Survol Québec

Résultats des compétitions Sainte-Anne - Coupe Québec 2010

Les p'tits conseils de Boubou : Acro? Techno, décros !

Récit de vol : Y'a des jours (du mont Yamaska à Québec!)

Mont Ste-Anne : C'est réglé !

www.aqvl.qc.ca

ASSURANCE VOYAGE

VOYAGE

Unique ou Multiples Annuel

Parapente & Delta

Un régime adapté à vos besoins

Albert Limoges
Membre de l'ACVL

(514) 497-3008

Albert Limoges, Conseiller en sécurité Financière Groupe Financier Strategia 306 - 1545 de l'Avenir, LAval (Qc.) H7S 2N5

Sommaire 03

4 - Éditorial

5 - Le mot du président

8 - Récit de vol : Y'a des jours

10 - Coupe Québec 2010

12 - Évènements au Québec en 2010

13 - Biiip !

14 - Rien que pour vos yeux

16 - Récit de vol : Mont Vallin

17 - Petites annonces

17 - Récit de vol : Un beau vol

21 - Répertoire des clubs et écoles

22 - Les p'tits conseils de Boubou

25 - Récit de vol : Un vol parfait

En couverture

Photo prise par Marc Breton du club Yamaska alors qu'il était en vol au-dessus de la belle région de Plessisville. Merci à Domagoj pour m'avoir fourni la photo.

Merci à tous ceux qui ont participé à ce numéro !

Ben (rédaction et photo), Rolland Bélanger (rédaction et photos), Richard "Boubou" Bellemare (rédaction), Marc Breton (photo), Bosco "Le Chaton" Daude (édition, rédaction et photo), Béatrice "L'amazone de vol" Favreau (illustration), Anne-Sophie Guenier (aide à l'édition), Domagoj "le prez" Juretic (rédaction), Denyse Lascelles (photos, lecture et correction des textes), René Marion (rédaction), François Véronneau (rédaction et photo).

Éditorial

Flip, Flop, Bang !

Enfin, la « vraie » saison de parapente débute. On a-tu attendu assez longtemps? Même si l'hiver a été plus clément et court que d'habitude, on avait don ben hâte qu'elle fonde, cette neige éternelle.

Donc, je me retrouve par ce lundi de la fête de la reine (pardon, fête de Dollard (re-pardon, fête des patriotes)), enfin par ce lundi du long week-end de mai, sur le déco Ouest alors que le vent n'est pas constant. Il y a des rafales à tout moment. En voyant les difficultés de décollage des gentils « fusibles », je décide d'attendre une accalmie. C'est alors qu'X s'élance. Flip, Flop, Bang ! Dans les arbres sous le déco! On est 3 à descendre le rejoindre : heureusement, plus de peur que de mal. Scies portatives et efforts combinés pour faire plier les petits arbres récalcitrants et on fini par dégager la voile après une bonne heure de travail communautaire.

Comme on range la voile dans le sac, Flip, Flop, Bang! Cette fois, c'est mon copain Y qui vient nous visiter dans les arbres à 15 mètres de nous. Heureusement, lui aussi s'en tire bien. Il a eu une bonne frousse, mais ça va. Comme « l'équipe de secours » est déjà sur place, on se remet au travail et ça prend une autre bonne heure pour récupérer le parapente. Puis c'est la pénible remontée vers le déco. Note : Il y a une rumeur selon laquelle Le Chaton s'est branché, rumeur venant du fait que c'est moi qui portait le sac d'Y (avec seulement la voile dedans) en remontant au déco.

Je ne connais pas le « pedigree » d'X. Par contre, je peux vous certifier qu'Y est un pilote de longue date avec plusieurs beaux vols-voyages à son actif. La morale de cette histoire : même un pilote d'expérience peut « se faire avoir » et subir un incident / accident.

Alors, quand j'entends qu'un énervé sans certification achète du matériel usagé, puis s'envoie en l'air de façon purement artisanale, pour finalement se péter la gueule et malheureusement décéder, ça me met le feu au cul.

On ne pourra jamais empêcher des inconscients de faire des bêtises. Mais, me semble que quelqu'un, quelque part, devrait faire passer le message aux médias : ça prend des cours et beaucoup de pratique pour faire du vol libre. Bien sûr, c'est moins « punch » de dire ça que de raconter un savoureux reportage-choc complet avec photos macabres (style matériel déchiqueté) pour accentuer l'effet. Tels sont nos médias! En tous cas, si un comité se forme pour faire le lien avec les médias, count me in.

Dans mon dernier éditorial, je mentionnais que : « Nous pratiquons un sport aérien, avec ses joies et ses dangers, et l'habitude menant à la nonchalance, il est bon de recevoir un petit rappel de temps en temps ». Eh bien, je ne croyais pas si bien dire!

Ceci étant dit, passons aux choses un peu moins sérieuses.

Dans ce Survol, vous retrouverez la chronique de Boubou, mais toujours pas de confessionnal. De beaux récits de vols, ponctués d'images et bien sûr, la page Biiip que tout le monde attend... même si peu l'avouent! Il y a aussi d'autres changements que j'ai décidé de faire, comme de supprimer les quatre pages de déclaration et d'inscription pour réduire le volume du magazine à 28 pages. Nous passons ainsi sous les 100 grammes, enveloppe comprise, ce qui permet de réduire les frais d'envois postaux de moitié. En ce qui concerne l'économie réalisée, je suis ouvert aux propositions...

Cette année, comme à chaque année, il y aura une multitude de rencontres de différents clubs partout dans notre belle province (informations sur la liste de discussion et bien sûr dans le Survol), et j'ai bien l'intention d'assister au plus grand nombre de rencontres possible, selon mes disponibilités, mes finances et la météo. De beaux souvenirs en perspective...

Sur ce, bons vols et soyez prudents!

Bosco (Le Chaton) Daude
Éditeur du Survol

Aide financière pour les compétitions

Au printemps, pour la seconde année le CA de l'ACVL a approuvé des bourses destinées aux compétitions sanctionnées. Vous devez publier l'événement 30 jours d'avance pour la sanction. Le CA à approuvé la mtion suivante :

Les 10 premières compétitions canadiennes inscrites, jusqu'à $250 chacune. $25 par participant jusqu'au maximum de $250. En vigueur du 1 mai au 31 déc 2010. L'organisateur de l'événement doit en faire la demande au directeur administratif.

Le mot du président

Bonjour les pilotes et amis du vol libre,

Au moment où je m'affaire à vous écrire, la saison est déjà commencée en grand. Ce qui me donne quelques plats de résistance à ajouter à ce buffet d'annonces printanières. Et on saute tout de suite de l'entrée au plat principal!

Mt Ste-Anne

Presqu'un an jour pour jour après que nous ayons eu l'annonce de la fin éminente du vol libre au Mt Ste-Anne, à ce rendez-vous que René Marion, Réal Blais et moi avions eu avec la direction du Mt Ste-Anne; je vous annonce au nom du club de vol libre de Québec et d'Aérostyle que l'avenir de notre site de vol est assuré, du moins pour un certain temps. Depuis le début de cette saga, c'est le quatrième numéro du Survol dans lequel j'aborde le sujet. Au cours des numéros précédents, j'ai essayé de vous tenir au courant et de vous rassurer même quand les nouvelles provisoires n'étaient pas toujours bonnes.

Peu importe comment cette affaire allait terminer, je savais déjà depuis un bout de temps que cette expérience demeurerait pour moi le plus bel exemple de solidarité que j'aurais vu dans notre petit monde du vol libre. Avec une équipe de bénévoles, allant de Victoria à la baie de Fundy à toutes les instances du vol libre (ACVL, AQVL, CVLQ et Aérostyle), alignés sur le même objectif, nous avons compensé pour le déséquilibre énorme qui existait avec nos vis-à-vis qui sont propriétaires du Mt Ste-Anne. Dans ce cas-ci les négos se passaient avec un des géants du monde corporatif et ultimement avec un des hommes les plus riches au pays, qui est unique et seul propriétaire de cette entreprise (Resorts of the Canadian Rockies). C'est une des raisons pour lesquelles l'expertise de nos amis de l'ouest fut cruciale. Dans l'ouest, l'accès et l'utilisation des sites de vol est un problème complexe qui implique soit un gouvernement provincial, soit un exploitant forestier. Plusieurs bénévoles ont recueilli des informations à ce sujet et ils nous ont, de ce fait, apporté une aide précieuse. Chemin faisant, nous nous sommes armés d'outils; comme une étude d'impact environnemental et des avis légaux qui nous aideront à défendre nos sites actuels et aussi à développer des sites futurs.

Actuellement, nous en sommes à négocier l'entente finale sur laquelle seront basés les règlements d'utilisation du site. Il sera plus important que jamais pour tous les pilotes visiteurs de contacter le CVLQ ou Aérostyle et de suivre tous les règlements et toutes les procédures locales. Disons que ce n'est pas le temps de faire des conneries au Mt Ste-Anne, alors faites gaffe!

Nouvelles exigences pour les niveaux

À la suite des mise à jour de l'an dernier, des nouveaux réajustements ont été adoptés suite à une autre ronde de consultation auprès des instructeurs. Comme pour les exigences de l'an dernier, on ne s'attend pas à ce que ça fasse l'unanimité. Le plus gros changement est que le niveau débutant n'est plus un pré-requis pour le niveau novice. Il demeure en place comme un outil dont chaque instructeur peut disposer comme il veut.

Il faut rappeler aux instructeurs que ces changements sont basés sur des opinions d'instructeurs qui ont pris le temps de s'exprimer. Il faut aussi rappeler que le travail continue. Les prochains mandats du comité enseignement sont la possibilité de créer un série de "compétences particulières" qui prendraient la forme de mentions sur le brevet comme par exemple : "treuil" "aérotracté" "montagne". Aussi l'ACVL devra se pencher sur la révision des exigences pour tous les niveaux instructeurs. Si ces sujets vous intéressent, je vous invite à contacter notre comité québécois de l'enseignement actuellement composé de Jacques Blanchet, Lionel Labelle et Jean-Sébastien Cloutier ou pour tout sujet lié à l'enseignement (tel que révision de question d'examen).

Je vous invite tous à lire le communiqué publié dans ce Survol.

Compétitions

Le mois de mai n'était même pas fini que déjà 2 compétitions sanctionnées avaient eu lieu. Les commentaires ont été très positifs et les deux événements semblent avoir eu tout le succès escompté et plus encore. Les efforts de plusieurs (comme Éric Olivier) durant les dernières années nous laissent un héritage qui transforme le visage de notre sport au Québec. Avec tout un contingent du ''Québec Air Force'' (ou est-ce la renaissance du FLAQ? - Front de libération Aérienne du Québec) qui se dirige vers Golden pour les nationaux de parapente, on peut dire que la compétition fait partie de notre culture. Et c'est tant mieux! En tant qu'associations sportives, c'est la mission de l'AQVL et de l'ACVL de promouvoir la compétition dans notre sport. C'est pour ça que l'ACVL continue de financer les compètes et que l'AQVL a bonifié son financement pour les compètes locales. L'AQVL donne maintenant jusqu'à $1000 pour la tenue de championnats nationaux au Québec. À quand des championnats nationaux de delta au Québec?

En plus, nous travaillons fort pour nous doter d'outils qui pourraient nous permettre de mieux organiser notre support individuel

Le mot du président

financier aux pilotes de compétition, en particulier ceux qui iraient nous représenter à l'étranger. Je vous tiendrai au courant des développements à ce sujet.

Accident à Varennes

Quel est l'aspect le plus ennuyeux de mon travail de bénévole? Me faire sortir de la douche tout dégoutant (Calgary, 7h du mat) par Radio-Canada pour commenter sur un décès dont je n'ai pas encore entendu parler. Un deltiste attaché à un camion qui est tombé du ciel d'une hauteur de 1000' pour s'écraser au sol comme une crêpe. Ah oui, l'accident est arrivé près du fleuve à Varennes, hier soir! On est en direct dans 3,2,1…….M. le président, avez-vous des commentaires? Est-ce que le deltaplane est un sport extrême? C'est quand même dangereux de tomber du ciel de 1000'!?! (En fin de compte c'était 100'!)

"Tab… !" "C'est ben louche c'histoire-là !?" "C'é ma job de parler au nom des pilotes ok, mais pas au nom des gagnants des prix Darwin 2010"

Ne vous inquiétez pas, je n'ai pas répondu ça. D'ailleurs, je ne savais pas encore s'il s'agissait d'un membre ou non. J'ai dit que le vol libre est une discipline aéronautique qui doit être pratiquée avec plusieurs mesures de sécurité par un pilote dument formé. Et quand ces conditions sont réunies, c'est un sport très sécuritaire. J'ai ajouté qu'il est impossible de commenter davantage avant qu'une enquête ne soit faite, comme dans le cas d'un écrasement d'avion où il est très difficile de commenter avant enquête.

Incroyable, mais le matin même la nouvelle était déjà sur le site internet du Calgary Herald ! Les nouvelles vont vite, vous dites !? La police a fait son enquête et je ne sais pas encore ce qui en résultera. Mais je peux vous dire que plusieurs conditions favorables au désastre étaient réunies. Entre autres, l'aile a été achetée sur internet la semaine précédente. Commentaire de l'enquêteur de Transport Canada : "Dommage, mais il n'y a rien d'illégal à vendre un deltaplane sur internet. C'est comme pour les avions. On a pas besoin d'être pilote pour acheter ou posséder un avion." C'est la loi! Et malgré le modèle et l'âge d'une voile, il est très difficile de juger de sa navigabilité. Malgré les vives réactions de certains, il n'y a pas de remèdes évidents. Je ne peux que vous faire un rappel. Je crois qu'il fasse partie du code d'honneur d'un pilote d'essayer de s'assurer que son matériel ne mettra en danger un éventuel acheteur d'une façon prévisible et probable. Je crois que c'est louable de garder un œil vigilant et de faire ce qu'on peut pour atténuer les effets de la sélection naturelle. Avec deux récipiendaires des Prix Darwin dans la région de Montréal en peu de temps, espérons que ceci n'est pas un nouvelle vague de "Moé, tout ce qui est extrême, ça m'fait pas peur ! Y'a rien là, ch'u capable moé!"

ACVL

Au niveau de l'ACVL, je suis allé vous représenter (en tant que directeur régional pour le Québec) à la réunion annuelle des directeurs qui a eu lieu à Calgary à la fin avril. Cette réunion est la seule occasion où les membres du conseil d'administration se voient en personne. Plusieurs sujets importants sont abordés et plusieurs projets importants sont considérés. Un des plus importants est la prochaine évolution du magazine Air. Nous sommes en négociation avec l'éditeur de XC magazine pour l'édition et la publication du magazine Air. Si cette négo est fructueuse, il est bien possible que nous obtenions un produit de qualité égale à ce grand magazine du vol libre. Si cette expérience n'est pas concluante, toutes les options demeurent sur la table. Le départ de notre dernier éditeur nous ouvre la porte et il est même possible que le magazine devienne un blog qui serait édité et "nourri" par un nouvel éditeur, et dans ce cas il est possible que nous nous en tenions à un petit bulletin papier trimestriel. À suivre.

Je vous annonce qu'on m'a accordé un autre mandat d'un an comme président (et oui, une autre année avec votre dictateur préféré !) et j'en suis bien heureux car ça me permettra de pousser sur de nouveaux projets qui, je l'espère, feront évoluer votre association au rythme de notre sport préféré.

Nouveau site internet

À part le magazine, le plus gros projet en chantier est le nouveau site internet de l'ACVL. Le premier but de cet imposant investissement est de s'offrir un outil qui augmentera l'efficacité de tous les contacts et de toutes les transactions entre les membres et leur association. Un outil, qui, on l'espère, diminuera les irritants liés au manque de souplesse de notre base de données actuelle. Avec ce site, on espère créer une communauté virtuelle qui réunira les pilotes d'à travers le pays en leur permettant de partager avec toutes les formes de médias disponibles. Si l'intégration avec notre magazine devient une réalité, nous aurons un éditeur rémunéré qui s'assurera de nourrir le site en nouvelles, le rendant ainsi plus attrayant. Nous espérons ainsi encourager les pilotes à soumettre du contenu. D'ailleurs, commencez à ramasser vos histoires, vos photos et vos vidéos. Notre site sera très gourmand! Le résultat espéré est de créer un blog multimédia assez dynamique qui pourrait devenir votre village virtuel.

L'autre but majeur est d'en faire notre principal outil de mise en marché. Pour ce faire, il doit être une vitrine des plus attrayante. Il doit accrocher. La page d'accueil destinée aux visiteurs doit être de première qualité et on ne peut ménager les efforts pour y arriver. Notre sport est spectaculaire et la page d'accueil doit l'être aussi. Ensuite, les liens vers les ressources (écoles, clubs etc.) doivent sauter aux yeux.

Notre processus de soumissions vient de se terminer et l'heure du choix final approche. Notre processus semble avoir fonctionné car nous avons eu des soumissions des E-U, d'Europe, de l'Inde et du Canada bien sûr. À moins de mauvaises surprises, le calendrier prévoit que le nouveau site sera en ligne le 1er décembre.

Concours de logo

Pour coïncider avec notre nouveau site internet que nous considérons comme un outil de mise en marché, nous avons pensé que c'était un bon moment pour faire peau neuve. Notre image étant en partie liée à notre logo, et ce logo datant déjà de plusieurs années, nous croyons qu'il serait opportun d'en choisir un nouveau. Et pour ce faire, nous lançons un concours parmi nos membres. Nous attendons donc vos créations!

Malgré que nous ayons toujours essayé de projeter une image sérieuse dans le but de construire notre crédibilité auprès d'autorités comme Transport Canada, votre président pense que quelque chose de plus jeune, plus « cool », plus « in » serait de mise. Quelque chose qui représenterait mieux la nouvelle génération de pilotes existants et à venir. Les sigles ACVL et/ou HPAC peuvent être inclus dans le corps du graphique ou être à l'extérieur et en retrait. Le format doit être dans les standards professionnels (couleurs Pantone et format vectoriel). Les œuvres doivent être soumises à Sam Jeyes d'ici le 30 septembre. Veuillez les expédier à l'adresse courriel : bm@hpac.ca Il est possible que les œuvres soient choisies par les membres via un sondage. À suivre... À noter que...le créateur de l'œuvre choisie recevra en prix : 3 années d'adhésion à l'ACVL et un vario IQ Sonic de Flytec

Journée nationale du vol libre

Des fois nos voisins du sud ont de bonnes idées (je dis bien :"des fois !"). Ils ont déclaré que le 31 mai sera la journée nationale (américaine) du vol libre. Nous avons décidé de copier l'idée et la date. Le seul problème est que nous avons pris connaissance de cette information en avril. Nous n'avons donc pas eu le temps d'organiser quoique ce soit cette année. Nous croyons tout de même que l'idée est bonne et nous remettons ça à l'année prochaine. Ce qui nous donne un an pour organiser un événement digne de ce nom. Nous déciderons alors si nous gardons la même date que nos voisins dans l'espoir de créer une synergie nord américaine ou si au contraire, nous agissons seuls.

Nous enverrons des communiqués de presse aux médias dans l'espoir qu'ils écrivent des articles et qu'ils fassent des reportages télé. Nous tenterons aussi de coordonner des activités découvertes et d'autres promotions lors de cette journée. Ce serait une expérience marketing à moindre coût qui impliquerait principalement des efforts bénévoles. Si vous avez des idées à nous soumettre à ce sujet, elles sont bienvenues évidemment! Un jour, pourra-t-on peut-être demander congé à nos patrons pour s'adonner à nos croyances religieuses en cette journée nationale du vol libre ? Vous n'aurez qu'à me téléphoner et je vous ferai un billet d'absence. ;-)

Calendrier

Le succès du calendrier se confirme. Nous allons encore éditer un calendrier en 2011. Le calendrier 2011 sera offert dans le même format mais il sera pliable. Ceci nous permettra de le vendre moins cher. Mais nous avons toujours besoin de photos de qualité. Et nous manquons de photos du Québec !!! Des photos typiques avec des références géographiques du Québec. Des paysages du Mt St-Pierre par exemple. Des photos de deltas, ceux-ci étant toujours sous représentés. Des photos de compètes. À vos appareils photo, pilotes du Québec! Veuillez soumettre vos photos à Douglas Noblet avant le 1er septembre à l'adresse courriel suivante : hpaccalendar@wildairphoto.com

Assemblée générale en ligne

Et oui, c'est de nouveau le temps de faire votre devoir de membre ACVL en visitant le forum de l'ACVL pour participer à l'assemblée générale en ligne. Vous pouvez y accéder en entrant votre numéro de membre et votre mot de passe. Elle aura lieu du 19 au 30 juin. Et ça ne prend que 5 minutes!!!

En terminant, j'aimerais souhaiter bonne chance à tous les pilotes qui nous représenterons à Golden! Et aux autres, comme je n'ai pas pu voler dernièrement pour des raisons de santé; je m'ennuie de vous!! Alors, comme je veux vous revoir, soyez prudents là-haut!

Bonne saison et bons vols !

Domagoj Juretic
président A.Q.V.L.
président A.C.V.L.
president@acvl.ca

08 Récit de vol : Y'a des jours

Y'a des jours…

Ya des jours, pendant que certains s'imposent des balises (compétition du Mont Saint-Anne)... d'autres dérivent avec le vent et ne veulent que rester en l'air pour faire des kilomètres à la manière des grands rapaces qui parcourent le territoire.

Dimanche, je me fait remorquer par Normand au Club d'aéro-remorqué Aviation Saint-Paul à Yamaska vers 13:30 sous mon rigide Aeros Phantom fin et racé comme un oiseau (voir la photo). Je largue à 460 mètres dans un thermique qui me semble solide. Seul comme un grand, je dérive avec ce train qui s'élève comme par magie, comme une graine de pissenlit, jusqu'à 1900m et vers un petit cumulus épars au dessus de St-Pie. C'est parti pour mon meilleur vol de distance réalisé au Québec à ce jour. Rien de moins que LA VOIE ROYALE qui s'offre enfin à moi. Je l'ai-tu attendu moi cette journée là...

S'enchaînent de bonnes montées bien calé dans des thermiques de 1700 pieds/minutes, des transitions longues et un plané efficace. Que du bonheur je vous dis! À ma gauche, je vois défiler Drummondville, puis plus loins, je devine les fumées de Trois-Rivières et du Cap. J'avais pointé sur mon instrument l'atterro de Thetford, histoire d'avoir une référence et peut-être d'aller faire un petit coucou à la gang là-bas. Malgré mon désir de crabber constamment vers l'est, les ascendances et la dérive me gardent presque constamment en parallèle avec le fleuve et l'autoroute 20. Je vois à ma droite les beaux cumulus au dessus du premier talus des Appalaches, mais c'est un peu loin pour tenter de les rejoindre et, de toute manière, ça «pomponne» aussi où je suis. Seulement, les cumulus sont plus épars et fondent souvent dès que j'arrive à en rejoindre un. Mais sans coup férir, le thermique est là, et c'est du bon!... comme dirait Paul...

"Québec se révèle à moi et j'ai le moton"

Mon oiseau

La dernière heure de vol se passe à thermiquer dans du petit thermique de fin de journée, pas trop fort, mais bien régulier, entre 2900 et 3000 pieds. Mon axe de dérive m'emmène paisiblement de village en village et tranquillement, comme une nymphe que l'on devine sous son voile évanescent, Québec se révèle à moi et j'ai le moton.
Il est 18:15, et j'enclenche mon plané final vers un dernier village là-bas sur le bord de la rivière (la Chaudière). Coudes plaqués contre le corps, traînée minimale, sifflement de l'air dans mes câbles et sourire aux lèvres, je vire en finale au dessus d'un immense champ d'herbe fraîche et je me pose à côté de la rue principale (rang St-Georges). Il est 18:30 et, après 4:54 heures de vol, je me retrouve à Saint-Bernard de Beauce avec 193 km au compteur.

J'tu ben moi-là, moi chu ben!

Un gros merci à Béatrice (mon amour) qui s'est tapée la récup... Mais pour la remercier, tsé, un grand coeur comme moi, je l'ai invitée à souper au restaurant... Sauf que le chic Madrid à minuit je vous le dit, c'est pas mangeable!

François Véronneau

www.assu-risques.com
Pour votre assurance voyage optez pour les conseils d' assu-risques.com
Pascal Horvath 514.983.2269 866.625.9880

DISTANCE
VOL·LIBRE

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

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

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

COUPE QUÉBEC 2010

Et voilà, cette 4e édition est déjà terminée. Trois jours c'est long et c'est court en même temps, surtout lorsque le vent ne fait pas de cadeaux comme ce WE. Mais même si les conditions ne furent pas extraordinaires, nous avons tous eu, je pense, beaucoup de plaisir à nous retrouver.

Comme les années précédentes, la Coupe Québec doit une bonne partie de son succès aux bénévoles qui participent à l'organisation de cette compétition. Avant toute chose, je tiens à remercier tout ce beau monde, et particulièrement Pierre Archambeault, qui cette année, m'a beaucoup aidé avant la compétition. De plus, il fait un travail énorme au niveau de la compilation des résultats. Merci aussi à notre directeur de décollage; Michel Brown, qui malgré un dos en compote, a aidé les pilotes du mieux qu'il pouvait au décollage. Merci aussi à l'indispensable et super efficace Brenda Thomson qui a contrôlé de main de "maîtresse" le PC course. Merci également à Martine qui a pris la relève le dernier jour. Ces deux femmes ont veillé à notre confort comme de vraies mères poules avec leur petits poussins. Boissons et provisions de bouche n'ont pas manqué, personne n'aura perdu de kilos en fin de semaine. Un gros merci aussi à nos chauffeurs qui ont tout fait pour que nous n'attendions pas longtemps le long des routes sous la grosse chaleur, l'ex-président Normand Thibeault, ma blonde Isabelle Lefebvre, une élève Christina Gareau, une ex-élève Sylvianne Lagueux et sûrement quelques autres que je n'ai pas vus à l'œuvre. Merci aussi à tous ceux qui ont pris des photos, à Robert Landry qui s'est défoncé pour que nous ayons nos trophées à temps malgré le départ de 2 de ses employés. Ce qui lui occasionne une surcharge de boulot au point de ne plus avoir de temps de voler lui même. Merci encore à Éric Olivier pour ses bons conseils et ses petits cours GPS toujours très instructifs pour tout le monde. Et surtout, merci bien sûr aux compétiteurs inscrits qui nous ont fait l'amitié de venir nous voir au Mont-Sainte-Anne. J'espère n'oublier personne.

La compétition maintenant. Contrairement aux prévisions des jours précédents, la météo du vendredi n'annonçait rien de très bon pour le WE et cela s'est confirmé dès le lendemain avec du vent fort les 3 jours de la compétition; forçant même certains pilotes à voler à leur limite. Dure quand même la vie d'organisateur et de directeur d'épreuves. Car, faire des prévisions lorsque ceux-là même dont c'est le métier se prennent les pieds dans le tapis, n'est pas une chose facile.

Manche #1 : Samedi 22 Mai, une masse d'air stable avec un gros couvercle vers 900m (probablement dû à un front chaud) nous donne des conditions très calmes le matin. Tout le monde est de bonne humeur en montant au déco dès 9h30. Après une heure d'attente, une manche avec quelques balises est programmée pour ensuite être changée à cause du vent forcissant risquant de contrer les ailes les moins performantes. Ce sera donc une petite course au but vers St-Tite-des Cap. Pas trop de kilomètres, mais une manche réaliste avec ces conditions.

À 13h00, malgré des conditions se renforçant rapidement et la moitié du temps de la fenêtre de décollage écoulée, les pilotes prennent encore leur temps pour préparer leurs ailes en attendant que quelqu'un se décide d'y aller. Une grosse erreur pour la plupart d'entre eux. Après avoir réglé quelques affaires, je prépare rapidement mon aile sur le décollage encore vide et je décolle difficilement à cause du vent qui rentre maintenant entre le déco SUD et le SO. L'accueil en l'air me laisse présager que ça ne sera pas une sinécure pour les suivants. On sent immédiatement que la basse couche est en train de se mettre en mouvement, mais dans le sens du fleuve et à l'horizontal à cause de l'inversion qui bloque la convection. Après une dizaine de minutes à plafonner 100 mètres au dessus du déco, je remonte le vent à l'accélérateur pour aller m'appuyer sur la petite crête en contrebas du versant SO Mont-Sainte-Anne. J'espère y attraper une bulle qui, en se détachant, dérivera jusqu'au MSA pour ensuite se renforcer en ramassant au passage celles qui remontent le relief. La technique est de se servir du MSA comme d'un tremplin afin de percer l'inversion. Ma stratégie fonctionne du premier coup et je me retrouve au- dessus du Mont à 1300m, mais toujours seul en l'air. En bas, quelques pilotes décollent enfin, plusieurs d'entre eux bataillent fermement pour sortir du déco. Un arbre bordant le déco SUD se fleurit d'une aile. J'attends que le Start ouvre, mais, malgré l'heure, mon instrument n'émet aucune petite musique??? Le cylindre de Start n'est que de 400m, un peu en arrière et à l'écart de la crête. J'hésite donc à partir car si je ne tag pas du premier coup, j'ai peur de ne pas pouvoir revenir au vent de la montagne pour un second départ. Je ne veux pas non plus que ma mésaventure de l'an dernier se reproduise. Faire tout le parcourt pour en fin de compte perdre la compet parce qu'on ne s'assure pas d'avoir fait le premier WP, c'est pas fort!

J'entre donc dans le menu de mon 6030, je vérifie que mes points GPS sont bien programmés et je remarque que j'ai oublié de changer l'heure d'ouverture du Start après avoir modifié la manche. Le temps de "pitonner" tout ça et j'ai perdu mon 500m de gain. Je repars donc vers ma petite colline pour refaire ma stratégie, mais la brise a augmenté d'au moins 10km/h. Le thermique est maintenant trop couché et personne ne parvient à monter plus d'une centaine de mètres au dessus du sommet. Dérivant un thermique avec Novel, nous partons à 900m en passant au passage dans le Start. À partir de là, tout va très vite. Le vent arrière aidant nous nous éloignons de la montagne. Novel oblique légèrement à droite pendant que je file en ligne droite vers le fond de la vallée. Avec ce vent, je m'applique à survoler chaque champ bien entouré d'arbres car je me

dis que les zones peu boisées ne donneront que de faibles thermiques trop couchés pour être exploités. Je trouve un bon +2 dès le premier champ, confirmant ce que je pensais. Pendant ce temps, Novel plus au centre de la vallée, semble galérer un peu. Ça me permet de prendre la poudre d'escampette et trois thermiques plus loin je suis dans le fond de la vallée où le vent s'engouffre à plus de 35km/h. Il reste à traverser une zone très boisée et légèrement sous le vent d'une petite colline pour faire le Goal. Le risque ne vaut pas la peine d'être pris et je pose sagement là ou je suis. Petite frayeur quand même quand j'entends Normand Di Domenico annoncer à la radio qu'il est à 2200 en direction du Goal. 2200 mètres! Il a fait comment pour monter là cet oiseau? En fin de compte, il est à 2200 pieds, à quelques kilomètres du décollage. Maudit pieds, milles et autres mesures anglaises.... savent pas encore que l'unité internationale est le mètre ces vieux pilotes de delta là !

Bilan final de cette manche : plusieurs pilotes n'ont pas eu le temps de décoller et les autres se sont tous posés à peu près dans le même secteur. Nous déplorons par contre l'accident d'Albert Limoges qui a dû être hospitalisé après s'être posé durement. Il s'est fracturé une vertèbre. Prompt rétablissement Albert! Remets-toi de ta blessure à temps pour t'envoler avec nous vers la France en septembre.

Manche #2 : Dimanche 23, Vent d'ouest très fort. On espère une accalmie en fin d'après-midi, mais le vent ne lâche pas. Manche annulée.

Manche #3 : Lundi 24, nettement plus instable que le premier jour, mais encore une grosse inversion en basse couche bloquant la convection. Par contre, au-dessus nous avons un superbe ciel garni de beaux cumulus...laissant présager une belle manche. Nous programmons donc une course au but avec un Goal à Baie-St-Paul. La météo annonce encore des vents forts au sol. Sagement donc, les pilotes ayant les ailes les moins perfo décollent les premiers pour ne pas rester pris sur le déco comme au premier jour. Sage décision que tous auraient dû suivre d'ailleurs. Patrick Dupuis, qui décolle au moment où un fort thermique arrive en-dessous du déco à vitesse supersonique, en est quitte d'une belle frousse après nous avoir fait une belle démonstration de pilotage. Les 5 derniers à décoller, dont moi, ont tous du mal à sortir de la compression pour ensuite monter comme des bouchons en sortie de déco. Pas facile cependant d'accrocher le plaf avec le vent qui souffle fort maintenant. Plusieurs pilotes partent vent arrière et nous entendons Pierre à la radio qui annonce s'être posé à l'accélérateur avec sa Peak. Éric, Eudenir, Christian et moi sommes encore au vent de la montagne à essayer d'accrocher les cumulus qui passent au-dessus. Je prends alors une bonne fermeture alors que je suis 50% accéléré et toutes commandes lâchées. Il me faut trois tours avant de parvenir à reprendre mes commandes, stopper l'autorotation et décravater mon aile = 100m de perte d'altitude. Heureusement que j'avais 300m au-dessus du relief, un ti peu de concentration s'il vous plaît monsieur!

Un gros cumulus arrive enfin en plein dans l'axe de la montagne. Je pousse l'accélérateur pour foncer sous le plus sombre et, ça monte enfin. Eudenir me rejoint et nous enroulons un beau +2 jusqu'aux barbules à 1400m. Éric, un peu trop sur le bord du nuage, se bat comme un beau diable pour nous rejoindre mais il se fait dériver plutôt que de monter. Il se retrouve vite sous le vent de la montagne, environ 300m plus bas que nous. Je sais ce qu'il ressent, car l'automne dernier, c'est moi qui était à sa place et lui à la mienne au Yamaska Meet. Il est temps de partir, nous fonçons droit sur le nuage suivant. En arrivant dessous, rien ne monte et nous repartons bredouille, vent arrière, à la recherche d'un thermique salvateur. Rien n'y fait, le vent est maintenant trop fort pour les thermiques faibles que nous avons. Éric se pose dans un champ. Sans reliefs sur lesquels nous appuyer, nous dérivons tout ce que nous rencontrons, pour finir, un peu déçus, en fin de vallée. Nous sommes récupérés en moins de 15 minutes et tout le monde est déjà rentré lorsque nous arrivons à la montagne.

Au final, pas mal de boulot, avant, pendant et après, mais ça en valait la peine. Retour positif aussi bien de la part du club que des compétiteurs, et je me suis bien amusé. On remet ça l'année prochaine, promis!

René Marion

OPEN CLASS

1er René Marion (CVLQ), Niviuk Icepeak 3

2e Eudenir Cardoso (CVLQ), Niviuk Peak

3e Jimmy Marois (CVLQ), Niviuk Icepeak

4e Norvel Hernandez Cobas, Gradient Avax

5e Éric Olivier (DVL), Gin Boom Sport

6e Pierre Archambeault, (CVLQ/DVL) Niviuk Peak

7e Jeremy Péclard, (DVL), Swing Stratus 5

8e Thierry Bélanger (CVLQ) Niviuk Peak

SERIAL CLASS

1er Joël Bonneau (CVLQ), Windteck Tecno

2e Réal Blais (CVLQ) Niviuk Artik 2

3e Xavier Berruel (DVL) Skywalk Cayenne 2

4e Christian Grenier (DVL) Advance

5e Jac St-Hilaire (CVLQ) Windtech Tempest

6e Claude Lebel (CVLQ) Niviuk Artik 2

SPORT CLASS

1er Patrick Dupuis (DVL) Aerodyne

2e Normand Di Domenico (Yamaska) Gradient Onyx

3e Antoine Grégoire, (DVL)

4E François Noël (CVLQ), Niviuk Koyot

5e Julie Veilleux (DVL) Gin Bolero 3

Évènements au Québec en 2010

Formations

6,7 et 13,14 novembre 2010
Stade Olympique - Montréal
Cours théoriques intermédiaire et avancé: Hagar, météo
François Thibodeau
514-288-8778

Rencontres Clubs

23 juin
Party de la St-Jean/feu d'artifices
Distance Vol Libre
450-379-5102
http://www.dvl.ca

23,24 et 25 juillet 2010
Rencontre annuelle
Les Ailes de la Vallée
Roland Bélanger

24 juillet
Méchoui vollant
Distance Vol Libre
450-379-5102
http://www.dvl.ca

28 juillet au 1er août 2010
La fête du vol-libre (33ième édition)
Mont-St-Pierre
Magella Émond 418-797-2222

7 août 2010
Spathetti Flyin
CVLY

20, 21 et 22 août 2010
Rencontre provinciale
Club de vol libre de Thetford Mines
Site du club

21 août
Épluchette de blé d'Inde
Distance Vol Libre
450-379-5102
http://www.dvl.ca

28 et 29 août 2010
Party annuel
Club de vol libre de Québec
www.cvlq.com

4 Septembre 2010
Épluchette de blé d'inde
CVLY

4, 5 et 6 septembre 2010
Rencontre annuelle
Club de Parapente du Saguenay
Martin St Hilaire

Compétitions

4,5 et 6 septembre 2010 *(à confirmer)*
Nationaux de Parapente 2010
Mont Yamaska
Éric Olivier

Biiip ! 13

Survol Québec - Juin 2010

14 Rien que pour vos yeux !

Survol Québec - Juin 2010

Rien que pour vos yeux ! 15

Photo : Denyse Lascelles

Survol Québec - Juin 2010

Récit de vol : Mont Vallin

HUMMMMMMMMMM! Quelle belle douceur ce vendredi...

Parti un peu tard pour faire le sommet a pied, je décide de décoller de la Tête de chien. Très légère brise sur le décollage qui ne me réjouis pas après une heure de marche un peu dure sur la piste glacée par les touristes. Mais un corbeau me fait croire que c'est possible. Gonflage un peu technique d'un "Faith take-off" (décollage falaise presque sans vent avec plus-ou-moins 1 mètre de course) et je me paie 30 minutes de soaring, parfois tout juste au dessus, souvent légèrement en bas. Y'a mon vario qui me lâche a la première minute mais avec un vol a vue, no trouble. Je choppe enfin un petit +2 qui me monte au deuxième étage et hop, un deuxième me donne 100 mètres. Je suis tenté de plonger vers l'arrière, mais la prudence me fait aller vers l'Est ce qui me ramène a la Tête de Chien. Deux petites passes pour décider de tenter le parking a partir de là avec de l'air frais et de toutes petites bulles et je me rend a l'aise au parking du parc sous les yeux éblouis des skieurs de fond qui m'observaient depuis une heures et quelques minutes...

Ça fait du bien un peu de thermiques dans les veines! Au plaisir

Ben

Deux petites passes pour décider de tenter le parking à partir de là

Votre parapente est-il assuré ?

Étant moi-même parapentiste et agent d'assurance de dommages depuis quelques années, j'ai été le premier étonné de constater que mon parapente n'était pas assuré contre les risques, le feu, le vol et le vandalisme.

Saviez-vous que 99% des assureurs refusent de couvrir le parapente et ses accessoires dans votre assurance habitation ? Ils excluent les parapentes avec la définition aéronef de votre police d'assurance habitation que vous soyez propriétaire, locataire ou en condo.

Maintenant, il est possible d'être bien protégé peu importe la valeur de vos équipements.

Pour obtenir de l'information ou pour souscrire à une police d'assurance, contactez :

Jean-François Gazaille (Membre de l'ACVL) **1.877.875.2227**
Agent en assurance de dommages des particuliers **450.375.2227**
Assurances Bergeron, Gazaille et Ass.
Cabinet en assurance de dommages
32 rue Grove, Granby (Québec) J2G 4M4

Vends ozone Rush 2 Small (PTV 70-90)
Très bon état - 80h de vol - 1500$
Cédric Thiébault - 514-844-6979

Parapente Ozone Rush small PTV 70-90kg
Couleurs grise-noir-blanche-verte
En parfait état
Toujours pliée caisson sur caisson, en accordéon
130hrs de vol, achetée neuve
DHV 1-2 réactive et performante
1100$ négociable
François Véronneau
sacl@bellnet.ca
514-943-6900
Voir puces volantes annonce #237 pour photographies

J'ai 2 sellettes neuves à vendre style EVO XC fabrication par Sup'Air avec poche parachute sous le cul.
1 avec protection Airbag taille L
1 Avec protection Mousse Bag 17cm taille M
$375.00 chacune no tax
Richard Bellemare
514-262-6267

Je vends ma Yogi XS touareg (bleu, noir, blanc) PTV 55-75kg avec une selette Sup'air Access S mousse bag 17 DHV1 parfait pour petit poids debutant le tout comme neuf!! (10 heures de vols) J'en ai toujours pris super mega bien soin. Prix: $1950
N'hesitez pas a m'appeller si vous voulez en savoir plus.
Sandra
514-466-6935

Un beau vol - Novembre 2009

Il est 10h15 et je suis au décollage à Alto Hospicio, Iquique, au Chili où j'y ai rencontré Myke Ward il y a trois jours (Myke le goéland qui atterrissait sur une serviette de plage pour ceux qui ont fréquenté Mont-St-Pierre il y a quelques années). Myke était, avec Nelson, un instructeur parapente ici. Nous nous sommes remémoré mes débuts, car Myke a été mon premier instructeur delta il y a exactement 30 ans de cela. C'était l'époque où les deux mots « tire pousse» étaient les mots clés pour donner les cours. Ça a bien changé. Il faut dire que les deltas étaient plus ou moins des Rogalos, qualifiés par la suite de râteaux. Myke débute en parapente et son instructeur dit qu'il ne tarit pas d'éloges envers moi ! Pourtant, je n'ai battu aucun record sinon celui de longévité.

Trève de bavardage. Il est maintenant 10h30 et quelques braves sont partis et zérotent à gauche du déco. Je gonfle, puis me retourne en accrochant mon cockpit qui n'est plus adapté à mon nouvel équipement. Le vent est bon

Je ne suis pas venu ici pour faire de l'autobus

et j'ai le temps de le décrocher bien qu'il soit à l'envers et que l'appareil photo a glissé de côté, ce qui me vaut quelques paroles des autres pilotes lors de ma course de départ. Je décolle quand même et replace le tout tant bien que mal une fois en l'air.

Comme prévu les ascendances sont petites et après quelques minutes les pilotes sont nombreux. Je n'ai pas beaucoup de temps pour prendre des photos dans ces conditions. Tous des inconnus, leurs directions ne me sont pas toujours évidentes. Il y a même une fille avec sa Lady U-turn qui m'est presque rentré dedans. Je ne connaissais pas cette voile mais je l'ai vu de près. Pas mal d'ailleurs ! La voile et la fille. Nous travaillons intensément 45 minutes autour de 1700 pieds d'altitude sans qu'un seul pilote ne tente d'entreprendre le petit cross de 10 km qui mène à Playa Cavancha près des hôtels. À deux mille pieds, un premier se risque. Il est un peu plus haut que moi mais je tente de le suivre. Il y a 5 km avant le zigzag de la route où il y a les fils électriques à passer. Après le

Un beau vol

premier km, il est clair que je ne pourrai pas continuer. Il continue et moi je retourne d'où je suis venu !

Me voila en bas du déco et très bas. Un pilote plus bas a dû se poser et remonte à pied dans le sable. J'espère qu'il a de l'eau. D'autres se sont posés sur la dune plus loin. Moi, je m'accroche et regarde ceux qui sont au-dessus du déco, les chanceux. Je peux partir pour le terrain de foot où je sais qu'il y a un autobus qui peut m'amener en ville mais je ne suis pas venu ici pour faire de l'autobus ! Je vois un papier qui roule en montant un peu plus loin. Direction papier ça presse! Il y a bien une petite ascendance mais ça ne fait que zéroter. Patience, patience. Deux minutes plus tard, ça y est. Ça monte et j'ai assez de clairance pour un premier trois cent soixante. En plus, je suis seul dans ce thermique. No te lo pierdas, que je me répète. Quand c'est un thermique chilien, je parle en espagnol. Crampe en masse, deux tours, trois, je ne compte plus. Me voila au-dessus de la grappe sauf pour un pilote avec ce qu'on appelle un couteau. J'ai commencé avec un râteau, alors je n'ai pas l'intention de faire la compétition avec un jeune sous un couteau.

Tout ça m'a mis en bonne position pour amorcer le voyage. Je file le long de la crête à 42 km à l'heure. C'est une très bonne vitesse, mais ça veut aussi dire que le vent longe la crête et ne produit pas d'ascendance !

Je vois une voile Gin Bolero se remonter à l'ouest de la dune appelé le cerro dragon. Je suis trop loin pour la rejoindre, mais la dune doit donner pour tout le monde. Je m'avance et trouve le thermique salvateur côté est du dragon. C'est lui qui me fera passer les fils car il dérive dans la bonne direction.

De l'autre côté le versant face à la ville ne donne pas ! J'ai un autre point bas. Je n'ai pas le choix, je dois aller sur le versant du zigzag. Je suis très attentif car c'est un coin propice aux fermetures. C'est quand même là que ça se passe.

Un finlandais que j'ai vu à l'attéro hier vient me rejoindre avec sa voile SkyWalk modèle Chili. On se fait une petite politesse avec le grand sourire. Nous sommes propulsés à 2600 pieds. C'est parti, il n'y a plus de doute. On ajoute deux km puis on peut traverser les trois km de ville relax.

C'est le temps de prendre quelques photos. J'arrive à playa Cavancha avec encore 1600 pieds d'altitude. Je peux donc faire quelques wings et quelques trois cent soixante bien serrés avant d'atterrir.

Finalement nous sommes rentrés quatre à Cavancha en ce 20 nov.

Deux heures d'émotions, c'est assez pour aujourd'hui. Je laisse tomber le vol de fin de journée à Palo Buque. Ça me donnera le temps d'écrire aux amis. En plus j'ai le goût d'une bonne bouffe et d'un pisco sour.

Hasta luego

Roland Bélanger

La Corporation du tourisme de Mont-St-Pierre désire aviser les adeptes de vol libre que la 33e édition de la Fête du Vol Libre se déroulera cette année du 28 juillet au 1er août 2010.

Nous désirons remercier les quelques soixante pilotes qui se sont rendus au Mont-St-Pierre durant l'été 2009 pour pratiquer leur sport préféré.

L'an passé, plusieurs travaux ont été réalisés pour améliorer l'accès aux sites de décollage et mettre à niveau les sites d'envol. Cette année, l'emphase sera mise sur le site d'atterrissage.

Ce sera un grand plaisir de vous recevoir chez nous cet été.

Magella Emond Coordonnateur
Corporation du tourisme de Mont-St-Pierre
Tél : (418)797-2222
Courriel : montstpierre@globetrotter.net

Communiqué ACVL - Revue des niveaux

Ce fut une année difficile pour le Conseil Consultatif à l'Instruction (CCI) et l'avenir nous réserve encore plus de défis.

Cette année, nous avons vu un changement complet du comité, incluant ma propre position comme président du CCI. Marcher dans les bottes de Michael Fullers semble bien être un défi. Le conseil administratif (CA) de l'ACVL a confié la tâche de réviser et recommander des changements au système de niveaux qui l'améliorerait et le mettrait plus au fait des différents genres de vols et d'entrainements effectués à travers le pays.

Au cours des derniers mois, nous avons étudié les suggestions reçues des instructeurs et discuté en profondeur des besoins pour accomplir ces buts. A cette fin, le système de niveaux a été amendé. Vous devez prendre conscience que ce sera mis en pratique immédiatement.

Niveau Débutant

1) *Retirer le temps de vol et le nombre de vols du niveau débutant para/delta.* Après avoir beaucoup discuté sur le sujet, nous sentons qu'à ce niveau les habiletés et connaissances acquises telles qu'en témoigne un instructeur étaient beaucoup plus importantes qu'un nombre de vols et un temps de vol qui ne s'adapterait qu'à un genre d'entrainement ou serait un compromis. Ceci ne veut pas dire qu'un libériste peut obtenir le niveau sans temps de vol puisqu'il devra quand même démontrer les habiletés et connaissances requises à son instructeur et ceci exige un temps de vol approprié.

2) *Question #7 du test écrit para/delta débutant . Retirer les mots "de la montagne"* Ce n'est qu'un changement éditorial qui n'affecte ni la réponse, ni le sens de la question, rend seulement la question générale pour tous genres d'entrainements.

Niveau Novice

3) *Réduire le temps de vol requis à 4 heures pour Novice parapente.* Nous jugeons que ce temps de vol réduit reflète mieux les attentes du niveau Novice.

4) *Retirer le niveau Débutant comme prérequis au niveau Novice para/delta.* Nous jugeons que le niveau débutant est une étape importante des nouveaux libéristes, une bonne introduction à l'ACVL avec la trousse de bienvenue et une bonne façon pour l'ACVL de suivre le nombre de personnes en apprentissage de vol libre. Ceci dit cependant, l'ACVL convient que le niveau débutant est plutôt inutile à quelques nouvelles méthodes d'entrainements, alors nous leur avons laissé la porte ouverte au niveau Novice. Par contre, nous recommandons et encourageons l'utilisation du niveau débutant dans votre programme d'entrainement.

Le niveau avancé est notre niveau le plus haut et ne devrait pas être facile à obtenir

5) *Exigences test en vol parapente: no. 3 et 4* 1. Maneuvrer au sol et décoller seul en vent laminaire modéré (jusqu'à 25 km/h, avec vérification visuelle) *devient* : Maneuvrer au sol et décoller seul en vent laminaire modéré (jusqu'à 15 km/h, avec vérification visuelle). 2. Maneuvrer au sol et décoller seul en vent thermique faible (jusqu'à 20 km/h, avec vérification visuelle) *devient* : Maneuvrer au sol et décoller seul en vent thermique faible (jusqu'à 10 km/h, avec vérification visuelle). Nous jugeons que ces nombres correspondent mieux aux attentes du niveau Novice.

6) *Exigences test en vol parapente: no. 6 et 7* – retirer l'exigence de temps. 1. Démontrer deux virages de 360° dans la même direction en 20 secondes ou moins. 2. Démontrer deux virages de 360° en directions opposées en 30 secondes ou moins. Nous jugeons cette exigence temporelle et ces maneuvres pourraient ne pas être réalistes et pourraient établir des objectifs peu sécuritaires à certains sites d'entrainements.

Avancé

7) *Delta/para: Exigence du temps de vol de 50 heures augmentée à 100 heures.*

8) *Delta/para: Exigence distance de 10 km augmentée à 40 km.*

9) *Parapente: Nombre de vols requis de 150 vols augmenté à 200 vols.*

Le niveau avancé est notre niveau le plus haut et ne devrait pas être facile à obtenir. Ceux-ci représentent les libéristes suprêmes, respectables. Nous jugeons que ces changements rapprocherait ce niveau de ces attentes.

Cette revue des niveaux sera un projet continu pour un bout de temps alors que nous l'ajusterons aux différents genres de vols libres et d'entrainements que nous effectuerons au pays. Ce que nous avons vraiment besoin pour cela sont les suggestions d'instructeurs, d'écoles et d'élèves.

Au cours de l'an prochain, vous devriez vous attendre à voir de petits changements et corrections aux tests écrits des niveaux. Ces changements seront trimestriels avec un avis aux instructeurs.

Vous devriez vous attendre à voir le commencement du nouveau système d'habiletés spéciales. Celles-ci seront ajoutées une à la fois lorsqu'elles seront préparées. Ce sera une procédure lente puisqu'elles exigent chacunes beaucoup d'études de contexte. (Nous voudrions être correct du premier coup.)

Ceci est le système ACVL. C'est votre système et nous avons pour objectif de le rendre sécuritaire et adapté aux besoins des communautés libéristes tout en offrant des normes sécuritaires aux libéristes. N'hésitez pas à envoyer suggestions et commentaires à votre représentant régional ou à :

iac@hpac.ca
Steven Younger, Président du CCI ACVL

Répertoire des clubs et écoles 21

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.qc.ca
Club de vol libre des Saults
Louis Pelletier
819-336-4968

Club de vol libre Yamaska
Michel Gingras
Rang Haut de la Rivière Nord
St-Pie de Bagot, QC, J0H 1W0
450-772-2929
bouliann@maska.net

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

Faucon Vol Laurentides
Pierre Vanier
159, Chemin du Lac Noiret
Morin Heights, QC, J0R 1H0
pierrevanier@hotmail.com

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

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

Écoles

Libre comme l'air
(parapente)
Jocelyn Lapointe
112, Côte de pérou
Baie Saint Paul, QC, **G3Z 1L4**
418-435-3214
www.librecommelair.ca

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

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

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

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

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

Aérostyle Airsports inc.
(parapente)
René Marion
Station Mt St-Anne
200, boul. Beaupré
Beaupré, QC, G0a 1E0
418-955-3117

22 Acro? Techno, Décros!!

Ya man! As-tu vu ma SAT asyméprendre, mon hélico to lait de coco, mon Mysty Flop suivi de mon fameux MacDo twist extra sauce jusqu'à mon posé 360 à la Lawn-Boy? Ma sellette est toute verte tellement j'ai raclé l'gazon!!! Un peu comme ma face je suppose. Pis je te montrerai pas le fond de mes shorts, je garde ça pour faire un abat-jour dans la chambre d'invités! Héhé! Ça va chier grave!!!

C'est bien le genre de conversation qu'on entend régulièrement de nos jours de la part des jeunes pilotes « LOCOS ». Mais je dois dire qu'il y a aussi des Papys, comme Papy, et quelques autres vieilles peaux comme moi et aussi d'autres amis qui aiment bien sentir les « G » ou les moments d'apesanteur ainsi que toutes les autres sensations fortes que peut nous faire vivre cette balançoire flottante qui nous est si chère.

Heureusement, la mentalité des pilotes plus conservateurs a changé un peu depuis quelques années. Y'a pas si longtemps, quand on faisait des 360 engagés et des wing-overs, on en entendait parler pendant des semaines en plus de se faire qualifier de pilotes dangereux et inconscients. Oui maman, oui papa....

Rappelez-vous juste que la majorité des accidents dont vous avez été témoin n'avait aucun rapport avec la voltige... Mais il reste que ce n'est pas pour autant que la voltige est un domaine sans danger, loin de là. Essayons juste de rendre cette discipline le plus sécuritaire possible tout comme le vol libre en général.

Il ne faut surtout pas oublier que la voltige a grandement aidé au développement des nouvelles ailes les rendant beaucoup plus performante tout en les rendant aussi plus sécuritaires.

L'acrobatie en parapente est devenue le truc à GOGO le plus en expansion dans notre discipline. On n'a qu'à regarder la pluspart des vidéos qui croisent le chemin de nos listes de discussion, Fesses de Bouc et autres forums et blogs de parapente. On s'aperçoit vite que plus de 90% des vidéos sont consacrées à l'acrobatie, et pour cause; y'a tu quelque chose de plus plate que de regarder la vidéo d'un pilote qui a filmé son vol d'une heure dans la restite du soir en faisant le « wiper » d'un bord à l'autre des deux décos Ouest sans jamais respecter les priorités??? J'avoue que ça peut être bien cool pour un débutant qui veut regarder ses premiers vols ou encore pour quelqu'un qui n'a jamais volé, mais pour le pilote averti, les images de nouveaux trucs spectaculaires restent un divertissement beaucoup plus intéressant. Même les pilotes de cross et de compétition (distance) s'y mettent de plus en plus, question de rajouter du piquant lors d'un vol hors compète.

Premier truc à éviter : l'effet de groupe!! « Vas-y man, t'es capable y'a rien là! ». Ça va passer « finger in ze nose! »

Bon, c'est fait pour l'intro.

Maintenant un minimum de contenu serait approprié, je pense…

La pluspart des pilotes aiment et veulent progresser ainsi qu'évoluer dans leur sport favori. Normal parce que plusse meilleur qu'on devient, plusse confiant qu'on devient; donc plusse performant qu'on devient aussi et bien malheureusement, plusse qu'on devient téméraire. Et souvent « téméraire » est synonyme de « AYOYE-DONC BOUT DE CR..DE ST-CIBOI..DE MAUDIT CR ..DE TAB.. QUE ÇA FA MAL!!!»… Ou pire ; plus de son ni d'image..

Je vais donc, dans cet article, essayer, grâce à mes expériences et mes quelques connaissances sur le sujet de l'apprentissage du parapente en général, de vous expliquer comment faire pour passer par les bons trous afin d'éviter les pièges qui pourraient éventuellement vous faire détester le sport qui vous a amené à des niveaux de plaisirs inattendus depuis le 1er vol en tandem ou encore de la 1ère sled en solo.

Premier truc à éviter : l'effet de groupe!! « Vas-y man, t'es capable y'a rien là! ». Ça va passer « finger in ze nose! » Pas bon du tout…

L'autre truc du genre c'est : si lui yé capable, pourquoi pas moi? Quand, on sait très bien que l'autre pilote a 1000 vols de plus que soi en plus d'assimiler super rapidement tout ce qu'il fait. Pas mieux…

Pour bien commencer il faut connaître à fond les principes de base du pourquoi et du comment ça vole un parapente et pouvoir bien les mettre en application, les maitriser.

Je ne vais surtout pas vous donner un cours théorique sur le pourquoi ça vole en passant

par l'effet de Bernouilly et la RFA car si vous volez déjà en toute autonomie vous avez sûrement appris tout ça dans vos cours théoriques lors de vos cours d'initiation. Si ce n'est pas le cas, et bien allez vite donner un p'tit char de marde à votre instructeur et ensuite fouillez sur l'internet et apprenez!

Je ne vous donnerai pas non plus un cours sur comment exécuter telle et telle manœuvre d'acrobatie pour la simple et bonne raison que ça ne s'apprend pas en lisant un article dans un magazine. De plus, j'imagine bien le « Beaulac » qui se planterait et qui viendrait dire que ce n'est pas de sa faute parce qu'il n'a fait que ce que Boubou a écrit dans le Survol.

Le tangage, le roulis, le lacet et le rappel pendulaire.

Bien connaître les 3 phases du tangage (ressource, abattée, accélération), le mouvement de roulis, le mouvement de lacet ainsi que le rappel pendulaire sont les bases du pilotage d'un parapente. La connaissance et la maitrise parfaite de ces 3 axes et du rappel pendulaire feront de vous un candidat idéal pour commencer à envoyer un peu la poudre.

Le tangage : la clé de la voltige

Il peut être créé par la masse d'air en mouvement, le pilote oscillant sous son aile dû à l'effet de la gravité. Il peut aussi être créé par le pilote à l'aide d'actions de freinage et de relâché symétrique. Lors d'une phase de vol stabilisée, le pilote, en freinant son aile, ralenti son avion mais lui, il continue d'avancer. Rendu au bout de la ressource, l'aile est derrière le pilote, (c'est la première frontière transitoire d'un mouvement de tangage provoqué). Si on garde la même amplitude aux freins, l'aile va simplement revenir au-dessus de la tête du pilote, l'aile abat doucement et le poids du pilote le ramène sous son engin.

Mise en garde : si le pilote enfonce encore plus les freins lors de l'apogée de la ressource, ça peut provoquer un décrochage dynamique et là ça chie grave si on ne sait pas comment réagir rapidement!!

Si on reprend le même exercice mais que rendu au bout de la ressource on relâche rapidement et symétriquement les freins, et ben là on provoque une abattée plus franche. À ce moment précis, le pilote ne ressent plus de vent relatif. Normal car il ne se déplace plus par rapport à l'air à part un léger déplacement de reculons au début de cette abattée. (2ème frontière transitoire du mouvement de tangage). C'est donc l'aile qui accélère et qui plonge devant afin de retrouver la vitesse suffisante pour qu'elle reprenne son régime de vol normal.

Ça ce n'est que le début du début du commencement.

L'aile rendue au bout de son abattée, donc devant le pilote, ramènera ce dernier sous elle. C'est la phase d'accélération, mais cette fois-ci, c'est le pilote qui accélère attiré vers le bas par cette chère gravité encore une fois, appelé ici : le rappel pendulaire. (3ème frontière transitoire du mouvement de tangage).

Il faut sentir ces mouvements sans avoir à regarder son aile. Un bon truc : allez vous mettre le cul sur une balançoire et balancez vous en regardant droit devant ou encore avec les yeux fermés. Ça va vous apprendre à piloter au feeling. Un bon pilote freinera l'aile juste au-dessus de sa tête terminant ainsi ce mouvement de tangage si précieux à comprendre. En effet, lorsque qu'un pilote assimile bien ces mouvements, il peut passer à travers des masses d'air plutôt turbulentes sans pour autant que son aile bouge au-dessus de sa tête évitant ainsi de se faire « swinger le bucket » dans tous les sens et de trouver son vol plutôt désagréable, ce qui n'est jamais le but.

Attention : si on amplifie ce mouvement un peu trop fort, lors de l'abattée il y a risque de fermeture frontale à la limite de cette dernière. Un freinage franc et sec évitera cette fermeture. Par contre, lors de l'accélération du pilote, celui-ci devra laisser l'aile voler. Donc bras haut, car là aussi il y aura de fortes chances de se manger l'aile sur la gueule si on touche aux freins de manière symétrique!! Donc, pas touche aux freins en phase d'accélération!

Mais!! Y'a toujours un mais… si le pilote déclenche un virage au début de la phase d'accélération (du pilote bien entendu), ce virage sera exécuté en plein milieu d'un retour d'énergie le rendant beaucoup plus efficace et sans risque de fermeture car l'aile sera freinée que d'un seul côté et le mouvement réflexe de l'aile extérieure s'occupera d'éviter ce danger. C'est ce qu'on appelle un virage « Dynamique ». Par contre, si le pilote déclenche un virage au milieu ou à la fin d'une ressource, ce virage ne sera vraiment pas efficace et tournera à peine même avec un grand débattement à la commande. Donc totalement inefficace.

Quand on a bien compris tout ce charabia à la Boubou style (ce qui n'est jamais bien facile), on peut commencer à imaginer tout ce qu'on peut faire avec ces simples

mouvements. Et c'est là, en regardant des vidéos d'acrobatie, qu'on va commencer à comprendre de mieux en mieux ce que le malade est en train de faire. Pas mal non?

Ça ce n'est que le début du début du commencement.

Mais avant de commencer quoi que ce soit qui ressemblera à de la voltige il faudra aussi savoir faire corps avec l'ensemble sellette, aile et masse d'air. Une sellette appropriée (surtout pas couchée) et bien ajustée, c'est obligatoire; même juste pour voler normalement. Une sellette trop grande pour nous va accentuer des mouvements indésirables et par le fait même, nous faire subir plutôt qu'être en harmonie avec les mouvements de son parapente et de la masse d'air.

Un parachute de secours fraichement plié et surtout bien attaché à la sellette est vraiment essentiel. Je vous vois bien rire avec mon œil de vitre mais j'en ai vu plus d'une fois sur des tyroliennes avec des secours non reliés à la sellette!!!

Le roulis et le lacet : base des "wing-overs"

Le roulis est un mouvement pendulaire latéral. Il induit des mouvements sur l'axe de lacet d'une part et aussi sur l'axe de tangage. Le rappel pendulaire en roulis engendre des oscillations de part et d'autre de l'état d'équilibre. Comparativement au tangage, l'effet pendulaire amorti rapidement ce mouvement. Ces oscillations peuvent intervenir sur un enchainement de virage d'un côté puis de l'autre: le tout début des "wing overs".

Ces "wing overs" tellement trippant sont par contre beaucoup plus techniques que de simplement tirer sur le frein d'un côté pis de faire pareil rendu de l'autre côté. Le pilote devra faire pivoter son aile sur l'axe de lacet en tirant franchement sur le frein intérieur du virage en bout de course et en même temps freiner l'extérieur de son aile pour augmenter l'angle d'attaque de son bout d'aile extérieure au virage afin d'éviter une fermeture de ce côté.

On ne sait pas décrocher? On ne fait pas d'acrobatie! Point à la ligne!

Le "timing" parfait des appuis sellette et des actions à la commande feront que ça ne va pas chier dans tous les sens et causer des fermetures difficiles à rattraper surtout s'il y a un retard sur les actions sellette et commandes en haut de ressource, le bout d'aile du côté intérieur pouvant rouler sur lui même pourrait ainsi causer une jolie fermeture en plus d'une méga cravate et vous pouvez vous imaginer la suite. Les "wing overs" sont des manœuvres qui n'engendrent jamais d'abattée. Ce n'est que du mouvement de ressource, rappel pendulaire, roulis et lacet. Donc on aura toujours du vent relatif dans le visage.

Pour commencer à apprendre et à ressentir les belles sensations des "wing-overs" en toute sécurité, faites-en en vous servant juste des appuis sellette, ventrale bien relâchée sans jamais toucher aux freins en vous tenant sur les élévateurs. Le mouvement réflexe de nos parapentes fera en sorte que votre aile ne fermera pas. Chouette!!

Le lacet

Le lacet c'est simplement un mouvement de rotation sur cet axe, pareil comme une hélice d'hélicoptère ou pareil comme le mouvement de l'aile qui tourne au-dessus de la tête de notre ami John Deere qui ne s'arrête que lorsqu'il ne sait plus où il habite.

John fabrique aussi des tondeuses dont les lames exécutent le même mouvement de rotation mais la tête vers le bas.... c'est probablement pour ça qu'il maitrise aussi bien les hélicos! C'est un mouvement qui est très près des limites du domaine de vol. Si on tire trop fort trop loin sur un frein, il s'en suivra une vrille à plat qu'on appelle aussi un départ en négatif. La manœuvre acrobatique appelée, et pour cause, l'hélicoptère, est en fait une vrille à plat contrôlée.

Le décrochage

La plus importante des plus importantes choses à savoir exécuter à la perfection avant de se mettre à l'acrobatie c'est le décrochage!! Tout simplement parce que c'est la manière la plus simple et la plus rapide pour se sortir du merdier dans lequel on vient de se foutre suite à une manœuvre manquée. On ne sait pas décrocher? On ne fait pas d'acrobatie! Point à la ligne!

Comme mon ami le Dalaï Lama me répétait encore l'autre jour, et je cite : « Mon fils, tu ne t'approcheras des pirouettes avec ton Kleenex comme le font les corneilles par forts vents et turbulences que lorsque tu sauras décrocher en toute confiance et maitriser tout en sifflotant « Alouette gentille Alouette » la gueule pleine de biscuits soda ». Fin de citation. (Quelle sagesse quand même!)

Il y a peu de pilotes qui font de l'acro ici, pourquoi? Parce qu'il n'y a pas d'école qui enseigne ce genre de pilotage. C'est

Les p'tits conseils de Boubou 25

tellement plus simple et plus sécuritaire d'apprendre la voltige dans un milieu spécialement aménagé, au-dessus d'un lac et avec des moniteurs qualifiés. Donc, lors de votre prochain voyage, profitez-en donc!

Conseils pratiques, ou plutôt vitaux : Gardez vous toujours beaucoup de hauteur par rapport au sol ou le relief avant chaque tentative d'exercices de voltige. Faites-le toujours pour vous et pour votre propre plaisir et surtout pas pour épater les autres. Fa que….c'est ça.

Richard « Boubou » Bellemare
fruitflyzone@hotmail.com

Récit de vol : Un vol parfait !

Épuisé, mais le sourire au visage, je traverse la route 133 vers le petit garage avec mon parapente en champignon passé par-dessus l'épaule gauche. Je pose le tout sur le gazon près de l'enseigne. C'est alors que le propriétaire s'avance vers moi. « Ton avion a-tu explosé? » me demande-t-il en souriant, pensant que je suis parachutiste. Après une explication rapide, il reste à côté de moi pendant que je plie et range mon attirail tout en me posant des questions sur notre sport...

Rien ne me laissait soupçonner que j'allais faire un vol parfait. Ce vendredi 28 mai, j'avais quitté le travail à 11 heures pour aller voler. Chez DVL, j'apprends que le vent est Nord-Est et que la navette est partie récupérer les pilotes qui s'étaient envolés du déco Est. Je n'ai jamais aimé le déco Est, mais je constate maintenant que c'était à cause de mes difficultés à décoller de cet endroit pendant mes cours. Toujours est-il que, comme les pilotes du club CVLY nous laissent savoir qu'ils décollent de leur déco Nord-Est, on décide d'aller au déco Nord. Rendu là, le vent souffle de travers sauf lorsque des thermiques rentrent. Un « débat » s'ensuit pour rester là ou pour aller au déco Est et finalement, « les deux Julies » me convainquent d'aller voir à l'est (un super MERCI à vous deux).

C'est là que Denyse m'appelle pour me dire qu'elle s'est rendue au déco Nord pour prendre des photos. Je l'avise de se rendre au déco Est et que je l'appellerai quand je serai rendu là.

Rendu à l'est, le vent est parfait. Je rappelle donc Denyse pour lui dire que je prépare mon matériel pour décoller. Le temps de préparer mon matériel, deux ou trois parapentistes ont déjà décollé et je m'installe enfin. Prégonflage de la voile, puis hop! C'est parti dans un bon cycle. Il est environ 13:45.

Je vois que la dérive va m'emmener vers la Baie Missisquoi et je crabe pour rester au-dessus des champs

Les thermiques brassent fort près du ridge et plusieurs vont voir plus loin de la montagne. Je décide de rester tout près et me fait brasser de thermique en thermique jusqu'à ce que j'en trouve « un bon » qui monte sans se « coucher ». Je grimpe avec mon thermique à 800 mètres au-dessus du décollage Est et je décide de partir avec lui. Je survole le décollage Sud, toujours avec mon thermique, et je me retrouve au-dessus du village de St-Paul, puis je dérive de l'autre côté de la Pépinière Abbotsford. Là, je décide que mon thermique dérive trop lentement. Alors, je l'abandonne pour aller voir plus loin. J'accroche un deuxième thermique et me remonte, puis dérive avec celui-ci avant de le lâcher pour me diriger vers le resto 55 à L'Ange-Gardien.

Juste avant de survoler le resto 55, je frappe un bon thermique costaud. Je l'enroule jusqu'à 1300 mètres et là, je me fais brasser dans ma sellette. De toute évidence, j'ai atteint un cisaillement. Plusieurs petites fermetures s'ensuivent, mais heureusement sans conséquences graves car mon aile se comporte en bonne aile de débutant. Même si j'ai peu à faire pour récupérer, je n'arrive pas à « percer ». Après dix minutes de combat dans les remous, je décide d'abandonner mon thermique et je transite vers Farnham. Je gobe un petit thermique en chemin qui me permet de cheminer facilement.

Rendu là, je survole « de côté » la base militaire, puis l'école de Parachutisme Nouvel Air. Inutile de dire que je vérifie s'il y a des parachutistes. Il n'y en a aucun et les appareils de l'école sont bien stationnés. Le Twin Otter est même en plein milieu de piste, ce qui me confirme qu'il n'y a aucune activité à l'école. Comme j'ai du gaz sous mes pieds, je décide d'essayer de faire un triangle en bifurquant vers Cowansville. Rapidement, je me rends compte que ce n'est pas une bonne idée et je reprends « ma dérive » vers Ste-Sabine. Le village défile sous mes pieds et je vois la ville de Bedford au loin à ma gauche. Je me retrouve à faire le plein d'altitude au-dessus de l'église d'un petit village, puis je me dirige vers Phillipsburg.

Je vois que ma dérive va m'emmener vers la Baie Missisquoi et je crabe pour rester au-dessus des champs. Mais j'arrive au bout de ceux-ci et un long boisé m'attend alors que mon GPS m'indique que je m'approche de la frontière américaine. Comme j'ai une altitude de 300 mètres à ce point, je cercle pour voir si je peux trouver un bon thermique,

Récit de vol : Un vol parfait !

mais je remarque que le vent semble forcir vers les États-Unis. Je décide donc que c'est beau pour aujourd'hui et cercle pour perdre l'altitude qu'il me reste. Je me pose tout en douceur dans un grand champ tout près de la route 133.

Après avoir plié mon aile, j'appelle Denyse qui était rentrée chez elle, m'ayant perdu de vue alors qu'elle prenait des photos des autres adeptes qui se posaient à l'est. (loi de Murphy : j'ai enroulé le bon thermique exactement pendant qu'elle était occupée avec d'autres et comme je me suis rapidement trouvé très haut, elle ne ma pas « retrouvé » dans les ciel). Je lui donne l'adresse et elle imprime les instructions pour venir me chercher. Je passe l'heure et demie d'attente en mangeant des noix que j'avais apportés et en me reposant à l'ombre. Quelques photos sont prises sur place à titre de « preuve » et on repart vers DVL récupérer mon auto.

Une belle récup comme ça, on remercie comme il faut ! Donc, on dépose le parapente chez moi et zou vers le resto à Granby pour un bon repas bien mérité (oui oui, c'est moi qui paie!).

La trace du GPS donne 30 milles exactement, soit un tout petit peu moins que 50 Km. Le vol a duré 2 heures et 53 minutes! Pas mal pour un novice sous une aile DHV 1... Pis ça fait de beaux rêves, croyez-moi!!!

Bosco (Le Chaton) Daude

Quelques photos sont prises sur place à titre de "preuve" et on repart récupérer mon auto...

Message important de l'ACVL Assemblée générale (AGA) en ligne

Chers membres,

Au nom de notre Président, Domagoj Juretic, je voudrais vous faire part que nous allons tenir notre Assemblée Générale Annuelle (AGA) en ligne en juin 2010.

L'AGA commencera officiellement le 19 juin et se terminera le 29. Pendant cette période, vous aurez l'opportunité de faire connaître vos opinions et de voter sur les articles suivants:
1. Approbation des états fianciers de l'année fiscale 2009-2010
2. Approbation du choix des experts-comptables pour 2011.

Nous allons aussi fournir un lien au résumé de l'AAD (assemblée annuelle des directeurs) qui s'est tenu en avril dernier. De plus, il y aura un lien vers notre nouvelle police d'assurance et un texte de nos règlements internes que vous pourrez examiner. Et finalement, il y aura une boîte de suggestions disponible.

Vous êtes cordialement invités à participer à cette procédure et possiblement aider vos confrères libéristes qui ont un accès limité à l'internet, en allant à notre page d'accueil: acvl.ca

Merci de vous intéresser à ce qui se passe dans votre association.

Sam Jeyes
Business Manager,
Hang Gliding and Paragliding Associaton of Canada (HPAC)

5 Mount Herbert Road, Stratford, PEI. C1B 2S3
Tel: 1-877-370-2078
Fax: 1-902-367-3358
Skype: spjeyes

http://www.hpac.ca Email: admin@hpac.ca

Directeur administratif: Sam Jeyes
Association Canadienne de vol libre (ACVL)
5 Mount Herbert Road, Stratford, PEI. C1B 2S3
Tél.1-877-370-2078

Site internet: http://www.acvl.ca/pub/ Courriel: admin@hpac.ca

Voiles 4 Saisons
École de parapente et cerf-volant de traction

Parapente Paramoteur Kite

Formation et vente d'équipement complet
Tout pour optimiser votre prochaine saison de vol

Le Miniplane Top 80 recommandé pour les pilotes de 210 lbs ou moins

Seulement **18,2 kg** pour tout l'ensemble cage, moteur et sellette qui vous permettra de décoller près de chez vous pour accéder directement au ciel soit pour une balade de fin de soirée avec **3 heures d'autonomie** ou encore pour vous permettre d'aller vous placer directement dans l'ascension, d'éteindre le moteur et de piloter à la sellette grâce aux **CANNES ARTICULÉES**.

Temps de vol garanti, sourire et plaisir assuré, le vol libre le plus accessible.

Skywalk Mojito et Scotch

Des **AILES HYBRIDES** homologuées pour le vol libre et le vol paramoteur.

Skywalk Chili 2 et Sol Torck

Nouveauté 2010, performances et Cross Country au rendez vous.

Tous les accessoires qu'il vous faut et encore plus

Sac de pliage Origami de **SOL**, sac poche **Skywalk**, casques parapente/paramoteur **Lazer**, **Plusmax**, **Icaro**, variomètres **Flytec**, accessoires **Supair**, etc...

www.voiles4saisons.com

freeflymexico

freeflymexico.com

VOYAGE DE VOL AU MEXIQUE

POSSIBILITÉ DE VOLER TOUS LES JOURS

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

PLUSIEURS ACTIVITÉS OFFERTES

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

RÉSERVATION DÈS MAINTENANT - PLACE LIMITÉE

FORFAIT DISPONIBLE DU 20 NOVEMBRE AU 1ER MARS.

VIVEZ UNE EXPÉRIENCE INOUBLIABLE

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

HÉBERGEMENT ET RESTAURANTS

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

VOYAGES DE VOL

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

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