Survol QUÉBEC

Le magazine de l'Association Québécoise de Vol Libre

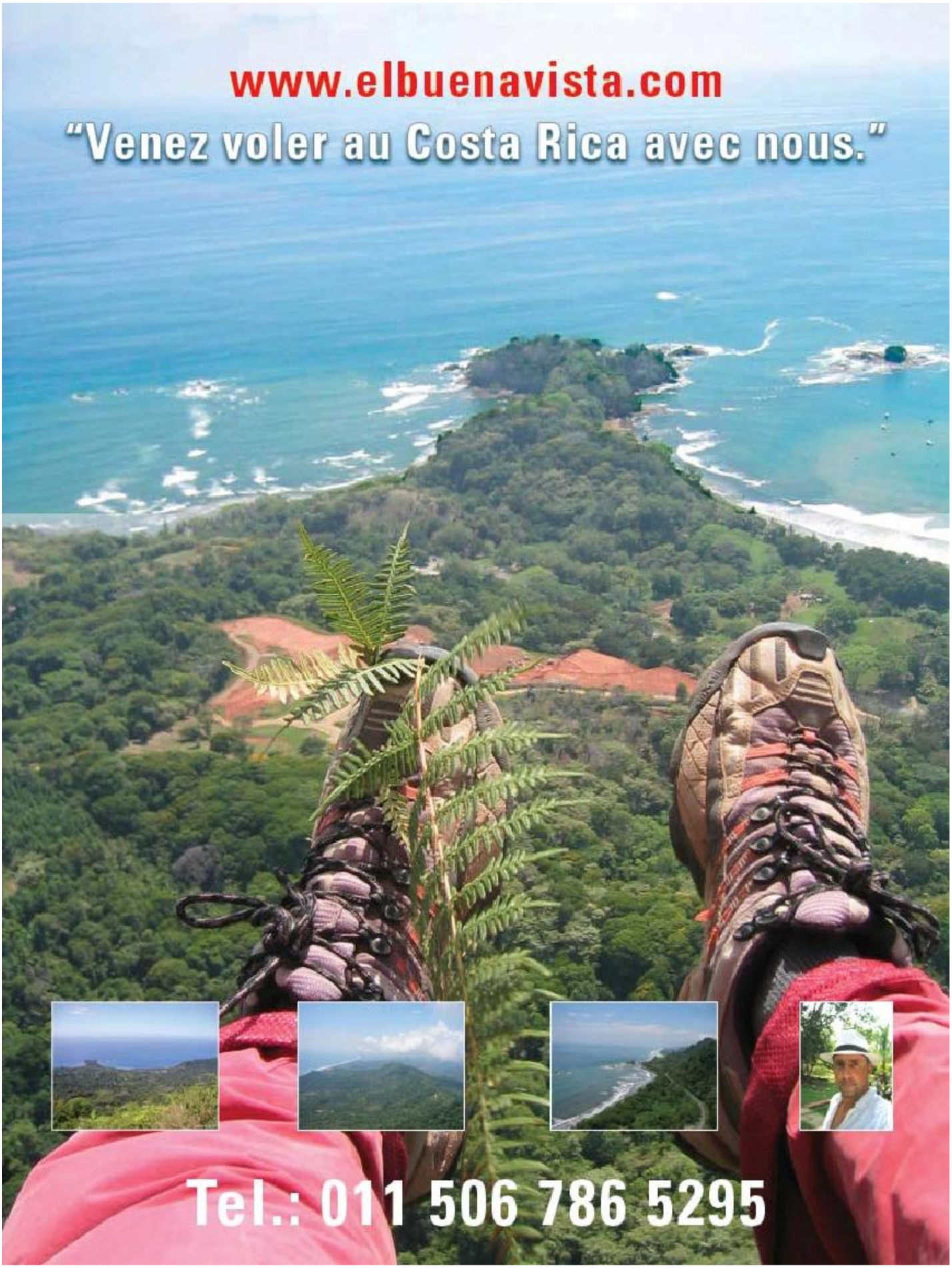
Autorisé jusqu'à 17.999 pieds:
Considérations pour le vol en haute altitude

Site de vol
Voler à Baie Saint-Paul

Équipement
Faire des selettes

Mars 2008 - Vol. 18 - Nº 1

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
AGA 2007 6
Infos clubs 7
Agenda 10
Actu' ACVL 11
Récit de vol: Un beau cross au Mt Sainte Anne 12
Règlementation:
Considérations pour le vol en haute altitude 16
Site de vol: Voler à Baie Saint-Paul 18
Équipement: Fabriquer des selettes 20
Technique: Quand ça va mal ! 22
Voyage: La clé du ciel (3ème partie) 24
Sécurité:
Un rapport d'incident/accident tu rempliras 27
Petites annonces 31
Pratique
Liste des clubs et écoles 32
Formulaire de déclaration d'incident 29
Formulaire d'inscription AQVL-ACVL 33
Formulaire de renonciation 34

Édito

Mon hiver a été bien occupé : des vols au soleil (récit dans le prochain numéro...) et quelques décos les deux pieds dans la neige. À suivre les listes de discussion, certains d'entre vous sont aussi allés voler sous des cieux plus cléments et de plus en plus de pilotes motivés bravent le froid pour voler ici l'hiver. Les sensations de vol en hiver sont différentes, les vols sont plus courts et plus rares mais tout aussi agréables. J'aime découvrir sous un autre œil les paysages magnifiques du Québec auxquels je suis plus habituée en été. MAIS, le printemps et ses beaux jours vont arriver (il faut s'en convaincre...), nous allons fin pouvoir sortir nos bébelles plus souvent !

Au menu de ce numéro, il y a beaucoup d'articles de qualité et aux sujets variés. Je suis ravie de la bonne contribution des pilotes et j'espère que vous partagerez ce plaisir ! Vous trouverez notamment un article important concernant la réglementation au Mont Sainte-Anne (p.5). Du côté technique, la traditionnelle chronique de Boubou (p.19) est complétée par deux articles intéressants sur la réglementation aérienne (p.12) et sur le bien-fondé de la déclaration des incidents (p.23) ainsi qu'un article plus inusité sur la fabrication des sellettes (p.16). Les récits de vol ne sont pas en reste avec le compte rendu d'un beau cross au Mont Sainte-Anne (p.10) et la suite du voyage en France de Christian (p.20). Un pilote de Charlevoix fait également part de sa passion pour son beau coin de pays (p.14). Bref, de quoi occuper les journées pluvieuses du printemps que je nous souhaite le moins nombreuses possible ! Vous trouverez aussi un autocollant dans votre Survol. Il fait partie d'une campagne de communication lancée par l'ACVL il y a quelque temps (voir en page 9).

V'là le printemps, tous sur les décos !
Bonne lecture, bons vols,

Anne-Sophie ;)
Éditrice du Survol

En couverture

Serge Lamarche: "Voici une photo prise à 4500 m (15000') d'altitude au-dessus des rocheuses. Les pics de la chaîne Selkirks semblent tout petits en arrière-plan. J'ai pu profiter de ces bonnes conditions de vols au printemps de l'an dernier. C'est un des meilleurs vols de l'année qui m'a permis de remporter la première place des vols distances de la province de Colombie-Britannique en 2007. Un grand merci aux nuages qui m'ont bien aidé. :) "

Ont participé à ce numéro :

Mathieu Bélanger (traduction), Richard "Boubou" Bellemare (rédaction), Denis Blondin (rédaction), Jean Caron (correction des articles), Quinn Cornwell (rédaction), Béatrice "l'amazone de vol" Favreau (illustration 'Lève les mains!'), Chritstian Forget (rédaction), Anne-Sophie Guenier (rédaction, photo, édition), Domagoj " le Prez " Juretic (rédaction), Serge Lamarche (Photo), Jocelyn Lapointe (rédaction), Guy Leblanc (rédaction), Jac St Hilaire (rédaction) et René Marion (rédaction).

Merci !

Le mot du président

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

Le long hiver s'achève. Et cette année il semble particulièrement interminable à moins d'avoir un antidote. Pour plusieurs cet antidote est de se taper un beau petit vol au-dessus de toute cette blancheur. Pour d'autres, l'idée de voler légèrement vêtu les mène au bout du monde. Mon copain de Rimouski s'est même rendu jusqu'en Argentine et j'ai bien hâte d'entendre parler de ses aventures. Plusieurs se sont rendus au Mexique (Ah, la nostalgie!), et plusieurs autres sont allés voir Max au Costa Rica. Aux dernières nouvelles, notre ami Bruno lui, est encore au Guatemala. J'espère que vous ne serez pas trop radins avec vos histoires de voyages, car c'est bien agréable de voyager au travers de vos récits.

Parlant de récits, notre principal outil de communication, le Survol tente une autre poussé vers le virage vert! Vous n'avez peut-être pas remarqué mais **le Survol est maintnant disponible en temps réel sur le site de l'AQVL** (www.aqvl.qc.ca). Il est affiché sur le site au moment de l'envoi postal, donc en primeur. Il est dans un format téléchargeable, le PDF. Pour lire ce format, vous n'avez qu'à télécharger gratuitement le logiciel Adobe Acrobat Reader facilement disponible sur Internet. Le Survol est d'ailleurs gratuitement disponible pour tous sur notre site. Supporté financièrement par nos membres, il sera disponible pour tous ceux qui s'intéressent au vol libre au Canada ou ailleurs et deviendra un outil de promotion à plus grande diffusion. ET il en va de même pour **la revue canadienne Air, elle aussi sera mise en ligne dès que le numéro courant sera envoyé par la poste.** Tout ceci en pleines couleurs. Pour ce qui est de la revue Air, vous la trouverez sur le site de l'ACVL (http://acvl.ca/pub/?pid=80), elle est dorénavant gratuite en format PDF. Pour vous permettre de choisir le format sans papier et d'aller télécharger vous mêmes ces magazines, **nous vous donnons la possibilité d'exprimer clairement ce choix lors de votre réinscription** dans le nouveau formulaire d'adhésion électronique (http://acvl.ca/pub/?pid=96). **Vous pourrez également faire ce choix en tout temps en modifiant votre profil personnel sur le site de l'ACVL** pour nous faire savoir votre préférence de format. Si en plus de ça, vous vous décidez à braver la technologie et que vous vous inscrivez en ligne avec paiement sécurisé PayPal, vous contribuerez à faire de vos associations, des associations plus vertes. Aucun de problème n'a été signalé avec le paiement PayPal. Ce système semble bien fiable.

Comme nous sommes en période de grands changements à l'AQVL et à l'ACVL, il sera plus important que jamais d'utiliser les formulaires les plus récents que l'on peut trouver à http://acvl.ca/pub/?pid=249 . Un des plus grands changements est l'arrivée d'un nouveau directeur administratif.

Sam Jeyes
est le nouveau directeur administratif de l'ACVL.
Vous devez dorénavant envoyer vos formulaires d'inscription au :
5 millennium drive
Stratford • PEI • C1B 2H2

l'adresse de courriel est inchangée:
BM@HPAC.ca

Ceci implique un changement de notre adresse d'affaires. Alors, il est certain que des demandes envoyées sur la rue Windal à Toronto ou pire au Stade olympique seront traitées avec retard, si elles ne sont pas carrément perdues. La seule façon d'être certain de la bonne adresse est de télécharger ces formulaires à la dernière minute.

Deux assemblées générales annuelles (ACVL/AQVL) se sont passées en même temps. La réunion de l'AQVL a eu lieu au stade olympique le 10 février dernier. Un bon groupe de membres enthousiastes était présent, mais malgré le dîner payé et deux cotisations que nous avons fait tirer, nous avons à peine dépassé le quorum. Disons que la qualité a surpassé la quantité. Heureusement, nous sommes dans une période de stabilité. Ainsi, votre exécutif est resté intact et sera présent pour un autre mandat. Plusieurs bénévoles se sont ajoutés au niveau des comités. Vous pouvez trouver la liste de tous vos bénévoles sur le site web de l'AQVL (http://aqvl.qc.ca/wiki/Contact).

On peut noter la renaissance du comité compétition avec Mathieu Laverdière et Miguel Pifferrer. **Des formats de compètes destinées à tous les niveaux de pilotes pourraient bien voir le jour et s'arrimer avec un projet de formule tout inclus style franchise qui se pointe à l'horizon du côté canadien.** Si tout se concrétise, on pourrait parler d'une série canadienne de compètes, d'un océan à l'autre. À suivre!

Miguel devient aussi notre nouveau représentant sécurité. François Vincent prend en main notre volet événements et festivals. Il travaillera d'abord sur notre partenariat avec la Maison Mer et Montagne.

Je prends personnellement en main le comité promotion et articles promotionnels. **Cette année nous allons mettre en marché un nombre limité d'articles promotionnels mettant en valeur notre nouveau logo.** Si l'expérience est un succès, nous élargirons le concept.

Nous comptons aussi continuer à faire évoluer le site web. Il est déjà sur une belle lancée avec l'ajout des vidéos de nos pilotes. Le but ultime sera d'en faire une petite communauté virtuelle qui devrait tous nous rapprocher. Un effort semblable sera fait aussi au niveau canadien avec un but supplémentaire de marketing pour notre sport.

Nos sites web sont définitivement les meilleurs outils pour créer ce sentiment de communauté qui est parfois mis au défi par les distances qui nous séparent. Nos sites web sont aussi la vitrine la plus voyante que l'on puisse créer avec nos budgets limités pour faire connaître notre sport.

Au niveau de nos relations avec Transport Canada, certaines discussions se sont amorcées avec nos vis-à-vis. **Dans le cadre de la révision régulière des cartes et des suppléments de vol, nous devons rencontrer des représentants de TC et revoir avec eux les espaces aériens qui nous sont désignés.** Cette année deux espaces font l'objet d'une révision. La zone d'évolution du Mont Sainte-Anne a fait l'objet de discussions auxquelles j'ai assisté en compagnie de Jac St-Hilaire (président du CVLQ) et de René Marion (de l'école Aérostyle). Il n'y a pas eu de gros changements et c'est tant mieux car les changements ne vont pas toujours dans le sens qu'on souhaite quand nous ne sommes pas les décideurs. Mais sur une note positive nous pouvons parler d'un protocole établi par rapport à la zone d'approche de l'aéroport de Québec. À cause de ça, il sera plus important que jamais de ne pas voler au Mont Sainte-Anne sans avoir contacté des responsables du club et de s'être bien fait expliquer les consignes. Dans le cas du Mont Yamaska, ces discussions n'ont pas eu lieu encore. Dans un cas de divine providence, je suis tombé récemment en contact avec Richard Roussin qui fut un des membres qui a discuté avec Transport Canada au moment de la création de notre zone d'alerte. Richard est maintenant mon conseiller numéro 1 dans ces discussions. Et malgré que nous ne sommes jamais certains de rien quand on fait affaire avec le gouvernement, je ne pourrais souhaiter un meilleur bras droit. Si vous le voyez à la montagne l'été prochain, dites-lui un gros merci. Donc, à suivre pour ce qui est de notre zone CYA.

Au niveau de l'ACVL, voici quelques informations:

Nous avons un nouvel assureur et donc une nouvelle police d'assurance. Si nouvelle en fait que je n'ai même pas vu le texte. Selon Gregg Humphries notre bénévole au comité assurance qui est aussi un pro dans le domaine, cette nouvelle compagnie qui se nomme Chutter, offrait une meilleure couverture à un prix égal. Selon Gregg toujours, nous aurions maintenant une assurance-responsabilité qui couvre l'étranger. Nous aurions aussi une meilleure couverture pour les proprios. Je m'avancerai un peu plus dans le prochain Survol quand j'aurai vu la police de mes yeux. Il faut juste réaliser que certains détails comme les certificats-sites et écoles restent à être finalisés. Nous devons renégocier ces détails avec l'assureur. Alors soyez patients s.v.p. . Pour l'instant nous croyons que les gains dans la couverture de la nouvelle police justifieront les petits troubles tels les certificats. On verra.

Pour la première fois dans notre histoire, les championnats canadiens de parapente auront lieu à l'extérieur du Canada. Eh oui !un manque de candidatures nous a forcé à considérer une offre qui déplacerait les championnats à Chelan dans l'état de Washington. Les organisateurs de la pré-coupe du monde de parapente de Chelan nous proposent d'amalgamer les championnats canadiens à cette super compète internationale et de garder toutes les catégories canadiennes et des prix canadiens. En plus une trentaine de places sont réservées pour des Canadiens. Donc en théorie, jamais une épreuve de la coupe du monde n'aura été aussi accessible au pilote canadien moyen. Le gain d'expérience pour un pilote très moyen comme moi par exemple serait incroyable certainement. Chelan est de plus un site de vol mythique. La compète aura lieu du 28 juillet au 2 août 2008.

(infos: http://www.chelanxcopen.com)

Les championnats nationaux de deltaplane auront vraisemblablement lieu à Golden du 20 au 26 juillet 2008. Golden est notre lieu mythique canadien. Je sais que les locaux attendent le Québec Air Force à bras ouverts. Parlez-en aux pilotes qui y sont allés dans les dernières années comme Éric Olivier et Patrick Dupuis.

Le comité de l'enseignement continue de travailler et de faire avancer cette réforme des niveaux et de leurs prérequis. Cela implique la revue de certains examens. Étant donné que nous avons vraiment un système d'enseignement intégré, les changements entreront en vigueur en bloc et vous en serez avertis dans un délai raisonnable.

Un petit rappel aux instructeurs: vos formulaires de rapports annuels sont disponibles en ligne. Ils peuvent être envoyés par directement par courriel. (http://acvl.ca/pub/?pid=112)

La prochaine Assemblée Générale Annuelle en ligne de l'ACVL devrait avoir lieu en juin (car celle-ci a été retardée de plusieurs mois). Beaucoup de changements seront votés et il est impératif que les pilotes québécois aient leur mot à dire.

En terminant, un petit hommage à Peter Bowle-Evans, ancien président de l'ACVL pendant les années 90. Il est décédé dans une avalanche en janvier.

Avant que vous ne receviez votre prochain Survol, la saison devrait commencer. N'oubliez pas d'aller aiguiser vos plumes sur la pente-école et de laissez à votre cervelle d'oiseau le temps de reprendre sa place estivale dans votre tête.....car les thermiques du printemps ont bien du mordant!

On se voit sur le déco!

Domagoj Juretic

L'Assemblée Générale Annuelle 2007

C'est dans une ambiance conviviale que s'est déroulée l'Assemblée Générale Annuelle 2007 de votre association.

Cette année encore, tous les membres de l'AQVL étaient conviés au bilan de l'année 2007 à l'AQVL, les projets pour 2008. L'AGA était aussi l'occasion, pour tous de faire part de leurs idées et de participer à la prise des décisions.

L'année 2007 a été marquée par une bonne communication avec les membres grâce particulièrement à la mise en place d'un nouveau site web et la reprise du Survol. C'est également cette année que le Festival de vol libre du Mont Saint-Pierre fêtait ses 30 ans et le club de vol libre de Thetford Mines ses 25 ans. L'AQVL était également présente au Festival Plein Air de Montréal.

Les projets pour 2008 sont orientés vers le partage de notre passion avec le grand public suite notamment à un partenariat qui reste à développer avec la Maison Mer et Montagne et la vente d'articles promotionnels siglés 'AQVL' et visant à créer un sentiment d'appartenance des membres.

UN GROS MERCI à tous ceux qui ont participé, c'est encourageant pour les bénévoles. Le comité exécutif (reconduit au grand complet pour 2008) souhaite la bienvenue aux nouveaux membres des comités et remercie vivement les membres des comités 2007 pour leur implication. Il n'est pas trop tard pour vous impliquer. Si vous êtes intéressés, si vous avez de bonnes idées, des compétences, un peu de temps libre ou de bonne volonté que vous pourriez mettre au service de votre association: contactez-nous (info@aqvl.qc.ca) !

Sandy Berger et Anne-Sophie Guenier (!) se sont vu remettre les 2 prix de présence (une année de cotisation à l'ACVL), suite au tirage au sort effectué par la firme Bouchard et Bouchard parmi les nombreux participants à cette AGA (15% de plus que l'année dernière!). Si vous souhaitez plus d'informations, le compte rendu complet de l'AGA est disponible en ligne sur le site web de l'AQVL (www.aqvl.qc.ca).

Anne-Sophie Guenier
Secrétaire AQVL

L'équipe 2008

Président : **Domagoj Juretic**
Vices Présidents : **Mathieu Bélanger, Jean-François Beaumont**
Trésorier : **Raymond Martel**
Secrétaire : **Anne-Sophie Guenier**
Communications avec les clubs : **Jean-François Beaumont**
Communications / réponses aux courriels : **Daniel Lavigne**
Site Web: **Jean-François Beaumont**, **Anne-Sophie Guenier**
Compétitions : **Mathieu Laverdière**
Enseignement : **Mathieu Laverdière, Miguel Pifferrer**
Festivals et autres événements : **François Vincent**
Transport Canada : **Jacques Blanchet**
Sécurité, réglementation : **Miguel Pifferrer**
Articles promotionnels: **Domagoj Juretic**

Zone de pratique du vol libre au Mont Ste-Anne: Rencontre avec Transport Canada

Jac St Hilaire, président du CVLQ

Lundi le 18 février 2008, une rencontre a eu lieu à Québec avec un officier de Transport Canada concernant le dossier de la zone de pratique du vol libre au Mont Sainte-Anne. Étaient présents à cette rencontre Jac St Hilaire, président du Club de Vol Libre de Québec, René Marion, président de l'école de parapente Aérostyle et Domagoj Juretic, président de l'Association Québécoise de Vol Libre et de l'Association Canadienne de Vol Libre. C'est Raymond Lambert, inspecteur principal de la sécurité de l'aviation civile, à qui Transport Canada a donné le mandat de convoquer cette brochette de présidents prêts à se faire rôtir à vif au sujet des procédures que les adeptes du vol libre du Mont Sainte Anne ont à suivre. En fait, l'exercice avait pour but de confirmer les pratiques de notre activité au Mont Sainte Anne et d'informer les pratiquants du vol libre des changements de formulation que Transport Canada désirait apporter au Supplément de vol de Nav Canada (les gestionnaires des Règles Aériennes).

Le point d'intérêt était surtout le fameux arc de cercle de la zone désignée de pratique du parapente de 3 MN au-dessus du MSA et qui pénètre à son extrémité Ouest, dans le cercle délimitant la Zone D du terminal de Québec (le terminal de Québec n'est pas la Tour de Contrôle, mais l'unité de contrôle IFR où les gestionnaires de Nav Canada sont à Montréal, devant un écran radar). Vous pourrez constater sur la carte ci-jointe la délimitation de ces deux cercles.

Pour fin de parution dans ce Survol, nous vous rappelons rapidement les quelques règles à suivre. D'autres contacts sont prévus avec un gestionnaire de Nav Canada qui pourrait ajouter et, nous l'espérons, simplifier quelques détails sur les procédures décrites plus loin. Le but étant bien entendu de faciliter la pratique de notre activité au maximum pour tous les pilotes de vol libre dont le but ultime est justement La Liberté (... de monter !). S'il y a lieu, des mises à jour seront décrites dans le prochain Survol.

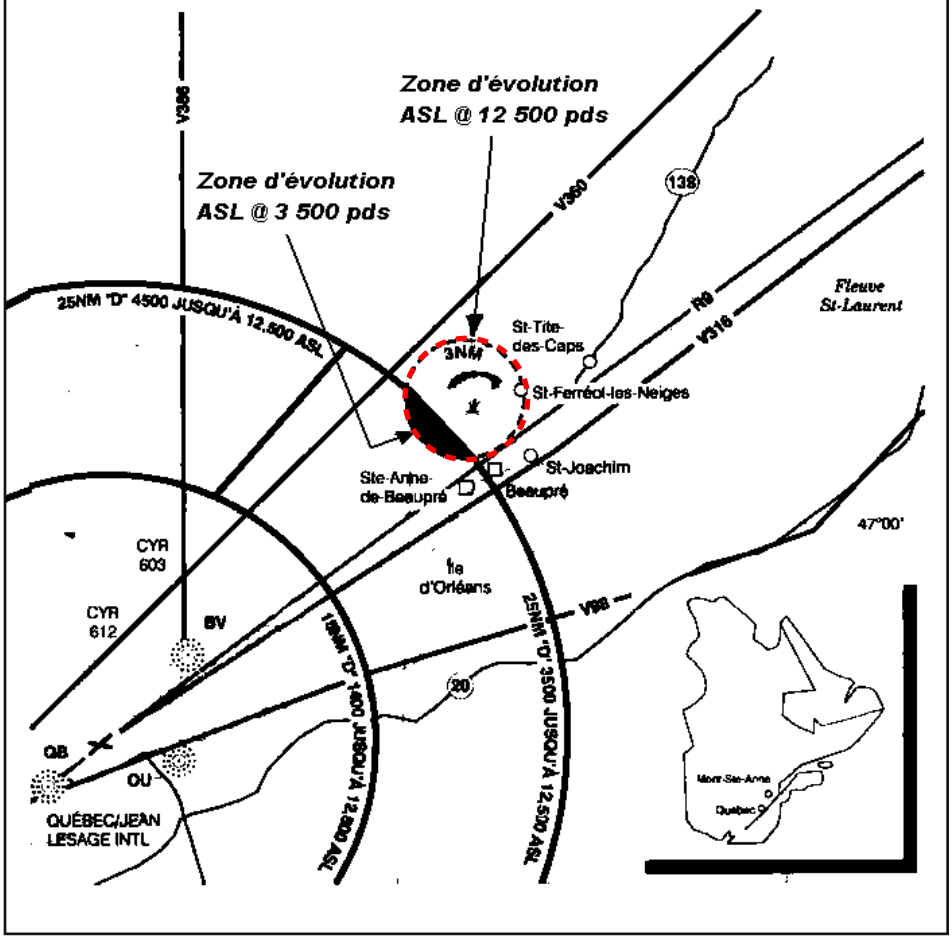
C26 PLANIFICATION

QUÉBEC – DANGERS À LA NAVIGATION (Suite)

VOL DE PARAPENTE DANS LA RÉGION DU MONT-STE-ANNE

Des envolées de parapente sont effectuées à partir du sommet du Mont-Ste-Anne du lever au coucher du soleil. La zone d'évolution lors de l'entraînement des parapentistes s'étend jusqu'à approximativement 3100 ASL, et celle des parapentistes accrédités peut s'étendre à plus de 4000 ASL dans un rayon de 3NM (voir la carte).

Il existe une forte densité de trafic causée par les activités de parapente, la proximité de voies aériennes, de routes VFR ainsi que des vols touristiques locaux, et par conséquent, les pilotes qui évoluent dans cette région doivent être extrêmement vigilants. Si vous avez des commentaires, vous pouvez communiquer avec Transports Canada au (514) 633-3240.



Zone de pratique du vol libre au Mont Ste-Anne (suite)

Brièvement, **LES RÈGLES À SUIVRE AU MSA selon la réglementation aérienne sont** : (référez-vous à la carte)

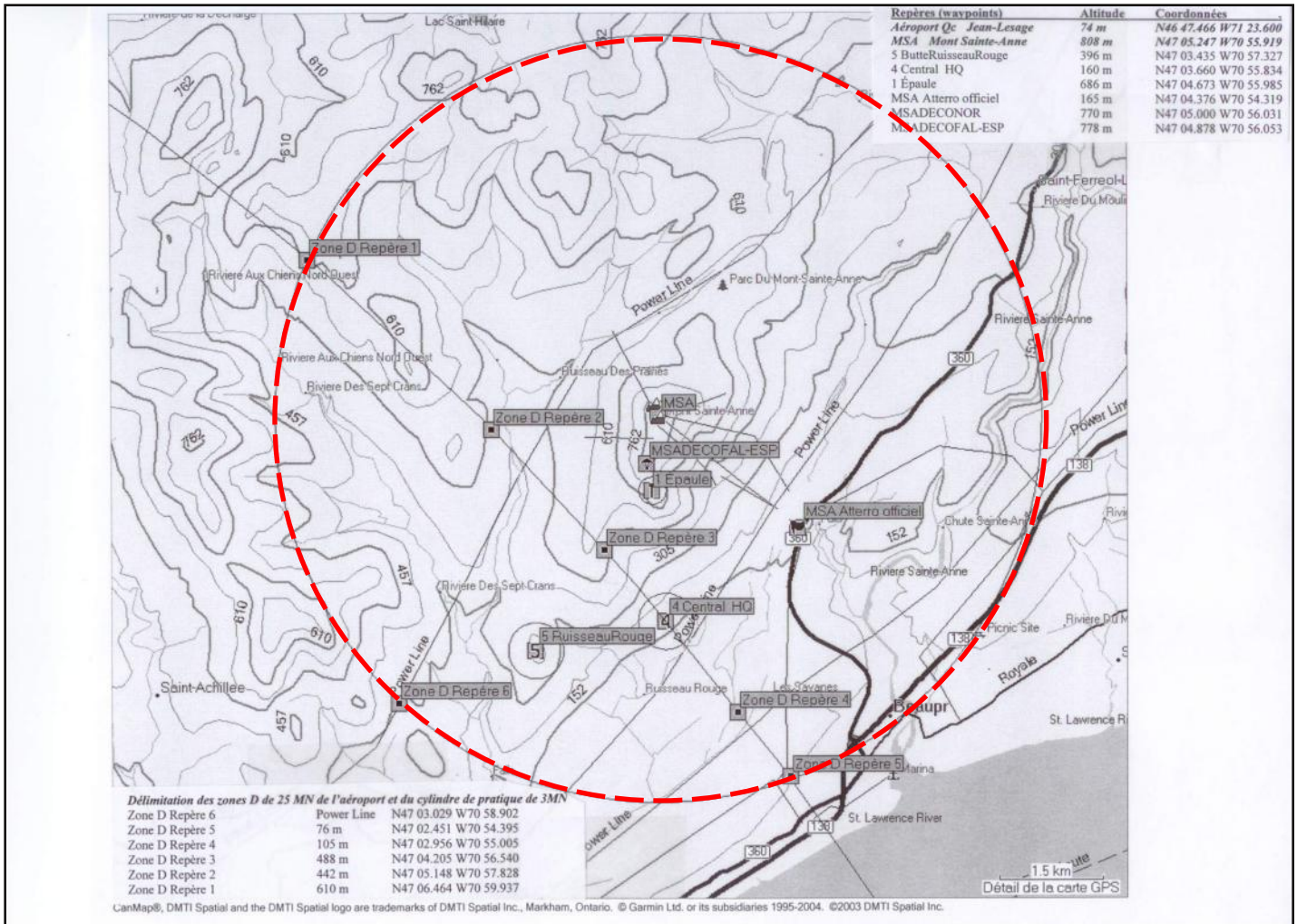
1. Durant un vol, un élève-pilote ne devrait jamais quitter la zone désignée d'entraînement, soit le cylindre de 3 MN au-dessus du MSA. Altitude maximum 2 200 pieds au-dessus du sol AGL. Pour ceux qui possédent un HAGAR c'est 12 500 pieds ASL. (sauf dans la section Ouest; voir point # 4 plus bas).

2. Tous les pilotes brevetés n'ayant pas de niveau intermédiaire de l'ACVL, ne devraient jamais quitter la zone désignée, soit le cylindre de 3 MN au-dessus du MSA. Altitude maximum 2 200 pieds AGL (sauf dans la section Ouest voir point # 4).

3. AUCUN pilote de vol libre n'est autorisé à voler à plus de 3 500 pieds ASL dans la zone Ouest du cylindre de 3MN (Zone D) sans moyen de communication AVIATION bilatéral avec le terminal de Québec 127.85 MHz (voir point # 4).

4. Pour les pilotes intermédiaires, les vols dans la section Ouest du cylindre de 3MN qui pénètre dans la zone D du Terminal de Québec ne devraient JAMAIS dépasser 3 500 pieds ASL, SAUF si une communication bilatérale peut être effectuée en temps réel avec les officiers du Terminal de Québec (fréquence AVIATION 127.85) AVANT votre passage au niveau 3 500 pieds, (si le pilote établit sa communication au-dessus de 3 500 pieds, il déclenchera automatiquement une enquête d'INCIDENT AÉRIEN.... Et personne ne veut cela !!)

5. Pour les pilotes intermédiaires, tout vol en dehors du cylindre de 3 MN et en dehors de la zone D (la zone D commence à 3 500 pieds jusqu'à 12 500 pieds) sont permis jusqu'à une altitude de 2 200 pieds ASL sans restriction (voir autres précisions ci-bas).



Agrandissement de la carte de la zone d'évolution

Zone de pratique du vol libre au Mont Ste-Anne (suite)

NOTE : Un pilote intermédiaire de l'ACVL signifie que le pilote possède au minimum son HAGAR. Les détails de procédures, une fois confirmés, seront affichés sur notre site de vol et notre site Internet. Dans le cas d'incertitudes de la part des pilotes de vol libre n'hésitez pas à communiquer avec le gestionnaire du site, M. René Marion de l'école Aérostyle.

AUTRES PRÉCISIONS: Les voies aériennes à l'est de notre zone d'évolution sont par le fait même à l'extérieur de l'espace aérien de classe D de Québec. Le paragraphe 602.29 (3) de la réglementation aérienne énonce les critères permettant au parapentiste d'entrer dans l'espace aérien de classe E. Il faut avoir:

- 16 ans
- un certificat médical
- l'examen HAGAR
- un compas magnétique et un altimètre
- un vol-voyage
- avisé la station d'information de vol

Pour le texte complet voici le lien Internet:
http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/Partie6/602.htm#602_29

Il n'y a pas de doute dans mon esprit que la dernière exigence n'est pas ou peu connue. La personne ressource du Ministère des Transports nous dit qu'il est pourtant facile de communiquer avec le Centre d'information de vol de Québec (qui a remplacé la station d'information de vol de Québec) au numéro 1-866-GO-MÉTÉO (1-866-466-3836).

À moins d'indication contraire ou de la présence d'une autre classe d'espace aérien, l'espace aérien contrôlé de classe E commence à 2 200 pieds au-dessus du sol À L'ENDROIT OÙ L'ON SE TROUVE car toutes les voies aériennes commencent à cette altitude et elles sont nombreuses, particulièrement dans le sud de la province. Donc en décollant du sommet de la montagne et en maintenant son altitude à mesure qu'il s'en éloigne, un parapentiste va rapidement entrer dans l'espace aérien de la classe E et sera dans les voies aériennes.

Les exigences de la classe D ne s'appliquent pas à la classe E donc il n'est pas obligatoire d'établir des communications bilatérales mais il n'est pas pour autant interdit de le faire (aviser le terminal de Québec). Si nous restons au-dessus de la montagne, dans notre cylindre de 3 MN et pénétrons dans la classe E (soit plus de 2 200 pds au-dessus du sol... au plus haut de la montagne on est à ce moment à 4 900 pieds ASL !!!) et montons plus haut, le parapentiste pourrait avoir intérêt à faire connaître sa présence au contrôleur de ce secteur (127.85 MHz).
Comme le dit si bien M. Raymond Lambert, Inspecteur principal de la sécurité de l'aviation civile que nous avons rencontré : "Le parapentiste qui évolue dans la classe E n'est pas limité en altitude, en dessous de 12 500 pieds, car plus haut l'espace aérien est classé B. Pour sa propre sécurité il doit cependant se rappeler que le vol à vue est basé sur le principe « VOIR ET ÊTRE VU » et que, à l'instar des motocyclistes sur la route, il devrait se considérer « INVISIBLE » d'où l'importance pour lui de tout faire pour éviter les aéronefs. Ceci est d'autant plus vrai que sur les voies aériennes les aéronefs évoluent la plupart du temps en vol aux instruments (IFR) et les pilotes regardent très peu à l'extérieur. "

J'espère que nos membres ne seront pas trop mêlés mais je dois avouer qu'à force d'en discuter, je commence à trouver ça pas trop compliqué. Il s'agit de prendre le temps de comprendre.

NOTIFICATION DE CHANGEMENT
Juste avant l'impression de ce Survol nous avons reçu la notification suivante. Nous devions la communiquer à notre communauté.
"Transport Canada avise les adeptes du vol libre de Québec de la mise en place d'une nouvelle fréquence qui sera utilisée pour les vols VFR dans le Terminal de Québec. Il s'agit de 124.0 MHz. Un NOTAM devrait être émis pour l'utilisation de cette fréquence par les vols VFR, au lieu de 127.85 MHz (qui sera encore utilisée mais par les aéronefs IFR seulement - signe de l'augmentation du trafic), et ce à compter du 05 juin 2008" Raymond Lambert, Inspecteur principal de la sécurité de l'aviation civile

Bons vols !

Jac St Hilaire

Sources : Supplément de Vol Canada et Raymond Lambert Inspecteur principal de la sécurité de l'aviation civile

Dernière minute :

Depuis le 17 février 2008, le Club de Vol Libre Yamaska à un nouveau site web, Allez y faire un tour !

www.cvly.org

CLUB DE VOL LIBRE YAMASKA

Coupe Québec 2ème édition

AVRIL 2008

Il y aura de nouveau une compétition de parapente ce printemps au MSA.

À la parution de ce Survol la date n'était pas déterminer du fait de l'abondance de neige. En effet, l'an dernier la compétition avait eue lieu au milieu d'avril. Nous devrons cette année la faire plus tard s'il y a trop de neige au sol. L'effet thermique en serait affecté ! Toutefois nous devrons aussi la faire alors que les gondoles fonctionnent toujours. Nous viserons probablement un des trois derniers week-ends avant la fermeture hivernale du MSA.

Surveillez le site du CVLQ à www.cvlq.com ou communiquer avec René Marion, organisateur en chef au 418 955 3117 (ou info@aerostyle.ca) pour les détails. Une invitation sera lancée à tous sur le forum de l'AQVL.

Compétition annuelle du Club de Vol Libre Yamaska 28ème édition

Des kilomètres comme on en veut:
Le format, comme d'habitude, permet de faire des triangles, des aller-retours ou des distances ouvertes, au choix du pilote (format Chelan Classic).
Nous ferons le pointage principalement au GPS, mais tous les pilotes peuvent compétitionner même sans GPS.

Inscription:
L'inscription à la compétition est gratuite pour les membres du CVLY. Pour les visiteurs, c'est 20$ par jour, mais si vous participez samedi et dimanche, le lundi sera gratuit. L'inscription se fera le samedi matin, à 10 h, au local du CVLY (angle du rang Émileville et du Haut de la Rivière Sud à Saint-Pie).
Les coordonnées GPS de l'entrée : N45 29.076 W72 53.495.

Tous les soirs, on peut se faire du BBQ et un feu de camp au local.

Si aucune manche n'est validée en fin de semaine, la compétition est reportée à la fin de semaine suivante, les 24 et 25 mai.

Pour renseignements:
Gilles Boulianne
450-772-6469
bouliann@maska.net

17 AU 19 MAI 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 une décharge de responsabilités

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

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.

Nouvelles du conseil d'instruction

Le conseil d'instruction (CI) est formé d'un groupe de bénévoles ayant à coeur l'instruction du vol libre. Nous espérons vous donner régulièrement des nouvelles sur nos activités et projets futurs.

La révision des niveaux de pilote constitue présentement notre principale priorité. Les différences régionales posent un réel défi pour harmoniser les niveaux, tout en minimisant les changements majeurs. De plus, compléter l'examen HAGAR est un obstacle important pour plusieurs pilotes désirant obtenir leur niveau Intermédiaire. Le CI tente donc d'intégrer graduellement l'info requise pour les examens pour chaque niveau, pour ensuite éliminer le besoin de passer l'examen HAGAR au niveau Intermédiaire. Notre représentant auprès de Transport Canada, André Nadeau, essaie d'obtenir les approbations nécessaires de cette agence.

Le CI discute aussi des suggestions du comité de direction de l'ACVL pour la re-certification des instructeurs, essayant de pallier au manque d'instructeurs dans plusieurs régions, sans diluer la qualité et la sécurité de l'instruction.

C'est tout pour l'instant, bons vols à tous!
Guy Leblanc

Envole-toi avec moi

Tel qu'annoncé par Troy Whitmore dans un précédent numéro du Survol, vous trouverez, joint à cette édition, un autocollant "Envole-toi avec moi".
Cet autocollant fait parti d'une campagne de communication lancée par l'ACVL pour promouvoir notre sport.
Placez cet autocollant dans un endroit bien en vue: c'est un beau moyen de publiciser le vol libre et de faire découvrir notre passion.
Anne-Sophie

Formulaire d'inscription

Avis aux écoles, aux clubs et aux membres:
L'ACVL a modifié récemment ses formulaires d'inscription. Le directeur administratif reçoit encore des anciens formulaires qui n'offrent pas les mêmes options. Veuillez télécharger les nouveaux formulaires pour vous, votre école ou votre club sur le site Internet de l'ACVL (www.acvl.ca).
Merci !
Le comité web de l'ACVL

Decès de Peter Bowle-Evans

Peu connu au Québec, Peter Bowle-Evans fut un des fondateurs de l'ACVL et son président en 2001. Peter Bowle-Evans est décédé dans une avalanche è l'ouest de Golden (C.-B.). Peter était plus connu dans l'ouest du Canada où il a notamment contribué à améliorer le site de vol libre du Mont 7.
Serge Lamarche a mis sur pieds un site internet (en anglais) dans lequel vous retrouverez, entre autre, les détails son titre de maître. **http://peterbowleevans.ca**
Anne-Sophie (infos de Serge Lamarche)

Un beau cross au Mont Sainte Anne

René Marion

Ce récit de vol à été publié sur la liste de discussion du Club de Vol Libre de Québec

Localisation: Mont Sainte-Anne
Envoyé le: Ven 23 nov 2007 8:12 pm
Sujet du message: Journée du 18 novembre 2007

Je suis un peu en retard, mais bon, il n'est jamais trop tard pour conter un beau vol.

Quoi dire sinon que les fins de saison tardives de ces deux dernières années sont exceptionnelles. Dans le fond, le réchauffement de la planète n'a pas que du mauvais.

Et pour tous ceux qui étaient absents ce 18 novembre, ils ont eu tort. La météo s'annonçait fumante. Peu de vent au sol comme en altitude et surtout un fort gradient de température jusqu'à plus de 4000 pieds qui annonçait une belle instabilité. Rien de tel pour faire bouger une masse d'air froid et humide automnal.

Vite, récupérer Steph, mon jouet préféré et prendre Jimmy à l'atterro. 10h AM, le ciel est déjà plein de cumulus depuis 9h, faut monter. Arrivée au sommet à 10h45. Éric et Mélanie sont déjà 200 ou 300 mètres au-dessus de la montagne. Ça se confirme, c'est une journée fumante. Le temps de nous préparer et Éric est déjà à Château-Richer. Yé, pour une fois j'ai un lièvre en avant de moi. Je planifie dans ma tête un triangle vers Québec-St-Achillée-MSA.

Décollage dans l'Espoir, petit 45 degrés à droite et hop, le thermique est au rendez-vous le long de la crête. Une dizaine de tours et me voilà 200 mètres au-dessus du chalet. Pas de perte de temps, ça tient partout en avant comme me le montre mon lièvre. Go, je file droit sur le premier cumulus. Ça rentre comme dans du beurre. Vitesse sol au GPS, 36 km/h, bon on pousse un peu le premier barreau et on se met sur le Cruise Control à 42 km/h. Contrairement à Éric qui avance au-dessus des champs le long du fleuve, je reste sous les nuages, un peu plus à l'intérieur des terres. Le plaf est vers 1200-1300m, dès que j'arrive en-dessous de 900 mètres, quelques petits tours et je recolle aux nuages avant de transiter. Surtout pas faire de point bas, vaut mieux perdre un petit peu de temps mais assurer le goal final.

Je rattrape Éric en un peu moins de 15 minutes, merde c'est pas un lièvre que j'ai, c'est un lapin. Pendant que je le passe à plus de 1200 mètres, mon lapin se bagarre pour se sortir d'un gros point bas au-dessus des champs. Heureusement, dame Nature le récompense en lui envoyant un généreux thermique et il se sort de là. Ce que je ne comprends pas, c'est que juste à coté de lui une buse pattue marque très bien le noyau et il ne recentre pas, le bougre. Comme je n'ai pas de radio, je fais demi-tour, ça serait le fun de continuer à deux. Je me cale avec la buse en espérant qu'Éric m'imitera. Mais non, il continue à enrouler et j'arrive sans lui au plaf'. Ce n'est pas grave, il est un peu plus bas mais je me dis qu'il a compris, il va me suivre maintenant et on va faire un bout ensemble. Malheureusement pour lui, il repart au-dessus des champs ou il s'enterre peu de temps après, pas de deuxième chance cette fois.

Pendant ce temps je me concentre sur mon vol, car à cette saison, cette belle instabilité peut nous lâcher à tout moment. Passé Château-Richer, merde, mon Flytec 5030 me lâche au moment ou je transite vers le pont de l'Île-d'Orléans, le 1er waypoint que je me suis fixé avant celui du lac du Sault-à-la-Puce (un peu au nord-ouest de la vallée de St-Achillée). Heureusement, j'ai mon autre vario et mon Garmin 76S en backup. Mais ça cale pas à peu près, jamais je n'arriverai à l'aplomb du waypoint, alors too bad, demi-tour sans attendre pour essayer de retrouver quelque chose un peu plus dans les terres. De longues minutes dans du -2 -3 m/s et me voici à moins de 250 mètres AGL. Dire que je plaignais Éric tout à l'heure, c'est moi qui suis dans la galère maintenant.

Un mini-thermique le long du relief me sauve de la vache. Un p'tit pet vaut mieux que rien, travaille sec pour ne pas l'échapper celui-là. La merde qu'une petite brise SO le fait dériver NE en arrière du relief sans pour autant me monter plus qu'il ne faut. A peine ai-je le temps de penser que s'il me lâche je suis dans la.....qu'il me lâche. Plus possible de repasser côté champ, je suis en arrière et trop bas de la ligne de crête avec que des arbres sous moi.

Il n'y a plus qu'à se battre et espérer ne pas me brancher là. A ma droite direction Québec, rien que du plat et des arbres, à ma gauche une petite combe pas trop boisée et orientée nord-sud. Les arbres dénudés laissent entrevoir un sous-bois plutôt rocheux. Le bout des branches me laisse deviner que la brise suit la combe tout en remontant aussi son versant est. Ma seule issue est de m'appuyer sur cette pente en espérant qu'un thermique déclenche. Je galère un bon 5 minutes entre 30 et 50 mètres arbres avant de pogner un petit +0.5 m/s. Je me débats comme un beau diable pour ne pas le perdre. Les minutes passent et je n'arrive pas à monter. Ça commence à être long, l'effet du stress me fait me contracter. Je commence à avoir les épaules, et la nuque raides, pas bon ça. Détends-toi, relaxe, concentre-toi. Comme souvent, le remède de me parler me calme. Peu à peu la sérénité et l'efficacité reviennent. Comme pour m'encourager, mon p'tit pet me donne mon morceau de robot. Je prends une centaine de mètres, c'est juste ce qu'il faut pour repasser côté champ.

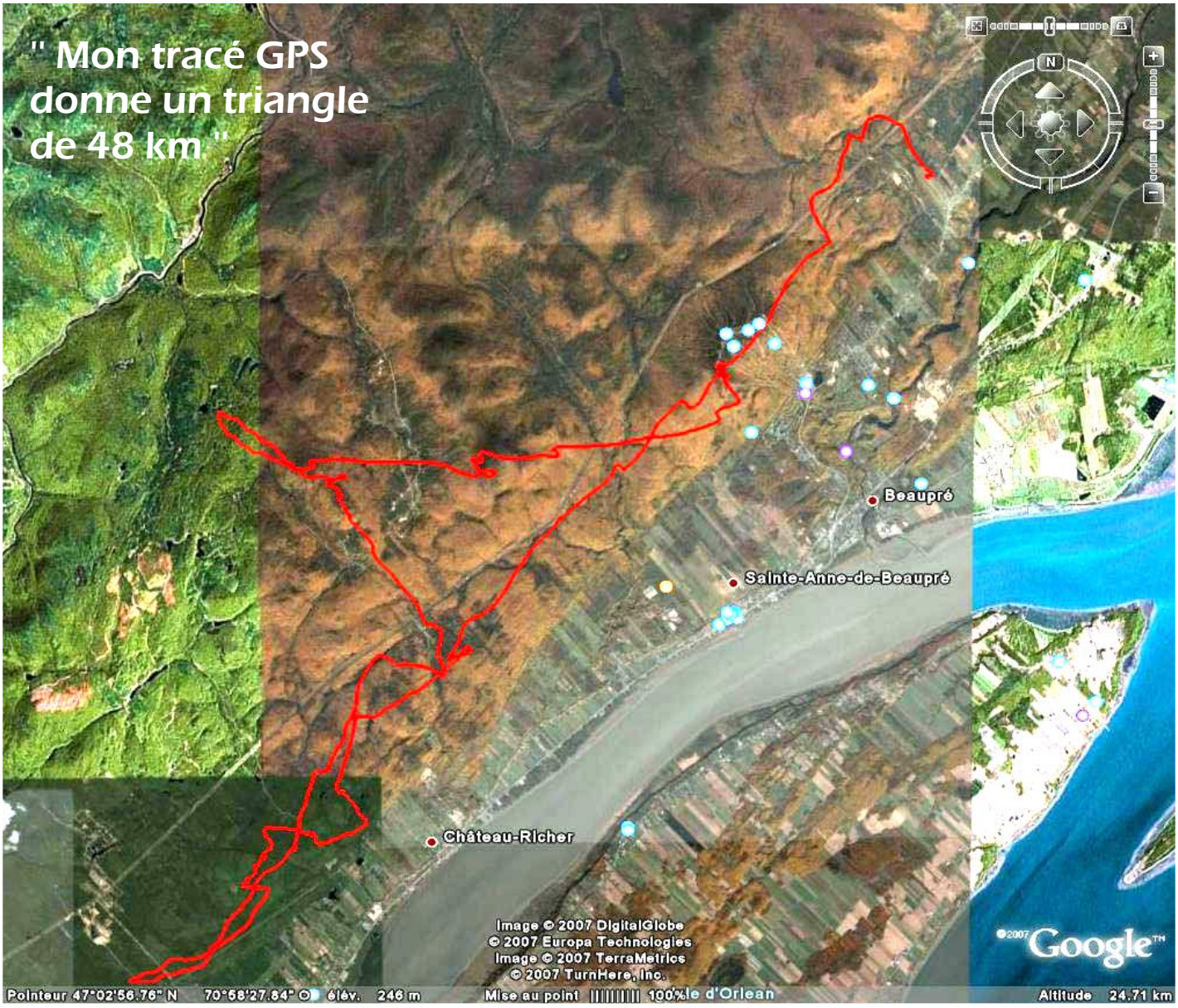
Aïe, aïe, aïe, c'est passé chaud cette fois.

Tiens, je suis à peine plus loin d'où Éric est posé, il est en train de plier son aile dans un champ. C'est drôle, il est tout près d'un bon déclencheur où j'ai souvent trouvé de beaux thermiques. Allez, on va voir, et si ça ne fonctionne pas nous rentrerons ensemble. Heureusement pour moi, mon taxi m'attendait là. Cinq minutes plus tard, j' suis au plafond à 1450m. Bye Éric, faudra te passer de moi pour le retour.

Bon, on se laisse pas décourager par ce point bas, c'est encore très bon et je peux boucler ce vol. Je file droit vers le versant ouest de l'embouchure vallée de St-Achillée. Zut ça cale tout le long et je suis de nouveau bas à l'entrée de la vallée sans autre issue que d'essayer de retourner m'appuyer en bordure des champs le long du St-Laurent. C'est pas mal loin; heureusement qu'à cet endroit le relief descend en pente douce avec plusieurs petits champs posables. Sous le vent d'un bois, un petit champ me donne enfin un +3 bien marqué qui me permet de rejoindre sans encombre les premiers contreforts de la vallée. A partir de là tout est plus facile, sauf que je commence à avoir sérieusement froid. J'aurais dû m'habiller plus chaudement et emmener de l'eau et une ou deux barres Granny pour lutter contre l'hypothermie.

Dernière petite prise de risque pour rejoindre la pompe à couillon au-dessus du village, j'aime bien être le couillon quand c'est moi qui suis dedans. Pas la peine de monter au plaf' ici, tout le côté ouest de la vallée est au soleil; transition et une belle brise de pente me permettent de rejoindre le fond de vallée ou je fais le plein avant d'aller boucler mon deuxième Waypoint du jour.

Un bon thermique me hisse à 1475m et



Un beau cross au Mont Sainte Anne (suite)

je n'ai plus aucun souci pour traverser la vallée en direction de l'ancien déco de St-Achillée. Petite transition vers l'entrée de vallée et hop, nouvelle pompe à couillon. Je commence à salement geler mais je m'applique à prendre tout ce que je peux d'altitude pour n'avoir à faire qu'une transition jusqu'au Mont. Couché avec les bras à l'intérieur du cocon, je me réchauffe un peu et j'arrive très bas sous l'épaule, à peine de quoi faire l'atterro, mais mon triangle est bouclé.

Wow, les copains sont tous au plaf au-dessus de moi, je ne peux pas les laisser tomber comme ça. Let's go, on enroule et après je vais poser. Trois minutes, et les potes sont sous mes pieds. Hâaaaaaaaaaa c'est bon l'Icepeakpower,mais ça regèle dur! Bon, au point ou j'en suis, pourquoi ne pas se taper le Mont-Ferréol et retour au Mont-Ste-Anne. Ca va prendre 20 minutes tout au plus et je vais agrandir mon triangle.

Allez GO, transition bien couché dans le Cocon, putain que je m'les gèle, trouve le thermique au-dessus des lignes en bas du Mont-Ferréol, aïe, aïe, aïe que je m'les gèle. En plus ça dérive pas mal dans la vallée, merde je vais être contré pour le retour. A 1200 mètres, demi-tour vers la station. J'avance à peine à 20 km/h. Pousse le barreau, et mer!"/// je n'y arriverai jamais sans retravailler au moins deux thermiques. Chu pu capable, je sens des crampes venir en arrière des deux cuisses, je tremble de partout et je claque des dents. Le champ du réservoir d'eau potable de St-Ferréol est juste là, 2 minutes de vol et tu peux te réchauffer. La décision est prise, oreilles+accélérateur, et posé en douceur après 3h17 de vol.

Quelques petites courses en battant des bras et ça va mieux. Deux trois personnes qui sont là se demandent ce que je fais, il sont fous ces hommes volants. Téléphone et Steph répond immédiatement pour la récup, que du bonheur. En passant, je tiens particulièrement à te remercier Steph, non seulement tu es venu me chercher mais c'est toi qui as fait le tandem à ma place, merci merci merci....

Pour terminer, mon tracé GPS donne un triangle de 48km en FAI (plus petite base du triangle > à 28% de la plus grande). En vol avec 2 points de contournement cela fait 56km. Pas mal pour un mi-Novembre au Mont-Ste-Anne.

René Marion

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

Erratum

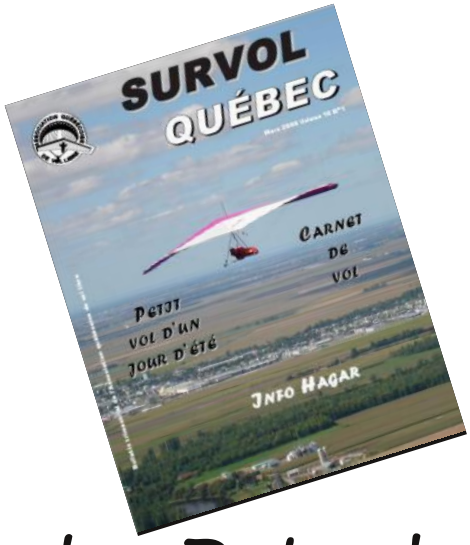
Dans l'article "Attaqué par un couple de rapaces" paru dans le dernier numéro du Survol, l'attaquant était bel et bien un autour des palombes et non une palombe (tel que corrigé par l'éditrice...). L'auteur, Serge Lamarche, précise d'ailleurs que les palombes n'attaquent pas. L'autour des palombes est une sorte d'épervier très agile qui protège son nid très vigoureusement. Vous pouvez trouver plus d'informations sur les oiseaux du pays sur le site web 'Faune et Flore du Pays' (www.hww.ca).
Nos excuses !

Survol
par courriel !

Demandez dès aujourd'hui à recevoir votre Survol par courriel:

- Voyez-le tout en couleur
- Appréciez les photos de meilleure qualité
- Dévorez-le une semaine avant tout le monde
- Faites un petit geste pour l'environnement

C'est très simple !
Envoyez un courriel à survol@aqvl.qc.ca



Rappel – Dates de tombée

*Le 15 des mois de février, mai, août et novembre.
*Les documents reçus après ces dates sont publiés dans le numéro suivant
*Le Survol paraît généralement un mois après la date de tombée

Autorisé jusqu'à 17999 pieds: considérations pour le vol en haute altitude

Guy Leblanc

De nombreux sites au Canada nous permettent d'atteindre des altitudes absolument incroyables avec nos ailes libres. Le faire en toute légalité et sécuritairement est le sujet de cet article.

Voler plus haut, voler plus loin; élargir ses horizons est l'un des aspects les plus palpitants du vol libre. Les vols mémorables incluent le premier saut de puce, le premier haut vol, le premier thermique, le premier vol-voyage. Après ça, deux catégories de vols ont une place spéciale dans mon carnet: ceux où je valse en bonne compagnie, et ceux où je monte haut. Très haut. Extrêmement haut! Rien n'est aussi extraordinaire à mes yeux que d'enrouler un thermique jusqu'à plusieurs milliers de mètres au-dessus du sol, pouvant ensuite planer loin dans toute direction.

Un énorme volume d'espace aérien s'ouvre au libériste qui complète l'examen HAGAR de Transport Canada. L'étude requise pour réussir cet examen demande évidemment un bon effort. En tant qu'utilisateurs de l'espace aérien canadien, tous les pilotes devraient néanmoins connaître les règles aéronautiques de base. Le respect de ces règles augmente la sécurité pour tous les usagers, aidant aussi à conserver notre précieux accès à l'espace aérien contrôlé.

Question: quelles sont les trois règles qu'enfreindrait un libériste grimpant à 4000 mètres (13 000 pieds) lors d'une journée fumante à Yamaska? Réponses plus loin dans le texte!

Plusieurs comités de l'ACVL se penchent présentement sur l'impact des règles aéronautiques sur nos activités. Bientôt, les examens requis pour l'obtention des niveaux de vols incluront graduellement l'info requise pour l'examen HAGAR. Le défi sera d'éduquer les pilotes d'expérience n'étant pas exposés à ce processus. Ceci sera fait au travers des publications officielles et sites Web de l'ACVL, de même qu'en s'assurant que compétitions et tentatives de records se déroulent dans le respect des règles.

Voici mon propre truc pour me souvenir des classes d'espace aérien:

A et **B** – "**A**irlines", où lignes aériennes et vols commerciaux opèrent.
C et **D** – "Control Zones", les zones de contrôle d'aéroport.
E – Examen HAGAR requis.
F – Fais attention à ces zones spéciales!
G – "GO" pour le vol libre!

L'espace de classe G nous est totalement ouvert – GO!!. Sauf près des aéroports et des zones militaires restreintes, tout l'espace sous 2200 pieds sol est non contrôlé. Dans les régions moins populeuses (Rocheuses, Prairies et au Nord), la classe G devient énorme, s'arrêtant juste sous la hauteur vertigineuse de 18 000 pieds. Sous 1000 pieds sol en classe G, il est même permis de se coller littéralement aux nuages! La classe G est notre principal terrain de jeu, mais il faut en connaître les limites. Le problème est que couverture radar et routes aériennes transforment cet espace. En fait, la classe G est ce qui reste des autres espaces aériens. Il nous faut donc apprendre un peu plus pour bien la trouver sur les cartes aériennes.

La classe F est définitivement spéciale. Elle identifie tout aussi bien les zones reconnues de vol libre, les zones d'entraînement pour avions, que les zones restreintes militaires. En classe F, Fais attention! Heureusement, celle-ci se voit facilement avec sa "clôture" (TTTTT) sur la carte.

La classe E est pratiquement un buffet à volonté pour le pilote expérimenté. Elle nous permet un vol-voyage d'un océan à l'autre! L'accès à la classe E requiert l'Examen HAGAR, de même qu'une boussole et un altimètre, après avoir averti la station d'information en vol la plus proche (1-866-GO-METEO au Québec). En classe E, il nous est permis de voler jusqu'à 10 000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Pourquoi cette limite? Une altitude supérieure exige un transpondeur de position, malheureusement. Néanmoins, je peux vous dire que voler à 9500 pieds aux limites de Toronto est absolument spectaculaire et légal, si l'on respecte les règles applicables, naturellement. L'espace E est donc essentiel pour le vol-voyage; perdre notre accès serait un réel désastre pour notre sport!

Tel que mentionné auparavant, les classes C et D regroupent les zones de Contrôle des aéroports. L'entrée en classe D nous est possible sur simple appel radio à la tour de contrôle. Les fréquences aviation y sont donc requises;

j'ai fréquemment traversé la zone de Cold Lake en Alberta au beau milieu des nombreux F-18s, hélicos et avions-cargo, ayant simplement avisé la tour de mes intentions. Les zones de classe C et les zones de contrôle terminal autour des grandes villes sont beaucoup plus restrictives, cependant. Bien qu'une dérogation soit possible, partager cet espace avec les avions de ligne est une très mauvaise idée, voire totalement interdit. Encore une fois, les cartes aériennes montrent bien ces types d'espace et leurs limites.

De façon similaire, les lignes Aériennes se partagent les espaces A et B.
Y pénétrer en vol libre serait une infraction majeure, punie sévèrement par Transport Canada. La classe A s'étend de 18 000 à 60 000 pieds dans le sud du Canada, tandis que la classe B commence généralement à 12 500 pieds. Voyez-vous le problème avec la B? Plusieurs sites de vol libre nous permettent d'atteindre des altitudes encore plus élevées. Parfois situés dans une bonne bulle de classe G permettant de voler légalement jusqu'à 17 999 pieds, ces sites sont fréquemment entourés de voies aériennes qui limitent l'espace non contrôlé.

Quel est le problème avec les voies aériennes? Elles créent deux espaces aériens en haute altitude: de la classe E avec transpondeur au-dessus de 10 000 pieds, ainsi que de l'espace B à 12 500 pieds. Voler à 13 000 pieds en espace G est OK; le faire en classe B est clairement inacceptable. Un grand potentiel d'infraction existe dans les Rocheuses et les Prairies. Les vols de compétition et tentatives de record devraient être soigneusement révisés pour éviter toute tricherie, envoyant ainsi un message fort et clair à nos membres!

Il me faut aussi mentionner deux autres règles applicables au vol libre en haute altitude:
1- Comme pilote de vol aux instruments, je suis très conscient du peu de temps offert par le 500 pieds et un mille d'espacement des nuages pour détecter et éviter un autre aéronef.
2- l'utilisation obligatoire d'oxygène pour les vols excédant 30 minutes entre 10 000 et 13 000 pieds, et pour tout vol à plus de 13 000 pieds. Je doute que Transport Canada punirait sévèrement cette infraction, cependant un cerveau bien oxygéné s'avère votre meilleur atout en vol!!!

En résumé, nous sommes choyés d'avoir des sites de vol libre permettant de très hauts vols. Cette chance extraordinaire entraîne cependant une grande responsabilité envers les autres usagers de l'espace aérien. Sauf pour quelques sites entourés d'une grande bulle de classe G, l'altitude maximale pour le vol libre est généralement 10 000 pieds. Les réponses à la question initiale sont donc: classe B, transpondeur et oxygène.

Il n'y a aucun substitut pour une connaissance appropriée des règles et conditions de vol. Compléter le HAGAR et étudier la route potentielle d'un vol-voyage permettent d'exploiter légalement et en toute sécurité l'immense potentiel aérien de nos sites de vol. Nous avons le devoir de bien connaître et suivre les règles, s'assurant que nos compagnons font de même. Nos publications et activités officielles constituent de puissants outils pour bien disséminer ce message d'importance. SVP contribuez à la cause!

J'espère que cet article aidera à mieux comprendre les règles applicables au vol en haute altitude. Il vous faudra évidemment davantage pour réussir le HAGAR. Cependant, connaître la base devrait éviter les problèmes avec la "police du ciel" (oui, elle existe!). N'hésitez pas à poser des questions; votre apprentissage ne se termine jamais. Peut-être serez-vous le prochain à nous décrire un vol effectué à une altitude extrême, tout en ayant la conscience tranquille...

Bons vols,

Guy Leblanc
Instructeur de parapente,
Pilote delta, hélico et avion
780-639-0668

Dernière minute:
Guy avise que la zone de contrôle terminal de Toronto a été récemment agrandie; bien vérifier la carte avant de s'y aventurer!

Pour plus d'information sur ce sujet :

Règles pour le vol libre
www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/Partie6/602.htm#602_29

Manuel d'information aéronautique de Transport Canada
www.tc.gc.ca/AviationCivile/publications/tp14371/menu.htm
- Classes d'espace aérien et réglementation: RAC 2-0 to 2-9
- Transpondeur au-dessus de 10 000 pieds - RAC 1.9.2
- Oxygène – RAC Annexe, ANO 605.31

Voler à Baie-Saint-Paul

Denis Blondin,

Aujourd'hui, je ne vole pas. Ça fait même un bon mois, ou peut-être un peu plus même. C'est l'automne et les vents sont encore un peu énervés. Mais ça ne m'empêche pas de voler dans ma tête, sans avoir besoin de fermer les yeux. Et dans ces moments-là, c'est le paysage de Baie-Saint-Paul que je survole. C'est le tournant du fleuve autour de l'Île-aux-Coudres, avec la baie en creux, appuyée sur une couronne de montagnes. Et l'autre rive du fleuve au loin, comme une autre jambe.

Je connais Baie-Saint-Paul depuis le milieu du siècle dernier, mais ça fait seulement un an et demi que j'ai commencé à le contempler de haut, en même temps que j'ai découvert la magie du vol-pour-de-vrai. Ça m'a donné une série de coups de foudre, presque tous en même temps. D'abord, c'est évident, quitter le sol et battre des ailes. Puis ce foudroyant paysage, sûrement le plus beau du Québec. Et aussi le charme contagieux des gens qu'on y trouve : mon instructeur Jocelyn, que j'appelle affectueusement « mon Maître », et tous les autres pilotes qu'on y rencontre et qui deviennent magiquement des amis. Et aussi ce village féerique, avec le quai, l'église, la rue Saint-Jean-Baptiste et tout le bazard. Le Vice Café, où se tiennent les pilotes. Le Balcon Vert, où les visiteurs se retrouvent tout de suite en famille. Et pas très loin, l'auberge Les Sources (à La Malbaie), où le pilote-propriétaire André a eu la gentillesse d'inviter toute la bande cet automne.

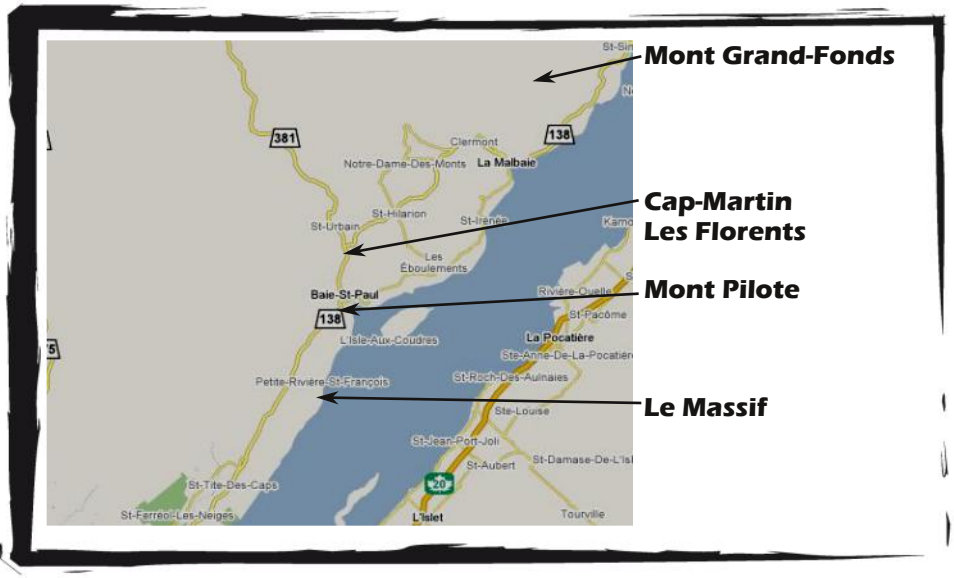
Ce coin du monde si spécial donne accès à cinq principaux sites de vol : trois montagnes et deux centres de ski. Le plus fréquenté s'appelle Les Florents. On y décolle à 331 mètres d'altitude, grâce à un vent de vallée qui nous arrive régulièrement vers neuf ou dix heures du matin, indépendamment du vent météo, sauf si un trop fort vent du nord-ouest le combat. Le décollage, facile et sécuritaire, est sur un magnifique sentier de randonnée.

"La vue risque de nous enivrer avant même de quitter le sol. En plus d'admirer les urubus qui nous narguent, on y sent presque le délicieux fromage Migneron, fabriqué juste en bas de la montagne."

Et si, aux Florents, le vent est de travers (un peu plus à l'ouest), on peut alors filer vers Cap-Martin, à quelques kilomètres seulement, pour profiter d'un site qui offre un dénivelé de 270 mètres. Même une auto ordinaire nous y mène presque jusqu'au sommet. Avec les vents du nord qui se pointent davantage en automne, on peut profiter du Mont Pilote et de son dénivelé de 200 mètres. En hiver, le splendide Massif de Petite-Rivière-Saint-François se fait très acc$ueillant pour les voleurs en parapente, notamment avec des tarifs super gentils. Avec ses 770 mètres de dénivellation et son spot fabuleux, ce serait la première marche du nirvana si les vents collaboraient un peu plus souvent. Mais juste au cas où, ça vaut la peine de traîner ses skis, du moins en hiver, parce qu'on peut aussi y décoller toute l'année.

Près de La Malbaie, un autre centre de ski, le Mont Grand-Fonds, se fait aussi accueillant. Pour le moment, vu ma courte carrière, je ne l'ai pas encore survolé mais je le garde en réserve.

La région de Baie-Saint-Paul a un peu plus que tout pour séduire les parapentistes. On y battra facilement tous les records de plaisir et de bonheur. Quand aux records d'altitude ou de distance, ça reste à faire mais on peut toujours en rêver puisque, chaque automne, un groupe de planeurs du Club de Saint-Raymond s'y installe pour quelques semaines et y trouve son pied dans des altitudes impressionnantes. Ce coin béni des dieux a le don de nous envelopper et de nous enivrer d'un coup



sec. On le décrit souvent comme le parfait mariage entre la montagne et ce fleuve qu'on croirait être la mer si les bateaux n'y suivaient pas un itinéraire balisé. Mais, pour moi ce n'est pas seulement un paysage émouvant.

C'est surtout un parfait mariage entre le paysage et les gens, si bien qu'on ne sait plus d'où émane la séduction, cet ingrédient magique et délicieux qu'on ne trouve pas souvent dans les sites aménagés par des consortiums de l'industrie touristique. Et, en prime, on se passe encore fort heureusement des chicanes avec les propriétaires des terres ou avec les dirigeants des grandes entreprises touristiques.

Le seul risque qu'on court en volant à Baie-Saint-Paul, c'est de développer un complexe de supériorité lorsque que vient le temps de reprendre contact avec ces autres humains qui passent leur vie au ras du sol, en ignorant même que le paradis est si proche.

Denis Blondin
Québec

Faire des selettes... pour penser à autre chose !!!

Jocelyn Lapointe

C'est il y a environ trois ans que les membres supérieurs ont commencé à me lâcher. D'abord, le syndrome assez courant du tunnel carpien, puis un mal étrange qui a sévi de longs mois avant d'être diagnostiqué puis traité. De longs mois pendant lesquels je suis resté physiquement et professionnellement quasi inactif.

Pas de travail donc (mais tout de même une assurance privée), très peu ou pas du tout de vol libre, le moral dans les talons... Puisque pratiquement toute activité nécessitant l'usage intensif de mes bras m'était formellement déconseillée, voire interdit, je suis venu à bout des ressources de la bibliothèque municipale et du club vidéo (en fait il me restait encore la section adulte... ;-)), je me suis rendu à l'évidence qu'il fallait que je me trouve quelque chose à faire avant de péter les plombs sérieusement. N'importe quoi : collectionner les papillons d'hiver, devenir champion olympique du marathon-avec-les-bras-attachés-derrière-le-dos... bref n'importe quoi !!! C'est alors que m'est revenu un lointain fantasme jamais réalisé: me bricoler une sellette de parapente à mon goût...

Ne possédant que peu de notions en couture, un stage chez mon pote Krounchie, Pierre Kronstrom pour les non-initiés, s'imposait. Pierre, qui en connaît un chapitre sur la question, m'a enseigné les bases de cet art appliqué qu'est la couture dans le stock heavy duty, j'ai nommé le nylon Cordura et la sangle ultra-robuste. Au menu brièvement : longueur de points compte tenu de la constitution du matériel, point droit ou zigzag, réglages des tensions de fils selon l'épaisseur de la sandwich, coverstitch, blindstitch, calcul de la quantité nécessaire de points selon une charge donnée, étude des contraintes des coutures et sens de la couture, etc...

Me restait plus qu'à m'en retourner dans mon sous-sol en accrochant au passage la

vieille Singer que la belle-mère laissait traîner dans un coin et de me mettre à l'ouvrage. D'abord en cousant de simples points (trois millions au bas mot) sur du tissu flat. Ensuite, j'ai fait des windsocks en masse, quelques sacs, de la pose de zippers et d'autres choses encore jusqu'au jour où, considérant mon travail suffisamment propre-propre pour passer à l'étape suivante....alors....ben j'ai pas pu passer à l'étape suivante.

C'est bien beau vouloir faire des sellettes et se penser assez bon pour se lancer, mais ça prend un peu d'équipement: une bonne machine industrielle pour la couture du nylon, une autre à triple entraînement pour les nombreux chevauchements de sangles et finalement, du tissu, de la sangle et de la quincaillerie appropriés. Pour les machines, ça a été relativement vite; pour les fournisseurs, la GALÈRE !!!

Après le marathon des téléphones et une fois les contacts établis, voilà, j'étais prêt! Mais non, pas encore tout à fait. Bien que je me basais sur une sellette quelconque pour mon modèle, il a bien fallu que j'apprenne à patronner sur le tas pour, primo, la modifier et la rendre à mon goût. Secundo, être capable d'offrir plus d'une taille (en passant, je travaille présentement sur un modèle XXL pour un pilote mesurant 6 pi. 5 po. et pesant 255 lbs. AUTRE GALÈRE!!).

Je me suis donc, en cousant mes petites sellettes, découvert à la fois un don mais surtout une passion. Dès la première version, le résultat fut plus qu'encourageant, car les seuls vrais défauts étaient de finition et de look. Elle volait déjà très bien. À la deuxième tentative, ceux qui ne m'avaient pas pris au sérieux ont commencé à ravaler les commentaires peu constructifs qu'ils ne m'ont d'ailleurs jamais adressés. Typiquement québécois tout ça...

Le résultat pour mon premier modèle est aujourd'hui, à mon avis, bien abouti: c'est une sellette légère d'à peine plus de trois kg, bien stable et confortable et qui vous prend tout de suite bien au fond de l'assise, sans avoir à se tortiller comme un asticot pour être à l'aise. Le para se porte en position ventrale, c'est un choix personnel, car je ne porte pas systématiquement le secours et j'aime bien pouvoir l'enlever rapidement. La protection est une mousse homologuée fabriquée chez Sky Paragliders. Les boucles sont des maillons rapides AustriAlpin, bien solides et légers. Elle est actuellement commercialisée, bien que pour l'instant, sa diffusion reste volontairement confidentielle.

Sous peu, je pense commencer à travailler sur un modèle encore plus léger à cuissardes et Air Bag. Je ne suis pas certain, mais je ne crois pas que l'Air Bag existe déjà sur les sellettes à cuissardes. Corrigez-moi si je me trompe.

Le but de ce court article n'est pas pour moi de faire la promotion de mes réalisations et de leurs prouesses techniques. Je tenais simplement à La partager avec vous cette nouvelle passion qui, alors que mes problèmes de santé sont loin d'être réglés, saura, au cas où, me garder près de cette merveilleuse activité totalement libre qu'est le vol...libre. Et puis en plus, je me suis monté un beau side line de réparateur et confectionneur de n'importe quoi. Finalement, rien que du bon !

Morale de l'histoire: gardons-nous la tête toujours pleine de projets au cas où certains tomberaient en panne pour une raison ou une autre. Et, vous qui volez sans contrainte, ben profitez-en à donf....'stie!

Jocelyn Lapointe
Sellettes JoJoCat

La shop

La macédoine avant l'ajout des nouilles: les sangles!

Quand ça va mal !

Richard " Boubou " Bellemare

La sled du matin ou le vol magique d'une restite qui se passe tout en douceur, où l'on peut atteindre un niveau si zen en l'air qu'on peut lâcher les commandes et piloter seulement à la sellette, ventrale totalement relâchée, nous mène rarement à des situations de perte de contrôle de notre engin nécessitant une récupération rapide d'un sketch qui pourrait devenir dangereux.

Certains pilotes ne profitent que de ces conditions parce qu'en général, il n'y a rien à craindre et c'est comme ça qu'ils aiment voler, se laisser flotter dans l'air et ressentir vraiment l'effet de glisse qu'un parapente peut procurer, et c'est bien comme ça.

C'est vrai que d'être scotché dans le ciel confortablement assis au fond de son "Lazy boy" volant en admirant un superbe coucher de soleil est vraiment, pour moi, la plus belle façon de terminer une journée. " Que du bonheur"!

Ce n'est pas pour autant que tout le monde doit voler uniquement dans ces conditions. Il y a bien d'autres manières de voler et d'aller chercher cette adrénaline gratuite qui nous est souvent si chère. Y'en a qui jurent par le défi de se rendre jusqu'au beau gros cumulus en formation droit devant et 1000 mètres plus haut pour ensuite essayer de partir en cross si les conditions le permettent, ou encore de rester en vol local tout en essayant de gratter toutes les petites bulles qu'ils peuvent trouver le long d'une paroi ou en plaine. Heureusement, dame Nature a eu la bonne idée d'inventer les thermiques. Mille mercis! D'autres opteront pour l'acrobatie, question d'aller chercher des sensations extrêmes, sentir les "G" écraser le paquet de viande dans le fond de la sellette et enchaîner des manoeuvres toutes plus belles les unes que les autres. Quels beaux spectacles et quelles belles sensations quand tout est bien exécuté!

Pour voler et performer en thermique, on doit accepter de voler en turbulence, et souvent de plus en plus fortes au fur et à mesure de l'augmentation de notre niveau de progression et de nos buts. C'est là que le pilotage actif entre en ligne de compte, on entendra souvent les pilotes d'expérience dire : "il faut tenir son aile", et c'est bien vrai. Il faut garder constamment la pression souhaitée dans les commandes de freins pour toujours maintenir un angle d'incidence approprié face à la masse d'air affectant chaque demi-aile. Sinon, on risque de se faire chahuter dans tout les sens autant en tangage qu'en roulis, une perte de contrôle s'ensuit et la fermeture arrive inévitablement un jour ou l'autre. Le sketch suit souvent dans la foulée et tout part en vrac jusqu'à ce qu'on ne sache plus où on habite et c'est là que ça va mal...Pour le pilote acrobate, c'est plutôt lorsqu'une figure mal gérée foire que ça arrive, et souvent c'est encore plus violent.

Pas de panique, il y a heureusement des trucs pour s'en sortir. Malheureusement, peu de pilotes les connaissent. Les chanceux qui ont pu suivre un stage "SIV/Pilotage" volent beaucoup plus sereinement suite à leurs apprentissages car ils connaissent déjà ces trucs et surtout ils savent comment prévenir ces fameux sketchs. La plupart de ceux-ci vous diront que dans la plupart des circonstances, le simple fait de relever les mains jusqu'aux poulies redonnera la vitesse nécessaire à l'aile pour lui permettre de reprendre son vol normal assez rapidement. Exemple frappant, lorsqu'on fait faire les exercices de fermetures frontales et asymétriques, on demande carrément à l'élève de clipper les commandes de freins à leurs attaches sur les élévateurs avant d'exécuter les manoeuvres! Et c'est le retour au vol stabilisé et rapidement à 99.99% des essais. Rassurez-vous, le .01% restant est souvent attribué au fait que le pilote était sous une aile pointue, genre compétition, pour pilotes de grande expérience.

Certaine de ces ailes nécessitent d'être accompagnées en pilotage pour arrêter une auto-rotation.

Lors d'une fermeture frontale, il est primordial de relever les mains aux poulies rapidement car pendant cette fermeture tout notre poids repose sur les suspentes arrières et le simple fait de toucher aux freins en pensant bien faire pour rouvrir l'aile nous mènera assurément au décrochage, et là, si on ne sait pas comment réagir, la situation peut se dégrader et ça regarde mal pour la suite...

Lors d'une fermeture asymétrique, le réflexe à adopter sera toujours, dans un premier temps, de rapporter son poids du côté opposé à la fermeture et s'il le faut, appliquer la pression suffisante sur le frein de ce même côté question de mettre la "priorité sur le cap désiré", en général, à l'opposé du relief ou d'un obstacle. Si la demi-aile fermée ne s'est toujours pas rouverte, un pompage ample du frein

côté fermé saura normalement remédier au bobo. Je dois ajouter qu'avec une sellette moderne équipée du système ABS (anti balance système) qui rapporte la pression des suspentes du côté de l'aile ouverte si notre poids est déporté du côté fermé, il y a beaucoup moins de chance de partir en auto-rotation et en plus, ça aide franchement à la réouverture. Les sellettes "couché dos", elles, vont plutôt accentuer les chances de "twister" le pilote et de croiser le cône de suspentage, ce qui rendra beaucoup plus long et difficile la sortie d'un vrac. Quand ça brasse, relevez vous, torse bien vers l'avant, jambes écartées, ça vous donnera beaucoup plus de stabilité et diminuera de beaucoup les chances de se retrouver twisté en cas de grosse merde.

En situation où rien ne va plus, le meilleur truc reste de freiner symétriquement et amplement afin d'arrêter tout mouvement de l'aile pour ensuite, lorsque ça arrête de chier de partout, relever rapidement les mains jusqu'aux poulies pour permettre au parapente de reprendre sa vitesse afin qu'il puisse revoler normalement. Attention, il faut quand même bien savoir comment gérer l'abattée qui s'ensuivra. Mieux encore, pour le pilote qui sait comment et qui maîtrise la manoeuvre parfaitement, un décrochage complet de l'aile suivi d'une remise en vol rapide sauvera la mise dans bien des cas. Quand les pilotes d'acro se pratiquent, ils vont décrocher leurs ailes plus d'une fois lors du même vol, et ce, en ne perdant qu'une vingtaine de mètres à chaques fois, impressionnant!

Et enfin, quand il ne vous reste plus que 150 à 200 mètres sous les pieds et que vraiment rien ne va plus, n'hésitez pas et lancez le secours, oui ça descend vite et ça atterrit où ça veut bien, mais c'est toujours bien mieux de tenter cette ultime chance que de finir en "road pizza" nourrissant ainsi les mouettes du coin, le Friton est là pour ça!

Et pour finir, il y a des moniteurs et des écoles qui offrent des stages de perfectionnement ici même au Québec, mais trop peu de pilotes s'y inscrivent et c'est bien dommage. Ces stages sont essentiels à la sérénité des pilotes en progression. Quelques jours bien encadrés par un bon prof durant l'été pourraient limiter bien des dégâts. La prochaine fois que l'opportunité se présentera, n'hésitez donc pas, vous ne pourrez qu'en sortir gagnant.

Bons vols à tous,

Richard "Boubou" Bellemare
fruitflyzone@hotmail.com

Boubou sous son Ozone Rush
(Photo A.-S. Guenier)

La clé du ciel (3ème partie)

Chrsitian Forget

Le deuxième épisode paru dans le volume 17 de décembre 2007 s'est terminé à mon séjour en Lozère chez Bertrand et Jaqueline, le sympathique couple de Bretons avec qui j'ai fait la fête durant plus d'une semaine. Cette escapade m'a permis de trouver moins longue cette période où je ne pouvais pas voler. Nous étions donc rendus à mon retour à Embrun.

ERRATUM : Deux erreurs sont présentes dans l'épisode 2; la date écrite de la Coupe Icare était 2006 dans le sous-titre alors que dans les faits, on aurait dû y lire 2005, l'année du voyage. Toujours dans la même partie du récit, deuxième paragraphe de ce même sous-titre, il est écrit SCNF. On aurait du y voir SNCF, acronyme pour Société Nationale des Chemins de Fer. Toutes mes excuses aux lecteurs, ainsi que pour les coquilles qui peuvent m'avoir échappé...

Jeudi 6 octobre. Embrun, me revoici !
Mais ce n'est pas tout; à cette heure-ci, pas question de réveiller la préposée du gîte pour récupérer la clé, alors je sors mon sac de couchage, mon matelas gonflable et m'installe par terre dans le couloir. Le lendemain matin, la dame reste un peu surprise de me voir là car elle m'attendait pour la veille. Quand je lui ai expliqué que j'avais manqué un train, elle a vite compris. Sans me réclamer un centime pour cette nuitée, elle me souhaite une bonne journée et me remet la clé pour mon séjour.

Je rentre donc dans le gîte m'installer, je bouffe le reste de mon lunch de la veille comme petit déjeuner et vais prendre un café crème, question de célébrer mon retour à Embrun et bien débuter la journée. À neuf heures, je me pointe à l'école. Plusieurs nouveaux visages, car les étudiants du niveau Initiation ne vont pas tous en Perfectionnement la même saison. Peu à peu après mes premiers contacts avec le nouveau groupe, il y a Serge et Georges, nos moniteurs qui arrivent. Tout le monde est à l'heure! Après les présentations, Serge prépare du café pour tout le monde et la journée va débuter par une leçon théorique. Le brouillard hésite un peu plus qu'à l'habitude à se dissiper, alors c'est le meilleur moment.

Vers onze heures, nous partons pour le Pibou, notre petit site de l'Initiation, question de se remettre dedans. Tout à fait décidé, je suis le premier à avoir l'aile étalée au sol et à être bien installé dans ma sellette. Georges fait la vérification des deux radios, et s'apprête à assister mon décollage. La brise de pente est déjà très présente, mais ne génère pas de turbulences pour l'instant. Je demande donc au moniteur si je peux m'amuser autour au cas où je me retrouverais dans une bulle. Il acquiesce en toute confiance. Je décolle enfin et je reste à vitesse max, le temps de m'éloigner du relief. Je me dirige aussitôt vers un secteur sablonneux de la montagne sur la droite. Mon intuition ne me trompe pas, ça monte! Ça monte, mais c'est à la fois tout doux !, vous voyez ? Je commence donc à tourner là-dedans et me rends compte que c'est tout à fait adapté à la situation; le thermique est assez grand pour qu'un nul comme moi le trouve et je peux donc m'exercer à tourner juste à la sellette. Évidemment, mon inexpérience m'empêche de prolonger au-delà de vingt minutes ce vol. Pour mon premier vol de la semaine, j'en suis bien satisfait, les moniteurs aussi.

Le Pont de Savines, c'est du déjà vu à mes yeux. Mais le vol lui, en ce qui me concerne, ce sera DU JAMAIS VU!!!

Après ce petit vol de réchauffement, c'est le déjeuner sur l'herbe, comme dans le tableau d'Édouard Manet. Nous nous dirigeons alors vers le Pierre Arnoux à Savines-le-Lac, le village voisin. La masse d'air commence à bouillonner et les moniteurs nous suggèrent de ne pas trop tarder car nous risquons de perdre cette fenêtre après laquelle la brise de vallée devient trop forte pour permettre des atterrissages sûrs pour notre niveau. Toujours aussi décidé, je m'installe sur le déco et déjà, mon aile a du mal à rester au sol, « ÇA COMMENCE À CHAUFFER! » comme le chantait Johnny Halliday, même si les guitares ne jouent pas et que ce n'est pas samedi soir.» Non, pas besoin de ta guitare, Johnny! Éole et Hélios sont les musiciens du ciel bien capables eux aussi de nous faire danser! Serge décolle pour tester la masse d'air et poser à l'atterro où nous irons éventuellement le rejoindre en fin de vol. Il annonce à Georges à la radio que tout est encore bon. Georges lui répond que je suis déjà prêt à décoller.

Une bouffée passe, mais je ne suis pas tout à fait aussi prêt que je le croyais... Peu après, les moutons rentrent sur le lac et Georges, de sa vigilance exemplaire, saisit la courroie ventrale de la sellette au cas où ça voudrait arracher. Sans même me poser la question, la petite voix intérieure qui me dit :

« Là, vas-y, c'est le temps où jamais... »

Sans plus tarder, je prends les élévateurs et je fonce. Aussitôt pris mais aussitôt lâchés, car en moins de deux pas, je suis déjà quelques mètres au-dessus du décollage! Serge me dit à la radio :

« Attends de t'éloigner du relief et installe-toi bien dans la sellette Laguidoune. Profite bien de ce vol. »

Aussitôt installé, je mets le cap à droite et ça monte, ça monte. Ça semble monter partout, mais évidemment, tout n'est pas gratuit et mon inexpérience me laisse rentrer dans la dégueulante. Je l'apprends d'ailleurs très vite. Soudain, j'entends la radio hurler comme un chien attaché depuis deux semaines.

« Mais PUTAIN!!!,QU'EST-CE QUE TU FAIS LÀ? TU VEUX FAIRE DU VOL THERMIQUE OU TU VEUX FAIRE N'IMPORTE QUOI??? Allez! Reviens sur ton cap! »

On dirait que j'ai compris vite, mais sans trop savoir comment, je rentre à nouveau dans la bulle, je recommence à enrouler, un tour, deux tours... Et la radio parle à

nouveau mais sur un tout autre ton :

« OUI, C'EST BON ÇA, LAGUIDOUNE, BON FEELING. Continue à enrouler comme ça. »

La bulle n'est pas pressée à se tarir et c'est l'ascenseur! Je gagne certainement quelques centaines de mètres.

Entre-temps, les autres décollent et certains tentent de venir me rejoindre avec un certain succès, mais pas tous... On dirait que la bulle se déchiquette tranquillement, car plusieurs n'ont pas eu ma chance et vont déjà atterrir pendant que je suis toujours là-haut! Mais tôt ou tard, je devais m'y attendre, le plancher des vaches va me rattraper aussi. Je perds de l'altitude, mais je ne tente pas de gratter car je suis en l'air depuis plus de trente minutes et me compte déjà bien chanceux d'être encore là. Serge me demande de rentrer, car je suis maintenant plus bas que le décollage. Je mets alors le cap sur l'autre rive du lac. L'approche n'est déjà pas évidente à gérer en raison de la brise de vallée qui provoque un peu de dérive. Heureusement que je suis bien encadré. Quelques figures de huit plus ou moins belles, mais néanmoins acceptables semble-t-il, car pas de commentaires...

« Allez, Laguidoune, ton dernier virage, tu rentres en finale et tu viens poser dans mes bras! Et surtout, tu restes à vitesse max tant que tu n'es pas à un mètre sol. »

Je pose donc dans un rayon de cinq mètres de ma cible et Serge vient me rejoindre, me saute dans les bras pour crier haut et fort :

« FÉLICITATIONS! LAGUIDOUNE, T'AS FAIT UN PUTAIN DE BEAU VOL!!! C'est toi qui es resté le plus longtemps en l'air. Regarde, tous les autres sont ici et il ne reste que Georges en l'air parce qu'il vient de décoller. »

Évidemment, un sourire béat s'inscrit dans ma face. Je n'en croyais pas mes yeux; avec un modeste dénivelé d'à peine quatre cents mètres, je suis resté quarante-cinq minutes en vol! De toute évidence, je suis fier de mon coup, mais suis aussi conscient que la chance m'a aidé. J'étais loin de savoir que j'avais décollé au bon moment.

Je replie donc mon aile sans tarder, car à la fois j'ai hâte de remonter et voler à nouveau parce que je viens d'apprendre que le vent ne renforce pas et que nous allons voler à nouveau. Les autres élèves qui ont atterri, dont certains depuis une demi-heure, ont certainement davantage hâte de tenter de prendre leur vengeance. J'agrippe donc mon aile et elle me semble tellement légère que je la lance littéralement en haut de la navette en criant « GILL » Mais ses réflexes semblent indéfectibles et il l'attrape comme un léger ballon de soccer. Non, les moniteurs n'ont pas besoin de nous demander de nous dépêcher! En moins de deux, tout le monde est déjà dans la navette et on remonte. Certains me lancent amicalement :

« Tu vas voir Laguidoune, on va t'avoir cette fois »

Nous arrivons au même décollage. Là, tout le monde est un peu familier et nous sommes tous prêts à peu près en même temps. Ce deuxième vol va beaucoup plus rondement et les conditions semblent vouloir donner la même chance à tout le monde. Un beau vol d'une demi-heure pour tous. Alors personne n'a fait quarante-cinq minutes, mais chacun est bien content de son vol. En tout cas, si cette première journée de Stage Perfectionnement est garante du reste, ça s'annonce bon.

Vendredi 7 octobre

Comme c'est en train de devenir la routine, la journée débute avec un premier vol au Pibou après une leçon théorique. On déjeune et saute dans la navette direction Chorges, le village voisin de Savines. Ici, on voit que la difficulté augmente; l'atterro est à 5,5 de finesse et il y a une ligne électrique à passer. Cependant, il est dans la ligne de vue du déco et nous avons la possibilité de poser sur un terrain d'urgence en cas de besoin. Le ciel s'ennuage et ce vol s'annonce légèrement turbulent. Comme le but de l'exercice est d'apprendre à optimiser sa finesse, on doit voler à finesse max et même piloter à la sellette le plus possible. Cependant, je n'ai pas le choix, à mon niveau, de toucher un peu aux commandes pour stabiliser ma voile même si elle fait déjà elle-même une partie du travail. Pas la moindre menace de fermeture partielle, elle semble impassible et veut rester en vol malgré les petits pets qui tabassent un peu. Tout va bien, je passe la ligne électrique amplement haut. Serge me prévient qu'il vente à l'atterro. Alors plus que jamais, il faut rentrer à vitesse max en finale. Je pose donc comme ça, car je suis déjà à vitesse sol presque nulle. Inutile de vous dire que je me suis dépêché à affaler ma voile! Il reste deux pilotes en l'air et il commence à pleuvoir.

Aussitôt atterri, on nous annonce la nécessité de suspendre les prochains vols pour la journée et on va alors en profiter pour passer l'examen théorique. Au fur et à mesure que certains avancent, passent à la correction et échouent, je me demande vraiment si je vais passer, car les questions ne sont pas faciles... À mon tour

maintenant de passer « à la chaise électrique. » Georges qui corrige n'a pas encore terminé, mais il dit :

«Eh bien, ça sent bon jusqu'ici, Laguidoune... »

Malgré ces propos encourageants, je m'en méfie, car il reste encore deux pages à corriger et c'est justement les dernières questions que j'ai trouvées plus salées.

« Oui, c'est bon, tu passes! »

Finalement, ce n'était pas un si grand malheur que ça, louper un vol, y en aura d'autres.

Samedi 8 octobre

La routine, on la casse déjà, car nous débutons avec le Mont Guillaume comme premier vol. Nous montons pour un deuxième mais rendus au déco, les choses se gâtent. Le vent météo prend le dessus et il est légèrement de dos. La présence d'un gros cumulus congestus coupe le soleil, empêchant ainsi la brise de pente de se former. Serge veut tellement décoller qu'il tente et échoue trois fois. Alors si lui n'y arrive pas, certainement pas nous!

Heureusement, nous sommes en France et quand ça ne vole pas ici, on va ailleurs et ça volera. Ce jour-ci du moins, ça se confirme. Nous embarquons dans la navette, direction Châteauroux les Alpes. Nous volerons Serre-Buzard, un site de niveau intermédiaire. Nous devons négocier avec un venturi sur la gauche, une ligne électrique en milieu de trajet et un tout petit atterro situé à 10 mètres de la route Nationale. Serge affirme ouvertement avoir confiance en nos capacités de le faire. En effet, malgré le relief pas trop invitant, les conditions sont tout de même au rendez-vous. Ça monte doucement, mais à peu près partout. Un beau vol de trente minutes pour tout le monde nous aura permis de prendre notre revanche.

Au retour de ce vol, j'ai encore plus envie d'acheter cette aile. La nuit porte conseil que je me dis et on verra bien demain...

Dimanche, dernier vol du stage

Eh oui! C'est déjà presque la fin du stage et ce dernier vol aura lieu au Serre-Buzard, là où nous sommes allés hier. Alors cette journée s'annonce déjà plus fumante dès dix heures. Nous décollerons presque tous successivement, car nous commençons à être capables de voler en présence d'autres pilotes. Le site est populaire. Dès notre arrivée, déjà une dizaine d'ailes d'une autre école y sont. Nous les laisserons décoller avant nous. Je décolle parmi les derniers, mais aussitôt que j'ai tiré un tout petit peu sur les élévateurs, FFFLLOOOFFFFCHHHVVV! En l'air en moins de deux comme un bouchon de champagne et heureusement que Georges y était pour me retenir, car je me suis fait arracher du déco! En haut du déco, il n'y a pas ce venturi et j'en profite donc pour visiter cette zone pendant que je suis assez haut. J'y passe bien un bon dix minutes quand Serge à la radio dit :

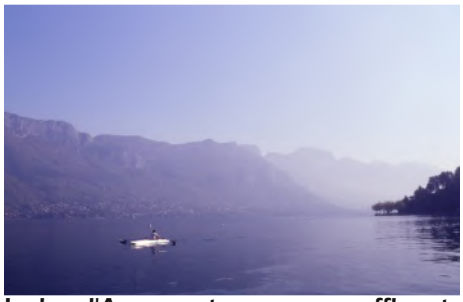
« Hé!, Laguidoune, il faut revenir avant d'être trop bas, car si tu te fais attraper, le terrain est très inhospitalier là-bas! »

Ce que je fais sans tarder. Vraiment, la voile fait ce que je veux et plus ça va, plus je trouverais dommage de repartir sans elle et sans aile! Qui va vouloir m'en vendre une au Québec? Autant l'acheter ici que je me dis.

On nous fera atterrir après environ trente minutes de vol, car ça commence à chauffer à la limite de nos capacités à gérer pareille activité thermique. Je n'ai pas trop de misère après tout à gérer mon approche, mais mon intuition me dit que je dois m'attendre à des surprises et qu'on ne sait jamais. Alors je me pointe en finale à bonne hauteur et à vitesse max, mais soudain, PPOOOFFF!, je me fais remonter à 15 mètres sol juste au moment où je m'apprêtais à freiner. Heureusement que j'avais encore les mains hautes! Je dépasse l'atterro officiel. Qu'est-ce que je fais maintenant? Je me « route nationalise » ou je me « vigne »? Ça s'appelle pense vite! Ni l'un ni l'autre, je trouve un beau petit fossé pas très profond et à sec. Je me suis donc « fossisé » en me dépêchant à affaler ma voile avant qu'une autre poff la ramasse ☐. J'ai atterri comme une roche dans la dégueulante de la bulle qui venait de me remonter. Heureusement que ma sellette est équipée d'un coussin gonflable qui a bien rempli sa mission. Je ramasse mon aile et me dépêche à revenir vers l'atterro et Serge me dit :

« Hé! Tu m'as fait peur Laguidoune! Mais félicitations! Tu as très bien géré la situation »

Nous montons dans la navette pour revenir à Embrun. Une fois à l'école, je lui annonce ma décision; j'achète l'aile, car je ne peux plus m'en séparer. Comme je sais qu'il part pour Annecy en fin de journée, j'ai pu aussi négocier un transport pour y aller. Il venait de me dire qu'il ne me manquait que deux vols pour obtenir mon Brevet Initial. Alors, autant battre le fer alors qu'il est chaud. Nous partons donc vers 16 heures. Pour éviter de traverser la ville de Grenoble, Serge décide de prendre la route du Col du Galibier, beaucoup plus pittoresque. D'une hauteur culminant à deux mille six cent quarante-six mètres, la vue y est à couper le souffle. Ceux qui ont le vertige, s'abstenir! La route ne fait que deux voies et il n'y a aucun garde-fou. Quiconque a le malheur d'en sortir côté ravin déboule jusqu'en bas assurément avec les soixante degrés d'inclinaison. Néanmoins, Serge semble bien la connaître puisque je ne sens pas le moindre stress chez lui. On dirait qu'il conduit en plaine! À cette date et à cette altitude, il y a déjà de la neige à certains endroits. Le trajet n'est pas tout le long aussi spectaculaire, mais la beauté du paysage y est omniprésente. Comme nous sommes en montagne, le soleil disparaît assez tôt quand même et nous n'arriverons pas à Annecy avant la nuit.



Le lac d'Annecy et ses canaux affluents jouissent d'une eau limpide et propre.

Annecy me voici !

Il est déjà près de 22 heures, nous sommes arrivés à Annecy. Comme c'est une ville touristique, il y a encore plusieurs restaurants d'ouverts. Nous arrêtons bouffer une pizza pour ensuite filer vers le Centre de Vacances Les Alérions, situé à Talloires, à 13 km d'Annecy. C'est ici que Serge a déjà réservé sa chambre pour son séjour de stage SIV. Ça tombe bien, car la chambre est prévue pour quatre personnes et nous ne sommes que deux. Il a la gentillesse de ne pas me réclamer un centime pour ma place au gîte.

Mon séjour à Annecy est la dernière étape de ce voyage. Je vous raconterai, dans le prochain et dernier épisode, la finale de cette belle aventure!

Christian Forget

Un rapport d'incident/accident tu rempliras

Quinn Cornwell
traduit de l'anglais par Mathieu Bélanger

Un regard de Quinn Cornwell sur le qui, le quand, et le pourquoi des rapports d'incidents/accidents

Dans mon dernier article, je catégorisais les différentes situations dangereuses dans lesquelles les pilotes se retrouvent parfois, et comment éviter de se retrouver si facilement dans ces situations, spécialement lorsque celles-ci découlent de mauvais choix et/ou de mauvaises décisions.

Le présent article ne sera guère plus excitant, malheureusement, mais j'ai pris conscience de l'importance d'informer les membres de l'ACVL après avoir observé de mes propres « yeux-espions » de surprenants incidents. Dans cet article, nous traiterons de qui devrait rapporter les incidents/accidents, et quand et pourquoi nous remplissons des rapports d'incident/accident, parce que j'ai l'impression que les gens ne comprennent pas le système que nous tentons d'établir avec notre programme de sécurité, ici à l'ACVL.

Qui?

Avec le système de sécurité présentement en place, nous demandons à la personne directement impliquée dans l'incident/accident de rapporter ce qu'elle a vue, fait, et observée en utilisant le formulaire se trouvant sur le site Web de l'ACVL (www.hpac.ca/forms). Le formulaire est facile à remplir en utilisant Microsoft Word ou Adobe Reader, et une copie se trouve se trouve au verso du magazines AIR (et dans le Survol, note de l'éditrice). Celui-ci peut être envoyé par courriel à l'officier de sécurité.

Lorsqu'un étudiant débute sa formation, l'ACVL est loin d'être un sujet d'enseignement important (du moins, ce fût le cas pour moi). C'est pourquoi nous demandons aux instructeurs de prendre l'initiative de rapporter tout incident/accident. C'est une bonne façon de faire comprendre le programme de sécurité aux étudiants et aux novices. De bonnes habitudes prises tôt porteront fruit (on l'espère). Que vous voliez quatre heures ou 400 heures par an, nous demandons que vous considériez remplir un rapport d'incident/accident à chaque fois que vous êtes témoins ou impliqués dans une situation qui devrait être rapportée, peu importe que cela concerne un pilote novice ou avancé.

Pourquoi?

Pourquoi le comité de sécurité demande-t-il aux pilotes canadiens de rapporter leurs incidents/accidents? Évidemment, pour apprendre des expériences des autres, et prévenir de futurs accidents en partageant ces expériences avec le plus grand nombre. Si quelqu'un peut nous fournir une information pouvant ultimement sauver une vie, nous sommes preneurs.

Une autre raison à laquelle les gens ne pensent pas souvent est comment nous, en tant que communauté de vol libre, sommes demeurés généralement auto-réglementés. Nous aimerions pouvoir continuer de cette façon en démontrant diligence raisonnable et autosuffisance aux organismes gouvernementaux de réglementation, tels que Transport Canada. Nous n'avons pas à fournir à Transport Canada ni à personne d'autre nos rapports d'incidents/accidents, mais il est de bon ton de pouvoir démontrer à ceux-ci que nous nous efforçons d'avoir des opérations sérieuses et que nous déployons des efforts en vue d'améliorer la sécurité dans notre sport.

Quand?

J'ai pris connaissance de quelques affichages sur des groupes de discussion (opérés par des clubs partout au pays) qui étaient des descriptions évidentes d'incidents. Oui, il y a des gens sur mon comité qui « espionnent » leur groupe de discussion local et m'informent de ce qui s'y passe.

Vous trouverez une description claire et concise de ce qui est considéré comme un accident ou un incident sur le site Web de l'ACVL (www.hpac.ca/pub/?pid=198).

Analysons maintenant quelques « fausses affirmations » auxquelles j'ai pensé après avoir lu deux affichages en particulier, qui donnaient des raisons pour lesquelles une personne n'aurait pas à rapporter un incident/accident.

- Aucun dommage à l'équipement, aucune blessure au pilote
- Personne ne m'a vu plonger et manquer de peu la ligne à haute tension, donc c'est OK
- J'ai réglé le problème avant de quitter le sol (pièces remplacées, accident ou incident évité par les actions prises)

L'une des définitions d'un incident est « un événement duquel découle des informations pertinentes à la communauté du vol libre. » Les trois affirmations ci-haut nous portent à nous demander ce qui est arrivé, ou ce qui aurait pu arriver. Il n'y a pas eu de bris d'équipement, mais qu'est-ce qui a bien pu se passer pour qu'une personne se sente obligée de mentionner une telle chose? Quelle pièce avez-vous remplacé pour éviter que votre aile ne se démantèle à 2000 pieds au-dessus du sol? Ou pire, à 50 pieds au-dessus du sol? Que serait-il arrivé si la personne dans la deuxième affirmation était entrée en contact avec la ligne à haute-tension? Pas de témoins? Je suis sûr que les gens à la centrale électrique n'auraient pas eu besoin de témoins pour savoir que quelque chose d'anormal venait de se produire.

Donnez-nous l'information. Nous l'utiliserons.

Confidentialité

Laissez-moi vous citer encore un item de la section « sécurité » du site Web de l'ACVL : « Il y a enquête sur les accidents dans le but de nous aider à prévenir une résurgence. **Le contenu personnel de ce rapport est CONFIDENTIEL.** L'analyse du rapport sera restreinte aux causes et circonstances entourant l'événement, et sera utilisée pour fin d'archivage et de prévention d'accident uniquement. »

Ceci s'applique aux écoles, aux instructeurs, aux pilotes novices et expérimentés, ou à toute personne impliquée de quelque façon que se soit avec le deltaplane ou le parapente. Nos rapports restent confidentiels, et nous bâtissons à partir de ceux-ci les statistiques et les articles pour la communauté de l'ACVL/HPAC. S'il vous plaît, ne laissez pas votre égo entrer en ligne de compte. Aux écoles : ne craigniez pas de perdre votre réputation en rapportant les incidents/accidents. La communauté réalise que ces événements se produisent à la fois à l'intérieur et à l'extérieur des écoles.

Quinn Cornwell
Officier de sécurité à l'ACVL
Traduit de l'anglais par Mathieu Bélanger

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

Harnais motorisé explorer 2004
moins de 10 hrs de vol
tout équipé, excellente
condition - 3500$

Wills Wing Eagle 164
60 hrs de vol
très bonne condition
rouge et bleu - 1500$

Harnais Z3
pour pilote de 5'8'' à 5'10''
bonne condition - 200$

Harnais Z5
pour pilote de 5'7'' à 5'9''
excellente condition très
propre
rouge et bleu - 600$

Parachute pda et antiswivel
200$

Photos et détails sur demande
Martin Laroche
819-665-9085
martin@radhyps

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.

Delta La Mouette Topless
300 heures de vol
Bord d'attaque jaune
Intrados jaune et bleu ciel
700$ (ça c'est un don !)

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

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.

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 per-sonnes désirant légereté, agrément de vol et facilité à attérir.
Excellent état - Demande 2500$
Michel Cousineau
450-975-8816
couzidelta@hotmail.com

Moyes XT 145
50 vols (50 hrs)
Harnais Wills Wing Z3
pour pilote 5'9''

Parachute
entreposé au sec depuis le début
Fusée pour parachute
Casque Insider gris

le meilleur prix sera accepté
Robert Lachapelle
514-634-6038

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

Parapente

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

Divers

Radio amateur Icom IC-T7A 2 bandes
Bateries bonnes pour 250 charges - 200$
'appuyer pour parler' (PTT)
30 $ chaque (2 à vendre)
pour radio Icom, Yaesu ou Adi
Christine Champagne
450-433-5800
christinechampagne@hotmail.com

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

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 Skwâll
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

Alliance Sportive Kamouraska
Gaby Alexandre
160, Lavoie - CP1
La Pocatière, QC, G0R 1Z0
418-856-1420

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

Vision'Air
(parapente)
Xavier et Yves Bergeron
6952, Wipporwill
Rawdon, QC, J0K 1S0
514-867-4526

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 millenium drive, Stratford, PEI C1B 2H2
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**) ***$25 droit provincial***	$150	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
Recevoir la version papier du magazine (Air ou Survol) applicable à votre région? **Oui ☐ Non ☐**		(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, tous mag. en option sont papiers** :	____
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.

Dated: _____ 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

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

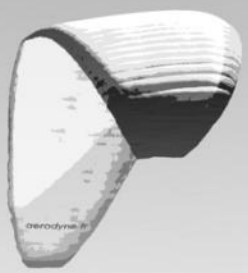
Avec l'augmentation croissante du nombre de ses étudiants, Voiles 4 Saisons est à la recherche d'instructeurs ou d'apprentis-instructeurs dynamiques et passionnés désirant se joindre à son équipe pour faire l'**enseignement du parapente** (sol, tandem, treuil et montagne) **et du cerf-volant de traction**.

Intéressé(e) ?

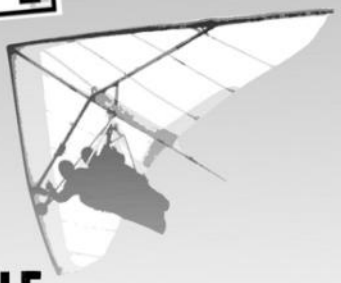
Communiquez avec nous

450-587-8917

info@voiles4saisons.com



DISTANCE
VOL · LIBRE



ÉCOLE DE DELTAPLANE
PARAPENTE ET PARAMOTEUR

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

• Au pied du Mont-Yamska •
• Ouvert tous les jours •

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

Adventure · Swing · Pierre Bouillon SUP' AIR · Ioaro · aerodyne · ADVANCE · Flytec · IT · Charly Best of Air · Mosquito · Airwave · MOYES · GIN · WILLSWING

Téléphone/fax: (450) 379-5102; 640 Rang de la Montagne, Saint-Paul d'Abbotsford, Québec Canada, J0E 1A0, CP 381; info@dvl.ca; www.DVL.ca