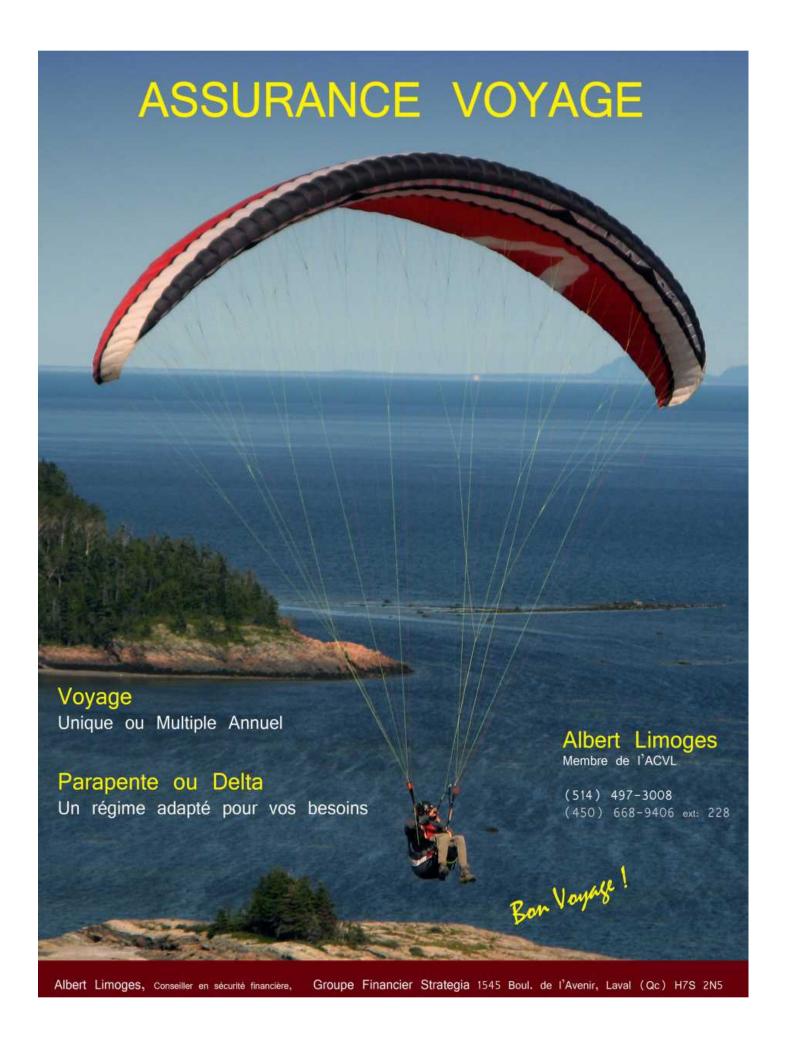
ouébec

Le magazine de l'Association Québécoise de Vol Libre

10-4...

Tout ce que vous devez savoir sur l'utilisation des radios au Québec



Merci à tous ceux qui ont participé à ce numéro!

Mathieu Bélanger (rédaction),
Richard "Boubou" Bellemare
(rédaction), Jean Caron
(correction des articles), Bosco "
le chaton " Daude (rédaction),
Mark Dowsett (rédaction),
Béatrice " l'amazone de vol "
Favreau (illustrations), Michael
Fuller (rédaction), Domagoj " le
Prez " Juretic (rédaction), Serge
Lamarche (rédaction et
traduction), Daniel Lavigne
(rédaction), Albert Limoges
(photos), et le courageux pilote
repentant du confessionnal.

En couverture



Un Atos dans le ciel du Mont Yamaska le 07 juin 2009. Le pilote peut se manifester, je mentionnerai son nom dans le prochain numéro! (Photo: Anne-Sophie)









- 4 Le mot du président
- 5 Agenda
- 6 Infos clubs / écoles

Actu' ACVL

7 Nouveau système de niveaux

Découvrir

10 La Colombie-Britanique

Compétition

- 13 La série XCXC
- 16 Résultats de la Coupe Québec
- 16 Calendrier des prochaines compètes

20 Biiip !!

Technique

- **21** Dossier radio-amateur
- **24** Hagar le terrible!

Les p'tits conseils de Boubou

26 Spedd riding, sped flying et speedy gonzales!

- 28 Le Confessional
- 29 Déclaration d'incident
- 31 Les petites annonces
- 32 Clubs et écoles
- 33 Formulaire d'inscription
- 34 Formulaire de renonciation

Contact

Association Québécoise de Vol Libre 4545 Pierre de Coubertin CP 1000 Succ. M Montréal, QC, H1V 3R2

Éditrice: Anne-Sophie (survol@agvl.gc.ca)

Le mot du président

Salut amis et pilotes!

Au moment d'écrire ces lignes, le ciel s'est paré de beaux cumulus, juste pour rendre ma tâche plus ardue! Donc ce petit mot de votre président sera plus court que d'habitude. Ne m'en voulez pas trop, je suis un pilote avant tout!

Oui, la saison est bel et bien commencée. Une manche de 42 kilomètres a été validée au Mont Ste-Anne. Plusieurs cross dont un de plus de 100 km en parapente sont déjà au compteur. Avec un minimum de 3 compétions sanctionnées, on peut dire que cet aspect de notre sport est vivant et en santé. Et il ne s'agit pas d'une discipline qui vise seulement notre élite, car les formats de compétitions que associations nationale provinciale ont privilégiés, se veulent ouverts à tout pilote (détails p. 7). Nous désirons créer un environnement ou le pilote moyen pourra repousser ses limites de façon sécuritaire lui faisant vivre une expérience qu'il partagera avec ses compagnons dont les plus expérimentés serviront de mentors aux petits nouveaux. De toute façon, nous savons tous que chasser le thermique en groupe est la façon la plus efficace de voler.

"En plus, un thermique partagé est comme un bon verre de vin, c'est toujours meilleur en bonne compagnie!"

L'ACVL et l'AOVL ont décidé de miser sur le format XCXC (détails p. 13) qui traitera toutes nos compètes locales comme des manches d'une seule et même compétition dont les résultats seront compilés tout au long de l'année et comparables d'un bout du pays à l'autre pour nous donner un classement général canadien et des classements locaux. Comme ces manches sont toutes sanctionnées, tous les pilotes d'ici vont ramasser de précieux points qui sont la monnaie d'échange pour participer aux championnats canadiens et aux compètes internationales. Le plus de cette formule est la simplicité d'obtenir la sanction, de compiler les résultats et la possibilité de faire des inscriptions en ligne (et le paiement en ligne Paypal). L'ACVL et l'AQVL (pour les 2 compètes déjà annoncées) subventionnent ces manches XCXC. Donc, il ne manque que quelques bénévoles par compète pour appuyer les organisateurs qui sont conviés à contacter Éric Olivier directeur du comité l'AQVL compétition à (eolivier2004@yahoo.com) et Mark

Dowsett - directeur du comité compétition à l'ACVL - (competition@HPAC.ca). La pièce maîtresse de notre calendrier, ce sont les championnats canadiens. Ils ont toujours lieu du 10 au 19 juillet et les inscriptions vont bon train. Même si vous ne songez pas à y paticiper, je vous encourage fortement à donner votre nom comme bénévole. C'est une expérience fantastique qui vous donnera certainement le goût d'y être comme participant à la prochaine occasion. Eric, l'organisateur, ne peut tout faire tout seul, alors donnez-lui un coup de main...

L'autre grosse nouvelle est la réforme de notre système d'enseignement, entrée en vigueur le 1er mai 2009. Les instructeurs ont été spécifiquement avisés, mais plusieurs d'entre vous vont apprendre avec ce numéro du Survol que notre système de niveaux a été mis à jour. En gros nous pouvons dire que nous rehaussons les exigences pour tous les niveaux de notre brevet canadien. Ceci n'est pas pour gagner des concours de popularité avec nos membres. Il était simplement temps de se mettre au diapason de la plupart des autres pays du vol libre. Certains faits à noter sont que nous avons ajouté un **niveau débutant** et qu'il faut au moins 20 vols supervisés pour l'obtenir. Ce niveau se veut un encouragement durant une formation parfois longue. À ce stade, le débutant devient dorénavant membre à part entière de l'ACVL. Il doit quand même terminer sa formation novice pour espérer voler seul. L'autre nouveauté est le concept de pilote mentor. Le pilote mentor est un pilote d'expérience qui est délégué par l'instructeur pour superviser le débutant (qui a au moins 20 vols) pour le temps d'un vol. Ce vol peut compter ou non dans le total requis par le débutant pour avoir son niveau novice, c'est à la discrétion de l'instructeur. Ceci donnera un outil de plus à l'instructeur pour compléter la formation de son élève et donnera de l'expérience supplémentaire au futur novice. Un autre fait majeur est que l'obligation d'avoir le HAGAR a été déplacée au niveau avancé qui devient niveau "pilote complet". revanche, un nouvel examen intermédiaire a été créé et il contient beaucoup de questions ''HAGAR". D'ailleurs, l'ACVL encourage l'obtention du HAGAR dès le niveau novice. L'examen de niveau débutant contiendra aussi des questions "HAGAR". Finalement, dans l'année qui vient, l'ACVL se penchera sur la revue de tous les niveaux instructeurs.

La dernière nouvelle à partager au sujet de l'ACVL est que je suis allé représenter notre province en tant de directeur régional pour le Québec. À cette réunion des sujets comme les deux mentionnés cihaut ont été discutés. Comme vous voyez, dans les deux cas ça a donné quelque chose de concret. Fait à noter aussi, mon mandat de président de votre association nationale a été renouvelé pour une autre année. Et en plus de la revue des niveaux instructeurs, nous nous attaquons au renouveau du site web. Une demande de soumission devrait être publiée sous peu.

À l'AQVL, nous avons tenu une réunion avec notre exécutif élargi qui est composé de nouveaux bénévoles qui sont en train de prendre connaissance des rouages de votre association. Et ceci donne définitivement une nouvelle énergie à votre exécutif et garantit la pérennité de l'organisation. Cette année avec tout ce qui se trouve sur le calendrier notre mandat est clair et il met l'accent sur l'aide aux compétitions, ce qui fait partie notre mission première comme organisme sportif. Nous sommes convaincus qu'en persévérant dans cet effort, les retombées seront bénéfiques pour notre sport et la majorité de nos membres qu'ils compétitionnent ou pas.

En finissant, je me suis permis une petite expérience à titre personnel. J'ai créé un groupe AQVL sur Facebook. Comme pour celui de l'ACVL qui compte plus de 300 membres, le but est de voir si cet outil communautaire peut nous servir à resserrer nos liens et à communiquer plus efficacement. Pour cela, vous devez être membre de Facebook d'abord. Une fois inscrit sur le site, il suffit de faire une recherche au sujet de l'association québécoise de vol libre ou hang gliding and paragliding association of Canada. À première vue, ça semble plus flexible et plus "multimédia" que notre liste de discussion. À suivre...

Félicitations et merci a Bosco Daude pour son travail colossal sur le nouveau guide HAGAR disponible sur le site web de l'AQVL (voir p. 24).

Longue vie au vol libre! Je vous souhaite tous une saison à l'altitude de vos espérances!!!

Prsident de l'AQVL et de l'ACVL president@hpac.ca

Club de Vol libre de Thetford-Mines

Daniel Lavertu

Notre rencontre estivale 2009 est prévue pour les **14**, **15 et 16 août**. Les pilotes pourront donc se présenter dès le vendredi 14 août.

Pour plus de détails, allez sur le site web de notre club:

http://cvltm.aqvl.qc.ca/

32ième festival de vol libre du Mont Saint-Pierre

Jean Sébastien Cloutier

Du 25 juillet 2009 au 02 Août 2009

Informations au: 418-797-2025

ou par courriel: jeansebastienvol@yahoo.ca

Club de Vol libre de Québec

Réal Blais

Party d'été CVLQ, 29-30 août: Comme par les années passées, compétitions amicales, blé d'Inde, souper et fiesta au Mont Ste-Anne.

Vol Voyage automne (Corse): Pour ceux qui auraient manqué celui de 2008, prévoyez du temps début octobre avec l'équipe du "LUCIF'AIR. À surveiller sur le forum dans "Voyage" su site web du CVLQ.

Club de Parapente du Saguenay

Martin St-Hilaire

Notre rencontre annuelle aura lieu à la fête du travail comme tous les ans. Cette année, c'est du samedi 5 septembre au lundi 7 septembre 2009.

Infos au: 418-695-6250 ou sthm22@yahoo.ca

Club de Vol libre Les Ailes de la Vallée

Roland Bélanger

Le Club de Vol Libre Les Ailes de la Vallée vous invite à sa rencontre annuelle du

vendredi 17 au lundi 20 juillet 2009

Les informations sur les sites près de Rimouski, Mont-Joli et Amqui sont disponibles sur le site internet de l'AQVL. Vous pouvez contacter Guy Ryan 418-750-1483, Roland Bélanger 418-723-8327, 418-730-2441, Jean-Pierre Larouche 418-725-3759 ou Pascal Berger 418-756-5458. Nous nous ferons un plaisir de vous accompagner sur nos sites.

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

Comme l'an passé le point de ralliement pour le déjeuner du samedi 18 juillet vers 9h30 est à la Cantine ASL de Saint-Anaclet, 239 Principale Ouest, 722-8344, N48,473263° W68,430169°. C'est tout près du site de Petite-Neigette.

Le party du samedi soir est au Relais de la Coulée à moins d'un km de l'attéro. On vous expliquera sur place.

Il n'y a pas possibilité de louer la maison de la chute neigette cette fin de semaine là car elle est déja louée. Pour d'autres dates vous pouvez vérifier en consultant le lien suivant:

www.maisondelachuteneigette.qc.ca/

Il n'y a pas possibilité de camper sur le site sans location de la maison. Pour camper nous vous recommandons le camping La Luciole à Ste-Luce sur mer tout près. Il est préférable de réserver car c'est la haute saison. Le lien est le suivant:

www.campingguebec.com/campingchaletslaluciole/

Au plaisir de vous voir.

Pour connaître toutes les dates de rencontres et de compétitions, ainsi que pour plus d'informations, consultez la section "évènements" du site web de l'AQVL!





Nouveau système de niveaux des libéristes en vigueur depuis le 1er mai 2009

A cette date, les instructeurs auront reçu un communiqué détaillant les changements effectués à notre système de niveaux (grades). Ceux-ci auront probablement reçu les nouveaux ensembles d'examens avant que cet article soit publié.

Il n'y a pas beaucoup à ajouter ici pour expliquer les changements, mais je voudrais ratifier la procédure suivie et l'expliquer. Je voudrais aussi présenter le sujet aux membres en général.

En 2004, le Conseil Administratif (CA) a identifié deux composantes à examiner: une révision des niveaux et une amélioration de nos méthodes de formation. Le plan était de revoir les niveaux en premier, puis d'entamer une discussion sur la façon d'établir des normes de formation nationales appuyant les objectifs du nouveau système de niveaux.

L'objectif de l'association était et continuera d'être l'instauration d'une procédure permettant de former des libéristes hautement qualifiés pour qu'ils acquièrent progressivement de meilleures habiletés de pilotage et une connaissance croissante des conditions, de l'aérodynamique et des obligations réglementaires à mesure qu'ils progressent dans leurs apprentissages, produisant des libéristes plus prudents compétents. La procédure fut lente, mais nous avons finalement atteint un moment décisif, qui était la révision des niveaux. L'apprentissage comporte maintenant 4 niveaux: débutant, novice, intermédiaire et avancé (voir les exigences pour chacun des niveaux page suivante).

Ainsi, au fur et à mesure qu'un libériste progressera dans le système de niveaux, il deviendra de plus en plus habile, les défis étant de plus en plus exigeants.

Par exemple, si un(e) libériste suivant un entraînement en montagne ne vole jamais sur la côte ou vice versa, il (elle) restera à un niveau qui reflète ses connaissances et ses habiletés limitées. Cela tient aussi compte de l'immense diversité que nous avons la chance de vivre au Canada, en terme d'environnements de vol: des côtes aux prairies, aux montagnes.

Nous présentons aussi le concept de mentorat. Le rôle du mentor - ndt: pas menteur :) - est d'offrir la chance à un élève de niveau débutant de voler avec un mentor. Le mentor est un libériste habile qui a la confiance de l'instructeur pour quider l'élève en vol. Le site de vol doit être un site d'entraînement approuvé l'instructeur et les vols doivent se dérouler en conditions calmes. Ce concept de mentorat, surtout mis en place pour la pratique des décollages des atterrissages, doit être approuvé quotidiennement par un instructeur.

Finalement, il y a le sujet du HAGAR. Avec l'introduction de la nouvelle structure des niveaux, nous allons éliminer le besoin du HAGAR au niveau intermédiaire.

Nous continuons d'encourager tous les libéristes qui voleront dans un espace aérien contrôlé à passer l'examen HAGAR de Transports Canada. En fait, il est illégal de voler dans cet espace aérien sans le HAGAR.

Pour enlever un peu de mystère et de pincement dans l'acquisition des connaissances des aéronautiques, nous avons introduit de la réglementation aérienne dans les examens de tous les niveaux. exigera une familiarisation progressive du suiet par les différentes écoles, durant formation au sol. L'ACVL appuie ceci en ayant un guide d'étude HAGAR disponible sur le site Internet. Il fera partie de la trousse de bienvenue donnée aux élèves qui ont obtenu le niveau débutant.

Tout ceci est un gros travail que nous croyons très important, étant donné non seulement les développements techniques de notre sport mais aussi les progrès des connaissances dans discipline aéronautique l'enseignement. La nouvelle structure des niveaux est le fondement pour atteindre l'étape suivante, mais cela veut pas dire qu'ils sont maintenant coulés dans le béton. Loin de là. Nous allons continuer à ajuster les exigences des niveaux pendant la révision des normes nationales de formation si nous remarquons que quelque chose manque ou est simplement mauvais.

Si vous êtes intéressés à donner temps et efforts pour la réussite de cet objectif, nous accepterons certainement votre participation constructive.

Pour plus d'informations ou des clarifications, veuillez contacter votre directeur régional, le président du CCI, ou le directeur administratif.

Pendant ce temps, le CA continuera son travail avec un examen des niveaux instructeur et instructeur Senior et la création du niveau assistant instructeur.

En terminant, je voudrais dire un gros merci à tous les instructeurs qui ont aidé par leurs suggestions et aux membres du CCI. Nous apprécions votre appui continu et vos contributions puisque nous continuons ce travail.

Michael Fuller

Conseil consultatif à l'instruction (CCI) Traduction Serge Lamarche Le système de niveaux de libéristes de l'ACVL comporte cinq niveaux parapentes et cinq niveaux deltaplanes. Un libériste peut avoir un niveau deltaplane et un niveau parapente.

Le niveau débutant est donné au début de l'instruction en vol libre. Il vise à rendre familier le système de niveaux et faire connaître l'ACVL aux participants. Les libéristes débutants doivent voler sous la supervision d'un instructeur. Le niveau Maître est accordé aux individus qui ont fait des contributions importantes au vol libre au Canada.

Voici les exigences pour les niveaux débutant à avancé, pour chaque type d'aile:

PARAPENTE

- . 20 vols surveillés par un instructeur (10 vols peuvent durer moins d'une minute. 10 doivent durer plus d'une minute. Ceci exige un temps de vol de 12 minutes.) . Examen écrit
- Trente minutes de vol
- . Test de vol incluant:
 - 1. Disposition appropriée de l'aile, inspection pré-vol et pliage de l'équipement/aile.
 - 2. Suivre la procédure de vérification statique complète du harnais.
 - 3. Contrôle de l'aile au sol et décollage sans assistance par vent léger.
 - 4. Habileté répétitive à décoller correctement dans les deux positions de gonflages, face à l'aile et face à la pente.
 5. Capacité d'établir un plan de vol approprié pour le
 - vent et de l'effectuer.
 - 6. Capacité de contrôler la plage de vitesse en vol en ligne droite et utilisation correcte de l'accélérateur.
 - 7. Capacité répétitive à atterrir debout à l'intérieur d'un cercle de diamètre de 30 mètres.

DELTAPLANE

- . 20 vols surveillés par un instructeur. 10 vols doivent durer plus d'une minute.
- **Examen** écrit
- . 10 minutes de vol
- . Test de vol incluant:
 - 1. Montage approprié de l'aile, inspection pré-vol et démontage de l'équipement/aile.
 2. Suivre la procédure de vérification statique du harnais.

 - 3. Contrôle de l'aile au sol et décollage sans assistance par vent léger.
 - 4. Habileté répétitive à décoller correctement.
 - 5. Capacité d'établir un plan de vol approprié pour le vent et de l'effectuer.
 - 6. Capacité de contrôler la vitesse en vol en ligne droite.
 - 7. Capacité répétitive à atterrir debout à l'intérieur d'un cercle de diamètre de 50 mètres.
- . 35 vols dont 10 doivent se faire au-dessus de 250 m et 10 doivent monter ou se maintenir en vol.
- . Examen écrit
- . 10 heures de vol solo inscrits dans un carnet de vol de I'ACVL
- . Test de vol incluant:
 - 1. Disposition appropriée de l'aile, inspection pré-vol et pliage de l'équipement/aile.

 2. Suivre la procédure de vérification du harnais en
 - plusieurs étapes.
 - 3. Contrôle de l'aile au sol et décollage sans assistance par vent laminaire modéré (jusqu'à 25 km/h, avec vérification visuelle).
 - 4. Contrôle de l'aile au sol et décollage sans assistance par vent thermique léger (jusqu'à 20 km/h, avec vérification visuelle).
 - 5. Exécuter des gonflages sans à-coups dans les deux positions, face à l'aile et face à la pente, et faire une transition de la course au vol sans anicroches.
 - 6. Démontrer deux virages de 360° dans la même direction en 20 secondes ou moins.
 - Démontrer un changement de l'orientation de virages de 360° en 30 secondes ou moins. * Démontrer tangage et roulis en vol en ligne droite.

 - 10. Atterrissage contrôlé sur les pieds à l'intérieur d'un
 - cercle de 30 mètres de diamètre.

 11. Capacité de manoeuvres au sol contrôlées consistentes avec l'aile pendant 3 minutes.
 - 12. Faire une analyse verbale des conditions actuelles, dangers possibles, des endroits à faire attention, plan de vol et auto-évaluation.

- 75 vols sous surveillance d'un instructeur dont 10 doivent se faire au-dessus de 250 m et 10 doivent monter ou se maintenir en vol.
- Examen écrit
- 2 heures de vol solo inscrits dans un carnet de vol de **I'ACVL**
- . Test de vol incluant:
 - 1. Montage approprié de l'aile, inspection pré-vol de l'aile, du harnais et du secours.
 - Montage approprié, inspection pré-vol et démontage de l'équipement.
 - 3. Suivre la procédure de vérification statique du harnais.
 - 4. Contrôle de l'aile au sol et décollage sans assistance par vent faible (jusqu'à 25 km/h).
 - 5. Exécuter une transition de la course au vol sans anicroches, incluant une transition de debout à couché au décollage et vice-versa à l'atterrissage.
 - 6. Démontrer des virages successifs autour de points présélectionnés par le candidat en vent de travers. Note des virages à grandes et faibles inclinaisons doivent être effectués sans anicroches, sans décrochages ni glissades
 - 7. Voler la plage de vitesse de l'aile en vol en ligne droite.
 - 8. Démontrer une progression vers le décrochage lent (en altitude) en vol en ligne droite. Exécuter des approches d'atterrissages typiques aéronef

 - 10. Atterrissage contrôlé sur les pieds à l'intérieur d'un cercle de 50 mètres de diamètre.
 - 11. Faire une analyse verbale des conditions actuelles, dangers possibles, des endroits à faire attention, plan de vol et auto-évaluation.
- 12. Bien connaître le secours et comment le déployer. . Assister à une clinique de parachutes de secours est recommandée.

PARAPENTE

. 150 vols avec au moins: 40 vols au-dessus de 250 mètres & 40 vols au-dessous de 250 mètres d'une durée de plus de 10 minutes

- . 10 vols non côtiers
- . Dix sites différents incluant au moins un décollage falaise
- . 25 heures de vol . Être capable de gonfler l'aile pendant 5 minutes, face et dos à l'aile
- . Examen incluant une discussion de l'entrée/sortie d'une manoeuvre de descente sécuritaire et efficace au choix du libériste.
- . Certificat de premiers soins requis. Renouvellement non requis.

DELTAPLANE

- . 150 vols
- 10 vols non côtiers
- 5 sites différents
- . Examen écrit
- . 25 heures de vol
- . Certificat de premiers soins requis. Renouvellement non

. 150 vols

INTERMÉDIAIRE

AVANCÉ

- . Vol distance de 10 km
- . Examen écrit
- . Examen HAGAR
- . 50 heures de vol
- . Certificat de premiers soins requis. Renouvellement non requis. (Doit être différent de celui pris au niveau intermédiaire.)
- . Clinique de manoeuvres avancées recommandé

Email: info@volperformance.com

- . 200 vols
- . Vol distance de 10 km
- . Examen écrit
- . Examen HAGAR
- . 50 heures de vol
- . Certificat de premiers soins requis. Renouvellement non requis. (Doit être différent de celui pris au niveau intermédiaire.)



L'attirance des montagnes de l'Ouest canadien

Ouais, il y a sûrement une raison pour qu'un québécois comme moi, très francophone qui dans la vingtaine ne parlait anglais qu'avec difficulté, ait décidé de rester dans l'ouest. Moi qui avais l'habitude de considérer ses tantes et oncles partis dans l'ouest comme des espèces de traîtres... Je dois avouer quand même que cela me fait encore un peu de mal de voir certains de nos descendants assimilés à l'anglophonie. Et puis il y a vraiment certains individus qui ciblent les francophones pour les faire souffrir (ou partir) d'une manière ou de l'autre. Cela m'a rappelé des souvenirs de l'école secondaire en fait. Comme quoi on se fait souffrir entre francophones aussi.

Ceci dit, je peux témoigner d'un changement depuis mes 18 ans de vie dans l'Ouest. D'abord, la grande gens majorité des est plutôt sympathique, trop même l'occasion, mais jamais autant qu'au Québec, évidemment. Je vois de plus en plus de québécois qui ont choisi de vivre par ici. En fait, beaucoup d'anglophones de l'Est émigrent aussi vers l'Ouest et cela fait une différence. Ils ne portent pas autant la haine du français. Les "french bashers" n'ont plus la vie aussi facile. De plus, le parti conservateur au

pouvoir, en majorité de l'Ouest, a pour effet de désarmer les conflits régionaux et de langages Ils précisent en quoi ils ont raison et en quoi ils ont tort devant tout le pays. Un vrai régal, haha!

" Je voulais vivre le vol libre dans nos Rocheuses à nous et le comparer un peu à celui des Alpes françaises. "

Bon, n'étant pas masochiste, je suis venu d'abord par curiosité. Je voulais voir les montagnes. Je voulais vivre le vol libre dans nos Rocheuses à nous et le comparer un peu à celui des Alpes Françaises. Je n'ai pas été déçu sur ce plan. Je me rappelle bien les automnes passés au Québec, encore en manque de vol. Pas ici. Après un été de vol libre à Golden, je suis presque content de voir arriver la fin de la saison. Enfin, une saison de repos devant la télé! (...et l'ordinateur maintenant... et du ski.)

Et me voilà arrivé au but de cet article: la géographie. Au Canada, le Québec et la Colombie-Britannique ont en commun des montagnes bien placées pour le vol libre. Les autres provinces en général sont trop plates mais permettent les vols quand même avec du remorquage. Moins pratique. Ceci explique en partie le plus grand nombre d'adeptes du vol libre dans ces deux provinces. Voilà de quoi nous rassembler.

Deux chaînes majeures traversent la Colombie-Britannique du nord au sud. La chaîne Côtière à l'Ouest donnant sur le Pacifique et la cordillère des Rocheuses à l'Est donnant sur les Prairies. Il s'agit d'un immense plissement de la croûte terrestre qui s'est effectué entre les 75 et 45 millions d'années passées environ, lorsque la plaque tectonique du Pacifique a rencontré la plaque nord-américaine poussée par formation de l'océan Atlantique. L'ancien fond marin américain fut soulevé et compressé par friction sur la largeur de la Colombie-Britannique actuelle. Des formations rocheuses d'origines différentes prouvent que la présence d'archipels sur la plaque du Pacifique a augmenté la violence de la longue collision à différentes périodes de l'orogénie Laramie. Par la suite, trois périodes glaciaires ont creusé et applati le centre de la Colombie-Britanique et aussi grandes vallées entre les montagnes actuelles, notamment la Tranchée des Rocheuses où se trouve Golden, très visible de l'espace.





Carte du relief de la Colombie britanique

L'aplatissement et le plateau central intérieur de la Colombie-Britanique sépare bien la chaîne Côtières de la cordillère Rocheuses. des La nomenclature distingue aussi les massifs et les chaînes selon les qui les séparent. vallées Par exemple, à l'Ouest de Golden se trouvent les massifs Selkirks et Purcell. La chaîne directement à l'Ouest que je vois de ma fenêtre s'appelle Dogtooth à cause d'une série de pics dont le profil ressemble étrangement à la dentition des chiens. C'est là que se trouvent la station de ski et le riche village Kicking Horse dont vous avez certainement entendu parler cet hiver puisqu'une québécoise y a perdu la vie après s'être perdue horspiste avec son mari. La GRC a admit avec honte n'avoir pas déclenché de recherches après avoir appris l'apparition d'étranges SOS dans la vallée sauvage juste à l'ouest de la station. Les personnes responsables trop souvent ne le sont pas tellement. Désolant. Cela met en évidence la grandeur des montagnes et les défis qu'elles posent.

Ce printemps encore, le compte des morts par avalanches seulement se montait à 25, un record; 19 motoneigistes, 5 skieurs et un randonneur, tous hors-pistes. Les skieurs sont devenus plus prudents mais pas encore les motoneigistes.

Mais revenons à la géographie. A l'Est, où se trouve le mont 7, la chaîne se nomme Beaverfoot... à cause de sa forme en patte de castor. Non, non, là je blaque. C'est à cause de la rivière Beaverfoot dans la vallée Beaverfoot à l'est. nomenclature précède 1858 et n'en précise pas plus à ce moment. Plusieurs nationaux parcs provinciaux entourent Golden. Mentionnons seulement le parc des Glaciers, parc Yoho, parc Banff, parc du mont Assiniboine. La région est une destination populaire en été plus qu'en hiver.

Malgré la zone de subduction au Pacifique, il n'y a pas beaucoup d'activité volcanique. Dans la région, les seules évidences sont les quelques sources chaudes à l'eau de

couleur émeraude. Ces eaux sont souvent dirigées vers des piscines. Une attraction plaisante en hiver après une journée de ski à Banff par exemple.



La position des Rocheuses en Amérique du Nord

Les Rocheuses étant formées en de grande partie roches sédimentaires de boues océaniques, elles sont assez friables en général. On le constate au décollage du mont 7. L'océan primordial en question date du Cambrien, i.e. il y a 505 millions d'années. Un dépôt bien conservé de schiste argileux de renommée mondiale (Burgess) se trouve pas très loin, dans le parc Yoho. Des milliers de fossiles y furent et sont encore ramassés et étudiés, datant de l'époque précédant toute vie terrestre. Plantes et animaux marins se sont subitement diversifiés durant le Cambrien. Un des premiers Chordés ressemblait alors à un ver et est probablement notre lointain ancêtre. Quelle évolution depuis!

La population est plutôt éparse et me rappelle l'Abitibi si l'on remplace les lacs par des montagnes. Le fleuve Columbia prend sa source au lac Columbia (!) plus d'une centaine de km au sud de Golden. Il coule vers le nord dans la Tranchée des Rocheuses, puis vire vers le sud, traverse la frontière, puis direction

12 Découvrir

ouest pour atteindre l'océan en Oregon. nomenclature La intéressante. Des explorateurs français auraient nommé le fleuve "Ouragan" qui s'est changé en Oregon avec le temps. Cependant, un capitaine Yankee fut le premier à naviguer a son embouchure et traverser son banc de sable le 11 mai 1792. Il l'a appelé "fleuve du Columbia" ("Columbia's river") en l'honneur du succès de son vaisseau, le Columbia Rediviva. A propos, c'est aussi le premier navire Américain à avoir fait le tour du monde. Ce vaisseau construit en 1773 fut reconstruit en 1787 où Rediviva (du latin pour raviver) fut ajouté à son nom. Columbia, en l'honneur de Christophe Colomb. Le fleuve étant très long (2044 km, le second plus d'Amérique du Nord, Mississipi est plus long), les amérindiens en avaient chacun un nom différent se traduisant en majorité par "la rivière". Le nom américain de la rivière a non seulement survécu dispute

territoriale de l'Ouest entre les États-Unis et la Grande Bretagne mais aussi donné le nom au territoire. Le "District Columbia" faisait allusion au bassin hydrologique du fleuve et fut séparé en district nord "British" et sud "American" avec une frontière définie seulement en 1848. première ruée vers l'or de 1858 a poussé le bureau colonial à désigner formellement le territoire "colonie de "British Columbia" " incluant le territoire continental relativement inoccupé par les Anglais comparé à l'île de Vancouver. Ces territoires amalgamés sont devenus province canadienne le 20 juillet 1871 par peur de tomber aux mains des Américains. Sa frontière nord avec l'Alaska ne fut définie qu'en 1903, par arbitrage, suivant une longue dispute avec la Russie, puis les États-Unis.

Il y a toute une (autre) histoire attachée à la région alors que les compagnies de traites de fourrures engageaient de courageux et charismatiques explorateurs pour cartographier les cours d'eaux en particulier et faire commerce avec les amérindiens i.e. les Premières Nations. Les premiers explorateurs approchaient les montagnes du côté des Prairies. J'y reviendrai peut-être.

Pour vraiment connaître le vol libre dans ces montagnes majestueuses, visitez mon site web :

sergewebservice.ca/seven

et venez faire un tour en personne!

Serge Lamarche



La série XCXC, la compétition accessible à tous !

La série XCXC - pour vols de distance à travers le pays (l'acronyme est anglais) - est un nouvel événement de vol libre tous niveaux qui se déroule toute l'année. Plus précisément, la série regroupe des événements d'un jour (ou plus) organisés localement mais qui comptent au niveau national.

Nous voulons aider les libéristes à faire des liens d'un océan à l'autre dans une atmosphère de rivalité amicale avec une série facile à organiser, facile à comptabiliser, facile à comprendre et attirante pour les libéristes de TOUS niveaux. Nous voulons également fournir aux organisateurs l'aide nécessaire pour apprendre et réussir.

Pour un organisateur

Lorsque vous voyez une bonne prévision météo, annoncez votre intention de tenir un événement de la série 48 heures à l'avance, incitez les libéristes locaux à vous joindre au site de votre choix, déclarez une manche d'une seule journée et aidez les participants à calculer le pointage de leurs vols.

Pour les participants

Présentez-vous, assistez à la réunion d'information, mettez votre GPS en marche (requis) et volez la manche.

Les manches

Ce sont des vols de distance simples et adaptés à votre site. Les options incluent:

- Distance libre (semblable à ce que le Willi était dans le temps)
- Circuit (comme les courses aériennes à Lumby, où vous définissez quelques points et essayez d'y voler aussi souvent que possible)

- Accumulation de balise ou "Cats cradle" (définissez un nombre de balise où les pilotes ne peuvent voler juste une fois)

C'est un jeu tout en distances, vous pouvez avoir des courses, mais cela rend les choses plus compliquées. Pas d'exigences de fenêtres de décollages ni d'atterrissages.

Nous espérons que les événements récurrents depuis longtemps comme les courses aériennes à Lumby ou le Willi permettront aux séries XCXC de se tenir en même temps. Dans ce cas il sera nécessaire de vous inscrire à l'événement hôte - avec quelques modifications pour encourager plus de vols - et suivre les règles de cette compétition pour vous qualifier au pointage de la série XCXC.

Les coûts

Un seul montant annuel de \$25. Ceci vous permet de participer à autant de XCXC que vous voulez au cours de l'année. Il y aura moyen de payer par Paypal (montant qui ira à l'ACVL) de sorte qu'un organisateur n'aura pas besoin de récolter des inscriptions durant l'événement (si tous ont payé d'avance).

Que gagne l'organisateur?

Vous pouvez apprendre à organiser faire le pointage dans un environnement plus détendu. L'objectif premier de la série est d'encourager plus d'organisateurs à se mettre au jeu - nous avons besoin de plus d'opportunités compétitives pour développer les habiletés de pilotage et cela n'est possible qu'avec plus d'organisateurs. Et vous pouvez faire un peu d'argent pour vos efforts pas beaucoup, mais assez pour couvrir quelques dépenses! L'ACVL

appuie la série et nous paierons un peu les organisateurs pour préparer ces tâches simples. Vous devez avoir au moins cinq libéristes qui participent pour être payé.

Que gagnent les pilotes?

Vous avez plus de chances d'affiner vos habiletés de pilotage dans un compétitif. environnement manches, la méthode de pointage et les règles simplifiées sont conçues pour vous encourager à voler aussi longtemps et aussi souvent que possible. Lorsqu'un XCXC recouvre un événement de type course, les règles du XCXC devraient réduire votre stress tout en augmentant votre expérience de ce type de compète. Et, admettons-le, n'aime pas avoir une chance de montrer aux copains qu'il a eu le meilleur vol de la journée.

Des prix ? Bien sûr!

Argent comptant pour les gagnants dans chacune de ces catégories, en fin de saison:

- As dix meilleurs pilotes selon le classement national
- -Débutants nouveaux aux distances et compètes
- Intermédiaires tous les autres

Cela garde les rivalités vivantes puisque vous performez comparativement aux libéristes de votre niveau.

Le pointage

Toutes les manches (en un jour) auront la même valeur peu importe le site volé, que ce soit l'air grandiose de Golden ou une course longeant une falaise sur la côte. Les gagnants recevront le même

14 Compétition

pointage (en autant qu'il y ait suffisamment de participants). Les gagnants de la série devront compétitionner à divers sites pour maximiser leur pointage - nous voulons encourager les gens à sortir et à vivre des vols en des endroits et conditions variés.

L'organisation

Le thème est de "garder ça simple". Nous fournirons des formulaires aux inscrire les organisateurs pour suivre participants, les droits d'inscriptions reçus et soumettre les pointages. Si vous avez besoin d'aide pour l'organisation, nous assurerons que vous l'aurez. Nous voulons que vous et votre événement réussissent, parce que nous voulons vous voir en tenir d'autres.

Comment commencer

Si vous êtes un organisateur, vous n'avez qu'à annoncer votre manche sur le groupe yahoo ACVL et du Québec (les liens sont disponibles sur le site web de l'AQVL) et sur GoFlyXC (où les pointages seront affichés) et à faire participer vos copains avec vous! Si vous êtes un libériste cherchant des compètes, un lien viendra bientôt pour vous inscrire à la série, puis sortez et volez aussi souvent que possible.

Plus d'informations

Visitez le site:

http://goflyxc.com/xcxc

(en anglais seulement, pour l'instant) Nous nous attendons à devoir corriger des défauts dans l'année. Soyez patients. Vous pouvez aussi nous appeler ou nous envoyer un courriel.

Distribuez ceci sur tous les sites internet et forums de clubs (canadiens ou non) que vous pouvez - nous avons besoin de passer le mot rapidement.

Mille mercis et n'hésitez pas à nous contacter si vous avez des questions

Mark Dowsett mark@dowsett.ca

Randy Parkin randy@keyinc.com

Traduction Serge Lamarche

La série XCXC - Prochaines dates

Ottawa - 04 et 05 juillet 2009

Compétition ouverte aux deltistes et parapentistes Type de manche: distance ouverte

Mont Yamaska - septembre 2009

Compétition ouverte aux deltistes et parapentistes

Plus d'infos sur le site web : goflyxc.com



La série XCXC - Classement

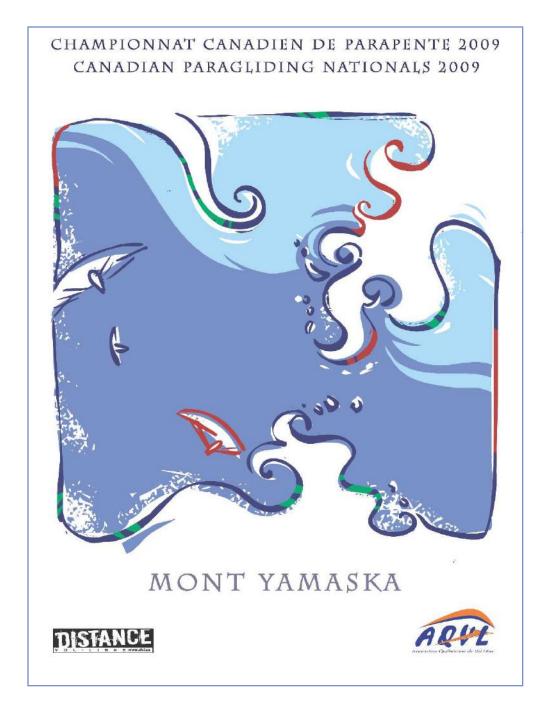
Parapente - catégorie 'intermédiaires'

- 1- Vincent Vaillancourt
- 2- Éric Olivier
- 3- Patrick Dupuis

Parapente - catégorie 'débutants'

- 1- Jimmy Marois
- 2- Xavier Berruel
- 3- Claude Lebel

Classement au 15 juin 2009, après une compétition (la coupe Québec!)



CHAMPIONNAT CANADIEN DE PARAPENTE DU 10 AU 19 JUILLET 2009

Inscription et informations auprès d'Éric Olivier: eolivier2004@yahoo.com

RÉSULTATS COMPLETS DE LA COUPE QUÉBEC - 16-17-18 MAI 2009

Manche	Date	Distance	HEROTON III
M1 Mc180509	2009-05-18 12:45	35,5 km	Temps écoulé

Pos	No	Nom		Nat	Voile	Classe	Club	M 1	Tota
1	41	Vincent Vaillancourt	М	CAN	Stratus WCR	Open	DVL	538	538
2	31	Eric Olivier	М	CAN	Gin Boom Sport	Open	DVL	494	494
3	33	Patrick Dupuis	М	CAN	Gin Glider Rebel	Open	DVL	455	455
4	32	Jimmy Marois	М	CAN	Quarx II	Open	CVLQ	339	339
5	20	René Marion	М	CAN	Niviuk IcePeak 3	Open	CVLQ	266	266
6	42	Xavier Berruel	М	CAN	Cayenne	Open	DVL	261	261
7	2	Claude Lebel	М	CAN	Niviuk Hook	Standard	CVLQ	238	238
8	34	Jacinthe Langlois	F	CAN	Ozone Buz	Standard	DVL	188	188
9	17	Bernard Rouzaud	М	FRA	Niviuk Artik	Open	CVLQ	184	184
10	5	Thierry Bellanger	М	CAN	Windtech Tecno	Open	CVLQ	170	170
11	4	Joel Bonneau	М	CAN	Windtech Tecno	Open	CVLQ	159	159
12	7	Gaétan Quirion	М	CAN	Niviuk Hook	Standard	CVLQ	154	154
12	3	Jac St-Hilaire	M	CAN	Windtech Tempest	Open	CVLQ	154	154
14	45	Michel Turcotte	М	CAN	Niviuk Artik	Open	CVLQ	Z	0
14	46	Pierre Archambault	М	CAN	Niviuk Artik	Open	DVL		0
14	47	Real Blais	м	CAN	Ozone Rush	Open	CVLQ		0
14	39	Eudenir Cardoso	М	CAN	Sky Fides 2	Standard	CVLQ	4	0
14	43	Christian Grenier	М	CAN	Advance Sigma 7	Open	DVL		0
14	44	Jean-Yves Bouchard	м	CAN	Addict	Open	DVL		0



CALENDRIER DES PROCHAINES COMPÉTITIONS

Championnat du monde de deltaplane - 20 juin au 04 juillet 2009 Laragne, France

Championnats nationaux de parapente - 10 au 19 juillet 2009 Mont Yamaska

X-Alps Red Bull - à partir du 19 juillet 2009 Suivez les 3 participants canadiens au redbullxalps.com

Défi distance Willi - 24 juillet au 02 août 2009 Golden, Colombie Britanique

Championnats nationaux de deltaplane - 15 au 23 août 2009 Sun Peaks, Colombie Britanique

Survol Québec - Juin 2009

Visitez nous sur le web

Vol Performance est fière de présenter sa toute nouvelle ligne de parapentes speed...

Little Cloud ouvre la porte à une grande variété dutilisation: vol montagne, vol loisir sur site, soaring par vent fort et le vol pour les petits gabarits. Le parfait complément à votre équipement de vol libre. Démos disponibles à l'essai dans les trois tailles.



CURIEUX?

www.littlecloud.fr







dhu 1 tranquille

MOJO 3

dhy 1 sportive

PILIZZ Z

dhy 1-2 tranquille

RUSH2

dhy 1-2 sportive/cross

אסטונד**2**

dhy 2 cross/longue distance



dhy 2 freestyle/voltige

M A N T R A M3 dhv 2-3 XC /compétition

ultralite

dhy 1-2 hyper "light"/rando

Geom

dhy 1-2 léger/rando/cross

dhy 1-2 Biplace

specs	spiruline 14	spiruline 16	spiruline 18
TRILLE	14,5 M	16 M	17,8 M
POIDS	2,9 Kg	3,2 Kg	3,5 KQ
FINESSE	5,5	6,5	7
VITESSES	30/41/58 KMS	28/39/54 KMS	26/38/52 KMS

Un rapport qualité/prix exceptionnel Communiquez avec nous... Vous serez surpris!!

Tél.: 514 262-6267 Tél.: 450 560-0808 Fax: 450 229-8362

E-mail: info@volperformance.com





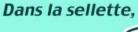


PUBLI-REPORTAGE



Le ballast

RÉCUP-VITE





Au sol.

augmente la vitesse de récup!

RÉSULTATS GARANTIS (SAUF PILOTES BARBUS)







Une licence radio? Moi?

Peut-être. En fait, tout dépend d'où vous volez et du type d'équipement radio que vous possédez ou que vous comptez acquérir. Surpris? Je vous invite à continuer votre lecture.

Retour en arrière : les raisons qui m'ont poussé à écrire le présent article

Au mois de septembre 2008, en tant de vice-président notre association, j'ai été contacté par un inspecteur d'Industrie Canada, l'organisme fédéral réglementant les télécommunications au Canada, au sujet de notre site web. Celui-ci m'a informé du fait que certaines informations que nous disséminions dans la section « équipements utilisation de la radio au Québec » étaient fausses et/ou incomplètes. Ces informations ont immédiatement retirées de notre site web. Par la suite, l'AQVL a collaboré avec Industrie Canada pour modifier le texte en vue de le rendre conforme au règlement sur la radiocommunication. Je vous invite d'ailleurs à aller lire (ou relire) ce document dans les pages suivantes (Utilisation de la radio au Québec).

En réfléchissant à tout ceci après coup, je me suis dit qu'un petit article informatif dans le Survol était peut-être une bonne idée, question mémoire rafraîchir la d'informer) les membres.

Mathieu Bélanger

est vice-président de l'AQVL, pilote de parapente au Club des Ailes de la Vallée, détient une licence de pilote de ligne d'hélicoptère ainsi qu'une licence de pilote professionnel d'avion.

Pourquoi utilise-t-on des radios en vol libre?

Les libéristes utilisent des émetteurs radio pour différentes raisons : pour communiquer avec d'autres pilotes en vol, pour relayer les conditions au déco aux gens qui attendent la navette, pour planifier une récup, etc.

Certains pilotes, dont les sites de vol sont situés près de certains types d'espaces aérien (zones MF, zones de contrôle de classe B, C ou D), ou qui pénètrent dans l'un de ces espaces durant vol-voyage, un pourraient aussi devoir communiquer avec une unité de la circulation aérienne (ATC) pour pratiquer leur sport favori en toute légalité.

Qui a besoin d'une licence radio?

On doit premièrement faire la distinction entre un certificat et une Une licence radio licence radio. est délivrée à un émetteur radio en tant que tel. Elle donne le « droit d'émettre un signal », si vous voulez. Tandis qu'un certificat est délivré à une personne, attestant de sa compétence en radiotéléphonie, et lui donnant le privilège d'opérer un émetteur radio dans les limites dudit certificat.

Dans le fond, c'est un peu comme avec une voiture : il faut un certificat d'immatriculation pour la voiture, et un permis de conduire pour le conducteur. Et de la même facon qu'il existe différentes classes de permis de conduire dépendamment du type de véhicule que l'on prévoit conduire, il existe aussi différents types de certificats selon le type de radio que l'on veut opérer.

Nous allons maintenant détailler les différentes exigences réglementaires en fonction des des types d'émetteurs radio les plus couramment utilisés par les libéristes.

Les FRS (Family Radio Service) et GMRS (General Mobile Radio Service)

Ce sont les « petites radios » UHF que l'on peut se procurer dans à peu près n'importe quel magasin d'électronique. Ces radios ont connu une popularité grandissante auprès des pilotes de vol libre ces dernières années, grâce à leur faible coût d'achat et leur facilité d'utilisation. De plus, la performance de ces radios est adéquate pour communications à courte distance où il n'y a pas ou très peu d'obstacles, comme c'est souvent le cas en vol.

Aucune licence ni certificat n'est nécessaire pour l'exploitation de ces radios.

Le service de radioamateur

Industrie Canada a alloué certaines fréquences du spectre électromagnétique aux radioamateurs, ces gens qui ont fait des radiocommunications un hobby. Même si beaucoup de radioamateurs construisent encore et toujours leur propre équipement, il est possible pour les libéristes de se procurer sur le marché des émetteurs radio « prêts à utiliser » sur les bandes radioamateur.

Mais ne transmet pas qui veut sur ces fréquences! En effet, seuls les libéristes qui possèdent

m Technique - Dossier radio

minimum certificat un de radioamateur avec compétence de base [1] peuvent utiliser ce service. Contrevenir à la loi pourrait être coûteux : une amende pouvant aller jusqu'à 5000\$ dans le (25000\$ cas d'une entreprise) et jusqu'à un d'emprisonnement!

Dans le service radioamateur, le certificat d'opérateur auquel est assigné un indicatif d'appel constitue la seule autorisation requise pour opérer. Un tel certificat n'autorise le titulaire qu'à communiquer avec d'autres stations de radioamateur uniquement sur les bandes de fréquences allouées à ce service.

Le service mobile aéronautique

Industrie Canada a réservé certaines parties du spectre électromagnétique pour l'aviation. Certaines de ces parties sont utilisées pour les signaux de navigation, radar, etc. et d'autres pour les communications relatives à l'aviation. C'est le service mobile aéronautique.

de **Pour** avoir le droit transmettre, au sol ou en vol, avec une radio sur une bande du service aéronautique sur le territoire canadien, un libériste obtenir un certificat devra d'opérateur restreint radio, service aéro-nautique (CRO-A) [2]. De plus, puisque les ailes libres ne sont pas immatriculées par Transport Canada, le libériste devra également obtenir une licence pour l'émetteur radio. Pour obtenir cette licence, il faudra communiquer avec son bureau local d'Industrie Canada [3].

Une fois ces deux documents en main, le libériste pourra communiquer en toute légalité avec quelle unité n'importe de circulation aérienne (ATC) sur la fréquence allouée à celle-ci lorsque Notez aussi qu'Industrie requis.

Canada a attribué la fréquence 123.4MHz AM du service mobile aéronautique en partie pour les activités de vol à voile, incluant le vol libre. Cette fréquence peut donc servir aux communications air-sol ou air-air concernant notre sport, pour ceux qui ont l'équipement et les certificats et licences appropriés.

Une petite note

Si jamais vous vous amusez à fouiller sur le site d'Industrie Canada, vous pourriez tombez sur une page d'information concernant l'exemption de licence aux stations à bord de navires et d'aéronefs. Cette page, lorsque lue rapidement, laisse facilement croire que les pilotes d'ailes libres n'ont pas besoin de se procurer une licence pour leur émetteur radio aviation. Après vérification avec Industrie Canada, il n'en est rien.

En effet l'article de loi, contrairement à la page d'information, spécifie que pour se prévaloir de cette exemption, l'aéronef doit être immatriculé par Transport Canada, ce qui n'est pas le cas de nos ailes libres. Donc un libériste qui voudrait utiliser une radio sur le service mobile aéronautique doit bel et bien se procurer une licence pour l'émetteur radio.

Qu'en est-il des radios FM que mon école utilise?

La grande majorité de ces radios utilisent des fréquences du service mobile terrestre. Un libériste n'a pas besoin d'un certificat de compétence pour opérer une radio sur le service mobile terrestre. Par contre, il est nécessaire d'obtenir une licence radio par appareil peu importe que la station soit fixe, mobile ou portative. Contrairement à une croyance relativement répandue, fréquence 173.64 MHz FM ne fait pas partie d'une bande

radioamateur. Elle fait partie de la bande VHF du service mobile terrestre, et n'est pas allouée spécifiquement au vol libre. une fréquence qu'Industrie Canada a attribuée en partie pour les activités récréatives. On doit donc aussi détenir une licence pour chacune des radios émettant sur cette fréquence.

Bon, j'espère ne pas avoir été trop indigeste et que ces informations vous seront utiles...

Sur ce, je vous souhaite à tous une superbe saison de vol 2009!

Mathieu Bélanger

Références

- [1] http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01862.html
- [2] http://www.ic.gc.ca/epic/site/smt-gst.nsf/fr/sf01014f.html#sect44
- [3] http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01742.html

Utilisation de la radio au Québec

Ce texte est extrait du site web de l'AQVL (aqvl.qc.ca, onglet "Voler" section "Instruments de vol"). Il est constitué d'un courrier émanant d'Industrie Canada en date du 12 février 2009 destiné à informé les pilotes de vol libre.

Les radios portatives sont très utiles en vol, surtout en région éloignée où le téléphone portable (cellulaire) n'a pas de couverture. Dans le but de conserver une bonne qualité dans les systèmes de radiocommunications, l'utilisation d'émetteurs radio est strictement réglementée au Canada. Différentes options s'offrent aux libéristes, avec différentes exigences au niveau des licences et certificats nécessaires.

Industrie Canada a attribué la fréquence 123.4 MHz AM du service mobile aéronautique en partie pour les activités de vol à voile, incluant le vol libre. Pour avoir le droit de transmettre, au sol ou en vol, avec une radio sur une bande du service aéronautique sur le territoire canadien, un libériste devra obtenir un certificat restreint d'opérateur radio, service aéronautique (CRO-A).

De plus, étant donné que les ailes libres ne sont pas immatriculées par Transport Canada, le libériste devra également obtenir une licence pour l'émetteur radio. Pour obtenir cette licence, il faudra communiquer avec son bureau local d'Industrie Canada. Le service de radioamateur, quant à lui, ne peut être utilisé que par les opérateurs ou libéristes qui possèdent au minimum un certificat de radioamateur avec la compétence

Dans base. le service radioamateur, le certificat d'opérateur auguel est assigné un indicatif d'appel constitue seule la autorisation requise pour opérer. Un tel certificat n'autorise le titulaire qu'à communiquer avec d'autres stations de radioamateur uniquement sur les bandes de fréquences allouées à ce service, À cet effet, il y a une base de données des indicatifs d'appel des radioamateurs qu'il est possible de consulter.

Contrairement à une croyance relativement répandue, la fréquence 173.64 MHz FM, ne fait pas partie d'une bande radioamateur. Elle fait partie de la bande VHF du service mobile terrestre, et n'est pas allouée spécifiquement au vol libre. C'est une fréquence qu'Industrie Canada a attribuée en partie pour les activités récréatives. Un libériste n'a pas besoin d'un certificat de compétence pour opérer une radio sur cette fréquence. Par contre, l'utilisation de la fréquence 173.64 MHz requiert une licence radio par appareil peu importe que la station soit fixe, mobile ou portative.

Depuis quelques années, Industrie Canada а attribué certaines fréquences de la bande UHF pour une utilisation « grand public ». Ces fréquences font partie des services appelés FRS (Family Radio Service) et GMRS (General Mobile Radio licence Service). Aucune nécessaire pour l'exploitation de ces radios. La performance de ces radios adéquate pour les communications à courte distance où il n'y a pas ou très peu d'obstacles, comme c'est souvent le cas en vol. On peut s'en procurer une paire pour moins de 100\$. Consulter le site d'Industrie Canada pour connaître les détails concernant l'utilisation de ces radios. Sur ce site, les acronymes français suivants sont utilisés: SRMG (Service Radio Mobile Général) pour le GMRS et SRD (Service Radio Domestique) pour FRS.

Les fréquences radioamateur, GMRS et FRS ont été assignées d'abord pour les communications terrestres. Or altitude, en raison de l'absence d'obstacles restreignant la propagation des signaux, la portée est beaucoup plus grande. Il est alors possible de causer du brouillage à d'autres stations radio parfois situées à plusieurs dizaines de kilomètres et par le fait même subir du brouillage par d'autres stations éloignées. On recommande donc fortement de régler puissance radio sur la minimum requise pour assurer une bonne communication. Cela pose généralement pas de problème pour les radios GMRS et FRS, car la puissance maximale est limitée à 2 Watts et 0.5 Watt respectivement.

fréquences Concernant les radioamateur, la plupart des radios portatives dans cette catégorie peuvent émettre jusqu'à 5 Watts. En altitude, il n'est pas rare qu'on puisse atteindre une portée de 100 km. Ainsi, on ne devrait utiliser que les seulement. fréquences simplex L'utilisation d'une station radioamateur via répéteur automatique est permise en cas de nécessité mais on doit l'éviter autant que possible en vol. En cas de doute, toujours consulter les radioamateurs locaux au préalable, surtout si l'on visite un site qu'on ne connaît pas

Le site de l'ACVL offre aussi une page bien documentée sur l'usage de la radio en vol.

74 Technique - Dossier radio

À la suite d'une plainte reçue dans le passé pour la fréquence 147.800 MHz en radio amateur, je demande utilisateurs d'utiliser fréquences simplex désignées à cet effet en vol et au sol. Tout pilote qui communique aux fréquences de radio amateur doit détenir au minimum un certificat de compétence de base de radio amateur à moins d'être accompagné d'un radioamateur.

À 10 kHz de différence d'une fréquence d'entrée d'une répétitrice rend l'audio (l'écoute) inaudible d'où vient la plainte, comme 147.990 MHz et 147.800 MHz syntonisés par des pilotes en vol.

les fréquences simplex autorisées pour le 2 mètres:

Dans la gamme de 146.00 MHz 146.490, 146.520, 146.535, 146.550, 146.565, 146.580 et 146.595 MHz.

Et dans la gamme de 147.00 MHz 147.420, 147.435, 147.450, 147.465, 147.480, 147.495, 147.510, 147.525, 147.540, 147.555 et 147.570 MHz.

J'ai enlevé volontairement certaines problématiques fréquences trop difficiles à gérer.

La fréquence simplex préférée des radioamateurs d'appel (les radio-146.520 MHz amateurs l'appellent 5-2) est Vous déconseillée en vol. risqueriez d'avoir des conversations de radioamateur durant votre vol.

Industrie Canada fournit la banque de question pour l'examen pour

obtenir le certificat de radio amateur avec la compétence de base au lien Internet suivant:

www.ic.gc.ca/eic/site/smtgst.nsf/fra/sf01900.html

Comme vous le savez, les ondes en vol se propagent très loin. D'où l'importance d'utiliser les bonnes fréquences simplex et duplex (répétitrice). Si vous désirez avoir de l'aide, contactez-moi.

Daniel Lavigne

AQVL-communications info@aqvl.qc.ca labellelavigne@videotron.ca 450-437-1329

Référence: Bottin 2008 RAQI (plan de fréquences RAQI approuvé en 1999)

Technique - HAGAR le terrible!

Désolé pour qui ceux recherchent notre bien-aimé Viking des bandes dessinées. Quand le Chaton parle de Hagar le terrible, il veut parler du terrible examen HAGAR.

En 2008, j'ai succombé à « la grande tentation » et me suis inscrit chez DVL pour apprendre le parapente. Très rapidement, j'ai été tellement excité que je me voyais déjà faisant des vols de distance. Vers la fin de la saison, j'avais accumulé plus de 50 vols et la suite naturelle était de me préparer à l'examen HAGAR.

Bon, j'admets que je suis arrivé très en retard au cours pour des raisons personnelles. Mais je suis reparti avec en main le manuel que je comptais bien dévorer comme j'avais dévoré le livre qui m'avait été remis lors de mon inscription aux cours de parapente chez DVL. Je me suis rendu sur le site de Transport Canada pour y pratiquer quelques questions. C'est là que ma frustration a débuté.

Questions sans réponses. donc impossibilité vérifier de connaissances, quantité de questions n'ayant tout simplement rien à voir avec le vol libre et manuel datant de années plusieurs dont informations se sont avérées (du moins pour moi) très incomplètes. Lors d'un examen, le fait de ne connaître qu'une partie informations est une grande source de stress pour moi. Cela me conduit souvent à l'échec. Si je ne peux pas étudier la matière d'une manière appropriée, je ne me présente tout simplement pas à l'examen.

La période de frustration terminée, celle de la détermination prit le dessus. J'ai passé de nombreuses heures à éplucher la toile et les ouvrages de toutes les manières

inimaginables, en français comme en anglais, afin d'essayer de trouver des réponses à toutes les questions de pratique. À chaque fois que je trouvais une réponse, je l'incluais immédiatement dans une feuillem'étais réponse que je faite. Lentement sûrement, mais des réponses nombre trouvées augmentait et i'étais un peu plus encouragé jusqu'à ce que je frappe un mur. En effet, il restait une bonne trentaine de questions à résoudre mais je ne trouvais pas de solutions.

En désespoir de cause, je me résolus à faire une visite à l'aéroport de Bromont, dans l'espoir que quelques pilotes bienveillants puissent m'aider à trouver les solutions manquantes. Je n'avais pas vraiment d'attentes, mais au point où j'en étais, ça valait la peine d'essayer.

Dès mon arrivée, on me dirigea vers le restaurant où plusieurs pilotes

étaient encore assis. Ils m'accueillirent chaleureusement et rapidement je fis partie d'un groupe de discussion. Fait cocasse, plusieurs point étaient à auestions ce ambiguës que la réponse définitive ne venait qu'après une discussion sur les mérites de tel ou tel choix de réponses. Finalement, après presque deux heures, je repartais avec ma feuille de réponse enfin complète et avec une invitation au déjeuner des pilotes le samedi matin suivant, déjeuner qui fut très agréable et à l'issue duquel je fus invité à faire un tour d'avion!

C'est donc confiant que je me suis présenté à l'examen en février.

Je vais être honnête, j'ai trouvé l'examen très difficile ; questions ambiguës, et une bonne quinzaine de questions basées sur la lecture de cartes aéronautiques dont aucune question de pratique n'existe. J'ai été un peu déçu de ma note mais au moins j'ai eu mon HAGAR! J'en ai profité pour faire d'autres recherches pour des questions de pratique qui comprenaient l'utilisation d'une carte, entre autres.

Ce qui avait donc commencé par un petit guide pour moi-même est devenu un guide d'étude complet pour le HAGAR. Le résultat assez ordinaire à l'examen ne m'a qu'encore plus convaincu de la nécessité d'un guide d'études à jour.

Avant même que l'ouvrage ne soit terminé, un copain m'a demandé de lui faire parvenir ce que j'avais pour qu'il puisse s'en servir pour passer son propre examen HAGAR. En le rencontrant une semaine plus tard, il me donna une bonne idée que j'ai aussitôt appliquée à mon guide d'études.

Ce guide d'études a finalement vu le jour à temps pour le début de la saison chez DVL. Il se trouve actuellement en ligne sur le site de l'AQVL (Onglet « Liens », puis cliquez sur « Guide d'études » et enfin sur l'icône du chaton).

Ce manuel est le résultat de toutes mes recherches. Je l'ai rédigé afin de mettre à la portée de tous les pilotes les informations nécessaires pour passer l'examen. Je voulais éviter que de futurs mordus du sport ne décrochent face à la complexité de cet examen que j'ai surnommé : HAGAR, le terrible examen !

Le Chaton tient à remercier tous ceux, connus et anonymes, qui l'ont aidé à la réalisation de ce guide d'études à travers commentaires, sites web, livres ou autre. Je remercie sincèrement Michel, Jude et toute la bande de joyeux pilotes que j'ai rencontrés à l'aéroport de Bromont. Leur aide précieuse m'a permis de trouver la réponse à une bonne trentaine de questions de pratique qui se trouvent à la fin de ce guide d'études.

Je voudrais particulièrement remercier ma grande amie Denyse qui a bien voulu relire et corriger tout le texte. Grâce à son excellent français, de nombreuses petites fautes d'orthographe et quelques tournures de phrases pour le moins

bizarres n'ont pas vu le jour dans ce manuel!

Bien que beaucoup d'efforts et de temps aient été nécessaires à la rédaction de ce quide, il est évident que quelques petites erreurs s'y sont sûrement glissées. Comme il est de mon intention de tenir ce quide à jour, j'apprécierais énormément que toute erreur me soit signifiée afin de pouvoir y apporter très rapidement les corrections qui s'imposent. Je suis également ouvert à traiter toute question pertinente qui ne serait pas incluse dans ce quide ou dont l'interprétation pourrait porter à confusion.

Finalement, un petit mot à tous les pilotes novices pour lesquels ce guide aura été utile. Si un jour vous vous trouvez chez DVL et que vous voyez une voile qui vous rappelle un certain guide d'études, venez me serrer la main aussitôt que je serai au sol. J'ai vraiment hâte de savoir comment l'examen s'est déroulé pour vous!

Bosco (Le Chaton) Daude

Le manuel est disponible sur le très complet et fantastique site web de l'AQVL.



Speed riding, speed flying et Speedy Gonzales!

Les parapentes, malheureusement souvent comparés, et bien à tort, aux performances des ailes deltas (car ce sont deux types d'engins bien différents), sont toujours restés loin derrière ces dernières côté finesse et vitesse.

Mais tout d'un coup la donne change, et bien heureusement les nouvelles technologies nous offrent des jouets flexibles, compacts et légers qui acceptent de forts vents et ayant des angles de plané aussi bons que nos parapentes de début-d'il-n'y-a-pas-si-longtemps atteignant les alentours de 7 de finesse et tout ça à notre grand bonheur.

Mais en plus de ces angles impensables, ils parviennent à le faire avec des vitesses comparables aux ailes deltas, du moins pour le décollage, et c'est là que la patente prend tout son sens.

Deux disciplines s'imposent dans ces « nouveaux sports »: le « Speed Riding et le Speed Flying ».

Le Speed riding

Il nous est apparu il n'y a pas bien plus longtemps que 3 ans dans nos enviées Alpes Françaises. Quelques illuminés hyperactifs et totalement disjonctés, (donc sûrement des proches parents), ont décidé de descendre des pentes de ski sous un parachute standard pouvant ainsi quitter la piste pour s'envoler quelques instants avant de retoucher la pente, le tout à vive allure. Ils ont vite compris qu'il ne fallait qu'une petite modification pour que le tout fonctionne à merveille. Ils ont simplement rallongé élévateurs de leurs parachutes vu que ces derniers sont normalement reliés aux épaules et que les speed descendaient sellettes de parapente ayant des points d'ancrage beaucoup plus bas. Avec environ 2.5 à 3 de finesse il était facile de suivre la pente de très près, de la toucher avec ses skis et en jouant avec les mouvements de s'envoler tangage en faisant ressourcer son aile afin de pouvoir survoler des combes encaissées et voler par-dessus plusieurs obstacles naturels comme des forêts ou encore des gros tas de cailloux.

Naturellement, les compagnies de parapentes se sont vite mises à dessiner des engins plus performants afin de faire avancer ce nouveau sport. Côté vitesse, elles sont restées dans les même cordes que les parachutes traditionnels car ces derniers sont déjà très rapides. Elles ont plutôt commencé à travailler sur des vitesses de décollage plus lentes

permettant le décollage à pied et se sont appliquées à travailler sur une maniabilité et une finesse plus élevées que les simples parachutes. manufacturières se rapidement rendu compte qu'elles allaient dans la mauvaise direction pour ce qui est de la finesse. Bah oui, le but du Speed Riding c'est de frôler la pente parfois en glissant dessus et parfois en survolant des endroits non skiables.

Donc l'ajout de finesse s'est avéré une mauvaise direction de design vu que si le but était de voler au-dessus des pentes de ski il suffisait simplement d'utiliser nos parapentes traditionnels... Mais tout n'est pas perdu, les différentes compagnies ont sorti des produits plus conviviaux que des simples parachutes pour la pratique de ce nouveau sport en plus d'avoir développé des ailes qui volent sur des sites de soaring par vents forts.

Hourrah! Enfin, on va pouvoir voler quand y'avait juste les deltistes qui le pouvaient! Tant et autant que l'on puisse se reposer au sommet ou encore quand on a un atterro à environ 1 de finesse, l'équivalent de 45 degrés et facilement accessible juste sous nos pieds.

Et c'est là que le Speed Flying prend tout son sens.

Ces nouvelles ailes de speed, aussi appelées « mini voiles », nous permettent désormais de décoller par vents forts. De par leur faible allongements et des charges alaire 5kg/m² qui avoisinent les comparativement à 3,5kg/m² pour un parapente standard, elles sont d'une

solidité monstre en conditions fortes. En plus d'avoir la gentillesse de nous laisser voler en toute sérénité, elles ont la qualité de pouvoir, le temps rejoindre l'atterro officiel grâce aux finesses de ces petites ailes variant de 5.5 jusqu'à 7.0 selon le modèle!!

Wouaou! Vite j'en veux une!

C'est à peu près tout ce que les pilotes se disent suite à un essai très concluant. En plus de pouvoir voler vite, elles ont un taux de chute très raisonnable permettant d'enrouler des bulles thermiques souvent plus facilement qu'avec un autre engin de vol libre quand les thermiques sont puissant mais tout petits en diamètre car leur rayons de virage est réduit au maximum diminuant ainsi les chances de sortir de la bulle comme ça se produit si fréquemment lors de nos grosses journées de printemps où on se dit tous en atterrissant, « calvâsse que ça brassait beurslack! » comme dirait si bien notre ami Éric.

De plus, les adeptes de paralpinisme (mot scientifique qui veut simplement dire: monter à pied et redescendre en parapente), sont maintenant ravis d'avoir des ailes qui pèsent une plume et qui se pilotent encore mieux avec une sellette à patelettes, donc sans planchette (qui ajouterait du poids pour rien), qu'avec une sellette traditionnelle plus lourde, et, grâce à un cône de suspentage plus court, permettant d'improviser des aires de décollages qui ne suffiraient pas aux parapentes appelés parapente montagne.

Les p'tits conseils de Boubou 1

Plus encore, leur solidité en turbulences n'incite guère les paralpinistes à traîner inutilement un parachute de secours qui ne serait qu'un ajout de poids injustifié.



Les différences côté pilotage

Eh ben oui, ce sont des nouveaux machins et ça ne se pilote pas tout à fait de la même manière.

De un : au décollage, si ça souffle comme on le souhaite pour essayer notre nouvelle bébelle, il faut se dire que **la vitesse bras** hauts est légèrement plus élevée que notre aile normale. Mais si ça souffle un peu plus qu'escompté, rien n'empêche de désafficher (détrimer) la mini voile un petit peu pour lui permettre d'accepter les quelques km/h de plus que nécessite cette soudaine technicalité.

De deux, vu que les vitesses maxi sont très élevées, les vitesses mini sont aussi élevées, donc la vitesse de décrochage est plus haute qu'avec un parapente normal. Faire attention lors des reposes au sommet par vent faible.

Troisièmement, les débattements aux commandes sont beaucoup plus longs, mais contrairement aux ailes de débutants qui elles aussi ont de longs débattements pour prévenir le sur-pilotage et leur donnant ainsi une

grande inertie, ce n'est pas le cas mini-voiles. les débattement est long mais les réactions sont immédiates.

Quatrièmement, les appuis sellettes qui sont si importants pour un bon pilotage sur un parapente standard deviennent plutôt une nuisance avec les ailes de speed augmentant significativement roulis inverse dû à une forte augmentation de la portance du côté appuyé résultant d'un mouvement de roulis contraire pour un bref moment ce qu'on cherche évidemment à éviter.

Cinquièmement: les techniques de descente rapide se résument à peu de choses près qu'à de bon gros wing-overs face au vent et aux bons vieux 360 engagés. Car si on fait les oreilles ils ne restera plus grand chose d'ouvert au-dessus de notre tête ce qui pourrait malencontreusement nous mener à une cascade d'incidents (comme un beau décrochage, et Dieu sait qu'il n'y a malheureusement pas beaucoup de qui savent gérer décrochage). Cette manœuvre est pourtant simple et peut souvent régler rapidement un sketch menant à de sévères claques en arrière d'la tête et une grosse perte d'altitude, le tout suivi d'une grosse perte de confiance. SIV, SIV, SIV...(quand je pense à tous les Québécois et autres pilotes du monde entier qui se paient des voyages dans le sud tous les hivers volant dans de grosses conditions et qui ne savent toujours pas contrôler des incidents de vol...), mais bon, à chacun son chemin.

Heureusement, les 360 engagés se font très facilement avec ce genre d'aile car elles n'ont pas tendance à partir en négatif et comme bonus elles tournent en tire-bouchon tout comme les parachutes ce qui permet à l'ensemble aile-pilote d'atteindre des vitesses de descentes impressionnantes en plus d'offrir un grand confort, car avec une aile qui descend de cette manière on ne subit pas beaucoup de « G », voire

moitié moins qu'avec un parapente normal. De plus, la sortie des 360 engagés ne nécessite pas de pilotage très appliqué car le court cône de suspentage fait en sorte que juste le fait de relever la commande enfoncée nous remet dans une configuration de vol droit sans avoir à contrer ni à la sellette ni à la commande. Ça se pilote tout seul!!!

Ces ailes conviennent aussi aux pilotes ultra-légers et aux enfants.

Les approches se font aussi assez facilement grâce aux angles de plané moins importants que sur les parapentes modernes qui ont maintenant vite fait de dépasser les 8 de finesse même pour des ailes de débuts.

Donc, donc, donc, ça prend une conclusion: ces nouveaux jouets permettent de voler pratiquement 2 fois plus souvent que si on a qu'un parapente ordinaire dans le garderobes, spécialement au Québec où on est plus souvent qu'à notre tour confronté à une météo exécrable et plutôt venteuse, et ça, c'est le moins qu'on puisse dire.

Ces voiles, plus petites et moins compliquées à concevoir coûtent moins chèr qu'un parapente normal, donc ca reste abordable et ca peut facilement doubler notre temps de précieux. Elles sont généralement toutes testées seulement en charge entre 6.5 G et 8 G. Donc pas de CEN ou LFT ni DHV.

Besoin exige qu'il faille quand même faire un minimum de travail au sol avec ce nouveau genre d'aile avant de se jeter dans l'trou.

Pis c'est tout.

Richarrd "Boubou" Bellemare Fruitflyzone@hotmail.com D'après une idée originale de Michael Fuller. Voici le lieu et le format qui vous permettront d'expier vos pêchés, d'avoir bonne conscience malgré un mauvais coup que vous avez fait. Pour avoir bonne conscience vous devez le partager en le racontant de façon totalement anonyme... mais pas trop privée car le Survol a bien des lecteurs!

Il n'y a pas de format, pas de longueur de récit préétablie. Pas de règles. Sérieux ou pas, pour faire sourire ou pour partager une histoire qui puisse servir de leçon, le confessionnal est votre petit cubicule où vous pouvez libérer votre conscience. Il est possible que votre récit soit lu avant la parution du prochain Survol par un "sage" du vol libre qui recommandera la pénitence appropriée. Allez, allez mon pilote. Raconte et tu seras déjà à moitié pardonné!



Pas de plan de vol

Mon père, je m'accuse d'avoir péché dans ma hâte d'aller voler...

Ça s'est passé en tout début de saison. Le club avait commencé ses activités au début du mois, mais les trois premières journées se sont avérées très venteuses. C'est donc après avoir « financé le service de navette » que je me retrouvais enfin sur le décollage ouest pour ce qui s'annonçait comme un vol facile.

Comme à l'habitude, je vais au bord du déco pour estimer le vent (pas tout à fait assez fort, malheureusement). Un petit coup d'œil rapide et je retourne à mon matériel. J'ai hâte de décoller pour mon premier vol de la saison. Très hâte. Maudiment hâte. Je déballe mon aile, fais une inspection rapide et me prépare à décoller. Le vent tourne et la plupart s'y reprennent plus d'une fois.

Après avoir laissé décoller quelques parapentistes, je me place pour décoller dans ce vent qui change souvent de direction. À la troisième tentative, youpi, ça décolle. Un décollage presque parfait.

Jusqu'ici, rien de spécial à signaler... Je me dirige comme à l'habitude à la droite du déco.

Coudonc, ça sink don ben ! Je colle la montagne et ça sink encore plus. Je m'éloigne un peu et ça va un peu mieux, mais j'ai perdu pas mal d'altitude. Je regarde l'atterro et le terrain de secours de ce côté. Passera ? Passera pas ? Je réussis à regagner juste assez d'altitude pour me permettre de rejoindre l'atterro et me dirige à droite du terrain.

En passant les fils électriques, je regarde la manche à air. Shit ! Fallait aller de l'autre bord ! J'essaie de me rendre du bon bord pour pouvoir tourner face au vent mais manque d'altitude et me retrouve au sol par vent troisquarts arrière. Mon pied s'enfonce dans le sol très humide, reste « jammé » là et je plante sur le

ventre. Ma voile me fait un beau salut pour finir devant moi sur le bord d'attaque...

Voyez-vous mon père, j'étais tellement pressé d'aller m'envoyer en l'air que je n'ai même pas prêté attention aux conditions au sol et me suis élancé sans le moindre plan de vol ni le moindre plan d'approche! Dans ma hâte, je n'ai même pas prêté attention à ceux qui ont décollé avant moi pour voir de quelle manière ils abordaient le terrain. J'ai gratté aux endroits habituels, j'ai perdu beaucoup d'altitude et me suis finalement rendu à l'atterro par la peau des fesses!

Plus jamais de décollage sans un bon plan de vol, mon père!

Alors, pardonnez-moi ma trop grande hâte!

Quelle sera ma pénitence ?

Un pilote repentant.

Pénitence: Pour libérer ta conscience suite à ton vol avec-pas-de-plan-de-vol, le sage t'encourage à passer un après-midi sur un déco à scruter la manche à air, sentir le vent sur tes joues, regarder les autres attérir et à imaginer les plans de vol les plus efficaces!

Le confessionnal est clos.

Déclaration d'incident / accident 19



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:

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:

30 Déclaration d'incident / accident

5 11001 11 A	LISATION ET ABSENCE DU TRAVAIL
	E DESCRIPTION OF ACCIDENT/INCIDENT (INCLUDE COORDINATES & PHOTOS) / DESCRIPTION E DU VOL ET DE L'ACCIDENT / INCIDENT (COORDONNÉES ET PHOTOS)
	CTORS (FACTEURS WINAMES
HUMAN FAC	CTORS / FACTEURS HUMAINS
ENVIRONMI	ENTAL FACTORS / FACTEURS ENVIRONMENTAUX
FECHNICAL	FACTORS (EQUIPMENT) / FACTEURS TECHNIQUES (ÉQUIPEMENTS)
RECOMMEN	NDATIONS / RECOMMANDATIONS
ACTIONS T	AKEN (CLUB OR ASSOCIATION) / CORRECTIFS APPORTÉS (LE CLUB OU L'ASSOCIATION)
	EVIEW – COULD THIS ACCIDENT HAVE BEEN AVOIDED? HOW? / RÉVISION DE RAPPORT – EST- IT ACCIDENT AURAIT PU ÊTRE ÉVITÉ? COMMENT?
	ETY OFFICER / OFFICIER DE SÉCURITÉ ACVL
Quinn Con cell: 204.23	
	rriel safety@hpac.ca : 157 Birchdale Ave. Winnipeg, Man. R2H 1S3
content of the	are investigated to provide guidance toward the prevention of a recurrence. The personal his report is CONFIDENTIAL. Report analysis is confined to cause-related circumstances and is eeping and accident prevention purposes only.
	eeping and accident prevention purposes only. nts sont soumis à une enquête afin de fournir des recommandations qui serviront à prévenir

DELTAPLANE



Matériel volé dans la voiture chez moi dans les Laurentides dans la nuit du 4 mars 2009:

- Harnais Wills Wings Z3 bleu pale et blanc avec parachute de réserve PDA 20 dans poche avant
- Harnais cocoon fait sur mesure noir avec velours noir sur dessus et poignées rouges + parachute tandem PDA 24
- Vario Flytec 4005
- 2 paires de roues pour barre de controle ronde "Just fly Mag wheels"
- Beaucoup de **straps** pour attacher les deltas

SVP si jamais quelqu'un essaie de vous vendre ce materiel appelez Catherine ou Steve au 819-322-5074 catgag18@hotmail.com Récompense offerte à qui pourra nous ramener ces items!

DIVERS

Subaru Legacy AWD 2003

180,000km Noir État impeccable Changement d'huile aux 6,000 km Factures à l'appui

Idéal pour monter au décos! Nouveau prix canon 6900\$

Richard Bellemare 514-262-6267 fruitflyzone@hotmail.com

PARAPENTE



Dany qui a bossé chez nous pendant plusieurs années vend son matériel, ses 3 gentilles filles ont eu raison de sa passion.

Aspen 24 - 5 heures de vol 1000\$ avec selette usagée

Benoit Tremblay Téléphone: (418) 674-VENT (8368) Sans frais: 1-877-545-VENT (8368) www.conceptair. com

Bi-Place Gradient Bi-Golden 38m2 pas plus de 15 hres de vols comme neuf **3500\$**

Richard Bellemare 514-262-6267 fruitflyzone@hotmail.com

Aerodyne Shaolin small.

Blanc, rouge et orange. Très bon état. 120 heures de vol. **1200\$ négociable**

Pat Dupuis 450-379-5337

ICARO Incanto small

Bleu, blanc et noir En tres bonne etat. Peu utilisée **2500\$**

Hugo 450-577-3693 fournier80@hotmail.com

Wintech Zephir 2008 small

PTV 75-95 kg, DHV1-2. Bleu orange blanc et noir, il est vraiment superbe. Acheté neuf en novembre 2008 Finesse de plus de 9 En parfaite condition Seulement 8 petits vols d'hivers pour environ 1 heure 1/2 de vol 2300\$

Dany Ward danyward@videotron.ca 819-820-9651

Sellette Sup'air Moovy Mousse bag 17cm medium 147\$ Casque Lazer Downhill medium 69\$

Claude LeBel Lebecla@Hotmail.com

Scénic bleu et blanc-Selette DUO Parachute Lara 400 neuf Écarteur pour attache passager Sac de transport

Le parapente a très peu de vols à son actif (32/35) vérifiable État impécable

3800\$ ou meilleure offre ou échange pour un deltaplane tandem de condition équivalente

Fabien Leclercq 514 683 5415 soir tard 514 945 4296 cell plongee1@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

Vous voulez vendre ou acheter de l'équipement de vol libre ? Visitez aussi 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, 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.gc.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.cvla.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 Ouatre Saisons

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

Zone Bleue

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

Air Sensation

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

Aérostyle Airsports inc.

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



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

[[] [[] [[] [[] [[] [[] [[] [] [] [] []		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	
B. Manitoba, Nunavut (inclut Magazine Air) \$0 droit provincial	\$125	Concours de distance vol libre en ligne (HOLC) Dure toute la saison, points comptés au Classement National	\$17.50	
C. Maritimes, Saskatchewan, Alberta, Colombie - Britannique, Yukon (inclut Magazine Air) \$15 droit provincial	\$140	Souscription au Magazine AIR pour non-membres de l'ACVL	\$30	
D. Québec (inclut Magazine SurVol) \$43 droit prov.	\$150	Souscription au Magazine AIR pour membres de l'ACVL	\$18	
		Souscription au Magazine SURVOL pour membres de l'ACVL	\$18	
Préférence magazine (choisir un seul ici) : □ Air (anglais)		(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):				
Numéro de Membre ACVL/HPAC (requis si vous Nom: Masculin				
Nom: Masculin		Pays:		
Nom: Masculin Féminin Adresse: Province ou Etat: Code Postal / Zip Code Affiliation à un Club ou Ecole de vol libre: Téléphone au foyer: () Travail: (Date de naissance: (jour) (mois) (année) Bracelet diagnostique: Signal d'app) el radio 2			
Nom: Masculin	el radio 2	Pays: Cellulaire: () Courriel: ! Metres:		
Nom: Masculin	el radio 2	Pays: Cellulaire: () Courriel: ! Metres: nou lien de parenté:		
Nom: Masculin	el radio 2	Pays: Cellulaire: () Courriel: ! Metres: ou lien de parenté:		
Nom: Masculin	el radio 2 Relation	Pays: Cellulaire: () Courriel: Pays: ou lien de parenté: Pays:		
Nom: Masculin	el radio 2 Relation . ne soit r	Pays: Cellulaire: () Courriel: Pays: ou lien de parenté: Pays:	ponsabili a questic	
Nom: Masculin _ Féminin _ Adresse: Code Postal / Zip Code Affiliation à un Club ou Ecole de vol libre: Travail: (Date de naissance: (jour) (mois) (année) Bracelet diagnostique: Signal d'app Contact en cas d'Urgence: Ville: Adresse: Ville: au Travail: () au	el radio 2 Relation	Cellulaire: () Courriel: ou lien de parenté: Pays: as disponible sur la liste distribuée au membres : □ pour voler à la plupart des sites canadiens. L'assurance-resi	a questio	
Nom: Masculin _ Féminin _ Adresse: Code Postal / Zip Code Affiliation à un Club ou Ecole de vol libre: Travail: (Date de naissance: (jour) (mois) (année) Bracelet diagnostique: Signal d'app Contact en cas d'Urgence: Ville: Province: Code Postal: Téléphone au foyer: () au Travail: (Je souhaite que cette information reste confidentielle—i.e La couverture assurance-responsabilité est OBLIG/ ACVL/HPAC n'est disponible qu'aux membres de l'assulvante en cochant la case appropriée: Avez-vous eu un accident ou un incident dura	el radio 2 Relation	Ville: Pays: Cellulaire: () Courriel: au lien de parenté: pays: pas disponible sur la liste distribuée au membres : pour voler à la plupart des sites canadiens. L'assurance-responder à la plupart des sites canadiens. L'assurance-respondere à l'assurance-respondere à l'assurance-respondere à l'assurance-respondere à l'assurance-respondere à l'assurance-respondere dernière que vous n'avez pas rapporté? (Oui	a question	
Adresse: Code Postal / Zip Code Affiliation à un Club ou Ecole de vol libre: Travail: (_ Date de naissance: (jour) (mois) (année) _ Bracelet diagnostique: Signal d'app Contact en cas d'Urgence: Ville: Province: Code Postal: Téléphone au foyer: () au Travail: (Je souhaite que cette information reste confidentielle—i.e La couverture assurance-responsabilité est OBLIG/ACVL/HPAC n'est disponible qu'aux membres de l'asuivante en cochant la case appropriée: Avez-vous eu un accident ou un incident dura	el radio 2 Relation	Ville: Pays: Cellulaire: () Courriel: and lien de parenté: Pays: pas disponible sur la liste distribuée au membres : pour voler à la plupart des sites canadiens. L'assurance-respace. Si vous êtes ou devenez membre, veuillez répondre à la plupart des sites canadiens. L'assurance-respace.	a questic	

Cotisations annuelles des associations ACVL et Provinciales

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

		20222	
No de	Membre	ACVI:	

FORMULAIRE DE RENONCIATION, D'EXONERATION ET	D'ACCEPTATION DES RISQUES DE L'ACVL/HPA	٩C
--	---	----

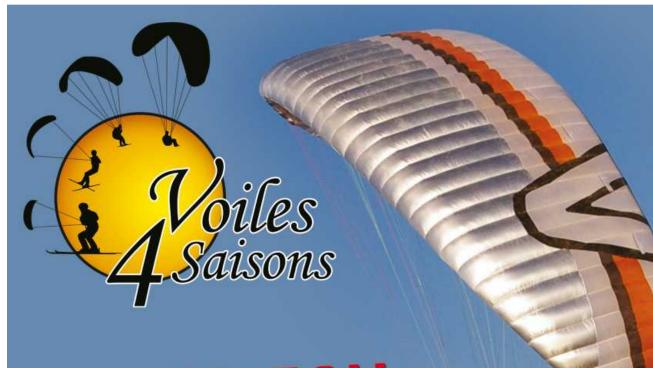
Moi, ________, je reconnais et accepte par la présente, en contrepartie de la permission que j'ai reçue de participer aux programmes ou activités de vol libre, à dégager et à libérer les propriétaires et (ou) bailleurs qui m'ont permis d'utiliser leur propriété pour prendre part à des programmes ou des 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:
- 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):	<u> </u>	
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.



NOUVEAU

Voile montagne intermédiaire

CHIL Outlaw

Voile intermédiaire-avancée

CAYENNEB

Voile pour le cross

VOILES DÉMO À VENDRE

Masala médium 2 500\$
Tequila small 2 300\$
Cayenne médium 1 100\$
Prymus 2 small et médium 1 500\$
Avis 3 large 1 500\$

Intéressé(e)? Communiquez avec nous

Communiquez avec nous 450-587-8917

www.voiles4saisons.com





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 Yamaska 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

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

- Service de réparation et d'inspection
- Pliage et inspection de parachute de secours
- Novage 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.