SUM VOL QUÉBEC

Le magazine de l'Association Québécoise de Vol Libre



CHAMPIONNATS CANADIENS: LES RÉSULTATS DELTA ET PARA

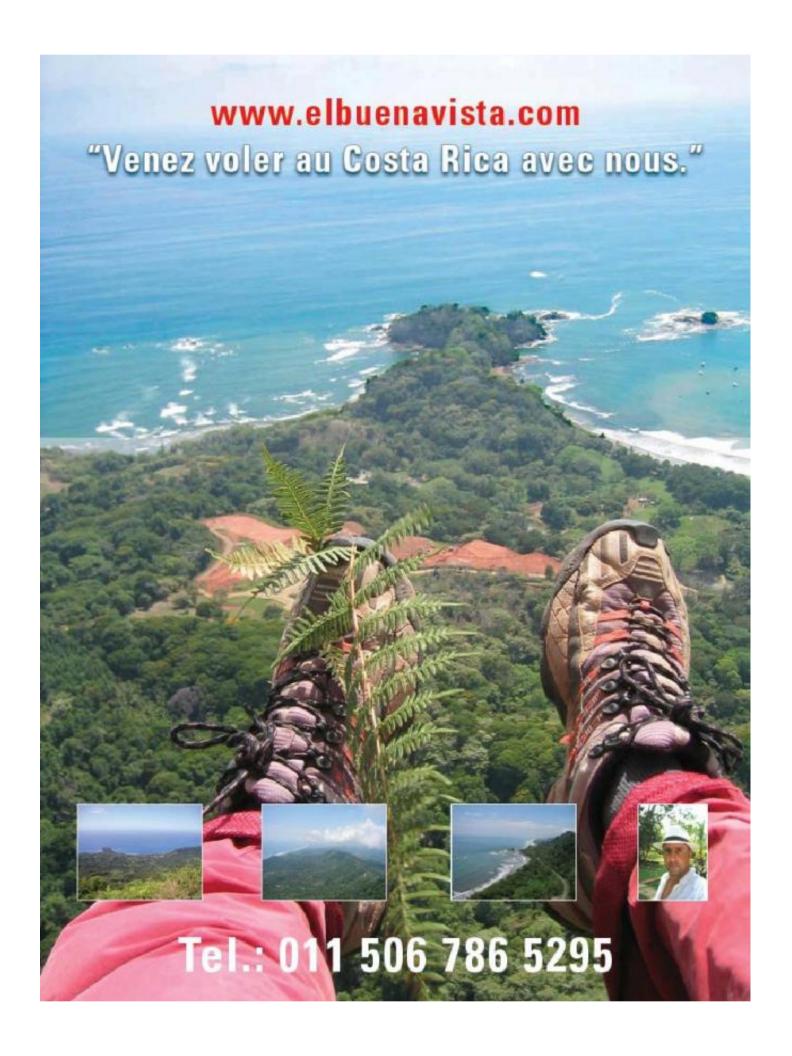
RÉCITS DE VOL: LE MONT SAINT JOSEPH, LA WILLI 2008

VOYAGE: LE CIEL NÉPALAIS

TECHNIQUE: ÇA VOLE OU ÇA NE VOLE PAS?

L'ÉTÉ DANS LE CIEL DU QUÉBEC: Vos Plus Belles Photos

www.aqvl.qc.ca



Sommaire

Édito

Infos clubs
Le spaghetti-fly-in du CVLY
Les résultats de la coupe Québec 2008
Agenda
Biiip !
Actu ACVL
Résultats des championnats canadiens
Récit de vol
Le défi distance Willi Muller 2008
L'été dans le ciel du Québec
Vos plus belles photos
Récit de vol
Il a volé le Mont Saint Joseph
Technique: Ça vol ou ça ne vol pas?
Voyage: Le ciel népalais
Petites annonces
Pratique
Liste des clubs et écoles
Formulaire de déclaration d'incident
Formulaire d'inscription AQVL-ACVL

Pas facile de boucler un Survol quand il fait 28° C dehors 4 avec un vent de 10 km/h ouest... À chaque coup d'oeil 5 par la fenêtre, je vois un beau ciel bleu, des cumulus,

deux rigolos en parapente qui font des wings-over

6 synchros... humm...

7

L'été "calendaire" est presque terminé alors que l'été "climatique" et ses belles journées de vol débute ! Cette

été aura été marqué à l'AQVL par la vente des supers chandails. Avez-vous le vôtre (www.aqvl.qc.ca) ? Merci de l'accueil que vous leur avez fait! À l'ACVL c'est l'AGA

2008 en ligne qui aura été le moment fort de l'été. Merci à tous ceux qui ont voté. Les résultats sont disponibles

sur le site internet de l'ACVL.

Personnellement, le point culminant de mon été de pilote aura été mon premier décollage de l'impressionnant Mont-Saint-Pierre. J'en rêve encore!

Le festival aura aussi été pour moi l'occasion de

rencontrer beaucoup de pilotes du Québec et de mettre des visages sur quelques noms des 270 étiquettes

d'adresse du Survol !

a daresse da sarvor :

Au menu de ce numéro, un peu de légèreté avec la rubrique "Biiip!" (qui se passe de commentaire), des

récits de vol, les conseils de Boubou, un petit guide de vol pour le Népal et vos plus belles photos de vol de

30 l'été.

Ce numéro est riche en photos, je vous encourage vivement à aller voir la version électronique, TOUTE EN COULEURS (www.aqvl.qc.ca/wiki/Survol). Pendant que vous êtes sur le net, profitez-en pour vous abonner à la version electronique (survol@aqvl.qc.ca).

Bons vols et bon Survol!

En couverture

Formulaire de renonciation

Anne-So;)



Cette photo (ainsi que celle de la page 15) est une gracieuseté de Marc Loiselle. Marc Loiselle est un photographe professionnel de la région de Tadoussac, spécialisé en photo touristique et passionné de nature. Plus d'infos au www.loizo.com

Merci à tous ceux qui ont participé à ce numéro!

Richard "Boubou" Bellemare (rédaction), Maurice Boissy (photos et rédaction), Jean Caron (correction des articles), Béatrice "l'amazone de vol" Favreau (illustrations), Michel Gingras (photos et rédaction), Anne-Sophie Guenier (édition, photos et rédaction), Amir Izadi (photos), Daniel Lavigne (photo), Guy Leblanc (photos et rédaction), Marco Levasseur (photos), Marc Loiselle (photos), Albert Limoges (photos), Nicole McLearn (photos), Brigitte Proulx (photos), Cara Rioux (photo)

Infos Clubs

LE SPAGHETTI-FLY-IN DU CLUB DE VOL LIBRE DE YAMASKA



MICHEL GINGRAS

Le samedi 9 août 2008 se tenait le Spaghetti-Fly-In du Club de vol libre Yamaska, évènement cordial visant à favoriser les rapprochements entre les membres et les clubs. Comme à l'accoutumée, les frais d'accès aux aires de décollage étaient gratuits pour l'évènement. La journée s'est amorcée par des envolées qui ne pourront malheureusement pas être qualifiées de mémorables.

Pour l'occasion, les conditions de météo misérables que nous connaissons en cette saison 2008 ont fait place à ... des conditions misérables, hélas, mais malgré tout ensoleillées. Comme vous pouvez vous imaginer, il y a eu des commentaires comme « Euh, y as-tu quelqu'un qui veut y aller là-dedans? J'peux m'tasser. » « Non non, si c'est pourri pour toé, c'est pourri pour nous autres aussi. » « Ouais mais t'es sûr ? J'peux m'tasser. » « Euh non non. » « En arrière, ça pousse-tu ? » tout en regardant les Atos sleder chez Normand, bien que certains se sont accrochés aux nuages. Bref, ca ne s'battait pas pour décoller, mais ce fut un agréable après-midi, en fait le party a commencé là, (bière en moins bien sûr) avec une belle gang de malades, incroyable toutes les conneries qu'on peut dire sur un décollage. Je soupçonne même certains d'avoir retarder leur « sled» pour rester plus longtemps avec la gang. Bref, il v eu comme d'habitude Gilles Boulianne, Marc Breton et Michel Gingras - toujours les mêmes diront certains - qui ont fait un vol de 20 à 30 min, mais ils ont été incapables d'aller rejoindre les Atos. Les autres ont fait des sleds plus ou moins longues et certains ont atterrit à DVL. L'important c'était de participer, le seul qui a fait la cible est Michel Gingras, bravo!!

Cette belle journée a eu pour effet d'ouvrir les appétits. Tous se sont déclarés très satisfaits du repas servi, et la bière aidant, plusieurs fermetures éclairs de harnais ont dû connaître de durs moments le lendemain. La soirée s'est terminée devant un réconfortant feu de camp et même l'humidité des bûches n'a pas réussie à réduire l'ardeur des flammes. Les meilleures histoires de vols qui y furent entendues n'étaient pas , pour la plupart, fraîches du jour.

L'activité fut un franc succès et il est assuré qu'elle sera répétée l'an prochain. D'ici là, une épluchette de blé d'Inde (20 et 21 septembre) aura lieu et nous espérons que les conditions de vol seront plus clémentes. C'est une invitation, et nous espérons vous y rencontrer, ne la manquez pas!

Michel Gingras







Infos Clubs

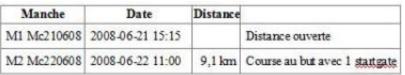
RÉSULTATS DE LA COUPE QUÉBEC 2008



Les 21 et 22 juin 2008 avait lieu, pour une 3ième année, la compétition de parapente du Mont-Ste-Anne. Cette compétition, ouverte à tous, avait pour but de faire découvrir le potentiel de vol du site du Mont-Ste-Anne et d'exploiter au maximum le potentiel de vos jouets préférés.



Voici les résultats:





Pos	No	Nom		Nat	Voile	Classe	Club	M 1	M 2	Total
1	20	René Marion	M	CAN	Niviuk IcePeak	Comp	CVLQ	983	186	1169
2	4	Joel Bonneau	M	CAN	Windtech Tecno	DHV 2	CVLQ	943	150	1093
3	31	Eric Olivier	M	CAN	Gin Boom Sport	DHV 2-3		844	187	1031
4	13	Eric Cadotte	M	CAN	Windtech Tempest	DHV 2	CVLQ	824	177	1001
5	5	Thierry Bellanger	М	CAN	Windtech Tecno	DHV 2	CVLQ	740	22	762
6	2	Claude Lebel	M	CAN	Niviuk Hook	DHV 1-2	CVLQ	568	178	746
7	35	Michel Fougére	М	CAN	Windtech Tactic	Comp	CVLQ	359	175	534
8	3	Jac St-hilaire	M	CAN	Windtech Tempest	DHV 2	CVLQ	266	185	451
9	36	Mario Rousseau	M	CAN	Windtech Tecno	DHV 2		449		449
10	32	Jimmy Marois	M	CAN	Quacs II	DHV 2	CVLQ		176	176
11	37	Jocelyn Bourgeois	М	CAN	Niviuk Arctic	DHV 2		93	73	166
12	39	Eudenir Cardoso	M	CAN	Sky Eides II	DHV 1-2	CVLQ	94	23	117
13	38	Jacques Cody	M	CAN	Niviuk Hook	DHV 1-2	CVLQ			0
13	40	Luc Doucette	М	CAN	Sigma 6					0
13	10	Fernand Routhier	М	CAN	Apco Sierra		CVLQ			0
13	7	Gaétan Quirion	M	CAN	Niviuk Hook	DHV 1-2	CVLQ			0
13	6	Dino Svaldi	М	CAN	Windtech Tecno	DHV 2	CVLQ			0
13	34	Jacinthe Langlois	F	CAN	Ozone Buz					0



Bravo à l'organisation et à tous les participants!

des pilotes 2008

Bal des Pilotes

Comme la tradition le veut, la saison de vol du club DVL se terminera par le Bal des Pilotes.

Ce bal est une occasion de faire la rétrospective de la saison 2008.

Cette année, l'activité aura lieu le samedi 1st novembre 2008, à la salle de l'âge d'or de St-Césaire.

Un souper chaud sera servi. Durant le souper, nous allons visionner des vidéos de vol libre.

Le prix du billet est 25\$.

Vous aurez plus de détails sous peu sur internet au:

www.dvl.ca www.aqvl.qc.ca

À bientôt :)

Cara Risux (450) 708-1042, cararisux@hotmail.com DVL (450) 379-5102

ÉPLUCHETTE DU CVLY

Vous êtes cordialement invité à l'épluchette de blé d'Inde du Club de Vol Libre Yamaska.

Rendez-vous sur le site internet **www.cvly.org** pour de plus amples informations.

Michel Gingras 450-772-2929

CLUB DE VOLLIBRE YAMASKA

20 ET 21 SEPTEMBRE 2008

1er NOVEMBRE 2008

DATE DE TOMBÉE — DU PROCHAIN SURVOL

La date de tombée du prochain Survol est le 15 novembre 2008.

Vous pouvez dès maintenant faire parvenir vos photos, récits de vol ou autres articles à :

survol@aqvl.qc.ca

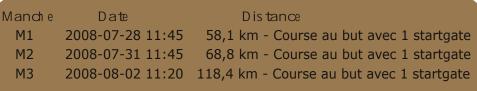
15 NOVEMBRE 2008



Actu' ACVL CHAMPIONNAT CANADIEN DE PARAPENTE CHELAN (É.-U.) 2008 Survol Québec - Septembre 2008

Actu' ACVL







#	Pilote		Voile	Com m anditaires	M 1	M 2	М 3	Total
1	Keith MacCullough	Μ	Gin Boom 5	Muller Windsports & Super Fly	974	885	581	2440
2	Bernard Winkelmann	М	Gin Boom 5	Mullerwindsports, My mom, Superfly	370	840	892	2102
3	Amir Izadi	М	Gradient Avax	× XC2	761	163	607	1531
4	Claudio Mota	Μ	SOL Tracer	SOL, Fly Victoria	269	857	307	1433
5	Will Gadd	М	Gin Boom 5	Red Bull	154	456	822	1432
6	Brett Yeates	Μ	Sky Ares 2		437	363	618	1418
7	Nicole McLearn	F	Airwave Magi	c 4 Airwave Canada	269	149	528	946
8	Deryk Yuill	М	Apco Salsa		168	64	422	654
9	Ryan Letchford	М	Niviuk Peak	Work	78	149	68	295
10) Mark Tarrant	М	APCO, Allegra	n My Mom	78	106	78	262





Ces superbes photos sont de Amir Izadi et Nicole McLearn.

CHAMPIONNAT CANADIEN DE DELTAPLANE GOLDEN (BC) 2008

Manch e	Date	D is tance
M1	2008-07-20 14:00	81,9 km - Course au but avec 2 startgates
M2	2008-07-24 14:30	118,7 km - Course au but avec 3 startgates
M3	2008-07-25 14:30	102,9 km - Course au but avec 3 startgates

#	Nom		Delta	M1	M2	М3	Total
1	Scott Gravelle	М	Moyes Litespeed S4.5	980	1000	1000	2980
2	Ross Hunter	М	Moyes Litespeed S4.5	776	712	736	2224
3	Jon Orders	М	Litespeed RS3.5	833	912	422	2167
4	Doug Keller	М	Moyes Litespeed S4.5	644	723	777	2144
5	Robert Clarkson	М	Wills Wing Talon	246	604	834	1684
6	Fiona Katay	F	Moyes Litespeed S3.0	638	287	656	1581
7	Ralph Herten	М	Wills Wing Talon	246	608	641	1495
8	Jim Scoles	М	Litespeed S5.0	-	637	637	1274
9	Dave Bacon	М	Seedwings Sensor	337	440	416	1193
10	Ken Kinzie	М	Wills Wing U2	592	422	113	1127
11	Christine Nidd	F	Wills Wing Ultrasport	246	231	274	751
12	Jason Dyer	М	Wills Wing Sport 2	246	267	113	626
13	Rick Hunt	М	Airborne C2	246	286	-	532
14	Leif Hanson	М	Aeros Discus	246	74	197	517
15	Tim Middlemiss	М	Wills Wing Sport 2	246	74	113	433
16	Stewart Trowsdale	М	Wills Wing Ultrasport	246	74	-	320

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





Ensemble neuf complet de parapente à partir de 4 500 \$ Faite votre choix parmi les meilleures marques

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

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

www.dvl.ca

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

- Nol d'initiation en tandem (deltaplane et parapente)
- > Vol d'initiation en ultraléger motorisé pendulaire
- Formation complète en cours privés ou en groupe
- Stage de vol en treuil
- Stage de perfectionnement
- > Boutique sus place (Le plus vaste choix d'équipement de vol libre au Québec)

- **➣** Service de réparation et d'inspection
- > Pliage et inspection de parachute de secours
- > Voyage de vol (Mexique)
- Service de navette en tous temps
- ➣ Site offrant 360 degrés de décollage
- Site aménagé pour tous : camping, terrasses, BBQ, terrain de volley ball et carré de sable pour les enfants.

LE DÉFI DISTANCE WILLI MULLER 2008 PERSPECTIVES D'UN PARAPENTISTE

GUY LEBLANC

Karen Keller dirigent avec brio le Willi 2008, réunissant une trentaine de deltistes et parapentistes dans un décor absolument spectaculaire. Cette compétition annuelle axée sur la sécurité et au format flexible m'offre personnellement une occasion idéale pour remonter en selle. Bien que physiquement remis d'un sérieux accident de parapente en 2006, j'ai encore une certaine pente mentale à remonter... L'atmosphère conviviale du "Willi" et son système de pointage encourageant le retour à l'atterro principal est exactement ce qu'il me faut.

Laurence et moi arrivons au camping GEAR (Golden Eco-Adventure Ranch) tard le vendredi soir. De nombreux cerfs broutent l'herbe à l'atterro, devant l'immense silhouette noire de la chaîne de montagnes où les compétiteurs volerons bientôt. Le camping est impeccable; seuls lointains trains et corneilles brisent le silence de la nuit.

Samedi matin, je complète mon enregistrement; \$60 couvre mon inscription, de même que tous les déjeuners copieux, ainsi que le fabuleux souper de fin de compétition! Après nous être bien lestés de crêpes et oeufs brouillés pour affronter les puissants thermiques du Mont 7, les pilotes reçoivent les consignes pour la rencontre. Serge fait son exposé météo pour la journée, nous répétant chaque jour que "les conditions en montagne sont toujours difficiles à prédire"... Bien que cocasse, la suite des choses lui donne entièrement raison!

Il ne faut que 35 minutes sur un très bon chemin pour monter au décollage. Je passe la journée à faire connaissance avec de nombreux pilotes, aidant quelques-uns à décoller, mais procrastinant moi-même pour quitter le sol. La majorité se pose à GEAR, donc je décline la chance de faire un plouf et redescends en camion avec Laurence. Le même scénario se produit le lendemain.

Lundi le 28 juillet, de belles conditions nous attendent. Plusieurs deltistes font de longs cross, alors que mon nouvel ami Robin se tape un 100 km aller-retour en parapente. Je finis par me commettre et passe 90 minutes à explorer les puissants ascenseurs du Mont 7, restant à bonne distance des impressionantes parois rocheuses derrière moi. Je retourne voler en soirée, passant une heure en conditions idéales pour novices.

Mardi, le temps pluvieux me garde à nouveau au sol. Une brève éclaircie permet à quelques parapentistes de traverser le col au sud du Mont 7, faisant un court aller-retour très payant au pointage.

Mercredi le 30, le ciel couvert tue pratiquement les thermiques. La plupart des pilotes grattent le long des pentes, retardant leur inévitable atterro à GEAR. Je remarque que le vent augmente légèrement lorsque des nuages plus foncés nous passent au-

Golden (BC), 25 juillet – 03 août 2008. Serge Lamarche et dessus de la tête. Je décolle à 17h40 sous le suivant, tournant doucement dans une faible ascendance qui me porte à la base. J'y rencontre d'abondantes chutes de neige granuleuse et de grêlons, puis contourne les averses en direction du prochain nuage Je traverse le col sud à plein accélérateur, me maintenant à 9000 pieds au-travers de l'aspiration modérée des nuages et à bonne distance des montagnes. Comme pilote de plaine, voler en cross sous les nuages m'est beaucoup plus confortable qu'affronter les thermiques près de l'imposant relief. Je me pose près d'Harrogate après 39 km, seul pilote à faire un cross cette journée-là.



Jeudi, nous avons de nouveau des conditions stables; beau plouf de 10 min à GEAR. Je me reprends le lendemain, patientant de nouveau jusqu'à 17h45 pour décoller sous un nuage prometteur. Je rejoins un groupe de deltistes et parapentistes grattant la base du Mont 7, puis je trouve rapidement le coeur de l'ascendance au milieu des très larges cercles qu'ils décrivent. Montant très lentement, je m'acharne néanmoins à centrer le faible thermique et enjoins mes copains à me suivre. Une pause me ramène au sein du groupe, puis je re-connecte et atteins finalement le sommet du Mont 7. Je plonge vers un nuage plus actif, qui me récompense avec du solide 1000'/minute, averse de neige et grêle en sus! Accélérateur et "oreilles" me gardent hors de son emprise, tandis que je fonce vers le sud. J'y retrouve des conditions fortes dynamiques+thermiques et lutte pour bien stabiliser ma Synergy2 dans la turbulence. Je dérive latéralement entre 8000' et 9000' devant les montagnes, gardant mon aile face au vent modéré de l'ouest. Les conditions s'adoucissent en soirée, me permettant de confortablement "gratter" le relief jusqu'à Brisco; à nouveau, Laurence me poursuit en camion, offrant conseils et encouragements jusqu'à ce que je touche le sol près de la manche à air qu'elle brandit fièrement! Atterro à 20h40, pour 69 km en solo.

Récit de vol

attendent. Quelques pilotes décollent tôt et font de bons vols. Une courte bulle me permet de bien monter après mon thermiques et me contente de pousser en ligne droite décollage, suivi par un long cycle de dégueulantes qui me rabat au pied du Mont 7. Les petits thermiques turbulents près du relief offrent une sortie, que je décline après plusieurs fermetures et oscillations intempestives de mon parapente. Plouf de 20 minutes, tandis que mon ami Robin s'échappe sur un court cross dans la tabasse. Les conditions similaires du dernier jour permettent à plusieurs deltistes de faire de longs cross jusqu'à Invermere; quelques parapentistes partis tôt se tapent aussi des distances respectables. Cette fois-ci, patience ne paie pas, les vents augmentant constamment jusqu'en soirée. Serge et Karen nous ont organisé une soirée quatre-étoiles, avec un superbe buffet, photo-montage et de nombreux prix. Je termine au 2e rang chez les parapentistes, après mon ami Robin qui a bien mérité sa victoire. Serge affiche les résultats complets http://sergewebservice.ca/seven/seven_wmxcc.html

Des conditions fumantes permettent à Robin et moi de faire de longs cross le lendemain. Il s'échappe en premier, tandis que je piétine au sommet du Mont 7 pour permettre à mon copain Raul de me rejoindre. Tandis qu'il cale, un bon cycle me laisse facilement traverser le col, puis je fonce à plein gaz vers Robin, ne stoppant que pour faire le plein d'altitude dans du 1000'-1500'/minute. Je visse et plane successivement, partageant plusieurs thermiques avec quelques deltas et un autre parapente, brisant mon record personnel d'altitude avec 12500 pieds. Juste En terminant, j'aimerais de nouveau souligner l'excellent travail comme je rejoins Robin, celui-ci doit se poser pour "besoins anatomiques urgents". Laurence le recueille et il se retrouve au

Samedi le 2 août, vents légers et thermiques forts nous purgatoire pendant trois heures à me suivre en camion... Parvenu à Invermere, j'accepte de cesser d'enrouler les seulement, coupant court à mon cross. Malgré la possibilité de continuer, je me pose à Fairmont, pour un total de 122 km en 5h45. Super!



des organisateurs et le support des nombreux commanditaires (GEAR, Muller Windsports, Control Innovations, Black Bear Ventures). J'encourage fortement tous les pilotes à participer à cette rencontre annuelle, qui donne pleine liberté de décoller quand on veut et aller où l'on veut. Seuls les trois meilleurs vols sont totalisés, donc aucune pression de voler en conditions marginales ou risquées. Ce format m'a permis de graduellement reprendre confiance et pleinement apprécier la dynamique de groupe, dans un décor à couper le souffle. Merci encore à Serge, Karen et Laurence, de même qu'à tous mes nouveaux amis. À l'an prochain!

> Guy Leblanc Cold Lake, AB 780-639-0668



PROMOTION AUTOMNE

UNE SELLETTE SKYLIGHT GRATUITE

700 grammes seulement ! cette sellette réversible se transforme en sac à dos et vous permet d'emporter votre parapente, le parachute de secours et un casque.



FIDES 2 EVO : pour débuter sans s' ennuyer. EN-B. ATIS 2: maniable, performante et tranquille. EN-B.

BRONTES 2: la haute performance accessible. AFNOR-Performance.

ANTEA: la machine à thermiques... EN-C.

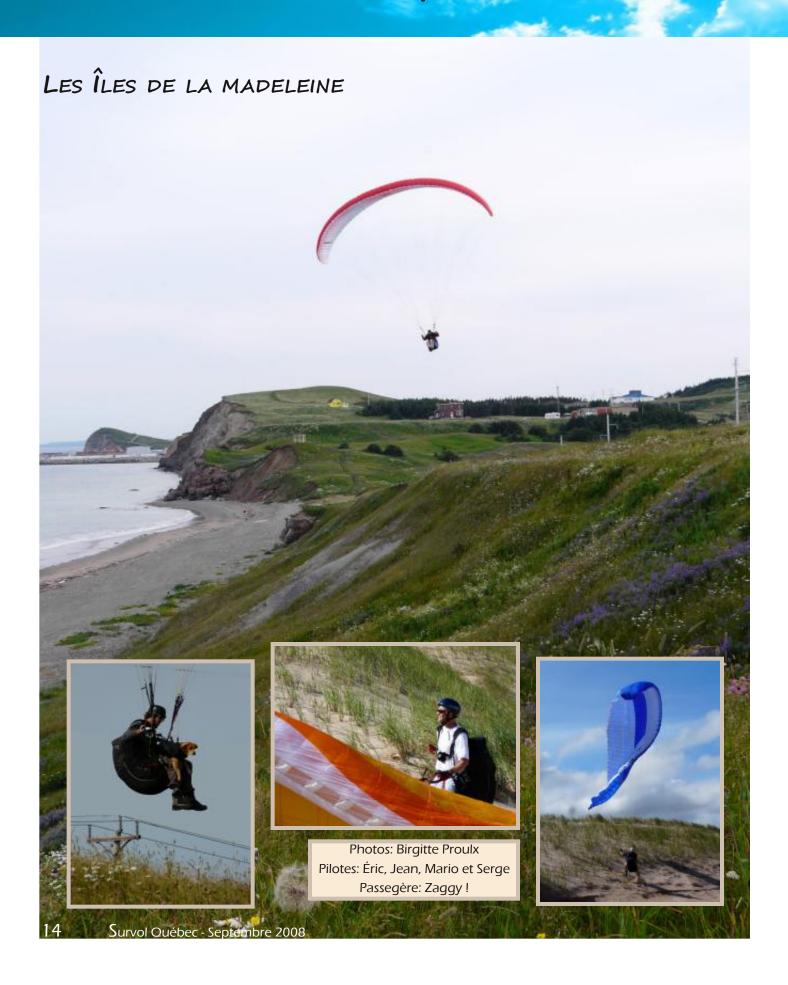
CIMA: voile montagne. Maniable et perf. AFNOR-Standard.

METIS 2 : le nouveau biplace perf, perf, perf ! EN-B.

www. sky-cz. con

Du 01-11-2008 au 31-01-2009, profitez de la vente d' hiver de SKY

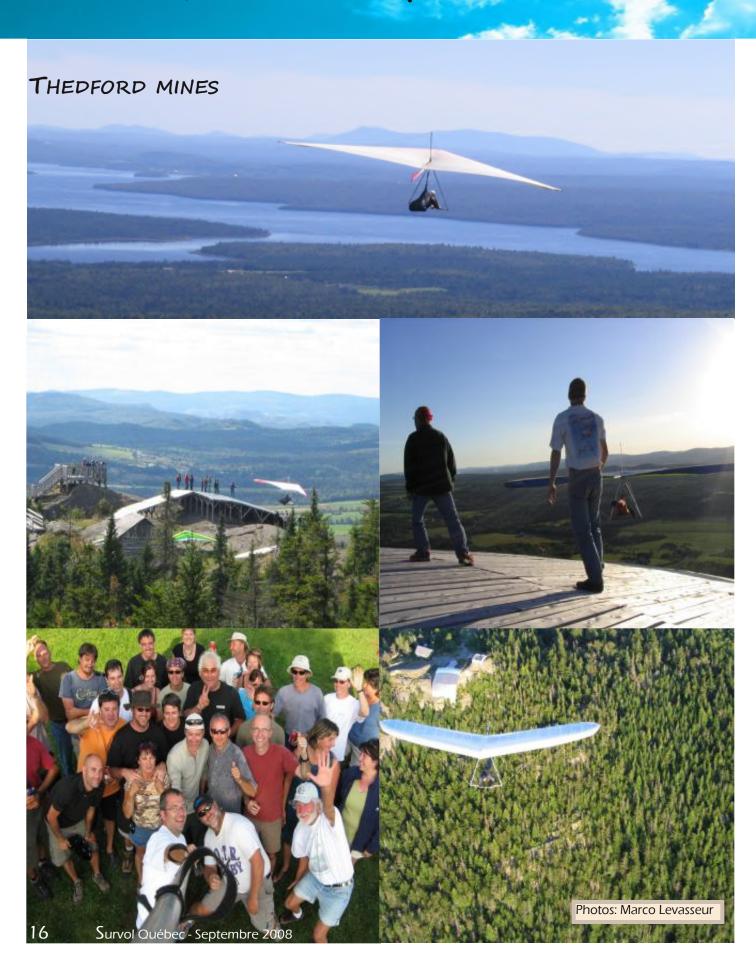
École de vol libre comme l'air, Jocelyn Lapointe Baje-St-Paul, 418-435-3214, www.librecommelair.ca













IL A VOLÉ LE MONT SAINT JOSEPH

Maurice Boissy

Arrivé à Carleton vers une heure de l'après-midi, le mont St-Joseph a la tête dans la brume et une petite bruine tombe lentement au sol. Nous décidons de dîner avant de nous installer au camping municipal. À notre grande surprise une auto nous klaxonne et nous reconnaissons Stéphane Deschêne ainsi que sa conjointe toute souriante. Il nous dit avoir fait de petits vols sur la dune et nous invite à en faire autant. On se donne rendez-vous après le dîner et Daniel écoute la radio météo en rêvant de voler au mont St-Joseph. Je avouer que ça prenait beaucoup d'optimisme pour croire que la journée se finirait avec un vol.



Arrivés sur la plage, le vent n'est pas assez fort pour faire du soaring le long de la dune, donc on s'installe au camping le temps que la pluie s'arrête. Aussitôt fini, Daniel dit qu'il veut monter pour voir si le vent est bon en haut et chose surprenante, la montagne s'était dégagée. Aussitôt arrivés l'aile est sortie pour essayer un gonflage vue que le vent était très intéressant et de direction Est. Le l'emplacement choix de décoller est difficile car une rampe fait le tour du site et il faut passer pardessus. Après quelques essais et un beau statique, Daniel court pour décoller et je le pousse pour être sûr que ça passe: le voilà parti pour un

beau vol de plus de 30 minutes et quelques photos pour immortaliser cette journée, suivi d'un top landing qui rendit un sourire à Daniel qu'il gardera jusqu'au coucher.



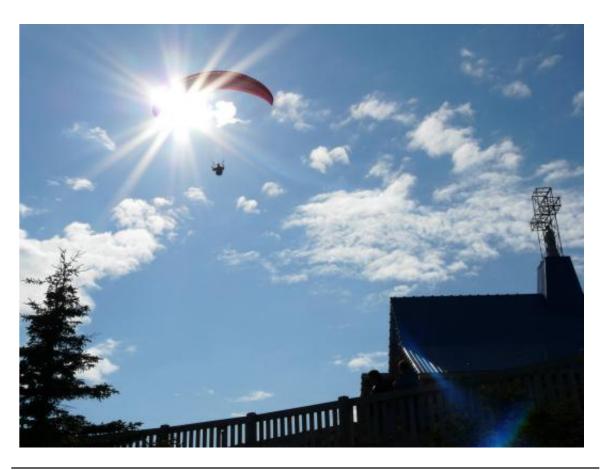
Deuxième journée le vent est presque de la même direction que la veille et assez léger pour exciter Daniel, Stéphane ainsi que moimême. Au décollage le vent est face à l'Oratoire et plus fort qu'hier. Daniel et Stéphane essaient de gonfler sur le plat dans stationnement et dans les marches sans succès (les suspentes restent prises dans les morceaux de bois). Daniel essaie le décollage officiel même si le vent est de travers et que la végétation à repris ces droits sur cet espace très peu fréquenté. Deux essais sans succès découragent Daniel et il est de retour à l'est. Quelques gonflages et le voilà enfin dans le ciel bleu de Carleton avec quelques cris de joie qui ont fait rire les badauds qui le regardaient avec envie. Stéphane décide de passer son tour et plie son aile. Après plus de 30 minutes de vol le vent commence à être plus soutenu et c'est le temps de penser à l'atterro, direction camping, mais son épouse lui signale que le vent est trop fort pour atterrir au camping donc se sera sur la plage. Une descente rapide sur la plage et un dernier 360 (de trop) le fait atterrir les deux pieds dans l'eau mais très heureux d'avoir volé ce mont deux fois.

Lors de la récup' nous avons jasé avec le propriétaire qui aidait Daniel : il nous racontait qu'il avait été pilote Delta il y à très longtemps dans les Laurentides. Nous avons aussi rencontré un pilote parapente de la cote ouest qui déménageait à Carleton, donc le déco sera peut-être enfin utilisé et entretenu!

Nous ne pouvions pas quitter cet endroit sans aller voir René Caissy et Florence qui demeurent à Maria, qui nous a reçu comme des rois dans sa magnifique demeure bâtie de ses mains avec le bois coupé sur sa terre, beau travail René.

Daniel Lavertu, Lisanne, Monique et Maurice Boissy

Récit de vol





- Vol tande m parape n te
- Stage perf'
- Voyage de volà l'étrange r

www.brunoberti.com parazonebleue@hotmail.com

Technique: les ptits conseils de Boubou

ÇA VOL OU ÇA VOL PAS ?

Richard "Boubou" Bellemare

Sept heures du matin, le réveil tout en douceur avec les nouvelles et la prévision du temps à la radio: plein de morts et plein de blessés partout, météo: belle journée ensoleillée, quelques passages nuageux, maximum 28°. Petit déjeuner en face de l'ordi question de checker ses e-mails, on nourrit le chat, brossage de dents, pipi caca, c'est la grande forme et hop on s'apprête à partir au boulot. Pis là, y'a quelque chose qui cloche, je sais pas trop, des papillons dans l'estomac. Y fait donc ben beau bout d'viarge? Grand ciel bleu, pas de vent, rentre en-dedans, saute sur l'ordi, regarde la météo en détail aux alentours de la montagne: 19°c ce matin, soleil et vents nuls, après-midi 28°c, soleil nuages, Ouest à 10km/h!!!! Call à la job, Chantale? chus balade, ben balade, je vais prendre ça OFF. YESSSS!!!! Vite appelle les chums pour voir si y'en a d'autres qui filent pas, arrangeage de covoiturage, pogne le pack-sack, remplis la bouteille d'eau, un Ziplock plein de graines, de raisins secs et de peanuts, pis une pomme. Change la tenue de bureau pour celle de grand malade, balance le parapente dans le fond du coffre, j'ai rien oublié moi là?? Go! Arrête gazer au Esso, paye la madame, « voyons...qu'est-ce qui fait Peter? ». Cinq très longues minutes plus tard, transfert de stock d'un char à l'autre pis YES SIR on est partis!!!

J'espère que ça va voler...

Sur notre petit site habituel, quand on a pris les bonnes infos météo, qu'on a appelé l'ami(e) qui reste juste en bas de la montagne et qui nous confirme que le vent est du bon côté, en général on ne se trompe pas souvent. En plus, on a l'habitude de reconnaître les signes qui nous disent si ça va le faire ou non. Avec un peu d'expérience, ça nous vient assez naturellement, on fait notre petite analyse tout au long du voyage jusqu'à la montagne tout en jasant, souvent sans même s'en rendre compte.

Maintenant, prenons le cas où l'on se dirige vers un nouveau site, dans notre région ou encore à l'autre bout du monde. Déjà, si on s'en va juste dans notre belle province, le simple fait de prendre contact avec des personnes du club local nous rassurera et nous donnera les bonnes informations relatives aux sites du coin, même qu'en général il y a toujours un pilote qui ne filera pas non plus ce jour là. C'est ben d'adon.

La première chose à faire, que l'on soit débutant ou pilote d'expérience, est impérativement d'aller voir la zone d'atterrissage. Prenez des points de repère faciles à identifier du ciel, parce que bien souvent le terrain d'atterrissage n'est pas visible du décollage. Il faudra bien remarquer tous les obstacles à éviter (lignes électriques, arbres, bâtiments etc..) ou ceux qui pourraient causer de la turbulence en cas de vent soutenu.

Essayez de visualiser votre approche en fonction de différentes directions de vent. Un pilote local peut vous indiquer la façon la plus commune d'atterrir, vous expliquer comment éviter les pièges et vous signifier les endroits au sol où le thermique pouvant ainsi nuire à votre approche se déclenche.

Les obligations d'approche en PTU main gauche, main droite ou encore les interdictions de survol de certaines résidences ou bâtiments, se retrouvent la plupart du temps sur un panneau à l'entrée de l'atterro. Si vous voyagez en France, vous remarquerez un panneau de la F.F.V.L. à l'entrée de la zone d'atterrissage de chacun des sites agrées par la fédération expliquant tous les règlements du site ainsi que la plupart des pièges à éviter.

C'est fait pour l'atterrissage. Avant de se diriger vers le décollage faisons donc une petite analyse du site en général. Sommesnous dans une vallée bien encaissée où la brise d'après-midi peut se renforcir ? S'il n'y a pas de vent météo, on devra attendre que le soleil se pointe le bout du nez sur le déco afin qu'il soit un tantinet alimenté pour nous aider à décoller et profiter de la brise de pente jusqu'à ce que l'on trouve nos premières bulles.

Quelle heure est-il? Sur certains sites, selon la saison, selon notre niveau et dépendamment de la différence de

température entre le jour et la nuit, il y a des fenêtres pour décoller et d'autres pour observer le paysage. En effet, plus il y a un écart de température important entre la nuit et le jour, plus il faudra s'attendre à une forte activité thermique. On rencontre souvent ce genre de conditions dans les Andes et croyez-moi, il vaut mieux éviter de décoller après 11 heures sur plusieurs sites à l'intérieur des terres en Amérique du sud. C'est aussi souvent le cas un peu partout dans le monde au printemps. Cette forte activité thermique souvent couplée à une forte brise de vallée peut vite s'avérer un cocktail assez risqué et qui dure en général de 3 à 4 heures. Si vous avez décollé avant la venue de ces conditions et que ça forcit beaucoup sous vos pieds, essayez de rester en vol le plus longtemps possible (jusqu'à ce que ça baisse) et évitez surtout de vous poser en fond de vallée où vous risqueriez de vous faire reculer. Préconisez plutôt la repose au sommet, aux oreilles si ça brasse trop, ou encore à contre pente en bordure élevée de la vallée. Une bonne marche de retour vous donnera suffisamment de temps pour remettre en questions les décisions douteuses qui vous ont poussées à décoller dans de telles conditions. Encore là, si on prend le soin de contacter un local avant, on évitera probablement tous ces problèmes.

Technique: les ptits conseils de Boubou



L'analyse aérologique du site étant faite, montons au déco. Maintenant il faut analyser les conditions de vol au décollage. Première chose à faire: poser son sac par terre et admirer la vue, c'est toujours trippant sur un nouveau déco! Et dire qu'on va bientôt voler au-dessus de ce nouveau paysage, comptons nous chanceux d'être venu au monde dans une ère où on peut voler librement comme un oiseau, merci Mr. Rogallo (grand moment nostalgique, observons tous une minute de silence).

Tout au long de notre voyage, de la maison jusqu'au déco, on devra déjà avoir fait une bonne analyse du ciel. Tout bleu, voilé ou encore quelques nuages en formation? Les nuages sont-ils brossés? Si oui, c'est qu'il y a du vent en altitude. S'il y a déjà des beaux cumulus à 9 heures et demi du matin, ça risque de sur-développer et il faudra s'attendre à des conditions plutôt costaudes en après-

midi, observez bien l'évolution du développement nuageux. Du décollage, l'altitude des nuages (notre plafond) sera plus facile à déterminer. La vitesse du vent à cette même altitude est aussi assez facile à estimer, il s'agit simplement d'observer la vitesse de déplacement de l'ombre des nuages sur le sol. Lors de journées très instables et assez humides, le développement des gros méchants cumulo-nimbus n'est pas toujours facile à voir arriver. Parfois, on voit bien la grosse enclume au loin, on peut aussi la voir se déplacer, si c'est de gauche à droite ça va, mais si on ne le voit pas bouger, il peut bien se diriger vers nous, c'est moins bon. Des fois, juste en face ou juste derrière nous, le ciel devient de plus en plus foncé, c'est souvent qu'un cunimbe se forme tout près, si t'es dans le ciel, vas te poser, ça presse! Sinon, remet vite ton aile dans son sac et vas t'abriter. Y'a de grandes chances qu'il y ait de grosses rafales de vent qui arrivent subitement, le tout

accompagné d'une forte pluie et même de la grêle.

Il ne faut pas perdre espoir pour autant, souvent cette super instabilité se calme, les nuages se dissipent et les conditions redeviennent volables.

Il fait beau, je suis au déco, j'observe les mouvements de la manche à air s'il y en a une, (un bout de papier cul fait très bien l'affaire), ou encore les mouvements des feuilles et des arbres en bas et de chaque côté du déco. Si tout bouge de gauche à droite c'est que c'est assez rafaleux, la patience est de mise. Si la manche à air passe de calme à très bandée vers le haut, souvent et violemment c'est que l'activité thermique est très forte, attendez que ca se calme et que les écarts de temps entre le passage des thermiques se rallongent (grandes accalmies). Si le vent vient légèrement de travers, peut-être que le soleil ne fait pas

Technique: les ptits conseils de Boubou

encore assez face à la pente, attendez un peu. C'est peut-être aussi le vent météo qui est de travers. C'est facile à savoir: le vent météo est assez constant tandis que la brise de pente est cyclique. Dans les deux cas, si l'axe du vent ne dépasse pas les 15 à 20° de travers, ça ne devrait pas poser de problèmes de décollage pour un pilote qui maîtrise bien son aile au sol.

Parfois, la manche à air peut aussi indiquer un vent de cul, il ne faut pas paniquer tout de suite, c'est peut-être qu'il y a un thermique qui se déclenche juste devant, créant ainsi un appel d'air. Dans ce cas, la manche à air retombera au neutre avant de se remettre dans le bon axe. Si par contre elle indique un vent arrière et qu'elle reste dans cet axe pendant de longues périodes de temps et bien ce n'est pas bon signe: soit qu'il y a effectivement du vent météo qui vient de l'arrière à cette altitude, ou qu'on est encore trop tôt dans la journée (sur un site ouest par exemple) et que le soleil chauffe encore l'envers du versant. Une situation possible et plutôt dangereuse c'est lorsque l'on a un faux vent de face au décollage. Et oui, s'il y a un vent météo venant du versant derrière nous et que le décollage se trouve légèrement plus bas que le sommet, on peut facilement se faire tromper en étant dans le rouleau de la montagne. Si tu décolles là-dedans c'est un stage SIV improvisé et gratuit qui t'attendra! Il faut donc aussi observer les mouvements de la cime des arbres situés au sommet de la montagne, pas seulement ceux de la manche à air.

Si après toutes nos précieuses analyses la conclusion et favorable à l'envol, il restera à jeter un dernier coup d'œil aux conditions de vent au sol avant de faire le dernier pas. Est-ce que le vent à forcit? A-t-il changé de direction? Essayez de trouver des indications telles que les risées sur un plan d'eau ou encore la fumée du feu de forêt qui fait rage un peu plus loin.

Confucius a toujours été clair là-dessus : « Tant qu'à se jeter dans le vide, autant bien le faire ».

Et voilà, si vous avez bien fait vos devoirs en mettant votre cerveau en mode « analyse météo » avant de décoller, vous vous apprêtez à vous taper un vol du tonnerre!

Rappelez-vous qu'il y a des clubs de vol libre à peu près partout dans le monde, un « quick tour » sur l'internet peut sérieusement accélérer votre recherche et ainsi trouvez l'âme sœur qui vous guidera lors de votre prochaine sortie ou voyage.

Ça fait peut-être beaucoup de choses à se souvenir mais à force de mettre en pratique tout ce que vous venez d'apprendre à chaque fois que vous irez voler, vous assimilerez ces réflexes au fur et à mesure et, éventuellement, tout viendra de manière plutôt subconsciente.

Si vous apprenez ce texte par cœur et que vous le répétez 20 fois chaque soir avant de vous coucher, vous déciderez beaucoup mieux quand il faut câller malade ou non.

Envoyez tout vos dons via PayPal à l'adresse e-mail au bas de la page. Sinon, vous mourrez un jour. C'est le Dalai Lama qu'il l'a dit (le frère de Serge).

Richard «Boubou» Bellemare fruitflyzone@hotmail.com





Premier janvier 2008, j'embarque dans un avion de la Quatar Airways, direction le Népal. L'arrivée Katmandou est assez intense: les chauffeurs de taxis s'arrachent mon sac avant même de savoir où je souhaite aller. Ils veulent juste rendre service... Je décide de prendre directement l'avion pour Pokhara, deuxième ville du pays et Mecque du parapente. Je me trouve une chambre de luxe (salle de bain privée et eau chaude !) pour seulement 3\$ par jour.

Après une bonne nuit de sommeil, je rencontre David qui dirige l'école Blue Sky Paragliding , je m'acquitte des formalités et j'embarque dans la navette en compagnie de pilotes australiens, français, espagnols, allemands... Vingt minutes et quelques frayeurs plus tard (ils roulent à gauche et les vaches sacrées se promènent partout au milieu de la route!) on arrive sur le décollage de Saragkot. C'est magnifique: jonchée à 1400 mètres d'altitude, au milieu des

rizières et des champs de moutarde, Sarangkot est protégé du vent météo par les majestueux Annapurnas. Le déco est alimenté par les thermiques plus doux du matin. Une fois dans les airs, le paysage est indescriptible, à couper le souffle: derrière moi, le Machapuchare (6900 mètres) qui forme un imposant triangle parfait, à droite la ville de Pokhara, en avant le lac Fewa, sous mes pieds les maisons colorées des habitants des montagnes... j'en prends plein les yeux! Le plus beau reste à venir: un groupe d'aigles et de vautours viennent me tenir compagnie dans le thermique. C'est incroyable comme ils ont l'air heureux de voler avec les parapentistes. Les rapaces slaloment entre les ailes et s'approchent comme s'ils allaient se poser sur mon extrados. Leur facilité à enrouler le thermique est à la fois impressionnante et inspirante.

Toutes mes journées du mois de janvier ont été rythmées par le parapente: montée à pieds pour le premier vol du matin par différents chemins à travers la montagne et les thermiques de l'après-midi sont un peu plus puissants mais rien pour m'effrayer. Le mois de janvier n'est pas le plus propice pour les départs en cross. Au dire des pilotes locaux, c'est en septembre, novembre et février qu'ont lieu les plus beaux cross (les possibilités sont nombreuses!).





להטר בבטל קטו להטב קבבהה לקבור קבים לייני

Parahawking: Tandem en parapente, quidé par des rapaces dressés qui viennent se poser sur vos bras en plein vol!

Trekking: Pokhara est le point de déaprt de fantastiques randonnées quidées, de quelques heures à plusieurs semaines...

Safari: Le sud du Népal est une vraie jungle qui abrite éléphants, crocodiles, tigres, serpents, et singes! (Chitwan National Park)

Promenade à cheval, balade en barque sur le lac, yoga, massage...

हिंड हेटविंड डिया निविद्ध

Blue Sky Paragliding: école dirigée par le pilote d'accro suisse David Arufat (certains instructeurs sont francophones)

www.paragliding-nepal.com

- * Sunrise paragliding: école dirigée par un des pionniers du parapente au Népal, Biru Bomjan. sunrise-paragliding.com
- * Frontiers paragliding: école dirigée par le pilote anglais Adam Hill www.nepal-paragliding.com

Certains pilotes passent leurs aprèsmidis dans les airs alors que les rois de l'accro écourtent leur vol en enchaînant Les conditions de vol ont été parfaites les figures au-dessus du lac: 22 pendant tumblings live... c'est quelque chose! leur place pour le show: fermetures, décrochages, largages du secours, le spectacle est complet. Je Sarangkot quelques jours Bandipur: un petit village historique, beau site thermo-dynamique, perdu dans les montagnes. Le décollage dans les rizières est particulier: il faut descendre des marches... évident au début mais quand le vent est au rendez-vous, ça tient des heures et

des heures!

3 semaines, les extraordinairement gentils, les soirées Les participants au SIV ne donnent pas entre parapentistes très relaxes, la bouffe exquise... C'était vraiment LE PARADIS!

> Anne-Sophie: annesoguenier@yahoo.ca







Pokhara et le lac Fewa



ांनिङ केन्द्रांव्यहड

- * **Hébergement**: pour tous les goûts et tous les budgets (de la chambre chez l'habitant à l'hôtel, de 2\$ à 50\$ la nuit)
- **Bouffe**: Le quartier Lakeside regorge de restaurants népalais (excellent!) et internationaux (je n'ai pas vu de Mc Do';))
- * Formalités:
- Ne partez pas sans une assurance rapatriement!
- La licence népalaise coûte 10\$ U.S.



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:

	RAVAIL	
	T/INCIDENT (INCLUDE COORDINATES & PHOTOS) / DESCRIPTION / INCIDENT (COORDONNÉES ET PHOTOS)	
HUMAN FACTORS / FACTEURS HUMAIN	<u>5</u>	
NVIRONMENTAL FACTORS / FACTEUR	SENVIRONMENTAUX	
TECHNICAL FACTORS (EQUIPMENT) / F	ACTEURS TECHNIQUES (ÉQUIPEMENTS)	
RECOMMENDATIONS / RECOMMANDAT	IONS	
ACTIONS TAKEN (CLUB OR ASSOCIATION	ON) / CORRECTIFS APPORTÉS (LE CLUB OU L'ASSOCIATION)	
REPORT REVIEW - COULD THIS ACCIDE CE QUE CET ACCIDENT AURAIT PU ÉTR	ENT HAVE BEEN AVOIDED? HOW? / RÉVISION DE RAPPORT - EST- RE ÉVITÉ? COMMENT?	
HPAC SAFETY OFFICER / OFFICIER DE 1 Quinn Cornwell cell: 204.237.0540	SÉCURITÉ ACVL	
Email / Courriel safety@hpac.ca		

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

Petites annonces

DELTAPLANE



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

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

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

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

Yves Beaudin 514-255-3924 YvesBeaudin@hotmail.

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

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

PARAPENTE

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

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

Roch Poirier Roch.Poirier@fbn.ca

Epsilon 4 rouge noir et blanche fabriqué en 2004 mais acheter en aout 2005 taille 28 très bonne condition, a été revisé la saison derniere chez Conceptair, toujours pliée caisson sur caisson.

Harnais Supair XC bleu et noir

Harnais Supair XC bleu et noir grandeur large (2001) bonne condition, tres solide mais il a quand meme 7 ans.

Parachute de secours (2001) toujours entretenu et conservé dans de bonne condition et replié regulièrement.

Alti-vario Brauniger le plus basic de la gamme.

Combinaison supair gris et noir (2006) grandeur large. 2800\$

Je vends mon equipement qui est en très bonne état car je veux acheter du neuf.

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

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

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

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

Allez visiter les Puces volantes sur le site internet de l'AQVL: www.aqvl.qc.ca/wiki/Puces

Répertoire des clubs et écoles

CLUBS

Aviation Saint Paul

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

Le 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

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, OC, 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

Michel Gingras Rang Haut de la Rivière Nord Saint Pie de Bagot, QC, J0H 1W0 450-772-2929 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 www.librecommelair.ca

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, OC, JOL 1C0
450-587-8917
info@voiles4saisons.com

Zone Bleue

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

Air Sensation

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

Aérostyle Airsports inc.

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

Formulaire d'inscription AQVL - ACVL



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

Formulaire d'adhésion et renouvellement

Membre à part entière : Choisir SOIT A, B, C ou D		OPTIONS				
 A. Ontario, TNO., 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			
Manitoba, Nunavut (inclut Magazine Air) So droit provincial	\$125	Concours de distance vol libre en ligne (HOLC) Dure toute la saison, points comptés au Classement National	\$17.50			
C. Maritimes, Saskatchewan, Alberta, Colombie - Britannique, Yukon (inclut Magazine Air) \$15 droit provincial	\$140	Souscription au Magazine AIR pour non-membres de l'ACVL	\$30			
D. Québec (inclut Magazine SurVol) \$43 droit prov.	\$150	Souscription au Magazine AIR pour membres de l'ACVL	\$18			
		Souscription au Magazine SURVOL pour membres de l'ACVL	\$18			
Préférence magazine (choisir un seul ici) : □ Air (anglais)		(Souscription au Magazine SURVOL pour non-membres de l'ACVL est disponible directement de l'AQVL.qc.ca pour \$25)	*			
☐ Survol (français) ☐ Aucun (versions pdf en ligne)		Magazine Cross Country Souscription à la Publication des E-U, 6 numéros par an, can\$ Livraison par avion en option, can\$	\$60 \$20			
Total des cotisations membres (A, B, C or D):		Total des frais en option:				
TOTAL à envoyer à l'ACVL (Cotisation + Options):	-	1	-			
Numéro de Membre ACVL/HPAC (requis si vous Nom: Masculin	:					
Nom: Masculin						
Nom: Masculin	:) _					
Nom: Masculin	el radio 2					
Nom: Masculin	el radio 2					
Nom: Masculin	:) _ mel radio 2 _ Relation					
Nom: Masculin	:) _ mel radio 2 _ Relation					
Nom: Masculin	el radio 2					
Nom: Masculin	el radio 2 Relation () , ne soit p		ponsabili			
Nom: Masculin	el radio 2 Relation ne soit p ATOIRE		ponsabili a questic			
Nom: Masculin	el radio 2 Relation ne soit p ATOIRE ACVL/HP		ponsabili a questi Non			
Nom: Masculin	el radio 2 Relation ne soit p ATOIRE ACVL/HP		ponsabili a questi Non			

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 AC	VL:
-----------------	-----

그 보고 있다. 그 그 그리고 있는 데 가게 하고 있다고 있다. 그 그리고 있는 것이 되었다. 그리고 있는 것이 되었다. 그리고 있다고 있는데 그리고 있다.		뭐 하겠어요? 나를 하면 하다면 그래요? 나는 이 그렇게 되었다면 하게 되었다.	시계 그 전 물장으로 이 시네요? 그렇게 하네요? 이 병원이 되고 있다고 하고 있다고 하셨다면서 이 생겼다.
FORMULAIRE DE RENONCIATION	DIEVONEDATION ET	T DIACCEDTATION DEC	DICOURCE DELIACULATIONS
CIRMULAIRE DE RENONCIATION	DEXUNERATION E	DACCEPIATION DES	RISCUES DE L'ACVI/HPAC
ON MOLATINE DE MENONOTATION	D EVOLETIVE LION F	DAGGEL IATION DEG	MOGOLO DE L'ACTLINI AC

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) :	2	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.



MASALA nouvelle voile montagne aluminium aerofabrix^(al)29

Régulier 3500\$

Spécial 2995\$

valide jusqu'au 15 novembre 2008

Voyage au Costa Rica

Venez vivre l'aventure de voler au-dessus de la jungle du Costa Rica.

En collaboration avec nos amis du El Buena Vista.

Plusieurs sites à découvrir – thermiques larges, doux et omniprésents – vol dynamique en bord de mer.

Bienvenue aux étudiants pilotes – contactez-nous concernant la formation offerte.

Instructeurs parapente et kite recherchés





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







Parapente

Description Prix Aerodyne (herokee, Tandem, Lapon, usagé 2,500 \$ Aerodyne Chero kee, Tandem, 4.371.07 \$ Rouge/Moir/Blanc, usagé 600 S Aerodyne Dune, Medium, Rouge/Noir/Blanc, usagé 1,500 S Aerodyne Joy, Medium, Orange/Blanc/Jaune, neuf 3,428.09 \$ Aerodyne Joy, Small, Orange/Rouge, démo 200\$ de rabais au prix indiqué 3,200 \$ Aerodyne Yogi, Medium, Arctic, usagé 2,600 \$ Aerodyne Yogi, Médium, Bleue/Gris/Blanc, usagé 2,200 \$ Aerodyne Yogi, Medium, Lapon, usagé 2,400 \$ Aerodyne Yogi, Médium, Ténéré, usagé (deux en inventaire) 2100\$ Aerodyne Yogi, Large, Sahara, usagé 2,500 S Aerodyne Yogi, Médium, Sahara, usagé 2,200 \$ Airwave Logic, Medium, Rouge/Blanc, usagé 800 \$ Airwave Logic, Small, Bleue/vert/Blanc 990 \$ Airwave Sport 1, Large, Bleu, usagé 1,200 \$ Gin Rebel, Medium, Bleu/Gris/Blanc, démo 3.200 S kcaro (yber 2+, Medium, Grange/Gris/Blanc 3,710.60 \$ karo Cyber 2+, Small, Bleu/Gris/Blanc, démo 3,661.40 \$ karo Instinct, Small, Blanc/Gris/Bleu, démo 3,948.40 \$ Ozone Rush, Extra Small, Moir/Blanc/Rouge avec custom desing démo 3,000 \$ Sol Ellus Medium, Jaune/Noir/Rouge, usagé 1,000 \$ Swing Arcus 1, Large, Jaune, usagé 1.000 \$ Swing Arcus 1, Large, Rouge, usagé 1,200 \$ Swing Arcus 2, Medium, Bleue/Blanc 1,300 \$ Swing Astral 5, 24 Orange/Gris/Blanc, démo 3.795 \$ Swing Mistral 3, Extra Small, Rouge/Noir/Blanc usage 1,500 \$ Swing Mistral 5, 24, Jaune/Noir, démo-3,640 \$

Swing Stratus 5, 26, Bleu/Blanc, usagé

Liquidation de fin de saison 15% sur tout en inventaire. ou Financement sans intérêt jusqu'à 36 mois.

Sellettes

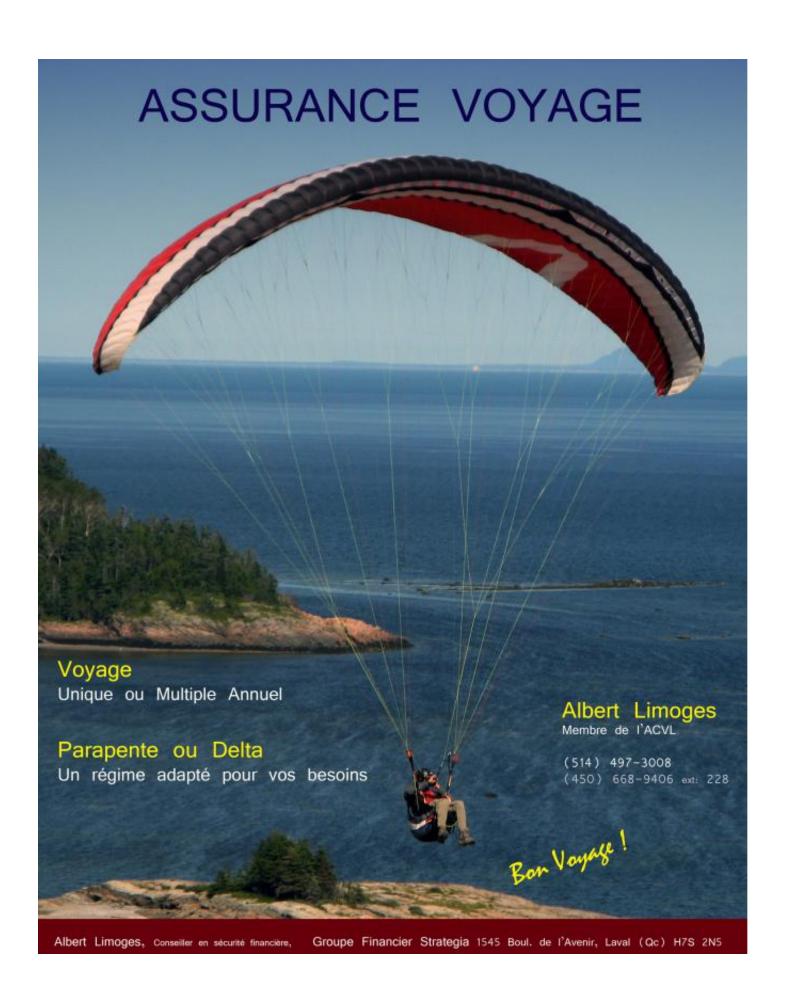
Description	Pro	
Ensemble Sellette SupAir Movy, Large, Bleue/Noire (comme neuve) et Parachute	895	\$
Ensemble Sellette SupAir Randonneuse, avec parachute, usagé	650	\$
Ensemble Sellette Wills Wing, Medium, Noire et Parachute Lara 250 PG (comme neuf)	895	\$
Selette Wills Wing, Medium, Bleue (Usage)	350	\$
Sellette Kortel Kamasutra, Medium (Neuf)	1,054	\$
Sellette Kortel Karma, Medium (Neuf)	960	\$
Sellette Kortel Kuik	250	\$
Sellette Altiplume plusieurs en inventaire (usagé)	195	\$
Sellette SupAir Airbag, Medium		
	325	\$
Sellette Sup Air Altirando XP, Medium et Large (Neu	f) 850 :	\$
Sellette SupAir Altix, Medium et Large (Neuf)	855	\$
Sellette Sup Air Evo XC (pack), Medium (mousquetons Zycral 40 mm inclus) (Meuf)	905	\$
Sellette Sup Air Hybride, Large et Medium (Neuf)	1,030	\$
Sellette Sup Air Profeel XC2, Medium, usagé (2 sel	lettes	
disponibles, rouge ou bleue, comme neuve.	750	\$
Sellette Sup Air Vamp (pack), Medium (Neuf)	1,030	\$
Sellette Sup Air Vamp Air, Large, Moire et Verte démo	1,450	\$
Sellette Woody Valley Xover, Medium et large (Neuf)	1,040	\$

Plusieurs autres produits disponibles sur www.dvl.ca

Paramoteur

1,000\$

Description	Prix
Paramoteur S4 *Tous les sacs de transport sont inclus et les hélices sont en carbone	4,900 \$
Parapente Adventure Elle, 34, Grange, usagé, peu d'heures de vol +/- 15 h	1,500 \$





freeflymexico.com

VOYAGE DE VOL AU MEXIQUE

POSSIBILITÉ DE VOLER TOUS LES JOURS

sur plusieurs sites différents. Au total, nous pourons compter 9 sites. Ils sont situés entre 10 minutes et 2 h de l'hôtel où nous proposons l'hébergement.

PLUSIEURS ACTIVITÉS OFFERTES

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

RÉSERVATION DÈS MAINTENANT - PLACE LIMITÉE FORFAIT DISPONIBLE DU 20 NOVEMBRE AU 1ER MARS.

VIVEZ UNE EXPÉRIENCE INOUBLIABLE

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

HEBERGEMENT ET RESTAURANTS

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

VOYAGES DE VOL

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

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