECIFICATION	TALON 140	U2 145
Area (ft^2)	144	145
Span (ft)	32.3	31.3
Aspect Ratio	7.4	6.8
Glider Weight (lbs)	74	63
Hook-In Weight (lbs)	140-220	140-220
Optimum Body Weight (lbs)	140-170	140-170
Nose Angle (deg)	127-132	125-128
Double Surface (%)	87	84
USHGA Rating	4	3
Vne (mph)	53	53
Va (mph)	46	46
Vms (mph)	21	20
Vd (mph)	70	
Length (in bag) (in)	196	192
Short Pack (in)	157	141

Coupe provinciale de distance

Bulletin de participation

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

Nom / Prénom : _____ Date : _____

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

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

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

Signature : _____

DISTANCE LIBRE

Décollage : _____ Atterrissage : _____

Balise BD : _____ Balise BA : _____

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

Schéma du vol :

DISTANCE LIBRE AVEC POINT DE CONTOURNEMENT

Décollage : _____ Atterrissage : _____

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

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

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

Schéma du vol :

PARCOURS EN CIRCUIT FERMÉ ALLER-RETOUR

Décollage : _____ Atterrissage : _____

Balise BD : _____ Balise BA : _____

Balise B1 : _____ Balise B2 : _____

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

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

Schéma du vol :

PARCOURS EN TRIANGLE

Décollage : _____ Atterrissage : _____

Balise BD : _____ Balise BA : _____

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

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

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

Schéma du vol :

Envoyez à :

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

Petites annonces

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

Deltaplane

Topless La Mouette, 13,5 mètres. Bord d'attaque jaune, double surface jaune et bleu azur, logo *La Mouette* sur l'extrados, aile performante pour pilote avancé seulement; 3 000,00$ négotiable, mais pas trop...à ce prix là ! Tél : (514) 943-6900, le soir : (514) 278-7602, François Véronneau *14-2*

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

Entreprise Wing Combat 3 1993, 139pi^2, double surface avec géométrie variable (poid du pilote jusqu'à 170lbs), aile pour pilote intermédiaire et avancé, couleur tigrée et bleu, prix 800$ négotiable. Marie-Cristine Leroux, tél. : (514)939-3856 *14-2*

Ultra sport 145, quinzaine d'heures de vol, prix 2500$. Marie-Cristine Leroux, tél. : (514)939-3856 *14-3*

Delta Moyes Ventura 170, excellente condition et très peu utilisé. Parfait pour un nouveau pilote qui cherche à s'acheter une première aile. Facile à piloter, montage très rapide. 2000$ seulement demandés. Le harnais et son parachute sont aussi disponibles pour vente. Communiquer avec Francois Coté (Sherbrooke) au (819) 823-2499 ou Pierre Desbiens (Club Yamaska) au (819) 562-7376, pier500@abacom.com *14-3*

Wills Wing XC 142, presque neuf 2200$. François au (514)792-3989, francoisthibodeau@videotron.ca *14-3*

Votre équipement est vendu ???

Vous voulez retirer votre annonce ?

francoeurs@videotron.ca

Parapente

Gin Gliders Bandit (dhv 2), médium pour PTV de 80-107 kg. Achetée en avril 2000, elle a seulement 50 hres. N'a presque pas volé en 2002, je faisais du tandem. Intrados blanc et extrados bleu avec logo rouge en excellent état. Payée 4200$ + taxes, laisserais pour 2500$. Jean Turgeon tél.: (450)460-3439 ou jean@tractionsports.com *14-1*

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

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

À vendre ensemble ou séparément, en excellent état. Communiquer avec Sophie
Tél au travail: (514) 527-4527 poste 2441
Tél au domicile: (514) 521-6283 *14-2*

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

Parapente Apco santana bleu 1998, médium pour pilote de 75 à 95kg avec sellette et parachute Apco ainsi qu'un accélérateur neuf, le tout dans un excellent état seulement 34 heures de vol, je demande pour le tout 2400$ discutable. Alain Cadorette, tél:(450) 625-9871 *14-3*

Swing Mistral 2-26, PTV 85-110kg, bleue 08/01 DHV 1-2, sellette Sup'Air Profeel Cygnus 2000 L, Airbag, secours frontal, 120 vols, parfait état. Courriel: gratton@pacific.net.sg, Jean-Marc Gratton *14-3*

Bi-Mérak 42, PTV 130-220kg, 1995, 250 vols pour 180h, en très bonne condition, excellent Bi pour commencer l'activité. 1500$. Stéphane Cantin, tél: (450) 777-8007, courriel: cheznous2@videotron.ca *14-3*

Falhawk Apex-X 270, PTV 73-95kg, 50vols, 1995, très bonne condition, n'a pas volé depuis 2001. 600$. Stéphane Cantin, tél: (450) 777-8007, courriel: cheznous2@videotron.ca *14-3*

Adventure Elle 30. Aile de paramoteur quazi neuve, médium à très bon prix.
François au (514)792-3989, francoisthibodeau@videotron.ca *14-3*

Area Shape, L, PTV 100-130kg, neuve(10 vols), 1750$
Advance Epsilon 3-28, DHV 1-2, PTV 105-122kg, révisée Rip'air, 1650$
Ces deux ailes peuvent très bien servir pour le paramoteur ou comme petit Bi-place.

Windtech Serak, XS, PTV 60-75kg, révisée, 1700$
Richard (514) 262-6267 *14-4*

Divers

Casque Charly Insider bleu turquoise, médium, prix : 160$. Marie-Cristine Leroux, tél.: (514)939-3856 *14-2*

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

Sac de parapente Mountain 110L Sup'Air, couleur rouge. Prix demandé:150$
Sac grand tourisme, vert Sup'Air. Prix demandé:100$
Combinaison chaude, rouge, small Sup'Air, très peu utilisée. Prix demandé: 170$.
Communiquer avec Sophie
Tél travail: (514) 527-4527 poste 2441
Tél domicile: (514) 521-6283 *14-2*

Harnais Z5 avec parachute Lara 175, 5'3" à 5'7" : 1400$
Harnais Z4 avec parachute Lara 175, 5'4" à 5'11" : 800$
Casque Charly insider, bourgogne, large : 160$
Support à caméra (vidéo et photo) pour delta, en aluminium : 75$
Marie-Cristine Leroux, tél. : (514) 939-3856 *14-3*

Casque Charly Insider intégral, noir, en carbone renforcé de kevlar, seulement 700gr. Pour delta ou parapente, grandeur large (60cm ± 5cm). Très beau, comme neuf!!! Prix:160$
François tél.: (819) 348-9408 *14-4*

Cadeau de Noël?
Combinaisons de parapente Aërius
Toutes couleurs, toutes grandeurs 250$
Richard (514) 262-6267 *14-4*

Répertoire des écoles et des clubs

ÉCOLES DE VOL LIBRE

École de deltaplane, parapente et paramoteur

Distance Vol Libre

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

École de parapente

Libre comme l'air

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

École de deltaplane

Pré-Vol

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

École de parapente

Airsensation

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

École de parapente

Azur Parapente Inc.

Bureau:
2239 Ave Royale
St-Ferréol-les-neiges, QC, G0A 3R0
Tél. : 418-826-3117
École :
2 000 boulevard Beau Pré
Station du Mont Sainte-Anne
Beaupré, QC, G0A 1E0
Tél. : 418-827-4561 # 328
Cell: 418-955-3117
www.azurparapente.com
René Marion
azur@megaquebec.net

École de parapente

Visionair

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

École de parapente

Voiles Quatre Saisons

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

École de parapente

Zone Bleue

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

École de deltaplane, parapente, paramoteur et ulm

Vol récréatif

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

CLUBS DE VOL LIBRE

Club de vol libre du Saguenay

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

Club des CorsAires

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

Club de Vol Libre de Charlevoix

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

Club de Vol Libre les Ailes de la Vallée

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

Club de Vol Libre Ottawa

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

Club de Vol Libre de Québec

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

Club de Vol Libre Yamaska

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

Club École remorqué Air loisir

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

Club Le Skwâll

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

Club Vol Libre Thetford Mines

161 Ste-Catherine,
Thetford Mines, QC, G6G 2L6
François Gilbert
Tél.: 418-227-6616

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'AQVL
15 janvier 2005 à Thetford

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'ACVL
7 au 22 janvier 2005
en ligne sur www.acvl.ca