Survol QUÉBEC

Le magazine de l'Association Québécoise de Vol Libre

Assurance

- L'assurance-responsabilité, le vol libre et vous

Matériel

- Bien choisir son équipement

Voyage

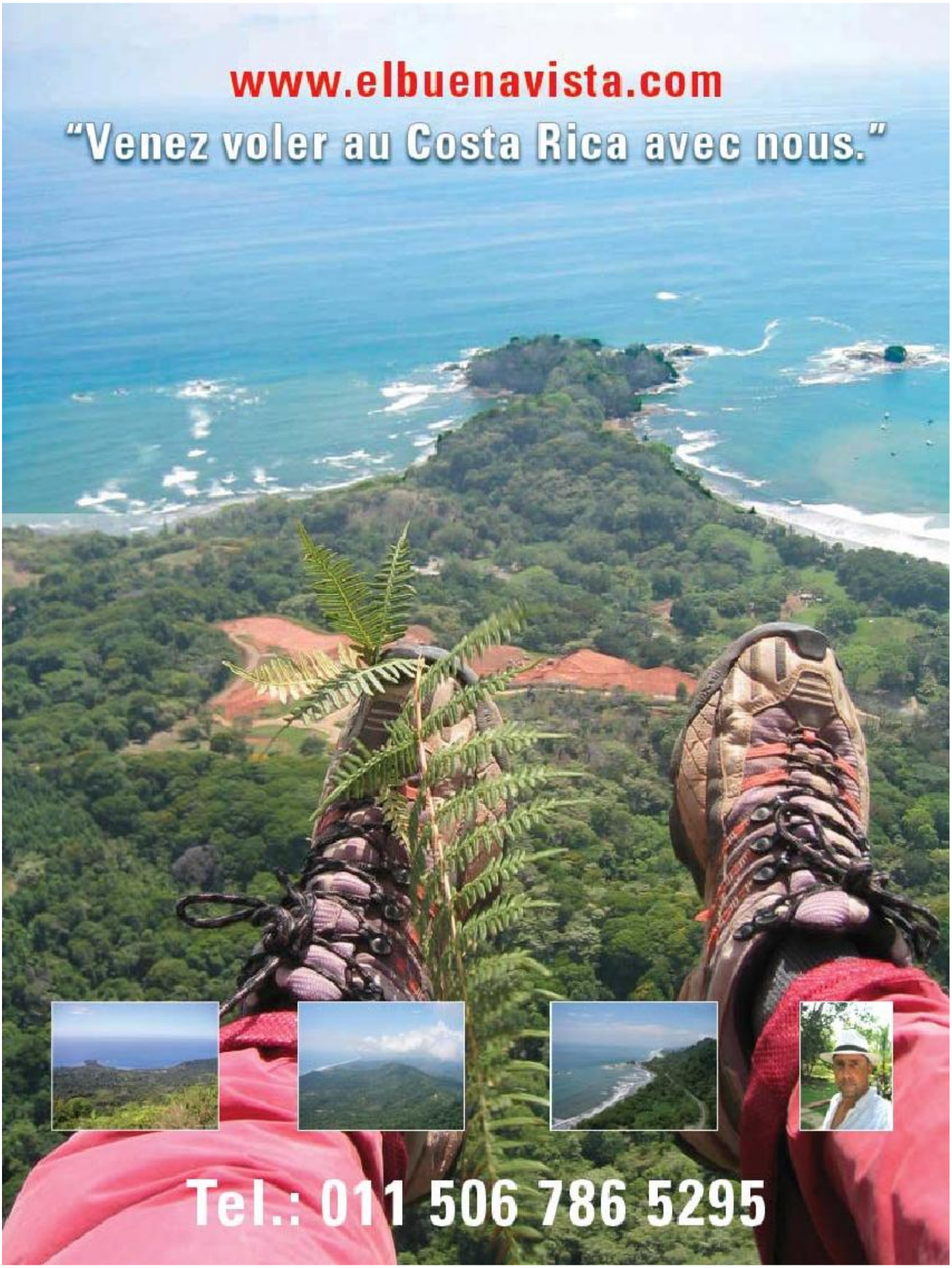
- Du Guatemala au Costa Rica: 3 mois d'aventures

Site de vol

- Les Îles de la Madeleine

JUIN 2008 - VOL. 18 - N° 2

www.aqvl.qc.ca


www.elbuenavista.com
"Venez voler au Costa Rica avec nous."
Tel.: 011 506 786 5295

Sommaire

Actu' AQVL
Le mot du président 4
Le festival plein air de Montréal 6
Infos clubs 9
Actu' ACVL 10
Agenda 11
Festivals de l'été au Québec 12
Billet d'humeur
Sentiments d'un piote en début de saison 16
Technique
Parapente: bien choisir son équipement 17
Voyage
Du Guatemala au Costa Rica: 3 mois d'aventures 21
Assurance
L'assurance, le vol libre et vous 24
Site de vol: Voler aux îles de la Madeleine 28
Voyage: La clé du ciel (4ème partie) 30
Petites annonces 35
Pratique
Liste des clubs et écoles 36
Formulaire de déclaration d'incident 33
Formulaire d'inscription AQVL-ACVL 37
Formulaire de renonciation 38

Édito

Parti voler...

De retour au prochain numéro,

Bon été, bons vols et bon Survol !

Anne-So ;)

En couverture

Bel attéro de Stephan Leith !
Photo et montage d'Alain Bélanger.

Merci à tous ceux qui ont participé à ce numéro !

Alain Bélanger (photo), Mathieu Bélanger (rédaction), Richard "Boubou" Bellemare (rédaction), Gilles Boulianne (rédaction), Jean Caron (correction des articles), Béatrice "l'amazone de vol" Favreau (illustration), Chritstian Forget (rédaction), Anne-Sophie Guenier (édition), Sam Jeyes (rédaction), Domagoj " le Prez " Juretic (rédaction, photos), Serge Lamarche (rédaction, traduction), Marie-Neige Sénécal et Bruno Berti (rédaction), François Vincent (rédaction, photos).

Le mot du président

Domagoj Juretic, président de l'AQVL et de l'ACVL

Salut les pilotes,

La saison est bien commencée et quel plaisir de se dégourdir les ailes après cet interminable hiver. Quel plaisir de revoir les copains et de monter au déco en rattrapant le temps perdu. Une chance que les bénévoles de l'AQVL et ACVL ont travaillé un peu pendant l'hiver car comme vous, avec le beau temps qui arrive, on commence à se sentir moins travaillants. Au lieu de regarder le boulot devant soi, on regarde par la fenêtre, et on se demande s'il vente trop fort sur nos sites préférés.

Depuis que l'on s'est parlé l'**ACVL a tenu son assemblée générale annuelle en ligne.** La participation y a été acceptable quoiqu'elle aurait dû être supérieure avec le nombre de membres que nous avons. Comme c'est l'occasion de voir comment votre argent est dépensé, ça devrait vous intéresser en principe. À cette A.G.A., les membres ont voté de mandater l'exécutif d'obtenir un statut d'organisme caritatif pour fins d'impôts. Ceci nous permettra de pouvoir recevoir des dons et d'émettre des reçus pour fins de déductions fiscales. Ainsi un mécène ou un membre bien nanti, pourrait faire un don ciblé pour l'équipe nationale ou pour la préservation des sites de vol et recevoir un reçu pour fins d'impôt. Bref, une démarche qui ne nous coûte rien qu'un peu de temps et qui pourrait élargir notre assiette de revenus.

À peine un mois plus tard **l'ACVL tenait sa réunion annuelle des directeurs à Saskatoon.** Une journée complète a été ajoutée aux deux jours traditionnels. Ceci nous a permis de nous coordonner plus efficacement avec notre nouveau directeur administratif Sam Jeyes. D'ailleurs Sam semble déjà très bien relever le défi et plusieurs commentaires positifs de nos membres québécois ventent déjà la qualité de son français malgré ses origines britanniques.

Nous avons discuté de notre **nouvelle police d'assurance** dont le vice-président de l'AQVL, Mathieu Bélanger va vous parler dans ce numéro. Notre nouvelle police d'assurance est en vigueur et la transition s'est fait sans trop de mal. Le fait saillant de cette nouvelle police est qu'elle ne comporte plus de limite territoriale, donc elle est bonne partout à travers le monde. Malgré ceci, comme je l'ai expliqué sur la liste de discussion, il est souvent exigé, quand vous visiter un pays étranger pour y voler, que vous preniez une adhésion temporaire avec l'association locale de vol libre. Notre vice-président, Mathieu Bélanger nous a traduit un résumé de la police qui nous est présenté par Gregg Humphries notre bénévole au comité assurance de l'ACVL. Vous pouvez trouver le texte intégral de la police à partir des sites web de l'ACVL et de l'AQVL. Le texte qui est en format PDF n'est malheureusement disponible qu'en anglais seulement.

Nous avons également discuté d'**entreprendre une refonte majeure du site web de l'ACVL**. Le but serait de créer un site en deux parties. Une partie MEMBRES très fonctionnelle qui contiendrait une section de type "blogue" ou tous les types de médias pourraient être partagés. Des forums, national et régionaux par lesquels il serait facile pour tout pilote de savoir ce qui se passe ailleurs au pays pour ainsi créer une communauté virtuelle qui pourrait palier au fait que nous sommes un petit nombre de pilotes éparpillés à travers le pays. La deuxième partie, la partie VISITEURS, serait en fait la page principale et serait totalement destinée au marketing. Tape-à-l'œil au maximum, elle n'aurait qu'un but: donner le goût de voler ! (images dynamiques et vidéo). Ceci mènerait directement à des pages comme "apprendre à voler" et des liens vers les écoles. Ceci est un gros projet et je ne pourrais pas vous donner de suivi avant l'automne.

Un nouveau circuit de compète pour tous voit le jour. Développé avec l'aide de Mark Dowsett de l'Ontario et Randy Parkin de l'Alberta, il se nomme XCXC pour Cross Country Across Canada. Un système simplifié d'épreuves pondérées, pour donner accès à Monsieur Toutlemonde, sera disponible sous forme de franchise (ou package deal en bon français) pour tous les bénévoles qui désirent se lancer dans l'organisation de cette formule simplifiée de compète. Ces compètes seront sanctionnables par la FAI. Cette formule tout compris sera uniforme à travers le pays et permettra aux pilotes qui le veulent de voyager de participer à tout le calendrier de cette série de compètes. Mathieu Laverdière et Éric Olivier font déjà partie de la liste des bénévoles impliqués. Pour l'instant, vous pouvez trouver plus d'info sur le site de Mark Dowsett :

www.goflyxc.com/xcxc

Du côté de l'AQVL, ce qui retient l'attention c'est notre participation au Festival Plein Air de Montréal. Grâce à François Vincent et Miguel Pfiferrer nous avons de nouveau eu notre beau kiosque sous l'ancien pavillon de la Corée. Un gros MERCI aux écoles Voiles Quatre Saisons et Distance Vol Libre pour leur soutient technique. Merci à tous les bénévoles qui ont assuré le succès de notre participation. François vous raconte les détails du festival dans ce numéro.

Vos bénévoles à l'AQVL vont bientôt se mettre en mode vente pour vous proposer de jolis t-shirts en tissus technique. Ces chics t-shirts vont arborer le logo de l'AQVL. Le but de ces t-shirts est bien modeste, mais il est aussi très important : il représente le lien qui nous unit tous dans notre passion, ici au Québec. Si ces t-shirts vous plaisent et que vous épuisez nos stocks, nous rappliquerons avec quelques autres produits qui vous plairons tout autant je l'espère. Alors montrez vos couleurs AQVL !

Dernier sujet et non le moins chaud, après de longues discussions avec Transport Canada au sujet des zones CYA de Rougemont et de Yamaska, **il semble qu'il faille émettre un Notam pour activer la zone de CYA Yamaska pour cet été.** Malgré que je fusse persuadé d'avoir obtenu l'assurance que la zone de CYA Yamaska serait active sans Notam à partir du mois d'avril, il semble que Transport Canada ait cédé à des pressions de l'aéroport de St-Hubert. Ce n'est qu'une manche de perdue. J'ai l'intention de faire la preuve qu'il serait plus sécuritaire de rendre notre zone active

Le mot du président (suite)

sans Notam, idéalement à l'année, au minimum pendant le gros de notre saison de vol.
Avec Richard Roussin qui est déjà impliqué avec moi dans le dossier nous tenterons de démontrer que notre zone ne gène aucunement les activités de l'aéroport de St-Hubert. Pour prouver ce point, veuillez s.v.p. me rapporter tous les vols commerciaux que vous voyez aux abords de notre zone à 7000' et moins. Et pour Rougemont?? Pas de problème! La zone reste active sans Notam !! Alors cet été, il faudrait faire émettre des Notams toutes les belles journées....jusqu'à temps que quelqu'un fasse une petite indigestion!

Toutes les platitudes sont dites!
Allez! Vous avez ma bénédiction..... Profitez-en et envoyez-vous en l'air.....prudemment, bien sur!
Bon vols!

Domagoj Juretic
Président A.C.V.L.
Président A.Q.V.L.
president@hpac.ca

Photo officielle de la réunion des directeurs (de gauche à droite):

Sam Jeyes (nouveau directeur administratif), Charles Mathieson (trésorier), Domagoj Juretic (président et directeur Québec), Cas Wolan (vice-président et directeur Saskatchewan), Michael Fuller (directeur comité enseignement et directeur Maritimes), Steven Younger (conseiller pour la règlementation aérienne et directeur Ontario), Quinn Cornwell (directeur Manitoba, directeur sécurité et webmestre), Amir Izadi (directeur C-B et secrétaire)

Près de 50 films sont disponibles sur le forum vidéo initié par Jean-Claude Masson.

Allez faire un tour au:
www.dailymotion.com/group/95135

Le festival plein air de Montréal

François Vincent

Est-ce que vous avez déjà assisté au Festival Plain-Air de Montréal? Moi, c'était la première fois. Ayant débuté ma formation de parapentiste il y a maintenant 5 ans, j'en avais déjà entendu parler. Comme sûrement la majorité des autres libéristes, s'il faisait beau la journée du festival, je préférais être dans le ciel plutôt que dans une foule en ville. Mais vous ne saviez pas ce que vous manquiez. Comme moi d'ailleurs.

Il y avait tout plein d'animation. Tout d'abord une énorme tyrolienne qui partait de la structure de la Biosphère et qui se rendait jusqu'à l'entré de la bouche de métro. Les organisateurs du festival nous ont aussi invité au party des exposants. Nous avons été reçus dans la panoramique salle vitrée du 5e étage de la biosphère avec un band live, le buffet, le bar à volonté et l'accès V.I.P. à la tyrolienne. Le samedi après-midi j'ai rencontré une troupe de percussion Africaine qui nous a fait une démonstration de leur talent. Vous auriez du voir la foule animée par les rythmes fous et les enfants danser spontanément au son de la musique. Il y a eu également la compétition de radeau maison. Les exposants, les écos-cartiers et autres groupes étaient invités à construire un radeau avec des matériaux recyclé, puis à tester leur flottaison et leur performance dans une course entre les différentes équipes sur le plan d'eau situé juste à côté de la promenade du festival. Finalement pour ceux qui sont venu le dimanche après-midi ou qui sont resté après le démontage du festival, vous avez sûrement été médusé par la musique « transe » du « Picnik Électronik » qui se tenait à proximité du festival. En fait, une fin de semaine extraordinaire! Et tout ça sans compter tout le plaisir que nous avons eu au kiosque de l'AQVL.

Oui, car l'excuse principale pour laquelle j'y étais, était la participation de l'AQVL en tant qu'exposant à ce festival de plein-air. Le festival regroupe près d'une centaine de boutiques de sports, de fournisseurs, de manufacturiers, d'associations sportives, de clubs de sports, de représentants des régions touristiques et tout plein d'autres organismes et commerces qui sont au service des passionnés de plein-air. Ceux-ci ont tenu kiosque et présenté des ateliers gratuits toute la fin de semaine.

Votre Association Québécoise de Vol Libre y était pour représenter notre sport. Une belle vitrine puisque ce festival reçoit près de 22 000 visiteurs (statistique de l'année passée). Nous y tenions le plus grand kiosque, le plus coloré et sûrement le plus intéressant (je suis peut-être un peu biaisé). Nous avions en démonstration des photos, de la documentation sur les sites de vols, les clubs, les écoles. Aussi des revues (Le merveilleux Survol bien sûr), des vidéos sur écran géant, des simulateurs et de vrais appareils volant (parapente et deltaplane). Nous avons même fait des démonstrations de parapente et avons réussit l'initiation de deux jeunes filles que vous verrez sûrement dans le ciel du Québec très bientôt. Nous avions à notre disposition une superbe pente école pour faire nos démonstrations tout juste à côté du festival. Une pente d'une cinquantaine de pieds de haut, de près de 150 pieds de large, avec un espace pour déployer nos ailes et le tout face à un décor extraordinaire : le centre-ville de Montréal. Seul problème, les vents n'était pas en notre faveur cette fin de semaine. Les vents étaient « cross » avec beaucoup de turbulences causées par les arbres sur les côtés.

Durant ce temps à notre kiosque, nous prenions le temps d'expliquer et de communiquer notre passion à tous nos visiteurs. Comme Hugo Fournier me l'a fait remarqué, « C'est l'fun ici, nous avons un public intéressé à nous entendre leur expliquer notre passion, ce n'est pas comme nos blondes qui sont tannées de nous entendre toujours radoter les mêmes choses ». Nous avons eu toute sorte de visiteurs. Des curieux et des peureux. Mais aussi des intrigués, des intéressés, des convaincus, des mordus et des passionnés. Nous avons même eu la visite de certains adeptes et même des anciens qui se sont laissé convaincre de revenir à notre sport. Donc un très bon investissement pour l'AQVL.

Enfin, si je vous décris tout le plaisir que nous avons eu, c'est pour vous intéresser à y participer l'année prochaine. Car pour faire fonctionner tout ceci, il faut des bénévoles. Voici comment mon aventure à commencé. J'ai assisté à la dernière assemblée annuelle des membres de l'AQVL. Notre président y a annoncé que l'AQVL avait l'habitude de participer au Festival Plein-Air de Montréal, mais que le bénévole qui avait l'habitude de s'en occuper ne serait pas disponible cette année aux dates prévues du festival. Et que si personne ne prenait la relève, l'AQVL perdrait malheureusement cette visibilité si intéressante. J'ai donc levé la main après plusieurs minutes de silence sans vraiment savoir ce qui m'attendait. Après plusieurs semaines sans avoir pu consacrer de temps à l'organisation de notre kiosque, notre président commençait à perdre espoir de voir l'AQVL présent à ce festival. J'ai finalement contacté Jacques Blanchet de l'école Voiles 4 Saisons qui m'a brossé le portrait de l'organisation des années passées. J'ai aussi reçu plusieurs documents de préparation des années passées de la part de Suzanne Francoeur. C'est à ce moment que j'ai réalisé l'ampleur de la tâche et que je me suis vraiment rendu compte de mon retard dans toute cette préparation. J'ai finalement rejoins Emmanuel Paquin (organisateur du Groupe Espace, promoteur de cet événement), réservé nos espaces et équipements, contactés les bénévoles et les écoles de la région pour planifier l'horaire de la fin de semaine, le montage, le démontage, la location du camion, etc. "

Wow, une chance que j'avais des bénévoles d'expériences qui avaient

festival plein air de Montréal

23, 24 et 25 mai 2008 à l'île Ste-Hélène

participés aux éditions des années passées. Ceux-ci m'ont grandement aidé. D'ailleurs c'est le temps de tous les remercier. En espérant ne pas en oublier. Jacques Blanchet (école Voiles 4 Saisons), Suzanne Francoeur, Simon B. Robert, Josée Delorme, Xavier Béruel, Hugo Boutin, Miguel Pifferrer (et sa famille), Domagoj Juretic (Président de l'AQVL), Vincent Vaillancourt (école Distance Vol Libre), Bruno Ravenelle, Hugo Fournier, David Thibodeau, Éric Nyssen, Christian Forget, Jérémie Peclard et Jacinthe Langlois.

Enfin, bien que je n'ai pas encore commencé ma saison de vol au moment d'écrire ces quelques lignes, je ne regrette aucunement ma fin de semaine à la ville et espère vous revoir en grand nombre à la prochaine édition de ce festival.

François Vincent
Comité évenements et festivals à l'AQVL

Photos François Vincent
et Domagoj Juretic

freeflymexico

freeflymexico.com

VOYAGE DE VOL AU MEXIQUE

POSSIBILITÉ DE VOLER TOUS LES JOURS

sur plusieurs sites différents. Au total, nous pouvons compter 9 sites. Ils sont situés entre 10 minutes et 1 h 30 de l'hôtel où nous proposons l'hébergement.

PLUSIEURS ACTIVITÉS OFFERTES

Découverte de superbes plages
Promenade dans des endroits inoubliables tels que : rivières, volcan, grottes, musées et beaucoup plus.

VIVEZ UNE EXPÉRIENCE INOUBLIABLE

durant laquelle vous serez accompagnés de guides qui ont plus de 5 ans d'expérience.

HÉBERGEMENT ET RESTAURANTS

- Hôtel avec restaurant et piscine creusée
- Possibilité de camping
- Découverte de restaurants exquis

VOYAGES DE VOL

- Fin de formation possible
- Possibilité de tandem parapente ou deltaplane
- Matériel fourni sur demande sans supplément

Pour plus d'informations, veuillez consulter le **www.freeflymexico.com**

Résultats de la 28ième coupe Yamaska: De belles distance au CVLY

Gilles Boulianne

La saison avait bien commencé, et les vols de 5000 pieds n'étaient pas rares ce printemps. Samedi, le 17 mai, au local du Club de vol libre Yamaska, les conditions semblent prometteuses. On sent l'excitation dans le groupe de pilotes de delta, de parapente et de rigide qui s'étaient inscrits ce matin-là pour les 3 jours de la compétition annuelle, la 28e. Et ça rigole fort sur le décollage, malgré les mouches...

Mais les conditions ne seront pas évidentes. Et même si certains vols ce jour-là feraient une bonne histoire (comme celui de Michel « Houdini » Gingras), la journée finit par de la pluie, sans vol de plus de 5 km.

Dimanche matin, la météo prévoit le même scénario. Le groupe affiche encore une belle humeur, mais il manque quelques joueurs. Les 4 premiers décollés feront des gains en altitude de plus de 6000 pieds et les plus belles distances depuis le début de la saison! Puis... la fenêtre se fermera pour les autres.

Et lundi, pluie.

Il n'y aura donc qu'une seule manche valide, dont voici les résultats.

Pilote	Aile	Atterrissage	Distance
Gilles Boulianne	Moyes LiteSpeedS	Plessisville	116 km
Gabriel Talbot	LaMouette Topless	L'Avenir	55 km
François Lapointe	Moyes LiteSpeed	Acton Vale	31 km

À noter, l'excellente distance de François, qui en était à sa première participation cette année. Il faut dire qu'il s'y était préparé l'an dernier, entre autres avec un vol à Sutton. L'an prochain, pourquoi ne pas participer vous aussi, peu importe votre club ou votre site habituel ? C'est l'occasion d'avoir du fun, bien sûr, mais aussi de goûter au plaisir incomparable du vol de distance, sur un des meilleurs sites au Québec et au meilleur temps de la saison! Avec suffisamment de pilotes, on pourrait avoir des classes distinctes - delta, rigide et parapente. Comme ça, même s'il ne considère pas vraiment son triangle de 26 km de dimanche comme un vol de distance, Michel Gingras m'aurait permis de l'inclure dans les résultats!

À l'an prochain !

Gilles Boulianne

Écrivez-nous !

Vous pouvez nous faire parvenir vos questions, réactions ou suggestions sur ce numéro.
N'hésitez pas également à nous souligner les erreurs qui auraient pu se glisser (coordonnées des écoles, nom des responsables...).
Et bien sûr, nous vous invitons aussi à partager vos photos, récits de vol, de voyage et autres aventures (même en quelques lignes).

Par courriel: **survol@aqvl.qc.ca**

Par courrier: **Association Québécoise de Vol Libre**
Courrier Survol
4545, avenue Pierre de Coubertin -CP1000-Succ.M
Montréal, QC, H1V 3R2

L'aga de l'ACVL 2008 s'en vient, en ligne !

Chers membres,

Au nom de notre président, Domagoj Juretic, je voudrais vous aviser que notre Assemblée Générale Annuelle (AGA) 2008 en ligne se tiendra en juin. Respectant les 30 jours de préavis requis par nos règlements, **l'AGA commencera officiellement le 20 juin et se terminera le 30 juin 2008.** Profitez de l'opportunité pour faire valoir vos positions sur les articles suivants:

1. Approbation des états financiers de l'année fiscale 2007-2008
2. Approbation du choix des experts-comptables pour 2009

Nous allons fournir un lien vers le procès-verbal de l'AAD 2008 (assemblée annuelle des directeurs) qui s'est tenu en avril cette année. Il y aura de plus un lien vers notre nouvelle police d'assurance, que vous aurez le loisir d'examiner. Vous êtes cordialement invités à prendre part à cette procédure et peut-être aider un confrère libériste sans accès internet, en allant à la page principale suivante (vous devez ouvrir une session dans le forum pour pouvoir voter en ligne)**: www.acvl.ca/forum**

Merci de vous occuper de se qui se passe dans VOTRE association,

Sam Jeyes
Directeur administratif de l'ACVL

Nouveau directeur administratif de l'ACVL

Chers membres,

Premièrement, je veux profiter de l'opportunité pour remercier le conseil administratif de m'inclure dans votre association afin d'y contribuer. J'apprécie beaucoup les défis et j'espère fournir à tous les membres le niveau de service digne d'une organisation nationale. Je voudrais aussi prendre le temps de remercier Troy et Sharon, les directeurs administratifs précédents, pour leur dur labeur, leur dévouement et leur professionnalisme de tous les jours pendant les deux dernières années. Avec leur aide et leur support, j'ai pu prendre les rennes relativement rapidement et dès le 1er juin 2008, je serai l'unique contact pour toutes vos questions ou soucis. A ce propos, veuillez prendre note de mes coordonnées à la fin de cet article.

Avec les changements techniques, viennent toujours des ajustements dans les procédures. Je voudrais prendre un moment pour partager avec vous quelques délais de procédures de sorte que vous sachiez à quoi vous attendre. Cotisations annuelles, documents d'assurance, niveaux et toutes autres requêtes des membres sont traitées sur une base hebdomadaire. Du point de vue d'un membre, la procédure prendrait au plus 14 jours entre votre envoi de la documentation et le moment où la réponse vous est envoyée. Les seules variables qui peuvent causer du retard sont des informations manquantes ou incorrectes. Si c'est le cas, normalement j'entre en contact avec le membre par courriel ou par téléphone. Naturellement, je vous encourage à revoir vos documents avant de les envoyer à notre bureau afin de vous assurer d'avoir rempli correctement toutes vos informations. Ceci inclut le montant correct de votre paiement, votre numéro de membre, les recommandations pertinentes, etc. J'apprécie votre collaboration à cet effet puisque cela rend mon travail plus efficace et plus important, cela peut vous procurer un meilleur service!

D'un point de vue logistique, je suis situé sur l'Île du Prince Édouard, ce qui est HNA (heure normale de l'Atlantique). Nous sommes quatre heures plus avancées que la côte Ouest, alors si vous voulez me joindre, c'est une bonne idée de m'appeler le matin.

Allant de l'avant, comme je commence à me faire la main à travailler avec les membres et les directeurs, j'anticipe le plaisir de gérer, d'appliquer et de réviser les politiques et changements futurs qui feront partie de l'association. Sur une note personnelle, j'apprécie toujours vos réactions et commentaires, bons ou mauvais!, pour m'aider à mieux vous servir.

Avec l'été à nos portes, je voudrais tous vous souhaiter une saison de vol fabuleuse, excitante et mémorable. Et si vous avez la chance de venir visiter l'Île du Prince Édouard cet été, appelez-moi!

Volez prudemment !

Sam Jeyes
Directeur Administratif de l'ACVL
5 Millennium Drive, Stratford, Î.-du-P.-E., C1B 2H2
Tél: 1-877-370-2078 / Télécopieur: 1-902-367-3358
Skype: spjeyes
bm@hpac.ca

Coupe Québec 2ème édition

La Coupe Québec est reportée à la fin de semaine du 21 et 22 Juin, cela laissera à certain en manque de temps de vol d'affûter leurs plumes.

Tout est prêt pour avoir une belle épreuve, (option de manches, trophées, prix pour les vainqueurs etc....).

Amicalement

René Marion
Organisateur
418 955 3117
info@aerostyle.ca

21 ET 22 JUIN 2008

Le défi distance Willi 2008

Inscription: - $60, incluant $5 pour l'équipe canadienne ACVL

Participants: - doivent être membres assurés ACVL (les visiteurs étrangers doivent se procurer une carte temporaire de l'ACVL)
- doivent signer 2 décharges de responsabilité (celle du GEAR et celle du Willi)

Compétition: - ACVL de classe C (pas de panique, c'est le même format que d'habitude)
- Vol libre delta et parapente, catégories d'habiletés pour pointage/prix
- Les trois meilleures distances comptent, les aller-retours requièrent une preuve gps, etc.

Horaire: - Vendredi soir, inscription initiale et BBQ pour voler dès le samedi
- Samedi 26 juillet, jour 1 de vol et seconde vague d'inscriptions et BBQ (inscription permise toute la semaine)
- Dimanche 3 août, dernier jour de compète avec souper, trophés et prix dans la soirée
- Déjeuner de crêpes et oeufs inclut tous les matins vers 9:00 suivi du la rencontre pré-vol des pilotes vers 10:00

Lieu: - Quartiers généraux au GEAR. Décollage au mont 7

Commanditaires: GEAR (goldenadventurepark.com), Muller Windsports (mullerwindsports.com), autres commanditaires bienvenus

Organisation: bilingue français et anglais par Karen Keller et Serge Lamarche

25 JUILLET AU 3 AOUT 2008

Infos, règles, préinscriptions: http://sergewebservice.ca/seven/wmxcc.html

Réservez votre hébergement ou camping d'avance - Venez préparés et volez prudemment!

Serge Lamarche, Golden, C.-B.

31e Festival
MONT-SAINT-PIERRE
VOL LIBRE
26 JUILLET AU
3 AOÛT 2008

Festival de vol libre du Mont-Saint-Pierre

Bonjour à vous pilotes du Québec,

Je vous écris pour vous inviter au Mont-Saint-Pierre en Gaspésie cet été.
La 31ième édition de notre fête se déroulera du 26 juillet au 03 août 2008. Vous pouvez aussi venir nous visiter de juin à octobre. J'aimerais aussi informer les pilotes qui désirent faire des vols biplace à notre montagne que vous devez avoir toutes les certifications et être enregistrés le site de l'ACVL au moment de votre passage.

Je vous souhaite à tous et à toutes de superbes vols cette saison.

Pour de plus amples informations n'hésitez pas à me contacter.

Jean-Sébastien Cloutier
jeansebastienvol@yahoo.ca
418-797-2025

26 juillet au 03 aout 2008

Nous vous attendons...

Nous vous attendons donc tous en grand nombre à venir célébrer cette belle histoire d'amour qui dure depuis 30 ans avec le Mont-St-Pierre. Nous vous offrons gratuitement un bâtiment pour entreposer vos équipements, un site pour le camping, l'accès aux douches, une navette pour les déplacements sur la montagne, une montagne exceptionnelle et de l'animation pour compléter votre séjour chez-nous !

Vous pouvez nous rejoindre en tout temps
Pour vos questions sur le vol libre : Jean-Sébastien Cloutier – (418) 797-2025
Pour vos questions sur la fête du vol libre : Sabine Auclair – (418) 786-9106

Nous vous invitons également à surveiller l'arrivée en ligne de notre nouveau site Internet au : www.vol-libre.ca (mise en ligne prévue à la mi-juin 2008)

Les nouveautés pour la 31e édition

- **PLUS de spectateurs**
- **PLUS bénévoles**
- **PLUS de pilotes**
- **PLUS d'activités**

Pour fêter les 31 ans d'histoire de la Fête du vol libre, le comité organisateur proposera une fête tout à fait spéciale.

Pour débuter, le festival sera sur 9 jours soit du 26 juillet au 3 août 2008. Lors de la première fin de semaine et toute la semaine, il y aura des activités spéciales d'organisées spécialement pour les pilotes qui se feront également un plaisir de voler durant toute cette période. Elle sera possiblement marquée par des activités permanentes en lien avec le vol libre (exposition, etc.) et des activités d'animation sur le site toute la journée et pour tous.

Encore cette année, plusieurs activités sont au programme : vols tandems, feu de joie, marché public, musique, animation sur la plage, accueil des pilotes, soirées spéciales pendant tout le festival, etc.

En plus des activités de vol libre, seront invités les adeptes du kitesurf, du cerf-volant traction, de la planche à voile... Les conditions météo propices à ces activités sont complémentaires aux activités du vol libre, les participants et les touristes pourront ainsi en avoir plein la vue, peu importe les conditions météorologiques.

Rencontre Annuelle
Club de vol libre
Les ailes de la vallée

Le Club de Vol Libre Les Ailes de la Vallée vous invite à sa rencontre annuelle du vendredi 18 au lundi 21 de juillet 2008. Les informations sur les sites près de Rimouski, Mont-Joli et Amqui sont disponibles sur le site internet de l'AQVL. Vous pouvez contacter Guy Ryan 418-750-1483, Roland Bélanger 418-723-8327, 418-730-2441, Jean-Pierre Larouche 418-725-3759 ou Pascal Berger 418-756-5458. Nous nous ferons un plaisir de vous accompagner sur nos sites.

C'est gratos toute l'année mais les contributions volontaires sont bienvenues. Merci à tous ceux qui ont généreusement contribué.

Comme l'an passé le point de ralliement pour le déjeuner du samedi 19 juillet est à la Cantine ASL de Saint-Anaclet, 239 Principale Ouest, 722-8344, N48,473263° W68,430169°. C'est tout près du site de Petite-Neigette.

Le lieu du party du samedi soir n'est pas encore déterminé. Les détails suivront.... .

Pour camper nous vous recommandons le camping La Luciole à Ste-Luce sur mer tout près. Il est préférable de réserver car c'est la haute saison. Le lien est le suivant:

http://www.campingq uebec.com/ campingchaletsla luciole/

Au plaisir de vous voir.

Roland Bélanger
Club de vol libre Les Ailes de la Vallée

18 AU 21 JUILLET 2008

Rencontre Annuelle
Club de Thetford Mines

Surveillez le site web de l'AQVL pour plus d'infos

16 ET 17 AOUT 2008

Rencontre Annuelle
Club de parapente
du Saguenay

Nous aurons notre rencontre annuelle au congé de la fête du travail soit 30,31 août et 1 septembre.

Pour tous renseignements:
Martin St-Hilaire
418-592-7482

30,31 AOUT ET 1ER SEPT. 2008

Le week-end des Sauts

Durant toute la fin de semaine, démonstration de vol de Deltaplane avec Le Groupe Vol Extrême du Québec.

PROGRAMME

23 août: Souper Méchoui et Soirée de danse animée
24 août : Messe aux couleurs d'autrefois

Tout au long de l'après-midi compétition de volley-ball, de pétanque et des activités pour les plus jeunes..

1ière édition 2008 - Section démonstration de vol de deltaplane

INVITATION AUX PILOTES DE DELTAPLANE
Qualification : Intermédiaire ou avancé
Formation sur tracter, distance 1200 mètres
Entrainement de juin à août 2008 OBLIGATOIRE

LIEU

Ste-Brigitte-des-Saults (autoroute 20 sortie 191)

HÉBERGEMENT

Possibilité de camping (gratuit pour les pilotes)

CONTACT

Louis Pelletier
Par téléphone: 819-336-4968 (après 18 hres)
Par télécopie: 819-336-4968
Courriel :delta ste-brigitte@hotmail.com
Inscription 100$

Bienvenue à tous !

23 ET 24 AOUT 2008

Sentiments d'un pilote en début de saison

Domagoj Jurétic

Bonjour les pilotes !

Alors que j'écris ces mots, la saison est déjà commencée et ce n'est pas trop tôt. Je crois que tous, comme moi, commençaient à douter de l'arrivée du printemps. Et malgré que j'aime bien l'hiver et que j'en profite en pratiquant d'autres activités comme le ski, on dirait que le fait de ne pas voler cet hiver m'a rendu vraiment impatient. À la fin du mois d'avril, je me suis rendu à Saskatoon en Saskatchewan ou il était tombé 40 centimètres de neige la semaine précédente. À mon retour, une vingtaine de pistes de ski étaient encore ouvertes à ma station préférée. Mais assez c'est assez. Mes skis étaient bien rangés et il était hors de question que je fasse quoique ce soit d'autre que me rendre sur un de mes décos préférés.

J'avais faim, très faim. Et ce n'est que le vendredi suivant que je me suis retrouvé au déco nord pour un beau vol de fin d'après-midi. Satisfaisant pour un premier vol depuis des mois et quel plaisir de retrouver les copains. Le lendemain j'y retourne car l'appétit n'est vraiment satisfait, il n'est qu'éveillé davantage. J'arrive à la montagne et le vent est fort. Il est fort et vient de l'est. Peu importe, j'ai encore très faim. Je m'informe de la navette. Depuis est-elle montée? Combien de temps devrais-je attendre encore? En plus, on voit des ailes au loin. Ça doit être bon. Ce sont probablement les copains.... Et bien, ils ne m'ont pas attendu. J'aurais fait pareil. J'ai tellement faim.

Quelques ailes s'approchent en partant de l'est, elles font le tour par le nord et se dirigent vers DVL. J'essaie de voir si j'en reconnais une d'entre elles, et oui, je les connais toutes ces ailes. Ça semble tabasser alors qu'elles s'approchent. Il vente fort et certains pilotes se positionnent de peine et de misère sur le terrain pour leurs approches. L'aile verte semble avoir du mal à revenir sur le terrain et se fait décaler près de la pente-école. Elle poursuit sa descente et se retrouve peut-être sous le vent de la pente-école. Vrac ! Les trois quarts de l'aile se ferment, alors que l'aile est retournée de 180 degrés.

Aie! C'est mon copain X ! J'accours à ces côtés avec tout un groupe qui est présent à l'attéro. Ça semble faire mal. On doit appeler l'ambulance. Le soir même nous allons le visiter à l'hôpital de Granby. Il nous confirme qu'il va bien et que la douleur est soulagée, mais il aura besoin d'une opération demain. Alors que je m'apprête à me rendre à l'hôpital, j'apprends que mon bon copain Y s'est cassé une patte la fin de semaine précédente. Deux copains en moins pour partager, ça ne me coupe pas l'appétit mais... peut-être qu'au lieu d'aller voler cette semaine, je vais aller visiter X à l'institut de réadaptation et je vais passer un coup de fil à Y qui est chez lui avec une grosse attelle à la jambe.

" Je crois que ces sujets ne doivent jamais être tabous. Les tabous non-dits sont plus effrayants que les histoires d'accident. Ne pas parler de ces accidents, qui arrivent dans toutes activités humaines, banalise notre sport de façon perverse. "

Je crois que ces sujets ne doivent jamais être tabous. Les tabous non-dits sont plus effrayants que les histoires d'accident. Ne pas parler de ces accidents, qui arrivent dans toutes activités humaines, banalise notre sport de façon perverse. Nous sommes des pilotes qui essayons constamment d'analyser et d'évaluer ces risques.

Alors, partageons nos expériences, apprenons ensemble. Car lorsque le printemps arrive alors que nous sommes affamés au maximum et lorsque Dame Nature nous sert annuellement ce buffet de thermiques charnus nappés de vents aussi onctueux que costauds assaisonnés des turbulences aussi épicées qu'exotiques, le but n'est pas de faire semblant que nous n'avons pas faim. Le but est simplement de ne pas faire d'indigestion, car il y aura bien d'autres repas somptueux aux menus infinis.

Soyez de discernant gastronomes!

Domagoj Juretic
Pilote

Parapente: bien choisir son équipement

Richard " Boubou " Bellemare

Que l'on débute, que notre aile ou notre sellette commence à se faire vieille ou désuète ou simplement qu'on ait envie de s'acheter le nouveau kit « Nec Plus Ultra », le choix de notre achat ne doit pas se faire d'un simple coup de tête. S'équiper ou renouveler une partie de notre équipement coûte plutôt cher dans ce sport, car les quantités produites pour chaque composante sont assez faibles vu le petit nombre de pratiquants à l'échelle planétaire et le nombre toujours grandissant de manufacturiers. Aussi, un achat décidé subitement à cause des belles couleurs ou des performances annoncées (souvent erronées car non testées ni vérifiées) peut finir par l'acquisition d'un équipement qui ne convient vraiment pas à notre type de pilotage.

Il faut se rappeler que les performances d'une aile ne font pas le pilote, bien au contraire, elles peuvent le défaire !
En effet, quand on passe trop rapidement d'un équipement sortie d'école ou intermédiaire à du matos beaucoup plus perf, on risque de se sentir pas mal plus brassé dans des conditions similaires dans lesquelles nous étions habitués d'évoluer avec nos anciennes brimballes sans problèmes. Et voilà donc qu'on recule de plusieurs pas en arrière dans notre interminable apprentissage. On perd ainsi tous nos repères, on vole dangereusement et nerveusement pendant un bon bout de temps, puis on perd une grosse saison à essayer de s'adapter à notre nouveau joujou tout beau tout neuf pendant que les amis s'en donnent à cœur joie à te passer des commentaires du style «yé vraiment beau ton extrados !» ou encore «pourquoi tu nous as pas suivis ? On a atterri aux douanes !!!». L'équation est pourtant bien simple et on ne le répètera jamais assez souvent : «vaut mieux un pilote confiant sous du matériel moins performant qu'un pilote qui se serre les fesses constamment sous du matériel plus perf». Devinez qui va aller le plus haut et le plus loin ?
Pour bien faire, ne changez qu'un jouet à la fois, soit la sellette ou l'aile, question de bien s'adapter aux nouvelles données avant d'ajouter un autre morceau de robot.

Voici quelques règles de base et bien établies :

1er cas : Je suis débutant(e)

Comme tout le monde, je le resterai encore une ou deux autres années, je vais donc m'équiper de matériel en bon état, si usagé, et conçu pour débutant(e)s. Il en va de soi pour l'aile, la sellette et le parachute de secours. L'aile portera l'homologation « A » dans le cas de la norme CEN ou « 1 » avec la norme Allemande DHV. Attention ! Certains manufacturiers annoncent une aile certifiée DHV 1 et en petites lettres à côté : DHV 1-2 accélérée... cette aile n'a donc vraiment pas l'homologation DHV 1, en bon français, c'est une belle crosse de marketing ! Mon aile devra aussi être facile et légère au gonflage, bien amortie sur les axes de tangage et de roulis, en plus offrir une belle ressource à l'atterrissage. Mon PTV (poids total volant) se situera au moins au-dessus du milieu de la fourchette annoncée, gagnant ainsi beaucoup en solidité lors de turbulences et améliorant les performances côté vitesse.

En tant que débutant(e), je choisirai aussi une sellette d'accès à l'activité et très facile pour le passage assis, les sellettes perf, par leurs design axés sur la communication et le pilotage actif, les rendent très bougeuses par conditions thermiques. Elle devra aussi permettre une position assise bien droite, être bien confortable, dotée d'une bonne protection dorsale et légère. Le poids peut vite devenir un facteur dissuasif à la pratique sur la pente école.

Le parachute de secours sera lui aussi bien adapté à mon PTV, voire même une taille plus grande.

Un casque homologué EN966 nous assurera un impact bien amorti

«vaut mieux un pilote confiant sous du matériel moins performant qu'un pilote qui se serre les fesses constamment sous du matériel plus perf».

«Nous revoilà à essayer de tenir l'aile bien au-dessus de notre tête tout en slalomant entre toutes les bulles sur le passage».

2ième cas: je me sens prêt à passer sous une aile plus perf.

Je suis toujours confortable dans ma sellette et mon parachute de secours fonctionne à merveille, bien au fond de son trou.
Je pense avoir bien appris à voler en thermique, je fais des vols de longue durée. Cool !

Pis c'est là que ça commence... Tout le monde te parle de son aile ou de celle de l'autre, ça parle de vitesse, de finesse, de taux de chute, pis même de pénétration ! Berrrrnaaoouu.... Là, faut se calmer l'pompon pis respirer par le nez. Les beaux chiffres que font miroiter les constructeurs et autres sites web ne sont que théoriques et souvent non fondés. De plus, il n'y a ABSOLUMENT RIEN d'important aux 52 km/h plutôt que 48 km/h annoncés en vitesse max accélérée avec le type d'aile le plus souvent utilisé, (débutant, intermédiaire et avancé). Mis à part sur les ailes compète, les taux de chute et les finesses se voient sévèrement dégradés lorsqu'on se sert de l'accélérateur à fond. Quand est-ce qu'on vole avec le 2ième barreau accoté dans l'plancher ? En dix ans de pratique et plus de 2000 vols je n'ai utilisé l'accélérateur à fond qu'en de rares occasions, surtout en compétition et dans des circonstances hors du commun. L'utilisation du 1er tiers de la plage d'accélération est souvent la meilleure option lors des transitions.

L'avion tant convoité dans nos rêves peut avoir des performances annoncées spectaculaires mais s'avérer le truc le moins agréable à piloter et nous revoilà à nous faire chier à essayer de tenir l'aile bien au-dessus de notre tête tout en slalomant entre toutes les bulles sur le passage telle une poule pas de tête et se retrouver au tas en injuriant tous les saints de l'église...Ben non gros toton, on achète pas un parapente en se fiant à des chiffres, on l'achète parce qu'il va bien ! Et on trouve bonne plume à son aile que lorsqu'on est bien renseigné et/ou qu'on a bien essayé. Les ailes démo c'est bien pratique pour ça, malheureusement au Québec, bien peu de structures peuvent se permettre de garder un large inventaire de parapentes et pour tous niveaux. Sautez vite sur la chance d'essayer avant d'acheter si vous le pouvez, que ce soit chez un revendeur ou encore l'aile d'un autre pilote de même poids. Si ce n'est pas possible, écoutez bien les commentaires des autres pilotes sur telle et telle aile en autant que ces pilotes soient CRÉDIBLES ! Parce que dans le monde du vol libre comme dans toutes autres activités, y'a toujours une belle gang de wâbos qui se pètent les bretelles en se croyant tous meilleurs les un que les autres en disant à peu près n'importe quoi.

Le parapente demeure un sport dangereux et choisir le bon équipement c'est pas comme acheter une pompe à bicycle. Le fait d'acheter un parapente d'une compagnie qui fait toujours bonne presse peut aussi nous mener vers un bon choix.

Ceci dit... je passe donc à une aile intermédiaire plus souvent qu'autrement qualifiée de DHV 1-2. Là aussi il faut bien faire son choix, car justement, le choix est immense. Normal, c'est la catégorie la plus vendue. Dans cette même catégorie d'homologation, la gamme s'avère très large, ça va des ailes très amorties, très faciles à piloter, super sécuritaires et avec des performances plus qu'acceptables jusqu'à des ailes pas mal plus allongées, bien plus sensibles aux turbulences, plus facilement fermeuses, très communicatives mais avec des perfs s'approchant de beaucoup et même parfois supérieures à certains parapentes de type DHV 2. Plusieurs constructeurs offrent plus d'un modèle dans cette même catégorie et avec raison.

Quel genre de pilote êtes-vous ? C'est ce qu'il faudra vous demander avant de vous arrêter sur un type d'aile. Souvent dans notre très petite communauté, plusieurs pilotes d'expérience vous voient évoluer depuis longtemps, peut-être auraient-ils eux aussi quelques judicieuses suggestions.

3ième cas: J'ai commencé à quitter le bocal

Je suis super confiant dans mon matériel, j'adore voler en thermique et partir en cross avec les chums c'est trop trippant ! Mais voilà que je me rends compte que certains puants arrivent

toujours plus vite que moi au nuage et qu'ils me plantent ben raide en transition...je suis sûr que c'est mon aile, vite j'en veux une autre, pis je veux la dernière patente toute plus meilleure pis toute pis toute! Croyez-moi, c'est très difficile de ralentir quelqu'un dans cet état de malade mental, moi pareil. On peut quand même essayer de se raisonner et d'essayer de faire un choix sensé. Ça reste quand même un investissement de plusieurs milliers de pétro dollars pis t'as vite l'air d'un beau kawin quand tu te rends compte que t'as pas acheté la bonne bébelle pis qu'y a pas un chat dans l'coin qui te donnerait la moitié de ce que t'as payé pour l'avoir...le marché des ailes perf d'occasion est presque inexistant au Québec. Voici donc quelques conseils avant d'amincir votre portefeuille ou encore pire, de loader la Master Card une fois de plus.

Quoique considérer l'achat d'une aile qui a fait ses preuves par le passé puisse s'avérer intelligent, il s'agira souvent d'un modèle qui se verra remplacé sous peu par l'évolution de ce même modèle, un peu de patience peut en valoir la peine. Le sport étant encore très jeune, l'amélioration de la sécurité et des performances des ailes grimpe à peu près au même rythme que celle des ordinateurs (mis à part la sécurité..). De plus en plus, les nouvelles ailes augmentent leurs performances considérablement de modèle en modèle, mais on peut aussi noter que l'amortissement en général augmente lui aussi sur tous les axes. Eh oui, avant, les ailes trop amorties avaient souvent peine à pénéter dans un gros thermique, les pilotes ayant des ailes plus lourdes et plus vivantes sur l'axe du tangage arrivaient mieux à entrer dans la grosse bubulle, mais au détriment d'avoir à piloter constamment son parapente pour le garder bien centré au-dessus du coco. Avec la venue de nouveaux profils plus plats et plus rapides, ce problème est plutôt chose du passé et on peut ainsi profiter d'engins beaucoup plus légers. Les 6 kilos et plus pour l'aile seulement se voient heureusement de moins en moins. Les ailes rentrent bien dans les thermiques puissants sans pour autant être difficiles ou fatigantes à piloter. Il ne faut pas se tromper, c'est pas parce qu'une aile est amortie qu'elle ne communiquera pas des bouts de plumes pour nous indiquer une ascendance juste à côté. L'amortissement sur une aile perf ne la rend que plus confortable, c'est ti pas beautyfull ça ?

Je vais donc m'attarder sur des critères de poids, de qualité de confection, de designs actuels, qui allouent aux ailes perf de superbes qualités de vitesse (basses et hautes), finesse et taux de chute, et ayant un virage des plus homogènes; bien à plat quand les conditions sont légères et suffisamment incliné lorsqu'il faut visser la grosse pompe bien fort sans pour autant trop augmenter notre taux de chute. Un virage homogène = un dosage parfait de roulis, de lacet et de tangage. Un parapente qui tolère bien les basses vitesses est aussi très pratique lors des reposes au sommet ou encore quand on doit se vacher dans un petit pré bien entouré d'obstacles. Ça arrive.
La polaire des vitesses d'un parapente est le schéma le plus important à vérifier quand on s'attarde aux chiffres. On peut vite comprendre que le super truc qu'on veut s'acheter peut avoir l'air bien fou sur papier quand on décortique bien sa polaire.

Pour ce pilote confirmé qui jouit pleinement et qui maîtrise bien sa nouvelle arme secrète, le temps sera aussi venu de passer au changement de sellette, de un, parce que sur l'autre il commence à manquer des morceaux et de deux pour affiner son pilotage. Attention, à essayer aussi avant d'acheter si possible car les premières fois dans le thermique avec une sellette de haut niveau, vous allez vous sentir secoué autant que lors du passage à l'aile perf. Prenez le temps de la choisir en mettant beaucoup d'emphase sur le confort, la facilité au pilotage sellette et la légèreté. La position du parachute et la facilité de la préhension de sa poignée doivent aussi être des facteurs importants à considérer. Et n'oubliez surtout pas de bien l'ajuster sur un portique avant votre premier vol.

Pour les ailes compète, je laisse aux grands pilotes le soin de se débrouiller pour leurs choix, ils en savent sûrement bien plus que moi sur le sujet et leurs préférences.

«Le super truc qu'on veut s'acheter peut avoir l'air fou sur papier quand on décortique bien sa polaire».

4ième cas : le tandem

J'ai envie de faire du biplace soit pour faire voler la famille, les amis, le ou la chéri(e) ou encore en faire mon boulot. Évidemment, étant une personne modèle, j'ai suivi tous les cours menant à la certification de biplaceur dans le pays où je pratiquerai. Souvent, lors de ces stages de formation, plusieurs élèves ont déjà leur

matériel, jolie chance d'essayer des équipements différents. Attention, bien des fois, il y a de superbes occasions pour des ailes pas chères, dites-vous bien qu'il y a une raison à ça, bien souvent, ces ailes ont vécu l'enfer lors d'intenses saisons de biplace professionnel. Observez bien les signes de vieillissement tels que gonflages paresseux, tissu bien mou, coutures fatiguées etc.. Et qui sait, le suspentage est possiblement fini. Aïe aïe aïe ! Danger à l'horizon! Le choix d'un biplace doit s'axer sur une qualité de gonflage exceptionnelle autant par vent nul qu'en brise soutenue, essayez-le bien en pente école. La pression aux freins doit être légère sinon on risque de trouver les journées longues quand on doit évoluer constamment dans des conditions thermiques. L'aile se doit aussi d'être des plus amorties, croyez- moi, des passagers malades c'est pas cool du tout...Et pour finir, un arrondi très efficace vous assurera des atterrissages en douceur par vent nul. Il ne faut pas non plus négliger le facteur poids lors de l'achat.

Pour ce qui est des sellettes, il y a plusieurs choix. Encore là, le poids vient jouer pour beaucoup quand on commence à additionner les kilos en biplace. Pour celle du pilote, deux types de sellettes sont proposés. La première possède une planchette évasée pour permettre au pilote d'écarter les jambes afin de laisser de la place pour le passager ; dans ce cas, des écarteurs rigides seront de mise, question de ne pas flanquer la planchette dans le dos du passager. Ces sellettes sont généralement très lourdes. Le deuxième type est du genre à « patelettes séparées »tout comme les sellettes montagne, ce système permet au pilote de courir plus facilement, les jambes sont toujours écartées et le passage assis se fait tout seul. Le poids de la sellette se voit considérablement diminué et les écarteurs souples sont maintenant d'utilisation possible. Pour le passager, une petite sellette bien légère fait bien l'affaire et tant mieux si elle a une protection sous les fesses. Si elle possède une planchette, le pilote devra aider le passager pour le passage assis la plupart du temps, une sellette à patelettes réglera ce problème ici aussi.

Les écarteurs rigides tiennent la poche de patates bien en avant nous évitant ainsi un contact parfois très intime avec le rhizome en question; par contre il est plus difficile de bien cadencer des virages successif genre wing-over, car le passager se voit souvent à contretemps si on ne le tient pas assez solidement entre ses pattes. Les écarteurs souples quant à eux permettent de bien faire pencher le passager lors des virages en le guidant fermement à l'aide de nos jambes. Point faible, on sait très vite ce que le client a mangé quand il commence à roter le spag à l'ail du midi...

5ième cas: Je sais voler, j'aime monter à pied jusqu'au déco et j'aime bien voyager.

Et voilà le retour aux sources, l'essence même du parapente.
Désormais on peut s'équiper d'une bonne aile, d'une bonne sellette et d'un parachute, le tout dans un petit sac pour un total d'environ 6 à 7 kilos !! Génial ! En plus, la nouvelle génération de kits montagne nous offre des voiles dotées de bonnes perfs, de sellettes assez confortables pour voler plusieurs heures et qui

«Les écarteurs souples quant à eux permettent de bien faire pencher le passager. ».

souvent, peuvent se transformer en sac de portage. La dernière nouveauté est l'arrivée de parachutes pesant moins d'un kilo !
Même si ces parapentes sont construits avec les tout nouveaux matériaux légers et résistants, il reste qu'on doit en prendre soin de manière encore plus attentionnée que pour un parapente normal. Veut, veut pas, ils restent encore plus fragiles que les ailes traditionnelles. Leurs suspentes sont aussi plus fines et donc plus fragiles aux accrocs sur les décos. La grande majorité de ces avions portatifs ont l'homologation DHV 1-2 et sont très faciles d'accès.

Pour conclure:
On choisit son parapente pour ce qu'on va en faire et selon son niveau. On choisit son parapente pour ses qualités de gonflage, de maniabilité, de comportement en turbulence et avec une belle ressource à l'atterro. On ne choisit pas son parapente seulement en se fiant à des chiffres. On se positionne toujours en haut de fourchette du PTV, les performances et la solidité en turbulence seront de beaucoup améliorées, je me permets même de conseiller de dépasser légèrement le poids maxi plutôt que se retrouver dans le bas de la fourchette. La légèreté de l'aile est aussi un facteur important à considérer.
On choisit sa sellette selon le genre de pratique qu'on va faire : début, intermédiaire, vol de durée et de distance, biplace ou montagne. On choisit sa sellette pour son confort, son côté pratique et son poids. On choisit sa sellette avec une bonne protection dorsale.
On choisit son parachute de secours pour son temps d'ouverture, sa bonne stabilité pendulaire, son bon taux de chute et son poids. On choisit son parachute de secours plus grand que trop petit. Mieux vaut être en bas de fourchette qu'en haut car ça descend très vite.
On choisit de faire du parapente parce qu'on aime ça !

Richard « Boubou » Bellemare
fruitflyzone@hotmail.com

Illustration Béatrice Favreau

Du Guatemala au Costa Rica: 3 mois d'aventures

Marie-Neige Sénécal et Bruno Berti

Cet hiver, nous sommes partis au Guatemala pour nous éloigner du froid et de la neige (c'est le cas de le dire cette année!). Nous avons donc abouti à Panajachel au lac Atitlan, l'un des sites de vol les plus magnifiques et l'un des plus beaux lacs au monde selon National Geografic. Un énorme cratère de volcan avec des sites de vol de 350 à 600 mètres de dénivelé. Dans les airs, la vue de ce lac est incroyable, surtout au site de soaring à San Andres où il arrive fréquemment qu'on vole dans les nuages, car ils se forment en dessous de nous. De l'autre côté du lac, il y a deux volcans qui culminent à plus de 3000 mètres. Il y a donc deux sites de vol, un de soaring (à San Andres) avec un dénivelé de 600 mètres, et un site pour le vol en thermique (à Santa Clara) qui s'élève à 500 mètres. Un très bon spot pour voler en parapente que ce soit pour le plaisir, le perfectionnement, l'accro ou les SIV !

Les tandems suffisaient à nos dépenses et il était possible de voler 6 jours sur 7.

Pour se rendre au déco de San Andres (Panajachel), il y a cinq options : le chicken bus et une marche d'un kilomètre pour 0.45 $; les pick-up publics (dans la boite avec les locaux) et la marche pour 1.40 $; les pick-up publics et un service de pick-up privé (pour éviter la marche de 1 km) au coût de 4.50 $; les pick-up privés à 6.50 $; et, en première classe, une mini van avec air climatisé, musique et siège privé ! (pour un maximum de 7 personnes) pour 18.00 $. De San Marcos, pour faire des tandems avec Guy à Santa Clara, on partait de son resto El Tul y Sol (l'un des meilleurs au lac) en lancha (petit bateau à moteur) pour nous rendre à l'attéro. De là, nous prenions une navette jusqu'à 300 mètres du déco. La courte marche d'approche est

facile. Enfin, sur certains sites, les pilotes étrangers désireux de voler au Guatemala doivent payer de 2 à 4 $ à chaque vol.

Malheureusement, bien que le lac offre une expérience de vol tout à fait unique, la situation a beaucoup changé depuis le premier voyage de Bruno en ces terres, il y a 4 ans. La population s'accroît d'année en année et la pollution est beaucoup plus présente dans le lac et dans l'air à cause des touk-touk (taxis indiens à trois roues), des camions, et de l'usine d'épuration qui s'est volatilisée à la suite de l'ouragan Stan. Le lac est donc moins accueillant pour la baignade, excepté à un petit endroit au village de San Marcos. De plus, la situation politique et économique du pays régresse de plus en plus et il y a davantage d'actes de violence partout au pays. Ainsi, la sécurité des touristes (qui sont de moins en moins nombreux) est davantage compromise.

Après un mois et demi, nous en avons eu assez et nous avons décidé d'aller explorer d'autres sites de vol à travers l'Amérique centrale. Notre premier choix s'est arrêté sur la Laguna de Apoyo située à l'ouest du lac Nicaragua. Après dix-huit heures d'autobus (trajet pénible que nous ne ferons plus jamais) à travers le Honduras et le Salvador et une nuit passée à Managua (la capital du Nicaragua et la plus dangereuse qui soit en Amérique centrale, croyez-nous!), nous sommes enfin arrivés à Catarina, un petit village qui surplombe la lagune et où l'on trouve le déco. La Laguna de Apoyo, un autre cratère de volcan de 300 mètres de dénivelé avec ses sources thermales (l'eau du lac est à 90 degrés), crée un microclimat très tropical au bord de l'eau. Des fruits

exotiques, des perroquets et des singes hurleurs abondent dans la forêt. Malheureusement, nous sommes arrivés en pleine saison des vents où ça souffle sans arrêt à plus de 50 km/h. Cependant, même si nous étions venus à la bonne saison, l'endroit n'est pas des plus agréables et les Nicaraguayens ne sont pas très hospitaliers.
Le lendemain de notre arrivée à la lagune, nous avons pris 2 autobus (les fameux chicken bus) pour nous rendre à San Juan del Sur, un village de surf situé près de la frontière costaricaine sur la côte pacifique. Là nous avons rencontré une fille de l'Argentine vivant au Costa Rica qui nous a dit qu'il y avait sûrement des sites de vol près de chez elle. Le surlendemain, nous sommes donc partis avec elle vers le Costa Rica. Après 12 heures d'autobus et de traversier, nous avons abouti à Playa Santa Teresa près de Mal Pais et de Montezuma sur la côte pacifique. Juste pour la vue, les couchers de soleil, la végétation, les iguanes, les singes et les fruits tropicaux, ça vaut le déplacement. Par contre, il n'y a aucun site de vol là-bas. Cette partie de la côte est cependant l'endroit rêvé pour le surf. Nous y sommes tout de même restés 3 jours, question de prendre une pause de voyagement. Enfin, nous avons repris la route (On the road again !!!) pour nous arrêter à Puerto Caldera près de Puntarenas, un site de soaring de 100m de dénivelé en bord de mer. Après dix jours sans avoir volé, Bruno avait vraiment besoin de sa dose de parapente...et il s'en est donné à cœur joie. Là, nous avons fait la connaissance de plusieurs pilotes locaux, de Jean-Claude (le propriétaire du site, le mirador Némaclys) et de Fred (alias Grampa Ninja), un pilote de 63 ans qui est propriétaire d'un Bed & Coffee (http://www.paraglidecostarica.com) près de San Miguel et dont la clientèle est exclusivement composée de parapentistes. Une place très agréable et tranquille pour se détendre et partager après une bonne journée de vol.

Nous qui croyions passer seulement quelques jours au Costa Rica, nous y sommes restés près d'un mois et demi. Grâce aux quelques tandems et à Fred, affamé de stage perf et toujours prêt à faire de la route pour voler, nous avons eu la chance d'explorer et d'ouvrir plusieurs sites de vol tous aussi différents les uns des autres de par leur végétation, leurs couleurs, leur faune, leur température, et le style de vol qu'ils offrent (soaring et thermique). Nous avons volé dans des décors quasi désertiques mais également en pleine forêt tropicale. Et, nous avons rencontré des gens très accueillants.

Durant la majeure partie de notre séjour au Costa Rica, nous sommes restés dans les environs de Puntarenas où ça vole tous les jours à Caldera et quelques fois à San Miguel, une montagne de 400 m de dénivelé. Une bière gratuite si vous réussissez à atterrir chez Fred. C'est d'ailleurs à Caldera que Marie-Neige a fait ses 5 premiers vols solos. Pour les débutants et les avancés, c'est un site vraiment génial, l'endroit rêvé pour pratiquer ses wing-overs. En fin de journée, vous pouvez même aller atterrir sur la plage en face du restaurant qu'on appelle le Blue roof (à cause de la couleur du toit et parce qu'on ne se souvient pas du vrai nom) dont le propriétaire est également un pilote de parapente et où vous pouvez déguster une bonne bière froide accompagnée d'amuse-gueule typiques de la région.

Nous avons également volé 3 sites près de Jaco. Danny Manning, 440 m de dénivelé, une montagne située à 10 minutes au nord de Jaco, est un site de thermique en forêt tropicale et lorsque vous faites l'approche pour atterrir à la plage près du restaurant Steve and Lisa, vous pouvez accrocher une petite falaise et faire du soaring jusqu'à ce que la brise de mer s'essouffle. Sur la même montagne, Bruno et Fred ont ouvert un autre déco mais plus haut que Danny Manning. (640 m de dénivelé) À Jaco même, il y a un site de thermique de 200 m de dénivelé, mais la chaleur est étouffante et les conditions ne sont pas toujours stables. Par contre, la récup est rapide et facile et ça prend 8 minutes pour remonter au déco.

Ensuite, à Dominical et également en forêt tropicale, il y a un site de soaring et de thermique. Un des plus beaux décos avec des singes hurleurs qui te crient après et des araignées géantes qui bordent le déco. Superbe photo garantie ! Le désavantage, c'est que ça prend 30 minutes pour monter au déco et, pour avoir de bonnes conditions, vous pouvez attendre longtemps, et ce, sous la chaleur cuisante du soleil. Apportez beaucoup d'eau et de la nourriture! Cependant, l'atterrissage est aisé et il se fait au terrain de soccer ou sur la plage en face d'un resto bar et la récup est facile.

Enfin, à Rivas, près de la grosse ville de San Isidro del General, un site a été ouvert par Lobo, un pilote à la personnalité extravertie, très sympathique mais surtout très drôle. Si vous faites un tour dans son coin, n'hésitez pas à aller le saluer chez lui, il vous accueillera en grand dans sa bizarre mais magnifique demeure construite sur le bord d'une série de cascades et de chutes d'eau. Son site de vol se trouve au cœur d'une grande vallée surplombée par les plus hauts pics montagneux du Costa Rica dont l'un atteint les 3800 mètres. Ce déco est situé à une heure à l'est de Dominical et a un dénivelé de 500 mètres. Par contre, la récup peut être longue et difficile. De plus, la fenêtre de vol est restreinte, soit de 8h à 13h. Après, la vallée se couvre de nuages pas très accueillants. Pour les pilotes intermédiaires et avancés seulement. Un potentiel de cross est toujours présent, car la chaîne de montagne fait 100km.

En plus du parapente, nous avons également explorer les régions de La Fortuna (près du volcan Arenal) et de Turrialba à travers Serendipity Adventure (pour en savoir plus : http://www.serendipityadventures.com /index.htm). À La Fortuna, nous avons visité leur ranch où nous avons fait un trip de cheval à travers les collines et les ruisseaux avoisinants. Les chevaux sont tout simplement adorables et ils nous ont fait vivre une expérience inoubliable. Les propriétaires et les

employés de cette entreprise d'aventures forment une véritable famille très accueillante et ils ont des milliers d'histoires à partager.

Ainsi, après toutes ces semaines de vols, de découvertes, d'aventures, de rencontres et d'inoubliables moments, nous avons dû retourner au Guatemala, car nos billets de retour pour Montréal étaient de Guatemala City. À contrecœur, nous avons donc pris l'avion pour le Guatemala où nous avons passé notre dernière semaine de voyage, une très mauvaise semaine. En effet, nous nous sommes fait voler tout notre matériel électronique (ordinateur, caméra, mp3, webcam, disque dur portatif, haut-parleurs et carte de crédit), et ce, dans notre chambre d'hôtel. Nous avons donc perdu les 2000 photos et vidéos de notre voyage (et même plus!). Et, dans ces pays-là, même la police peut être dans le coup. Alors, il n'y a rien à faire. Par chance, ça volait tous les jours. Nous sommes donc revenus bredouilles, mais avec la tête tout de même pleine de bons souvenirs ! Nous allons recevoir quelques fichiers avec des photos du Costa Rica dans les semaines à venir.

Après toutes ces aventures, même si l'Amérique centrale nous laisse un petit goût amer, notre histoire avec le Costa Rica ne fait que commencer !! En effet, nous avons plusieurs projets en tête avec Fred (Grampa Ninja) que nous souhaitons ardemment concrétiser. Nous vous en ferons part dans un prochain numéro, car ces projets vous inviteraient à venir découvrir le plaisir du vol libre costaricien avec nous l'hiver prochain. À suivre...

Marie-Neige Senécal et Bruno Berti
parazonebleue@hotmail.com

Allez voir le video du voyage de Marie-Neige et Bruno sur le site DailyMotion:

www.dailymotion.com/group/95135/video/x4ct38_guatemala_travel

Le volcan de San Pedro

Marie-Neige et Bruno en Tandem

L'assurance-responsabilité, le vol libre et vous

Mathieu Bélanger, vice-président de l'AQVL

J'aurais bien voulu que mon premier article dans le Survol relate un exploit incroyable, quelque chose du genre « Mathieu réussit un vol-voyage d'anthologie entre la Petite-Neigette (Rimouski) et le Mont Yamaska en parapente! » Mais non, c'est à titre d'humble vice-président de l'AQVL que je m'adresse à vous aujourd'hui.

L'un des mandats qui m'a été confié est de clarifier certains points concernant l'assurance-responsabilité qui nous couvre tous, en tant que membres de l'AQVL (et de l'ACVL). Mon travail de recherche n'est pas encore terminé, mais j'ai récemment reçu le rapport sur l'assurance 2008, présenté par Gregg Humphreys, président du comité « assurance » à l'ACVL. Certains points importants présentés dans ce rapport pourraient vous intéresser. Parler d'assurance n'est jamais plaisant (ni intéressant), mais il est tout de même important de bien comprendre pourquoi et comment nous sommes couverts, en tant que parapentistes ou deltistes.

Je vous présente donc des extraits du rapport de Gregg. J'ai fait la traduction moi-même, au mieux de mes connaissances. Je ne suis ni traducteur professionnel, et je ne travaille pas dans le milieu des assurances. Je ne suis qu'un simple pilote (au travail comme dans les loisirs). J'ai tout de même fait quelques recherches terminologiques, pour éviter de commettre des erreurs courantes lorsqu'on traduit un texte d'assurance de l'anglais vers le français. Par exemple, on ne parle pas de « couverture », mais de « garantie ». On ne parle pas de « réclamation », mais plutôt de « sinistre ». Et on ne dit pas « déductible », mais bien « franchise ». Bonne lecture!

Extrait du Rapport sur l'assurance – Association canadienne de vol libre

Soumis par Gregg Humphreys 24 avril 2008
Président – Comité Assurance

Comme toujours, je dois définir mes activités, effectuées au nom de l'ACVL, et les opinions que j'ai donné. Je suis un expert licencié en assurances générales (professional general insurance adjuster) par vocation; par contre, le travail que j'effectue au nom de l'ACVL n'est pas de nature professionnelle. Mon travail n'est effectué qu'en tant que bénévole non-rémunéré. Mes compagnies, Associated Island Adjusters et Island Claims Ltd., ne sont en aucune façon associées au travail mentionné ci-haut.

Sommaire

. Le contrat d'assurance a été renouvelé en date du 14 février 2008.
. Nous avons changé d'assureurs, dans le but d'obtenir une garantie accrue, ceci pour une prime plus attrayante. Nos nouveaux assureurs sont Chutter Underwriting, en tant que fournisseur d'assurance, et Kingsway General Insurance Company, en tant que souscripteur.
. La garantie a été accrue pour élargir le territoire couvert – auparavant, nous avions une exclusion pour les opérations aux États-Unis d'Amérique; maintenant, nous sommes couvert partout dans le monde, incluant les États-Unis d'Amérique.
. La garantie a été améliorée au profit des propriétaires, retirant ces derniers de la définition de « participants ». Voir l'explication ici-bas.
. La garantie a été renouvelée à une limite de 5 millions de dollar par sinistre.
. La garantie pour les dépenses reliées à un feu de forêt nous a été accordée (une obligation sur plusieurs terres de la Couronne)
. La franchise est de 2500$ par sinistre.
. La prime cette année a été réduite à 35000$.

Programme d'assurance 2008 – Vue d'ensemble et sommaire

Tous les membres de l'ACVL sont protégés par une police d'assurance en responsabilité civile – formule générale. Cette police a une durée d'un an, et doit être renouvelée annuellement.

La date-anniversaire annuelle de notre police est le 14 février. **Les détails essentiels de notre police l'an passé étaient :**

. Notre courtier d'assurances était Megson FitzPatrick Inc. Le fournisseur d'assurance était K & K Insurance Company, et le souscripteur était Sovereign General Insurance Company, un assureur dûment licencié au Canada.
. La police était limitée à 5 millions de dollars par sinistre.
. La franchise était de 3000$.
. Le coût pour un an était de 36 268$.
. La police fournit une garantie aux membres pour les coûts de défense et les dommages attribués à une tierce-partie pour blessures corporelles et/ou dommages à la propriété résultant des activités de vol-libre.
. Les propriétaires qui nous donnent la permission d'utiliser leur terrain pour décoller ou atterrir sont automatiquement assurés.
. Les États-Unis d'Amérique étaient exclus de notre garantie.

Nouvelle limite de garantie

La limite de garantie avait été le gros point de discussion. Puisque certains propriétaires commerciaux requièrent une limite plus élevée, il avait été convenu d'augmenter notre limite de garantie à 5 millions de dollars, malgré l'augmentation de la prime qui en découlait. Dans l'environnement actuel de responsabilité légale, ce niveau de garantie est prudent et raisonnable. Par conséquent, nous avons gardé cette limite de garantie pour 2008.

Garantie en cas de feu de forêt

Pour permettre le vol libre sur les terres de la Couronne, certains gouvernements provinciaux ont exigé que nous ayons une garantie spéciale pour les défrayer les coûts associés au combat des feux de forêts ayant pu être causé par les activités de vol libre de nos membres. Bien que le risque que nos membres causent un feu de forêt soit très bas, une garantie additionnelle de 1 millions de dollars a tout de même été ajoutée à notre police, suite à cette exigence.

Franchise pour dépenses d'enquête

Pour la soumission d'assurance cette année, Chutter Underwriting tenait à nous offrir une franchise pour dépenses d'enquête. Selon moi, ceci nous aurait affecté de façon négative. Si nous avions eu à payer les premiers 2500$ de chacune des dépenses d'enquête par le passé, ce montant aurait été en sus de la prime dans plusieurs cas. Il a donc été décidé de payer une prime plus élevée cette année, ceci pour éviter d'être exposé à cette dépense à chaque fois qu'il y a enquête. Par conséquent, la franchise n'est payable que lorsqu'un paiement est effectué en notre nom à une tierce partie.

Certificats de sites

Comme par le passé, tous les propriétaires qui nous donnent la permission d'utiliser leur propriété pour le vol libre sont automatiquement assurés par notre police. Il n'y a pas nécessité que ceux-ci soient explicitement cités ou nommés d'aucune façon que ce soit. Il suffit que les propriétaires affirment qu'ils nous ont donné leur permission, et ils seront inclus parmi les membres couverts.

Naturellement, plusieurs propriétaires ne se fieront pas à ce type de déclaration verbale de garantie. Ils exigeront un « certificat de site », avec leur nom, confirmant la garantie d'assurance.

En conséquence, nous avons de nouveau établi un programme où des certificats de sites vierges seront fournis à notre directeur administratif, qui sera en mesure de compléter ces derniers et de les fournir aux propriétaires qui exigent un tel document. Les certificats nous sont fournis gratuitement – c'est-à-dire que le coût pour ce service est inclut dans la prime annuelle.

Exclusion des participants

Cette exclusion est toujours en place, et il apparaît que celle-ci cause beaucoup de confusion chez nos membres. J'aimerais donc prendre un moment pour en discuter. C'est une exclusion importante, qui définit l'étendue de notre garantie.

Toutes les polices d'assurances contiennent des exclusions. Cette police a toutes les exclusions standard (les situations rares, telles que les d'accidents nucléaires, et moins rares, telles que l'utilisation d'une automobile), mais dans notre cas, nous avons aussi cette exclusion spéciale qui est « l'exclusion des participants ».

J'ai reçu des requêtes pour définir la notion de « participant ». Cette notion n'est pas définie dans notre police. Dans les cas où les termes ne sont pas définis, la définition standard du dictionnaire s'applique. En conséquence, tout sinistre présenté contre un membre par quiconque prenant part à l'activité aérienne ayant mené à l'incident ne sera pas couvert par la présente police. Vous voyez alors comment un « propriétaire » pourrait potentiellement être considéré comme participant, et ceci a été un point très important et potentiellement délicat.

Pour régler ce problème, en 2008, nous avons obtenu l'accord de l'assureur, en ce que l'exclusion des participants ne s'applique pas au aux propriétaires nous ayant donné la permission d'utiliser leur terrain pour les activités de deltaplane et de parapente, pourvu que le participant ait signé un formulaire de renonciation, d'exonération et d'acceptation des risques, qui exonère le propriétaire du terrain. En d'autres mots, notre assureur défendra maintenant les propriétaires qui seraient poursuivis par des participants.

Ceci est un pas important vers l'avant, et je suis très content de voir cette garantie ajoutée à nos celles de cette année.

Nos membres sont certainement des « participants » et ils sont couverts pour les sinistres présentés contre eux par une tierce partie. (Une tierce partie est une personne ou un groupe de personnes qui ne sont pas couverts par la présente police – par exemple, des gens du public en général). Les membres ne sont pas couverts pour les sinistres présentés contre eux par d'autres participants. Il n'y a pas de garantie qui protège les participants contre les participants.

Par exemple, si vous vous écrasez contre une autre aile, et que le pilote de cette aile, un participant au sport, décide de vous poursuivre, vous n'êtes pas couvert par la présente police. Ceci parce que vous preniez tous deux part au sport et le but de cette police n'est pas de vous couvrir contre des sinistres présentés par d'autres pilotes. Cette exclusion, bien sûr, s'applique à tout autre participant, tels que des passagers en tandem, des étudiants, et d'autres pilotes.

Il est très important que les membres en prennent conscience. Si un pilote décide d'amener un ami comme passager en tandem, et que ce passager est blessé, notre police d'assurance-responsabilité ne protégera pas le pilote contre un sinistre présenté par le passager en tandem, qui sera considéré comme participant. Quiconque envisageant de telles activités devrait avoir un solide formulaire d'exonération de responsabilité pour le protéger.

D'autre part, si vous vous écrasez sur un spectateur à un événement aérien et que vous blessez ce dernier, vous êtes pleinement protégés contre toute poursuite qu'il pourrait intenter contre vous. J'espère que c'est plus clair.

Garanties pour les administrateurs et dirigeants

En ce qui concerne les administrateurs et dirigeants, ils sont inclus dans cette police d'assurance en responsabilité civile – formule générale, en tant qu'assurés contre les blessures corporelles et dommage à la propriété. Nous n'avons PAS de garantie spécifique aux administrateurs et dirigeants.

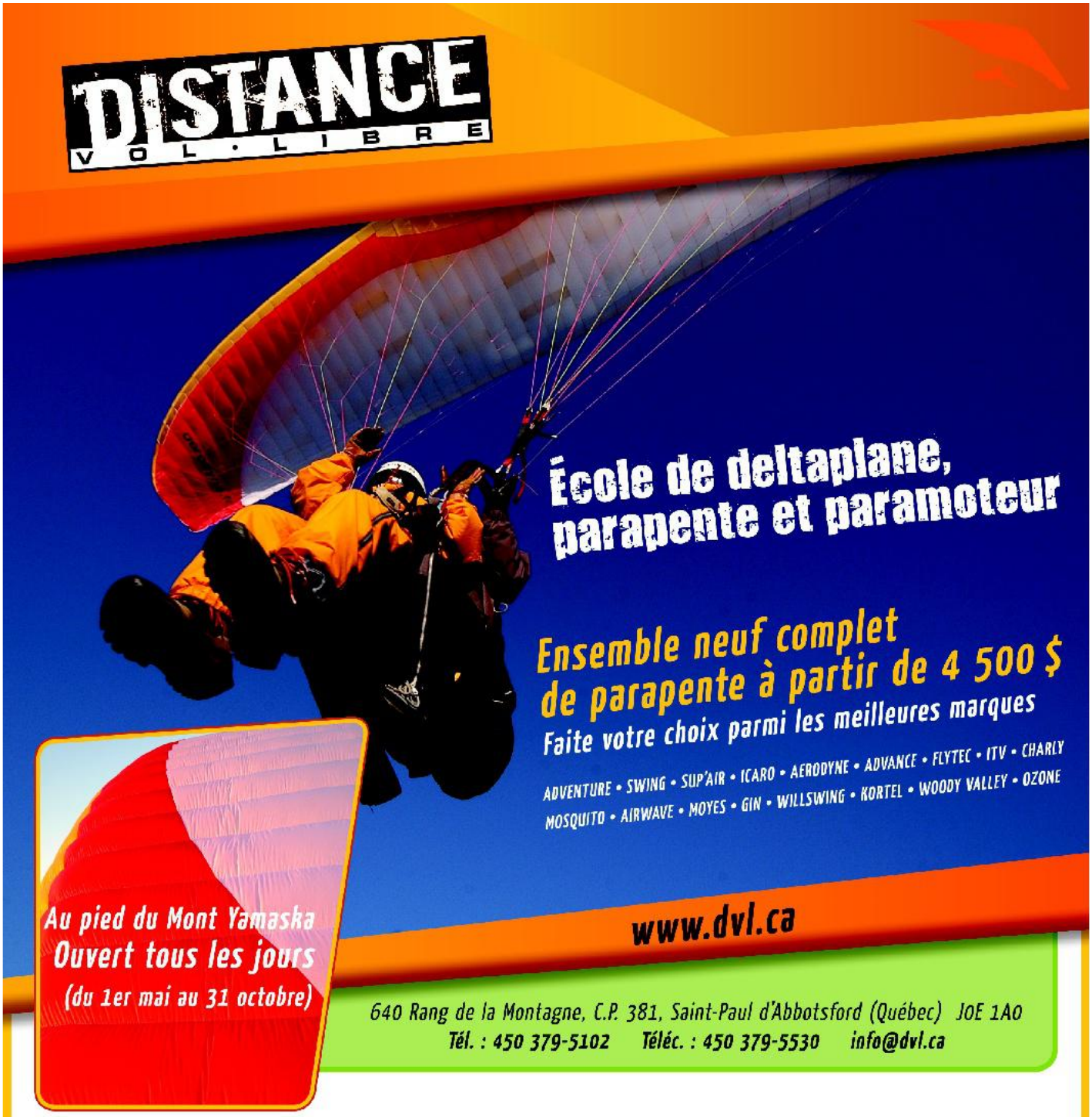
Ce type de garantie est d'un tout autre ordre. Ce type d'assurance couvre généralement les pertes causées par les irrégularités financières ou non-respect des obligations fiduciaires. D'autre part, les blessures corporelles et les dommages à la propriété, couverts sous notre police, sont presque toujours exclus dans le cas des polices d'assurances pour administrateurs et dirigeants.

Mathieu Bélanger

Le contrat complet est dipsonible (en anglais) sur le site web de l'ACVL :

http://hpac.ca/pub/?pid=254

DISTANCE
VOL·LIBRE



École de deltaplane, parapente et paramoteur

Ensemble neuf complet de parapente à partir de 4 500 $

Faite votre choix parmi les meilleures marques

ADVENTURE • SWING • SUP'AIR • ICARO • AERODYNE • ADVANCE • FLYTEC • ITV • CHARLY
MOSQUITO • AIRWAVE • MOYES • GIN • WILLSWING • KORTEL • WOODY VALLEY • OZONE

www.dvl.ca

Au pied du Mont Yamaska
Ouvert tous les jours
(du 1er mai au 31 octobre)

640 Rang de la Montagne, C.P. 381, Saint-Paul d'Abbotsford (Québec) J0E 1A0
Tél. : 450 379-5102 Téléc. : 450 379-5530 info@dvl.ca

- **Vol d'initiation en tandem** (deltaplane et parapente)
- **Vol d'initiation en ultraléger motorisé pendulaire**
- **Formation complète en cours privés ou en groupe**
- **Stage de vol en treuil**
- **Stage de perfectionnement**
- **Boutique sur place** (Le plus vaste choix d'équipement de vol libre au Québec)
- **Service de réparation et d'inspection**
- **Pliage et inspection de parachute de secours**
- **Voyage de vol (Mexique)**
- **Service de navette en tous temps**
- **Site offrant 360 degrés de décollage**
- **Site aménagé pour tous :** camping, terrasses, BBQ, terrain de volley ball et carré de sable pour les enfants.

Voler
aux Îles de la
Madeleine

Pour les Québécois, lorsqu'on parle des Iles-de-la-Madeleine, on imagine les maisons aux toits colorées, les plages de sable blanc, les falaises de terre rouge et les habitants à l'accent chantant. Également très reconnues pour les sports de vent et d'eau tels que le kitesurf et la planche à voile, les Iles-de-la-Madeleine sont situées à quatorze heures de route de Montréal (jusqu'au quai de Souris, I.-P.-E.) et à cinq heures de bateau de l'Île-du-Prince-Édouard en plein cœur du Golfe Saint-Laurent. L'été dernier, nous sommes également tombés sous leur charme. Nous avions vu plusieurs photos, mais nous ne nous doutions pas que cet archipel s'avère un véritable terrain de jeu offrant de nombreux sites où ça vole presque à tous les jours le matin et le soir. Nous avons même eu quelques occasions où ça volait toute la journée et, en trois semaines, il y a eu quatre jours sans vent.

Cette année encore, nous envisageons d'y retourner afin d'explorer et de développer davantage les sites de vols en soaring et au treuil. Pour le parapente, la particularité des îles réside dans ces nombreuses falaises en bord de mer qui offrent aux pilotes une vue unique au Québec. De plus, puisque ces falaises se situent tout autour des îles, il est possible de voler avec toutes les directions de vent. Et, tous ces sites sont situés à moins de 15 minutes de voiture les uns des autres.

Pour ce qui est des vols au treuil, nous allons aimerions les expérimenter, et ce, à la Dune du Nord, une plage de sable tapé qui s'étend à perte de vue et qui est très populaire pour le kitebuggy. Par vent faible ou nul (oui, oui! Ça se peut!), le treuil offre la possibilité de s'élever très haut au-dessus des îles (la mer et la lagune) : altitude + eau + parapente = fun! Un beau site pour des stages perf !

Aux îles, la température est idéale. Il ne manque que les palmiers et on se croirait dans le sud. En juillet et août, il fait en moyenne 25 degrés pendant le jour et 15 degrés la nuit. L'eau de la mer est parfaite pour une petite trempette et les habitants travaillent fort pour nous en mettre plein les sens. Lorsque ça ne vole pas, nous jouons aux touristes et découvrons les particularités artistiques, culinaires et sportives de la région : Nous pouvons aller voir les spectacles musicaux, les pièces de théâtre et les conteurs. À tous les jours, ous découvrons la cuisine typique des îles et nous nous faisons plaisir à travers les milles et une activités de plein air (kite, kayak, pêche aux fruits de mer, vélo, concours de châteaux de sable, concours de construction de bateau, etc.) et de détente (massage, méditation, spa, plage, etc.).

Ça vaut le déplacement !! Promis !

Marie-Neige Sénécal et Bruno Berti
parazonebleue@hotmail.com

La clé du ciel (4ème et dernière partie)

Chrsitian Forget

Dans le précédent numéro, nous étions rendus à mon arrivée à Annecy, en Haute-Savoie. Alors voici maintenant le récit de la dernière étape qui va marquer la finale de ce merveilleux voyage qui aura duré plus d'un mois. Bien sûr, je l'ai réalisé grâce à de nombreux sacrifices et à une bonne gestion de mes dépenses. Cependant, tout ça aurait été impossible sans la collaboration de plusieurs donateurs dans la communauté volante du Québec.

Lundi 10 octobre

Le lendemain matin, nous sommes déjà debout à sept heures trente pour le petit-déjeuner. La journée, ainsi que la semaine, s'annoncent très chargés pour Serge, mais sa bonté légendaire lui permet le tour de force de trouver du temps pour retourner à Annecy. En faisant un petit arrêt à l'école Les Passagers Du Vent pour vérifier s'ils avaient de la place pour moi, j'aperçois notre Boubou national! Encore une fois et jamais deux sans trois, le monde est petit! Il m'a même aidé à trouver une place à l'école pour y faire les deux vols qui me manquent pour obtenir mon Brevet Initial FFVL. Georgio, le directeur, est absent pour l'instant, mais je repars tout de même avec ses coordonnées en main et je peux maintenant l'appeler. Nous repartons donc aussitôt pour Annecy et Serge va même me conduire à l'Auberge de Jeunesse. Cette initiative est évidemment très appréciée, car j'ai maintenant quinze kilos de bagages de plus à gérer jusqu'à mon retour au Québec! Oui, l'ambition a un prix... Je vois que mon expérience de « backpacking » me sert à quelque chose aujourd'hui. L'expression « chargé comme un mulet » prend ici tout son sens.

La Vieille Ville est jalonnée de quelques canaux où coule une eau limpide comme le lac. On se croirait un peu à Venise, gondoles en moins...

J'arrive donc à l'auberge pour m'inscrire et m'installer. Je m'attends à devoir y passer plusieurs jours car l'école est encore très achalandée même à cette date. Je passe alors le reste de la journée à me rincer l'œil et prendre des photos, car le paysage y est d'une beauté magique! Le lac d'Annecy est aussi limpide que le lac de Serre-Ponçons, malgré la proximité d'une ville de cinquante mille habitants. Ici, on a commencé à faire attention à l'environnement il y a cinquante ans et les résultats sont au rendez-vous aujourd'hui. Même l'eau du canal étroit qui traverse la Vieille Ville sur quelques kilomètres, est propre. Bien sûr, on commence à avoir de sérieux problèmes de bouchons de circulation en raison des rues étroites qui n'ont pas été prévues pour un tel trafic, mais néanmoins, on a trouvé moyen de réserver une voie cyclable le long de la plupart des grands axes. Certains secteurs de la ville sont piétonniers et on s'y promène à pied en toute quiétude pour y contempler l'architecture multicentenaire qui cohabite avec la modernité du vingt et unième siècle.

La journée de mardi sera-t-elle aussi consacrée à la visite? Après plusieurs tentatives vaines, je parviens enfin à rejoindre Georgio et nous tentons de planifier un possible rendez-vous pour jeudi, mais sans garantie absolue.

Le mercredi débute comme hier sauf que vers seize heures, je contacte alors Robert Cossette, un pilote québécois déménagé ici. Il m'invite à dîner et me fait faire un petit tour du lac en voiture. Nous nous arrêtons à Doussard, une autre commune située au sud du lac d'Annecy, à dix-neuf kilomètres de la ville. Il y a un terrain d'atterrissage grand comme un terrain de football et une belle petite brise de fin de soirée. Je sors donc mon aile pour y faire quelques gonflages qui sont d'une facilité enfantine. Ce terrain semble être l'atterrissage commun de plusieurs sites de la région. Nous rentrons vers vingt heures sur Annecy pour dîner au restaurant. Après le repas, Robert me reconduit à l'auberge, mon quartier-général pour la semaine où il y a déjà beaucoup de monde. Sur trente clients, nous sommes onze Québécois! Les gens s'intéressent tellement à nous que certains veulent même apprendre nos sacres. J'appelle Georgio pour confirmer le rendez-vous mais déception! Son fils est malade et il ne pourra pas se pointer demain.

En plus d'une végétation très diversifiée, la Forêt du Semnoz offre plusieurs kilomètres de sentiers pédestres de calibre facile où le ski de fond peut aussi s'y pratiquer en hiver. À certains endroits, des éclaircis offrent une vue imprenable sur la ville.

Ce jeudi prévu pour le vol devra donc être remplacé par une petite randonnée dans la Forêt du Semnoz située près de l'Auberge. Bien que je sois très bien ici, mon budget ne me permet pas de profiter au maximum de plein d'autres activités qui m'intéresseraient aussi, alors je préfère garder l'argent pour voler en me disant que tôt ou tard, je finirai bien par voler avant de repartir. Le lendemain allait être encore moins prometteur; Georgio aurait été disponible, mais là, c'est la météo qui en a décidé autrement. Eh oui! Si la Haute Savoie est plus verdoyante que les Hautes-Alpes, il y a une raison; il pleut plus souvent, alors aujourd'hui c'est le cas. Mais soyons justes, c'est la première journée de pluie depuis mon arrivée et au fait, il ne pleut pas plus qu'à Montréal. Et le temps a été plutôt clément depuis le début de ce voyage, quel que soit l'endroit où j'étais.

Les gens s'entendent pour dire que cette année, l'automne est plus ensoleillé que la moyenne à cette période. Samedi, il fait beau mais Georgio a trop de travail au bureau et n'est pas disponible. Encore une fois, la petite voix intérieure me l'avait bien dit :

« T'en as pour toute la semaine à attendre! »

Voici la piste cyclable qui fait le tour du Lac d'Annecy. Outre cette belle piste à deux voies, la Ville a aussi consacré de gros efforts pour réussir l'impossible; aménager des voies cyclables sur les principales artères malgré une circulation automobile assez dense.

Enfin !!!

Debout à six heures, frais et dispos, je me tape une bonne demi-heure de marche avec mon aile sur le dos, direction terminus. Je prends l'autocar à sept heures quarante-cinq. Horaire du dimanche oblige, j'ai une bonne heure d'avance mais Georgio est au rendez-vous tel que promis. Avant le départ, des membres du club Les Chamois Volants sont là et attendent le même homme, mais en prévision d'un atelier de pliage de parachute de secours auquel on m'invite à assister. Il ne s'agit pas vraiment d'un stage où l'on pratique le pliage, mais juste d'une petite démonstration qu'il nous fait d'une main de maître! Ça tombe juste à point, car de toute façon le brouillard matinal semble vouloir coller au sol plus longtemps que d'habitude. Vers onze heures, c'est dégagé à Planfait et les instructeurs nous invitent à nous préparer à monter dans la navette. Nous montons au décollage tapissé d'une moquette. De toute façon, la route finit ici et le seul moyen d'aller plus haut est d'y aller à pied ou par un thermique que les plus avancés savent exploiter et qui leur permet de monter aux Dents de Lanfon, mille mètres plus haut. Georgio semble aimer la gestion efficace. Il donne ses directives, mais n'a rien du « petit boss » arrogant qu'on ne voudrait pas voir autour. Au contraire, on réalise vite qu'en l'écoutant, on ne perd pas une seconde et tout baigne dans l'huile. À peine dix minutes après le débarquement, tout le monde est dans les airs. Il sait de quoi il parle, le mec! Juste avant de décoller, il me pointe le terrain d'atterrissage. Je n'ose pas avouer que je ne le vois pas, mais je vois cependant le terrain de golf à côté et je me dis que s'il y a une panne de radio (oui, j'en ai juste une cette fois...) et que je ne trouve pas l'atterro, je peux toujours poser sur le golf en toute sécurité, bien que ce soit quand même à éviter... De toute façon, je suis confiant qu'une fois au-dessus du village de Talloires, je le verrai. Georgio me dit, juste avant de décoller :

« Christian, pour ce premier vol, on va être très directif car je ne te connais pas. On veut voir comment tu voles. »

Je réponds : « d'accord », mais intérieurement, je suis bien content et rassuré d'être aussi encadré. Il me pointe aussi une maison sur un terrain interdit de survol à moins de cent cinquante mètres sol. Je ne la vois pas encore, mais je fais semblant de rien, il ne me pose pas la question de toute façon...

Pierre, le moniteur de l'atterro, a déjà atterri pour nous attendre. C'est le décollage! Contrairement à ce à quoi j'étais préparé, la radio n'est pas très bavarde pour moi, mais j'entends tout de même Georgio parler à d'autres étudiants, alors elle fonctionne. Ce vol contraste vraiment avec mon dernier dans les Hautes Alpes; il n'y a pas de thermique pour le moment et tout baigne dans l'huile. La vue est magnifique sur le lac d'Annecy, mais comme ce n'est pas du tout là, ou près de là que je vais atterrir, vaut mieux ne pas trop le regarder, le dénivelé n'est que de quatre cent vingt mètres. Pas trop de place à l'erreur, car l'atterro des Prés de Perroix est situé en plein village de Talloires. Cependant, on a pris soin d'enterrer tout récemment la ligne électrique de vingt kilovolts qui traversait le village. Bien sûr, je vois maintenant le terrain quand Pierre m'annonce à la radio que c'est le moment d'amorcer mon approche et d'éviter la maison interdite de survol. Je réalise cependant que de gros arbres bordent le terrain. Même s'ils ne sont pas dans mon trajet comme tel, il faut les survoler assez bas et ils s'en viennent vite! C'est un peu stressant la première fois. Je pose un peu à la limite car je suis un peu trop long, mais Pierre me dit que c'était dans la norme. En effet, vaut mieux être trop long que trop court ici, me confirme-t-il. Néanmoins, je me promets de mieux faire au prochain vol, question de terminer ça en beauté.

Ce court vol de huit minutes amorce bien la journée pour le suivant, mon dernier du voyage, le Col de la Forclaz. Georgio m'interpelle pour le debriefing. Pas trop de reproches mais en bon instructeur, il ne doit pas dire que c'est parfait. Alors il a trouvé que mon décollage était hésitant. Selon lui, ma voile avait bien monté et elle était parfaite. Alors j'aurais dû y aller avec

plus d'assurance. J'en prends bonne note.

Georgio invite tout le monde à ne pas tarder à monter. Ce sera d'ailleurs la dernière navette pour les étudiants, car il y a beaucoup de vols biplaces à faire, la journée d'hier ayant été pluvieuse, tous ceux d'hier sont reportés à aujourd'hui.

Nous passons par l'atterrissage de Doussard qui est encore dans la brume. Pierre descend, car il guidera notre approche. Peu après, nous arrivons au col et tout aussi décidé que je pouvais l'être à Embrun, j'étale mon aile et j'annonce à mon moniteur que je suis prêt à décoller. Il jette un coup d'œil devant, appelle Pierre pour annoncer mon décollage et m'autorise enfin à décoller. Il y a juste un beau petit vent laminaire à dix kilomètres/heure. Élévateurs en main, levée et en trois pas, mon aile est en l'air et stabilisée. Sans hésitation, je me catapulte à toute vitesse mains hautes vers le vide. Le sol disparaît sous mes pieds comme dans un tour de magie. Oui, la MAGIE est au rendez-vous! Le brouillard s'est dissipé suffisamment pour rétablir la visibilité, mais il en reste un peu pour me donner l'impression de flotter sur un nuage comme dans un rêve. À la radio, on me dit de laisser voler à vitesse max, de relaxer et de contrôler mon cap à la sellette. Les dieux du ciel, Hélios et Éole caressent mon visage de leurs doux rayons et filets d'air respectifs. Sous aile, je vois le Ciel comme je l'imaginais à la petite école au cours de catéchisme, sauf que je ne prends pas de chance, je veux être sûr d'y aller. J'ai décidé de ne pas attendre après ma mort! Ah pis c'est vrai! Les anges avaient tous les ailes blanches et ici, elles sont toutes sortes de couleur(Malheureusement, une autre différence pas nécessairement souhaitable, on y reste pas pour l'éternité. Oui! Vous m'avez menti les Clercs Saint-Viateur de mon mon enfance!

Malgré le moment de poser qui approche à grand pas, la magie reste toujours et je crois qu'elle va s'installer pour longtemps! Pierre au sol prend le relais de Georgio pour guider mon approche. Je me suis senti traité exactement comme un autre pilote voyant; juste le guidage nécessaire, moins directif que je ne l'avais imaginé.
« Alors Christian, le vent est dans l'axe du grand terrain. La zone de perte d'altitude est à gauche du grand terrain et moi je suis juste à l'autre bout. Tu essaies de poser devant moi."

J'amorce donc une première figure de huit qui se fait tout en douceur. Je gagne de la confiance et j'engage un peu plus les virages subséquents, après tout j'ai une bonne centaine de mètres à perdre. Ça glisse encore tout doux. Pas un mot de plus s'adressant à moi n'est sorti de cette radio durant toute l'approche, sauf pour me signaler que j'étais rendu au dernier virage; c'était le moment de faire la finale. Sans doute un peu de chance aussi, mais je pose sur des œufs à cinq mètres de Pierre.

Mais dites donc, je vais atterrir dans là dedans moi? Sans doute pas car heureusement, les moniteurs savent très bien que lorsque nous décollerons, la visibilité sera revenue.

« NICKEL! Alors tu me sors ton passeport pour que je te signe ton BREVET INITIAL. »

Quel beau vol! Ce n'était pas le plus technique, mais certainement le plus magique que je n'avais jamais fait de ma vie, tous aéronefs confondus. Je ramasse mon aile qui me paraît toute légère, semble se plier toute seule et monter d'elle-même sur mon dos. Dites donc! Combien de kilos je viens de perdre? J'ai même déposé mon aile pour vérifier que je n'avais rien oublié! Tout est beau, je saute dans la navette pour le retour à Talloires.

Même si je me sens léger, y me reste une corvée à accomplir qui n'en n'est pas une. Je dois copier tout le contenu de mon carnet de vol du Québec (mes dix-neuf vols au treuil) dans le Passeport de Vol Libre français, car ils comptent eux aussi. Au moins, j'ai tout l'après-midi pour le faire. Vers dix-sept heures, j'ai terminé, les moniteurs reviennent à l'école et Georgio appose enfin sa signature et l'étampe de l'école Les Passagers du Vent. Vraiment, j'ai volé pour avoir ce brevet mais je ne l'ai pas volé ☐

Je revois Pierre qui m'invite à prendre une bière pour célébrer mon Brevet Initial et m'offre même de me ramener à Annecy après. Marché conclu! Puis un petit dîner bien arrosé avec Catherine, Hugo et les deux Marie, des amis rencontrés la veille, qui m'invitent à les joindre pour une randonnée pédestre au Parmelan le lendemain. Quelle belle activité pour terminer un voyage, même après avoir volé!

La randonnée au Parmelan était tout à fait superbe. Nous avions une vue splendide sur la partie supérieure du Mont Blanc et la Chaîne des Aravis. Elles sont à vingt-deux kilomètres de nous. Vraiment, l'échelle des grandeurs n'a rien à voir avec nos collines à nous! ÇA C'EST DE LA MONTAGNE! Au retour, avant de rentrer à l'auberge, nous nous sommes arrêtés au marché pour y ramasser un bon morceau de Tome de Savoie et un bon vin savoyard aux parfums fleuris pour accompagner ce dernier repas officiel du voyage.

Déjà la fin !
Hugo qui revenait à l'auberge d'Annecy, m'offre de me conduire à la gare avec mes bagages. Merci Hugo!

L'avion décolle dans le légendaire ciel gris de Paris pour m'amener durant quelques heures dans un ciel tout bleu qui va me faire croire que la magie du Col de la Forclaz se poursuit. En effet, pour me faire croire que ça se poursuit, je mijote déjà un plan pour y retourner et y passer six mois à un an. Mes voisins de siège, un couple de Québec, semblaient très captivés par le récit oral de mon voyage et me confient aimer ma détermination. Ça fait chaud au cœur et ça m'encourage à continuer. Même si un Brevet Initial français ne me donne pas automatiquement le privilège de voler ici, j'ai confiance que les réticences seront un jour moins fortes et que je pourrai poursuivre mon rêve, être pilote!

Merci à tous ceux, au Québec, qui m'ont aidé à réaliser ce voyage, que ce soit par des dons, des leçons de vol ou autrement. Merci la France!

Christian Forget

La liste des donateurs ainsi que des photos, autres documents et faits pertinents de ce voyage, sont disponibles sur le site Internet :

www.jeveuxvoler.org

Formulaire de déclaration incident / accident

Hang Gliding and Paragliding Association of Canada
Association canadienne de Vol Libre

HPAC Accident / Incident Report – CONFIDENTIAL
ACVL Rapport d'Accident / ou d'Incident – CONFIDENTIEL

(or, fill out the electronic form at www.hpac.ca)

Is this an Accident or Incident? / Est-ce que c'est un accident ou incident?
Type (HG or PG) / Type (DP ou PP):
Date of Accident/Incident / Date de l'accident/incident:
Time of Accident/Incident / L'heure de l'accident/incident:
Province / Province:
Site / Site:
Purpose of Flight (Training/Student, Tandem, X-Country, Local, Competition, SIV) / Le but du vol (formation/étudiant, tandem, vol voyage, vol local, compétition, SIV) :

PILOT INFORMATION / INFORMATION DU PILOTE
Name / Nom du Pilote:
Gender / Sexe:
Age / Age:
Email / Courriel:
Address & Contact # / Adresse & Téléphone:

Passenger / Passager:
Email / Courriel:
Address & Contact # / Adresse & Téléphone:

ASSOCIATION / ASSOCIATION
HPAC Membership # / # de membre ACVL:
Club(s) / Club(s):

Witness / Nom des témoins:
Contact #/ Téléphone:
Email / Courriel:

Reported By / Rapporté par:

EXPERIENCE / EXPÉRIENCE
Student (Y/N) / Étudiant (O/N):
Rating / Niveau:
Date of first Rating Issue / Date de délivrance du premier brevet:
Endorsements / Qualifications:
SIV Training (Y/N) / Formation SIV (O/N):

Hagar (Y/N) / (O/N):
Hagar # / # Hagar:

Total Hours / Nombre d'heures totales:
Hours last 90 days / Heures depuis 90 jours:
Total Flights / Nombre total de vols:

EQUIPMENT / ÉQUIPEMENTS
Glider Make, Model & Year / Marque, modèle et année de fabrication de l'aéronef :

Harness Make, Model & Year / Marque, modèle et année de fabrication du harnais :

Helmet Make, Model & Year / Marque, modèle et année de fabrication du casque :

Reserve Make, Model & Year / Marque, modèle et année de fabrication du parachute :

Reserve Deployment (Y/N) / Déploiement du parachute (O/N):

Description of Damage / Description des dommages:

WEATHER CONDITIONS / CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES
General / Général :

Wind speed & direction / Direction et vitesse du vent:

INJURIES (INCL. HOSPITALIZATION & TIME LOST FROM WORK) / BLESSURES (INCLUANT LA PÉRIODE D'HOSPITALISATION ET ABSENCE DU TRAVAIL

OBJECTIVE DESCRIPTION OF ACCIDENT/INCIDENT (INCLUDE COORDINATES & PHOTOS) / DESCRIPTION OBJECTIVE DU VOL ET DE L'ACCIDENT / INCIDENT (COORDONNÉES ET PHOTOS)

HUMAN FACTORS / FACTEURS HUMAINS

ENVIRONMENTAL FACTORS / FACTEURS ENVIRONMENTAUX

TECHNICAL FACTORS (EQUIPMENT) / FACTEURS TECHNIQUES (ÉQUIPEMENTS)

RECOMMENDATIONS / RECOMMANDATIONS

ACTIONS TAKEN (CLUB OR ASSOCIATION) / CORRECTIFS APPORTÉS (LE CLUB OU L'ASSOCIATION)

REPORT REVIEW – COULD THIS ACCIDENT HAVE BEEN AVOIDED? HOW? / RÉVISION DE RAPPORT – EST-CE QUE CET ACCIDENT AURAIT PU ÊTRE ÉVITÉ? COMMENT?

HPAC SAFETY OFFICER / OFFICIER DE SÉCURITÉ ACVL

Quinn Cornwell
cell: 204.237.0540

Email / Courriel safety@hpac.ca

Mail / Poste: 157 Birchdale Ave.
Winnipeg, Man.
R2H 1S3

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

***Les accidents sont soumis à une enquête afin de fournir des recommandations qui serviront à prévenir d'autres incidents. Les données personnelles de ce rapport sont CONFIDENTIELLES. Le rapport d'analyse sera limité aux causes et circonstances de l'incident et sera conservé dans les archives à des fins de prévention.**

Petites annonces

Deltaplane

Aile rigide Stratos C 2003
Tout carbone avec stabilisateur (juste le stabilisateur et son support, c'est plus de 1000$!)
250 heures de vol
Vient avec une barre de contrôle carbone supplémentaire
7500$.... bonjour les cross!!
Raison de la vente: achat d'un Phantom.

François Véronneau
sacl@bellnet.ca
514-943-6900 (avant 20:00 hr SVP)

Harnais Z5 avec parachute pda pour pilote de 5'10" à 6'
excellente condition très propre
bleu et noir
750$

Roues Whoosh
très bonne qualité
Comme neuve utilisé seulement 3 fois
Les roues ont 6" de diamètre et s'adaptent sur une barre de contrôle ronde standard.
www.aerosports.net (les roues rouge et noir)
Payé 140$, laisserais pour 80$

Yves Beaudin
514-255-3924
YvesBeaudin@hotmail.

U-2
peu d'utilisation
Bien entretenu-jamais brisé !
4000$ peu utilisé
Hugo Fournier
fournier80@hotmail.com

Falcon 170 Wills Wing
Harnais couché de progession neuf
Appareil acheté neuf - 60 hrs de vol
Conviendra aux débutants et pilotes en progression ou aux personnes désirant légereté, agrément de vol et facilité à attérir.
Excellent état - Demande 2500$
Michel Cousineau
450-975-8816
couzidelta@hotmail.com

J'ai un Magic 4 bien à l'ombre et au sec mais qui ne vole plus depuis près de 10 ans. Je l'ai acheté de Jacinthe Dupuis il y a 12 ans environ. Personne n'a voulu me l'acheter depuis que j'ai cessé de voler. Alors plutôt que de le voir sécher dans le garage ou de le voir passer entre des mains profanes qui pourraient se tuer avec, je préfère le vendre au plus offrant (prix de départ : 1$) à qui voudra bien aller le chercher chez mon frère à Warwick.
Eric Gagnon - 514-522-9461
eric@gagnon.com
Sébastien (mon frère) 819-479-1414
203 St-Louis, Warwick (le numéro affiché à la porte est encore 151)
P.S.: Merci à Daniel Lavigne de m'avoir si bien informé.

Wills Wing U2 noir et rouge
60 heures de vol, très bon état
$3500.00 négociable
Patric: 450-379-5337

Parapente

Ozone Rush 2007
XS, PTV: 55/75kg
25 vols, toute neuve
jybouchard@yahoo.ca

Aile APCO Aviation Salsa large 2006; DHV 1/2
Selette Air Extreme L/XL
Casque, parachute
Vario Brauniger AV Pilot
Je demande 3800$
Le prix d'achat était de 5400$.
Approx: 2 heures d'utilisation

Roch Poirier
Roch.Poirier@fbn.ca

Epsilon 4 rouge noir et blanche fabriqué en 2004 mais acheter en aout 2005 taille 28 très bonne condition, a été revisé la saison derniere chez Conceptair, toujours pliée caisson sur caisson.
Harnais Supair XC bleu et noir grandeur large (2001) bonne condition, tres solide mais il a quand meme 7 ans.
Parachute de secours (2001) toujours entretenu et conservé dans de bonne condition et replié regulièrement.
Alti-vario Brauniger le plus basic de la gamme.
Combinaison supair gris et noir (2006) grandeur large.
2800$
Je vends mon equipement qui est en très bonne état car je veux acheter du neuf.

Maxime Imbeau
www.elbuenavista.com
lebleuet@hotmail.com

Scénic 42 bleu et blanc
sellette DUO
Parachute Lara 400
Écarteur pour attache passager
sac de transport
Le parapente a très peu de vol a son actif (32/35 vols)vérifiable
état impécable
Le parachute condition neuf

Prix demandé $3800 ou meilleure offre ou échange accepté pour un deltaplane tandem, condition équivalente.
514-683-5415 soir
514-945-4296 cell
Fabien Leclercq

Ce service est gratuit, les annonces paraissent pour 2 numéros.
Faites parvenir votre annonce complète
(description détaillée, prix, numéro de téléphone et/ou courriel) à :
survol@aqvl.qc.ca

Allez faire un tour sur les Puces volantes sur internet:
www.aqvl.qc.ca/wiki/Puces

Répertoire des clubs et écoles

Clubs

Aviation Saint Paul
(remorqué)
Normand Michaud
812, rang Elmire
St Paul d'Abbotsford, QC, J0E 1A0
450-379-9369
www.aviationstpaul.com
normand.michaud@videotron.ca

Le Skwâl
Jean-Sébastien Cloutier
45, rue Pierre Mercier
Mont St Pierre, QC, G0E 1V0
418-797-2025
jeansebastienvol@yahoo.ca

Les Ailes de la Vallée
Roland Bélanger
418-723-8327
r5b5@hotmail.com

Club de vol libre de Charlevoix
Maxime Prud'homme
m.prudhomme@socodevi.org

Club de vol libre de Godbout
Harold Banville
33, rue Vaudreuil,
Baie Comeau, QC, G4Z 1E5
418-296-8688

Club de parapente du Saguenay
Martin Saint-Hilaire
3782, Notre Dame,
Jonquière, QC, G7X 2G1
418-592-7482
sthm22@yahoo.ca
www.st-hilaire.qc.ca

Club de vol libre de Thetford Mines
François Gilbert
161, Ste Catherine,
Thetford Mines, QC, G6G 2L6
418-227-6616
levasseur.marco@hydro.qc.ca

Club de vol libre Yamaska
Jacinthe Dupuis
Rang Haut de la Rivière sud
Saint Pie de Bagot, QC, J0H 1W0
450-772-6469
bouliann@maska.net

Distance Vol Libre
Vincent Vaillancourt
640, rang de la Montagne
Saint Paul d'Abbotsford, QC, J0E 1A0
450-379-5102
www.dvl.ca
info@dvl.ca

Faucon Vol Laurentides
Pierre Vanier
CP 660
Val Morin, QC, J0T 2R0
819-322-2469
pierrevanier@hotmail.com

Club de vol libre Ottawa
Jim Ramsden
OHPC, 2440 Don Reid drive
Ottawa, ON, K1H 1E1
613-863-5230
jimr@cadlink.com

Club de vol libre de Québec
1660 rue Muir
Québec, QC, G1S 2G4
418-668-7959
www.cvlq.com
info@cvlq.com

Écoles

Libre comme l'air
(parapente)
Jocelyn Lapointe
112, côte de Pérou
Baie Saint Paul, QC, G3Z 1L4
418-435-3214
http://membres.lycos.fr/librecommelair

Air Libre
(deltaplane)
Daniel Léveillé
7339 A, Berri
Montréal, QC, H2R 2G6
514-803-1449
www.airlibre.ca

Distance Vol Libre
(parapente, deltaplane, paramoteur)
Vincent Vaillancourt
640, rang de la Montagne
St Paul d'Abbotsford, QC, J0E 1A0
450-379-5102
www.dvl.ca
info@dvl.ca

Voiles Quatre Saisons
(parapente)
Jacques Blanchet
815, Berthiaume - 5
Contrecoeur, QC, J0L 1C0
450-587-8917
info@voiles4saisons.com

Zone Bleue
(parapente)
Bruno Berti
514-962-0707
parazonebleue@hotmail.com
Richard Bellemare
450-229-5512

Air Sensation
(parapente)
Jean Guenette
502 boul. Grives -2
Gatineau, QC, J9A 3W8
819-360-0099

Aérostyle Airsports inc.
(parapente)
René Marion
Station Mt St-Anne
200, boul. Beaupré
Beaupré, QC, G0A 1E0
418-955-3117
www.aerostyle.ca

Formulaire d'inscription AQVL - ACVL

Association de Vol Libre du Canada
5 Millennium Drive. Stratford, PEI. C1B 2H2
Tel: 1-877-370-2078 / Fax: 1-902-367-3358 / Courriel: admin@hpac.ca

Formulaire d'adhésion et renouvellement

Cotisations annuelles des associations ACVL et Provinciales[1] Inclut assurance-responsabilité aux tierces parties de $3 millions valide partout au Canada et un magazine (voir ci-dessous selon la province).			
Membre à part entière: Choisir **SOIT A, B, C** ou **D**		**OPTIONS**:	
A. **Ontario, TN.-O., résidents** étrangers (inclut le **Magazine Air**) ***$0 droit provincial***	$125	Concours de distance vol libre en ligne (**HOLC**) Toute la saison, points pas comptés au Classement National	$12.50
B. **Manitoba, Nunavut** (inclut **Magazine Air**) ***$0 droit provincial***	$125	Concours de distance vol libre en ligne (**HOLC**) Dure toute la saison, points comptés au Classement National	$17.50
C. **Maritimes, Saskatchewan, Alberta, Colombie - Britannique, Yukon** (inclut **Magazine Air**) ***$15 droit provincial***	$140	Souscription au **Magazine AIR** pour non-membres de l'ACVL	$30
D. **Québec** (inclut **Magazine SurVol**) ***$43 droit prov.***	$150	Souscription au **Magazine AIR** pour membres de l'ACVL	$18
		Souscription au **Magazine SURVOL** pour membres de l'ACVL	$18
Préférence magazine (choisir un seul ici) : ☐ **Air (anglais)** ☐ **Survol (français)** ☐ **Aucun (versions pdf en ligne)**		(Souscription au **Magazine SURVOL** pour non-membres de l'ACVL est disponible directement de l'**AQVL.qc.ca** pour $25)	*
		Magazine Cross Country Souscription à la Publication des E-U, 6 numéros par an, can$ Livraison par avion en option, can$	$60 $20
Total des cotisations membres (A, B, C or D):	____	**Total des frais en option**:	____
TOTAL à envoyer à l'ACVL (Cotisation + Options): ____			

Nouveau Membre? (Oui ☐ Non ☐) **Cochez la/les case(s) appropriée(s) : Deltiste ☐ Parapentiste ☐**

Numéro de Membre ACVL/HPAC (**requis** si vous êtes ou avez été membre): _____

Nom: _____ Masculin ☐ Féminin ☐

Adresse: _____ Ville: _____

Province ou Etat: _____ Code Postal / Zip Code: _____ Pays: _____

Affiliation à un Club ou Ecole de vol libre: _____

Téléphone au foyer: (_____) ___ - _____ Travail: (_____) ___ - _____ Cellulaire: (_____) ___ - _____

Date de naissance: (jour) _____ (mois) _____ (année) _____ Courriel: _____

Bracelet diagnostique: _____ Signal d'appel radio 2 Metres: _____

Contact en cas d'**Urgence** : _____ Relation ou lien de parenté: _____

Adresse: _____ Ville: _____

Province: _____ Code Postal: _____ Pays: _____

Téléphone au foyer: (_____) ___ - _____ au Travail: (_____) ___ - _____

Je souhaite que cette information reste confidentielle—i.e. ne soit pas disponible sur la liste distribuée au membres : ☐

La couverture assurance-responsabilité est OBLIGATOIRE pour voler à la plupart des sites canadiens. L'assurance-responsabilité ACVL/HPAC n'est disponible qu'aux membres de l'ACVL/HPAC. Si vous êtes ou devenez membre, veuillez répondre à la question suivante en cochant la case appropriée:

Avez-vous eu un accident ou un incident durant l'année dernière que vous n'avez pas rapporté? (***Oui*** ☐ ***Non*** ☐)

JE RECONNAÎS QUE CE FORMULAIRE CONSTITUE UNE DEMANDE D'ASSURANCE-RESPONSABILITÉ ET QUE TOUTES LES INFORMATIONS DONNÉES CI-HAUT SONT VÉRIDIQUES.

Date: _____ Signature: _____

[1] L'ACVL/HPAC perçoit les cotisations provinciales au nom des associations provinciales. Ce montant obligatoire est déterminé par les associations provinciales.

Formulaire de renonciation

Écrivez dans les espaces gris

No de Membre ACVL: _____

FORMULAIRE DE RENONCIATION, D'EXONÉRATION ET D'ACCEPTATION DES RISQUES DE L'ACVL/HPAC

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.

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: (vous devez signer ici) :_____ Date: _____.

Nom du Participant (Tapez ici): _____.

Signature du Témoin (doit signer ici) : _____ Date: _____ .

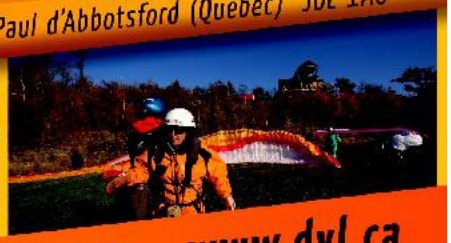
Nom du Témoin (Tapez ici): _____.

Note: Il est nécessaire de compléter ce formulaire d'exonération une fois seulement mais nous préférerions que vous le fassiez à toutes les années. Pour vérifier si nous avons déjà votre formulaire dûment complété dans nos dossiers, vous pouvez consulter le lien suivant : http://www.acvl.ca.

Voiles 4 Saisons
Lancement MASALA
nouvelle voile montagne
aluminium aerofabrix(al)29
Régulier 3500$
Spécial 2995$
valide jusqu'au 15 septembre 2008
Ensemble parapente
complet neuf
(parapente, sellette et parachute)
4500$
Faites votre choix parmi les marques
SKYWALK, SOL et SUP'AIR
Instructeurs parapente
et kite recherchés
SKYWALK
Intéressé(e) ?
Communiquez avec nous
450-587-8917
info@voiles4saisons.com

DISTANCE VOL·LIBRE

640 Rang de la Montagne, C.P. 381, Saint-Paul d'Abbotsford (Québec) J0E 1A0



Tél. : 450 379-5102 Téléc. : 450 379-5530 info@dvl.ca www.dvl.ca

*NOUS AVONS UNE TRÈS **GRANDE VARIÉTÉ DE SELLETTES EN INVENTAIRE***
(essayez donc les marques Kortel, Sup Air, Swing et Woody Valley).

Si vous désirez essayer un parapente que nous n'avons pas en inventaire, n'hésitez pas à en informer un membre de notre équipe.

Équipements usagés en inventaire

Parapente

Description	Prix
Airwave Sport 1 large bleu (- de 50 h)	1 200 $
Yogi large Sahara	2 500 $
Aerodyne Joy médium orange, blanc et jaune démo	3 200$
Elle 34 orange	1 500 $
Ellus médium jaune, noir et rouge (- de 50 h)	1 850 $
Sol Ellus médium	1 000 $
Joy small orange et rouge démo	3 200$
Yogi médium Lapon	2 500 $
Arcus 1 small rouge	1 200 $
Arcus 1 large rouge	1 200 $
Arcus 1 large jaune	1,000 $
Airwave Logic médium rouge et blanche	800 $
Stratus 5 22 bleu et blanche ligne refaite	1 000 $
Ozone Mojo 2 small vert démo (200 $ rabais)	3 200 $
Aerodyne Dune médium rouge, noire et blanche	1 500 $
Aerodyne Dune médium rouge, noire et blanche	600 $
Cherokee orange et rouge neuf	4 371$
Cherokee couleur lapon	2 500 $
Mistral 4 XS environ 50 vols	2 200 $
Gin Rebel médium démo	3 200 $
Yogi médium Sahara	2 200 $
Yogi médium Ténéré	2 100 $
Yogi médium bleu, gris et blanc	2 200 $
Mistral 3 rouge xtrasmall	1 500 $
Rush XS noir rouge et blanc démo	3 400 $

Ensembles et autres produits

Description	Prix
Epsilon 3 environ 20 h de vol, 40 vols Sellette Gin Génis 2 M Parachute	2 700 $
Yogi M Sellette Profeel XC 2 gris et noir Lara 175 Vario B AVPilot Casque Charly Insider large noir	5 000 $
Mosquito noir et gris environ 20 h de vol	6 500 $
Pulsium	2 500 $
Gin Zulu médium neuf	3 600 $
Sellette Gingo 2 médium neuf	1 050 $
Parachute Sup-Air médium	720 $

Deltaplane

Description	Prix
Falcon 195 orange	1 600 $
Falcon 225 orange	2 800 $
Falcon 170 orange et vert	2 500 $
Falcon 170 orange	2 900 $
Falcon 170 vert et blanc	2 300 $
Falcon 195 bleu et mauve	2 400 $
Talon 150 vert et bleu	3 000 $
Talon 150 bleu et noir	5 000 $
Falcon 225 tandem rouge et blanc	4 500 $
U2 145 noir et rouge	4 500 $

Paramoteur

Description	Prix
Paramoteur S4	4 900 $
Sellettes	
Hélices en carbone	
Sacs de transport	