Survol Québec

Le magazine de l'Association Québécoise de Vol Libre

Décembre 2011 - Vol. 21 - Numéro 3

www.aqvl.qc.ca

AQVL
Association Québécoise de Vol Libre

ASSURANCE VOYAGE

VOYAGE

Unique ou Multiples Annuel

Parapente & Delta

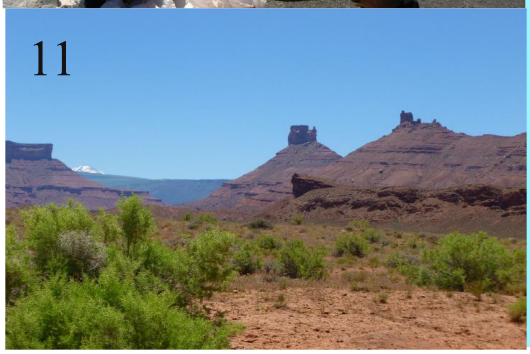
Un régime adapté à vos besoins

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

6 - Le mot du président

8 - Récit de vol : Aventures en France

11 - Rêves et synchronicités :
- Troisième partie

12 - Rien que pour vos yeux

13 - Biiip !

14 - Willi 2011

20 - Répertoire des clubs et écoles

21 - Convocation à l'AGA

22 - Procuration

En couverture

Parapentistes en haute montagne
Merci à Mélanie Houde pour cette très belle photo que j'ai immédiatement choisie pour page couverture dès que je l'ai vue!

Ont participé à ce numéro :

Bosco "Le Chaton" Daude (Édition et photos), Béatrice "L'amazone de vol" Favreau (illustrations), Catherine Gagnon (rédaction et photos), Mélanie Houde (rédaction et photos), Domagoj "le prez" Juretic (rédaction), Serge Lamarche (rédaction et photos), Denyse Lascelles (correction), - Impression : Impression Totale à Granby

Éditorial

Ça vous arrive-tu?

L'autre jour, après m'être posé, un gentil deltiste s'est excusé de m'avoir coupé lors de notre vol de pente. Remarque qu'il s'était fait prendre en sandwich, mais ça, c'est une autre histoire.

Cela m'a fait penser que moi aussi, j'ai déjà coupé d'autres ailes. Oh, pas souvent, bien sûr, mais ça m'est déjà arrivé... J'ai même déjà été distrait en vol! Ben oui, on fait tous des erreurs.

Et vous, ça vous arrive-tu?

Cela arrive toujours quand il y a beaucoup d'ailes en vol. Des fois, moi aussi je me fais prendre en sandwich et, pour m'en sortir, je suis obligé de couper une autre aile. Quand c'est possible, je vais ensuite m'excuser au pilote que j'ai coupé (quoique les ailes des autres pilotes soient souvent plus difficiles à identifier que la mienne!). Et parfois, c'est le pilote qui m'a mis en sandwich qui vient s'excuser. Puis, quand c'est entièrement de ma faute, là j'me sens vraiment mal!

Cette année, à la fin de la saison, un bon ami deltiste s'est cassé les deux pattes et un autre ami parapentiste a tiré le secours pour finir durement sur le dos. Les deux se sont retrouvés à l'hôpital et les deux ont dû être opérés. Quand ça fait « bang » dans mon entourage, ça vient me chercher pas à peu près! Alors, vous m'excuserez si je suis un peu trop têteux sur la sécurité.

Cela m'a emmené à cette réflexion : avec toutes les chances* de se faire couper (* Le Chaton n'utilise pas le mot «risque»), peut-on prendre quelques simples mesures pour réduire ces chances*? Voyons voir...

... pis quand c'est entièrement de ma faute, là j'me sens vraiment mal !

Aujourd'hui, les petites radios FRS ne coûtent presque rien et elles sont souvent vendues en paire. Je ne sais pas si ça serait une bonne idée, mais je pense à la possibilité de proclamer une fréquence autour du Mont-Yamaska. C'est sûr qu'il faudrait que les règlements des deux clubs changent pour obliger les adeptes à voler avec une radio FRS allumée... Qu'en pensez-vous? Après tout, tous les pilotes d'avions et de planeurs se parlent en vol, eux! Il doit bien avoir une bonne raison à ça... Quelques-uns d'entre nous possèdent des radios aéronautiques et d'autres possèdent des radios 2 mètres. Ces radios-là nécessitent des certificats et sont relativement coûteuses. Les radios FRS, elles, sont libres d'utilisation pour tout le monde. Il y a de très bons modèles avec batteries rechargeables et chargeurs à 100$ et ce, pour 2 radios. Appelez vite un copain!!!

Toujours dans le même ordre d'idée, il arrive, quand on est en vol, qu'on trouve un thermique, qu'au bout de deux tours on remarque qu'il y a une autre aile dedans et qu'elle tourne à l'envers. Ou pire, qu'il y a huit ailes dans le thermique et que deux d'entre elles tournent dans le mauvais sens... Ou encore, deux thermiques, dans chacun desquels les ailes tournent toutes dans le même sens, mais où les ailes tournent en sens opposé par rapport à l'autre thermique. Plus haut, ces deux thermiques se « rejoignent », dans un look de batteuse à œufs... Pourquoi ne pas instaurer une règle du type : les jours pairs, on enroule main droite? Ça se fait déjà ailleurs à ce que j'ai entendu. Une fois seul au-dessus de la montagne vers un cross mémorable, le pilote resterait libre d'enrouler comme bon lui semble. La règle ne tiendrait que sur la pente exposée au vent, là où toutes les ailes se retrouvent par un beau samedi après-midi d'été...

Tout ça c'est bien beau, mais rappelez-vous votre premier vol. Stressé comme c'est pas possible, la priorité de vol ne faisait peut-être même pas partie des analyses de vol.

Éditorial

Alors, pourquoi ne pas instaurer un système de banderoles sur les élèves effectuant leurs premiers vols, histoire d'indiquer clairement aux autres ailes qu'il se pourrait (bien que ce soit peu probable) que cette aile-là « oublie » de céder le passage. J'ai eu cette idée-là le jour où j'ai eu l'occasion de voir un jeune couple marié en vol avec une longue banderole... Combiné avec la radio que tout le monde aurait sur soi, l'annonce de l'instructeur qu'un apprenti pilote vient de décoller pourrait éviter beaucoup de tracas (et de cris en vol!). Tant qu'à y être, on pourrait mettre une longue banderole pour les 2 ou 3 premiers vols, puis une beaucoup plus courte pour les vols subséquents – du 4e vol à la moitié de la formation par exemple. Après, si l'étudiant a encore besoin d'une banderole, l'instructeur pourrait le rediriger vers la lecture ou lui conseiller une autre activité genre « marche en montagne !!!

Et pour finir, une belle affiche résumant toutes ces règles devrait être posée sur les sept décos du Mont-Yamaska.

Il y a certainement d'autres bonnes règles qu'on pourrait ajouter à celles que je viens de vous énoncer. L'idée est d'améliorer la sécurité sans trop emmerder les adeptes du sport. Les clubs du Mont-Yamaska grandissent et le revers de cette notoriété est le nombre important d'ailes en vol en même temps sur la face de la montagne exposée au vent dominant...

Vous me trouvez utopiste? Rêveur? Tétrapilectomiste (coupeur de cheveux en quatre)? Je suis peut-être un mélange de tout cela. Par contre, si je n'avais pas vécu la plupart des scénarios décrits dans cet édito, incluant la « batteuse à œuf » (d'où j'ai dégagé en catastrophe loin du relief, ce qui a eu pour conséquence d'écourter sérieusement mon vol), je ne serais pas en train d'élaborer toutes ces solutions et de vous les partager par une belle journée ensoleillée. Je serais plutôt assis dans mon fauteuil, avec un bon cigare au bec et sirotant un « shooter » de rhum, tous deux ramenés de Cuba par ma fille.

D'ici là, si vous avez quelque chose à me dire en vol, je serai sur la fréquence aéronautique 123.4 MHZ, indicatif « parapente Bravo Delta ». Au sol, c'est la fréquence 174.8MHZ indicatif « Le Chaton ». Dans ma voiture, c'est par le cellulaire, indicatif « Allô! ». Pis ailleurs, c'est la fréquence # 13 FRS, code 0, pas d'indicatif!!!

C't'une farce!

On jase, là.

Bosco Daude
Éditeur du Survol

survol@aqvl.qc.ca

N'oubliez pas l'assemblée générale annuelle!

Date: dimanche 19 février 2012 à 9:00 (accueil 8:30)
Lieu: Regroupement Loisirs Québec
4545 Pierre de Coubertin (stade olympique) Montréal
Salle : Lafontaine

Le mot du président

Bonjour les pilotes,

Alors que beaucoup d'entre vous êtes en train de voler ou avez été voler sous des cieux plus cléments, parait ce premier Survol de 2012. Et après toutes ces années aux associations québécoises et canadiennes, je me demande si j'ai encore des choses à vous conter. Une chose est certaine, à mesure que les années passent, je suis en train de devenir un vieux crouton du vol libre. Bah! Ça on y peut rien! Mais je dois quand même faire attention de ne pas trop radoter d'un Survol à l'autre. Alors voici, je vais tenter de m'en tenir à l'essentiel.

Dire que le monde est en constant changement est une lapalissade (ou vérité de La Palice), mais ce n'est pas à tous les jours qu'on réfléchit sur les implications que cette évidence a sur notre monde du vol libre. Cette année, le Survol n'aura paru que trois fois et ce n'est pas parce que Bosco a chaumé ou qu'il ne vous a pas suffisamment harcelé pour avoir du contenu. Malgré le fait que nos Survols soient parfois maigres et, cette année, un peu plus rares, les pilotes de notre communauté n'ont jamais autant partagé. Alors où est le bobo? C'est que les outils de communications se sont multipliés! Et les médias aussi. Nos échanges n'ont jamais été aussi visuels…..et aussi instantanés! Facebook, YouTube, Vimeo et autres du genre sont les principaux acteurs de ce changement. Et on ne peut que constater que ces changements sont surtout positifs. Mais on ne peut nier qu'ils ont un impact négatif sur le principal outil de communication de votre association: le Survol. Ceci a aussi un impact sur le site web de l'AQVL qui, par exemple, n'a reçu aucune soumission de vidéo ou de lien vers un vidéo de membre depuis bien longtemps! Un autre effet noté de ce changement est que nos échanges se perdent. Ils sont difficilement retraçables. Donc, ils ne contribuent pas à nourrir ce qui devrait être la principale ressource de diffusion d'infos sur notre sport au Québec. Finalement, ça n'aide pas vraiment nos efforts pour «mettre notre sport en marché».

Comme la principale raison d'être d'une association est de réunir des gens autour d'un but ou d'un goût commun, nous ne pouvons regarder le train passer et ignorer cette évolution. Si nous désirons continuer de répondre à notre mission et à vos besoins, nous devons donc nous adapter et évoluer.

Un constat qui s'impose est que le Survol, en tant qu'instrument trimestriel de nouvelles, doit changer de format ou de mission. Sa mission information devrait peut-être être déléguée au site web. Du moins, c'est une question qu'on devrait se poser. Sa forme papier a-t-elle encore une pertinence à l'heure où tous les imprimés du monde tentent de se redéfinir? Pour ce qui est de la forme papier, pourrait-on imaginer un numéro annuel où on y mettrait le paquet pour en faire surtout un instrument de promotion en forme papier qui resterait donc pertinent pour un an? Dans ce cas, notre instrument de nouvelle deviendrait plutôt un gros cliché annuel très sexy.

Comment le site web pourrait complémenter ce rôle?

Probablement en jouant un rôle plus instantané au niveaux des nouvelles et des échanges entre les membres. Si on donne à notre site web ce rôle plus dynamique, il est certain que notre webmestre bénévole aurait besoin d'aide. Est-ce que notre éditeur pourrait relever ce nouveau défi? On devra voir le côté technique de ce défi. On devra aussi voir à marier le site avec les différents instruments média sur internet ET encourager les membres à centraliser un peu leurs échanges sur le groupe (AQVL Facebook par exemple). Nous devrons aussi revoir la pertinence de la liste de discussion et penser à un format forum.

Toute ces questions seront abordées à notre A.G.A de février. Et pendant ce temps, l'ACVL est déjà en train d'aborder toutes ces questions. Et au niveau canadien, nous avons décidé de laisser tomber la revue AIR et d'abolir le poste d'éditeur. À la place nous avons créé un poste d'éditeur web (Ce poste sera affiché en février). Cette personne sera responsable d'éditer un magazine électronique trimestriel qui sera en format PDF (et donc imprimable) mais il ne sera pas produit en papier par l'ACVL. Cet éditeur sera aussi responsable d'un blogue qu'il devra modérer et nourrir (sur une base hebdomadaire) avec du contenu. En plus de ce blogue un forum divisé en

discussion par sujet fera aussi partie du site. Il serait souhaitable que ce blogue soit nourri avec du contenu québécois qui viendrait des membres... et possiblement de notre éditeur du Survol pour qui ça pourrait être une nouvelle fonction(?).

Alors, est-ce qu'on profite des nouvelles fonctions du nouveau site web de l'ACVL ou développe-t-on notre site web pour être totalement indépendants? C'est certain que cette deuxième option est bien plus chère. En plus nous avons payé pour les infrastructures du nouveau site web de l'ACVL. La seule chose pour laquelle nous ne payons pas c'est l'éditeur web. Ce budget vient du budget du Air Mag.

Donc, nous devrions payer notre propre éditeur pour faire ce travail. Si par exemple nous diminuons les responsabilités de notre éditeur de 4 numéros de Survol à un, il pourrait prendre de nouvelles responsabilités sur le site web en s'occupant de notre blogue que ce soit sur notre propre site ou sur celui de l'ACVL. L'avantage serait qu'il s'agirait de NOTRE éditeur et nous pourrions donc avoir un bon contrôle, même si nous nous trouvons sur le site web de l'ACVL.

Pour ce qui est d'utiliser le forum qui sera hébergé sur le site de L'ACVL, on paye pour et je n'y vois aucun problème. Il est très facile de faire une section québécoise. Alors, celui-là pour lequel on a contribué ou un autre….

Pour ce qui est de l'avenir du Survol, de notre site web et de la description de tâche de l'éditeur du Survol, ce sont de gros enjeux et ça mérite qu'on s'y attarde à l'assemblée générale annuelle.

Je dirais même plus, il s'agit de notre patrimoine collectif! Et dans ce lot j'aurais ajouté tous nos riches échanges que nous avons entre pilotes. Ça me rend bien triste de penser aux heures que vous avez pu mettre à faire un superbe vidéo qui se perdra aux yeux de la communauté tôt au tard (et j'ose affirmer que ce sera relativement tôt) car il n'aura pas été enregistré sur un de nos instruments collectifs (site web, base de données). Aucun membre, aucun future pilote ne pourra le retracer. Triste non? Publier où vous le voulez, c'est ça la liberté. Bravo! Mais n'oubliez pas votre communauté et son patrimoine! Je vous avertis tout de suite que je vais continuer de vous harceler avec ça!

En parlant de patrimoine...

Je suis en possession du patrimoine de l'AQVL. Et oui dans mon bureau! Tout ce patrimoine se trouve sur du papier qui jaunit tranquillement dans des boites et dans un classeur.

Dans quelques temps, plus personne ne prendra le temps de fouiller dans des archives qui ne sont pas électroniques. Plus personne ne voudra entreposer ça et un futur bénévole au désespoir prendra la décision de tout déchiqueter ou brûler. Le reste de nos archives collectives est dans la tête de nos prédécesseurs. Comme des livres vivants (Y'en a qui ont vu le vieux film Fahrenheit 451?) ils contiennent nos origines. J'ai ai rencontré plusieurs au 30ième du festival Mt St-Pierre.

Comme des pilotes sans histoire (au sens noble du terme) sont des pilotes sans racines, je vous soumets un projet important pour 2012 qui consistera à débloquer du budget pour numériser les archives de l'AQVL et un deuxième volet où on demanderait à nos pionniers de contribuer à notre mémoire collective et à notre patrimoine collectif sous toutes les formes possibles pour compléter toutes ces archives.

Comme vous voyez je vous ai parlé du futur et du passé. Mais il y un fil conducteur, on ne peut savoir où on va sans savoir d'où on vient.

Je sais que les AGA ne sont pas très populaires, mais je vous assure que les dernières ont été très agréables. Mais si ceci ne vous convainc pas, dites-nous au moins ce que vous pensez des sujets abordés ici ou énumérés dans l'ordre du jour par courriel et/ou en envoyant votre procuration pour être certain d'avoir le quorum.

Volez haut, volez loin et soyez prudents!

Bonne saison 2012!

Domagoj Juretic

Président AQVL

PrésidentACVL

08 Aventures en France

Le 11 septembre 2011, Eric Cadotte et moi-même nous nous envolions pour la France afin de vivre un voyage de parapente qui allait dépasser nos attentes les plus folles. Nous sommes partis seuls, mais, avant le départ, nous avions réservé un stage avec Philippe Paillet pour la deuxième semaine.

Notre premier arrêt fut Chamonix, pour une semaine de rêve à flirter avec les glaciers, les paysages désertiques et sauvages et à contempler le mont Blanc sous tous ses angles. C'était très facile de voler là-bas. En achetant un billet de journée, on pouvait se rendre sur tous les décollages de la vallée. Les pilotes locaux étaient très accueillants, ils venaient spontanément vers nous pour nous guider et nous renseigner sur les particularités locales.

Pour la deuxième semaine, tel que prévu, nous avons rejoint Philippe Paillet de l'école de parapente Espace 3D. Le but du stage était de découvrir les sites du sud de la France, en Alpes-Haute-Provence. Nous ignorions alors que l'aventure de 6 jours prévue au départ allait durer plutôt 15 jours et nous amènerait [presque] sur le toit de l'Europe. C'est avec un groupe de 3 autres pilotes que nous avons exploré des sites très diversifiés, parfois très achalandés et populaires (St-Vincent-les-Forts, majestueux avec son lac ou Buc, fantastique en thermique), ou des sites très intéressants offrant une vue superbe sur un canyon qui serpente au gré d'une rivière ou encore permettant d'admirer une ville fortifiée datant de plusieurs siècles (Laragne et Banon).

Néanmoins, c'est la troisième journée qui m'a le plus marquée. Nous avons quitté le gîte à 5h30 le matin et nous avons roulé une heure dans la noirceur à monter une montagne sur un chemin incertain. Puis, équipés de matériel léger (sellette-string), nous avons continué la montée à pieds durant une autre heure. Au sommet, nous attendait une vue spectaculaire de toute la région, avec en bonus, une belle pente herbeuse pour décoller avec un léger vent de face. Premier vol en sellette-string. Le feeling était incroyable de décoller et d'admirer une superbe falaise directement sous moi (non pas obstruée par le plateau de la sellette, de quoi augmenter le sentiment de «je vole avec rien sous moi!»). Le plan de vol comportait de contourner une montagne, de survoler un canyon et de se diriger vers une chapelle pour atterrir… dans la cours de notre gîte où nous attendait un bon petit-déjeuner! Cette fabuleuse journée s'est terminée par un vol sur un autre site; Lure, 1139 mètres de dénivelé, où nous sommes arrivés à 19h00. Après avoir assisté au lever du soleil le matin, c'était magique de terminer la journée avec un vol au coucher du soleil.

De retour à Annecy, l'école

Aventures en France 09

Espace 3D a continué à nous prendre sous leur aile, en nous offrant des navettes pour se rendre aux différents décollages, puis en nous guidant lors de certains vols pour corriger des défauts de pilotage acquis au fil des années. Nous avons aussi participé à deux rando-parapente (toujours en matériel léger), l'un pour aller derrière les dents de Lanfon (col des Frettes) et l'autre à la Tournette. C'est ainsi que j'ai pu survoler le château de Duingt situé de l'autre côté du lac!

Les 1er et 2 octobre, toujours en compagnie de l'école Espace 3D, mais avec Sylvain Lejeune comme guide, nous avons fait les vols les plus sensationnels de notre vie, soit l'Aiguille du Midi et le Mont Blanc du Tacul. Pour l'Aiguille, le décollage se trouvait juste de l'autre côté de la benne, mais, pour s'y rendre, il fallait emprunter un chemin enneigé en pente descendante. Ce chemin mesurait à peine 20 cm de large par endroit (parfois moins où il n'y avait de l'espace que pour un pied) et, de chaque côté, une falaise tellement profonde qu'elle ne laissait aucun espoir de survie advenant un accident. Bien sûr, nous étions encordés, équipés de crampons et piolet et encadrés par un guide de haute montagne.

Sur le décollage, le vent soufflait à 30 km/h, mais la densité de l'air réduite à 3766 m d'altitude faisait en sorte qu'il était possible de décoller et de bien voler. Nous avons décollé du côté sud, soit dos à la vallée de Chamonix, face à un mur de rochers sauvages

avec neiges éternelles tout en survolant une mer de glace (un énorme glacier). Néanmoins, c'était peu rassurant pour moi de ne pas avoir de protection dorsale ni de parachute de secours car le vol était très turbulent. Par contre, Eric avait tout son matériel personnel et, une fois rendu dans la vallée, il est allé directement sur la montagne en face et il est grimpé au sommet du Brévent. Un bel exploit qu'il a complété en plus d'une heure et demie de vol.

Le lendemain, nous avons fait notre première expérience de paralpinisme lors de l'ascension du Mont Blanc du Tacul. À la descente de la benne de l'Aiguille du Midi, nous sommes retournés sur l'effrayante corniche de neige, puis, nous avons contourné le décollage de la veille pour continuer sur un sentier beaucoup plus rassurant en neige, sur une pente en moyenne de 45 degrés. Nous devions parfois éviter au passage une crevasse profonde de plusieurs dizaines de mètres. Nous étions encordés en groupe de deux parapentistes, plus un guide de haute montagne. La montée de plus de 500 mètres s'est étonnamment bien déroulée. Il n'y a qu'au sommet, où le manque d'oxygène s'est réellement fait sentir, que ce fut difficile (vertiges, manque d'énergie, nausées). Le décollage était impressionnant, à 4200 mètres d'altitude, avec une vue indescriptible sur toute la chaîne de montagnes environnantes. Le vent soufflait à 15 km/h, mais la faible densité de l'air a rendu mon décollage très difficile, le plus difficile de toute ma vie. Malgré ma course, le vent et la pente, mon aile ne semblait pas vouloir me prendre en charge. Après d'angoissants moments, j'ai enfin décollé et l'émotion était à son comble. C'est en regardant où on avait volé la veille que j'ai réalisé à quel point on était haut, à quel point j'étais privilégiée de vivre de pareils moments grâce au parapente. Le vol le plus extraordinaire de ma vie a duré 43 minutes (une magnifique sled) où j'ai eu tout le loisir d'admirer les nombreux glaciers et de voir jusqu'au fond de la vallée où s'étendaient les hautes montagnes de la Suisse.

De ce voyage, je retiens une immense fierté d'avoir volé au Tacul en plus d'une panoplie de conseils et d'expériences pour améliorer mon pilotage. Un grand merci à Sylvain Lejeune et Philippe Paillet, et à Eric, mon amour que j'aime plus que tout.

. Mélanie Houde

Rêves et synchronicités 11

12 décembre 2011

L'invisible semble nous prendre tous et toutes au détour parfois. Camille et moi en avons eu pour notre « argent spirituel » l'été dernier. La dernière fois que j'ai écrit un article pour le Survol, nous étions à *Lookout Moutain Flight Park* en *Géorgie*. Il me semble que ça fait une éternité de ce moment et en même temps, on dirait que c'était hier!

Quitter *Lookout* n'est jamais facile! Et pour cause, j'y suis retournée quatre fois depuis mon premier baptême en 2008. Pour moi c'est un peu le *Mont-Saint-Pierre* du sud puisque j'y retrouve ma famille volante américaine chaque fois que j'y vais. On a tous nos coups de cœur! Lorsque Camille et moi nous nous sommes finalement élancées vers le vrai inconnu, on a crié « CLEAR » et on a fait confiance à la vie qui n'a pas manqué de nous laisser savoir qu'on a bien fait! À peine dix minutes après notre départ de *Lookout,* j'ai reçu un appel sur mon cellulaire. C'était Charlie, un homme à qui j'avais vendu une pièce d'équipement au cours de l'hiver 2010. Il était tellement content quand il avait reçu mon truc qu'il m'avait écrit de l'appeler si jamais je passais par le Colorado. Eh bien, l'offre n'était pas tombée dans l'oreille d'une sourde et je lui avais écrit quelques jours auparavant. Après lui avoir parlé un peu au téléphone, il nous a offert de rester chez lui près de Vail au Colorado. J'ai raccroché, sourire aux lèvres et j'ai regardé Camille. Sans se parler on savait que l'invisible nous protégeait et nous apportait exactement ce qu'on avait besoin au moment où on en avait besoin, tant qu'on lui faisait confiance à 100%. On en aurait bien besoin au cours des aventures qui nous attendaient.

L'aventure vers le *Colorado* en fut une en soi! Après une longue journée de conduite, on s'est arrêté au milieu de nulle part au *Kansas* pour y passer la nuit. Tellement au milieu de nulle part, qu'on a même retrouvé une pancarte religieuse sur laquelle il était inscrit : « Jésus dans le blé ». Ce qui laissait sous-entendre que Jésus venait supporter les fermiers qui vivaient dans ce pays hostile afin de les aider à survivre! Quelle hostilité! C'était un peu surréaliste! Nous avons conduit pendant des heures et au loin, à l'horizon, on voyait une tempête qui s'intensifiait. Donc,

après avoir conduit pendant trois heures sous la couverture nuageuse du monstre noir, ça s'est confirmé. On est rentré drette dans la tempête!

Ma courageuse Volvo s'est mise à « shaker » de tous bords tous côtés quand le front nous a atteintes. Tout semblait se transformer en objet volant qui rasait la chaussée. Merde… le *Kansas*, c'est l'allée des tornades! *Dans Le magicien d'Oz, il y a de cela belle lurette, même la maison de Dorothée s'est envolée du Kansas vers l'Australie, lieu où elle a rencontré le fameux magicien.*

Oula, une petite arythmie cardiaque s'est installée dans nos deux poitrines alors que je prenais la première sortie pour aller s'abriter. Mais où? C'était « flat » partout là-bas!! Il y avait un genre de parking en gravelle situé plus bas que l'autoroute et quatre-cinq gros camions semblaient y élire demeure temporaire. J'ai stationné ma *station wagon* avec le cul au vent, deltaplanes en position « aérodynamique » pour offrir le moins de résistance possible au vent et, pensant que s'il arrivait un gros caillou volant, on ne l'aurait pas dans la face! La batterie de mon téléphone cellulaire indiquait une barre. J'ai appelé Steve qui m'a confirmé qu'on était assises sous la plus grosse marde du *Kansas* visible au radar. Cependant, il n'y avait pas de tornade à l'horizon. Il nous a dit de foutre le camp de là dès que ça se calmerait afin d'éviter l'autre grosse marde qui

-------(suite à la page 16)--------

12 Rien que pour vos yeux

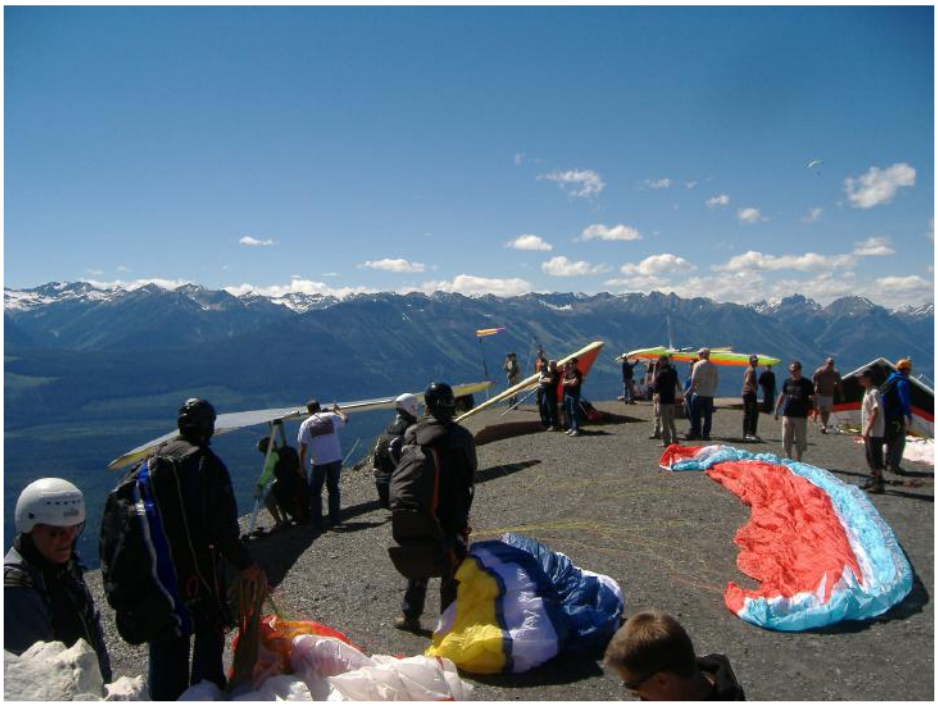
Survol Québec - Décembre 2011

Et n'oublie pas:
on va toujours là où on regarde!
OK!!
Béatrice Favereau

Willi 2011

Cette année, le Willi partait du bon pied. Pas d'interférence avec la date, beau dessin de gaminet par Béatrice Favereau, météo parfaite prévue... Bon, ben, cette dernière n'a pas été au rendez-vous.

Non, le temps était plutôt mauvais alors nous avons eu moins de participants que normalement. Nous avons quand même eu un bon groupe, avec quarante participants. Du nombre, vingt-six parapentaient et dix-sept deltaplanaient. Donc, trois volaient les deux types d'ailes.



Notre événement attire les gens de partout au pays, des États-Unis et de quelques autres pays parfois. Cette année, nous avions un allemand (trilingue) vivant en C.-B., plusieurs des É.-U., incluant un d'Hawaii (originaire d'Estonie, de plus) et des canadiens de plusieurs provinces incluant un du Nouveau Brunswick (son vidéo est affiché dans la page vidéo de mt7.ca).

Deux participants qui ne sont venus que quelques jours furent capable de bien se placer dans les résultats, un remportant sa catégorie et l'autre, presque. D'autre part, Greg gagnait contre Doug par quatre points au dernier jour, alors Doug a déclaré un vol précédemment ignoré, car minime, pour conserver sa position. Ouf, tout juste.

D'habitude, par beau temps, plusieurs participants ont leurs meilleurs vols pendant le Willi. Cette année, un seul (Stuart Cobbledick) a eu un vol record personnel de 57 km.

Les meilleurs vols de la rencontre ont surtout eu lieu le premier dimanche, avec trois (incluant votre serviteur) faisant un vol vers Parson et retour à Nicholson (environ 60 km total).

Par mauvais temps, et même par beau temps, quelques-uns peuvent se faire prendre. Cette année un participant parapentiste grattait plus près de la montagne que la sécurité ne le recommande. Il a eu une fermeture (de l'aile) et est tombé dans les arbres sur la crête au sud du décollage, passé la première crique, à mi-montagne. Lui et plusieurs amis sont allés quelques jours plus tard mais n'ont pas pu récupérer le parapente. Il est retourné avec une scie à chaîne mais l'aile a subi des déchirures et a fini trop endommagée pour réparer, ce qui est courant en cas de branchage.

Un groupe parapentiste s'est fait prendre par un vent fort du sud, un autre jour. Rappelant les bourasques du Willi 2009, deux ont choisi d'atterrir dans l'eau. Un s'est fait rescaper par hélicoptère, l'autre par un couple français passant par là en canoë puis par R&S en bateau motorisé. Un autre est tombé entre les arbres sans dommages sérieux. Deux ont évité les problèmes en atterrissant dans le quartier Habart. Tous étaient sains et saufs. Un observateur a fait remarquer que c'est arrivé pendant la seule demi-heure de la journée avec fort vent.

Il y a eu du vol libre presque tous les jours, les gens pouvaient faire d'autres activités plaisantes les jours maussades, nous avons rencontré de vieilles connaissances et fait de nouveaux amis. :-)

Commanditaires:
Malgré mon temps limité pour les recruter, ces commerces ont commandité le Willi 2011:
- Muller Windsports (Cochrane, Ab) - BBQ et cadeaux
- GEAR (Attéro de Nicholson et installations) - Accès gratuit au pavillon
- Golden Gear Exchange (centre ville) - cadeaux
- Bacchus Books and Café (centre ville) - cadeaux
- The dollar store (centre ville) - cadeaux
- Southside (magasin général de Nicholson) - cadeaux
Merci

Grands merci aussi à tous les bénévoles, en particulier à Tim Reicker (cuisson matins), Dale Osmond (cuisson bbq), Karen Keller (trophés) et tous les autres ayant contribué aux sauvetages et récupérations.

Résultats - Voir http://mt7.ca/seven_wmxcc.html

Concours photo!
Le concours photo est toujours à finaliser et tous pourront voter en ligne. Je vais informer de l'adresse sur le groupe courriel vol libre.

Willi 2012
Il est prévu du 28 juillet au 5 août 2012. Le temps parfait pour visiter les montagnes et se faire des amis de partout!

Au plaisir,
Serge Lamarche

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

apparaissait sur le radar et qui s'en venait drette sur nous - au sud-est de notre position. Le déluge était tel que notre parking de gravelle était rapidement devenu une grosse marre d'eau et les vents soufflaient à au moins 80 MILES à l'heure. Malgré l'aérodynamisme de ma Volvo et de nos deltas, malgré notre surpoids, toute ma Volvo en « shakait » et elle semblait vouloir s'envoler elle aussi!

Enfin quand ça s'est passé un peu et qu'on ait réussi à voir quelque chose, on a repris la route avec un vent de travers qui semblait vouloir débarquer les deltas de leurs supports avants. On roulait le plus vite qu'on pouvait. On s'est réfugié dans un dépanneur – encore au milieu de nulle part. On a trouvé une femme quelque peu écorchée de la vie ainsi qu'une toilette pas tellement sympathique. Toilette dont nous avions grandement besoin. La dame nous a dit que, dans leur bout, les gens sont habitués à ces manifestations de dame nature. Il est difficile d'avoir des assurances qui offrent une couverture convenable contre les dommages de ce genre de tempêtes…Je n'ai pas regardé le nombre de pilotes qu'il y avait au *Kansas*, mais, avec une météo dévergondée comme ça, j'imagine que les gens ne doivent pas se bousculer pour voler!

Après quelques autres longues heures de conduite, on a réussi à sortir de la couverture de la tempête, fuyant vers le soleil couchant, dans l'espoir de trouver des contrées plus amicales que cet hostile pays de pétrole! Arrivées à *Denver* au *Colorado*, on voyait les belles montagnes qui s'offraient à nos yeux tout en sachant qu'il faudrait les traverser. On s'est engagé sur la route qui serpentait, montait et descendait tout en s'émerveillant de penser qu'il y avait des gens qui vivaient dans ces montagnes. Il y a eu quelques passes de montagne à 10 000 pieds, ça allait toujours. C'était beau, on aimait ça. Puis, on est arrivé à une passe de montagne à 12 000 pieds et là, ça s'est corsé – petit serrement à la poitrine dû au manque d'oxygène perceptible, et, il s'est mis à…neiger!! Nous étions à la fin juin et on venait de passer un mois et demi à des températures de 40°C. On était en short et il neigeait dehors! J'ai alors affirmé une centaine de fois comment j'étais heureuse que le garage en *Georgie* m'ait vendu des pneus quatre saisons quand j'ai eu à rechausser ma voiture.

Au *Colorado*, Charlie nous a reçus chez lui, dans son humble demeure effritée par le temps et la récession américaine. Au *Colorado*, ça ne vole pas souvent, mais quand ça vole, c'est fréquemment du 12 000 - 18 000 pieds! Certains pilotes ont de l'oxygène, la majorité n'en a pas. La météo, c'est pas mal du n'importe quoi à prédire étant donné l'aérologie mêlée par toutes ces montagnes qui se jouent du coude pour une place au soleil! Il y a beaucoup de sauge en altitude : j'ai donc ramené beaucoup de sauge issue de décollages desquels nous n'avons pas décollé parce que le vent n'était pas du bon bord ou bien parce qu'une tempête s'approchait rapidement même si en réalité elle était cinq vallées plus loin!

Le vol libre passe beaucoup par l'invisible humain et nos interactions sociales. Ainsi, de nombreuses soirées passées à discuter avec Charlie d'aventures de vol, de spiritualité, de croissance personnelle, de mysticisme et à faire beaucoup d'autres choses que voler nous ont fait un grand bien à Camille et moi. On adore voler, là n'est pas la question. Mais de s'offrir un « break » mental du vol libre quand on est toujours orienté vers ça, peut faire du bien et remettre les pendules à l'heure. Le vol est une belle drogue, mais c'est une drogue qui me fait passer le reste de la vie au deuxième plan quand je suis toujours « on the edge », regardant les sites de météo, le ciel, les sites de météo, le ciel, consultant amis (es) sur leurs prédictions et puis, le temps passe et parfois la journée, et on oublie qu'il y a d'autres choses tout aussi passionnantes à faire. On s'est donc offert une randonnée à cheval… sous la pluie, une randonnée de vélo… j'ai eu un « flat » à peine partie de la

maison et des bains de source thermale, hummm! Et on a finalement volé au *Colorado*!! Déco à 9500 pieds et attéro à 6000 pieds… pas de vent à l'attéro! L'air mince, on l'a senti pas à peu près! Même avec un vent de 25 km/h au déco, il a fallu courir comme s'il n'y avait qu'une petite brise. Je ne vous parlerai pas du « ground rush » à l'attéro! On aurait dit que j'atterrissais avec un vent de cul de 20 km/h!

Puis vint le moment du départ, avec la joie de savoir qu'on allait revoir Charlie en *Utah* à *Point of the Mountain* le week-end suivant.

Voilà qu'après une route spectaculaire où je m'arrêtais aux minutes pour prendre des photos nous sommes passées par Moab avec ses paysages singuliers qui semblaient sortis tout droit d'une bande dessinée ou bien empruntés à la lune! Un « must see » pour n'importe qui s'aventurant en ces contrées! Surtout que le tarif pour *Arches National Park* n'est que de 7$/véhicule pour toute la semaine! On se croirait dans les années 70! Le petit camping sympa au bord de la rivière Colorado nous a rappelé qu'une tente, c'est petit en titi pour deux filles qui aiment leur espace respectif! On n'avait pas eu besoin de sortir la tente depuis notre départ étant donné que nous avions toujours été choyées, avec un toit au-dessus de notre tête, offert par tous ces gens supers que nous avons rencontrés en cours de route.

Arrivées à *Point of the Mountain*, Camille a ressenti un stress inhabituel. Il y avait toujours un stress qui l'accompagnait quand on arrivait à de nouveaux endroits, c'est certain, et elle revivait son processus de la même manière à chaque fois. Et je crois l'avoir bien accompagnée là-dedans. Mais là, malgré des semaines de conditionnement mental, Camille était ébranlée après avoir visité le côté nord de la pointe. Depuis le début du voyage on se faisait dire que, pour accumuler du « airtime », y'avait rien de mieux qu'à la pointe, que c'était un site ultra facile à voler en plus d'être prévisible! Camille sentait qu'elle pourrait peut-être finalement relâcher et voler avec plaisir. Le paysage était singulier : un parking au bout d'une rangée de maisons résidentielles surplombant une ville et un autre bout de montagne derrière. L'attéro pour les deltas était sur un genre de route pas très évidente, un peu de travers au vent et si tu manquais ton coup, ça descendait tout le long avant de retomber en falaise. Pas trop de place à l'erreur. On a visité les lieux et Camille me posait plein de questions et plus je lui donnais des réponses, moins elle semblait satisfaite. Étant moi aussi impressionnée par le site, je lui ai offert un soutien limite qui affirmait où je me trouvais aussi. On a eu un froid pendant deux heures. Puis, une bonne conversation aura eu tôt fait de nous réconcilier, sans précédent! En trois mois et demi de cohabitation, ce fut notre seul froid! Ça c'est de l'amitié à vie! Et faut dire que l'invisible nous a bien guidées. Alors qu'on partait

ensemble sans trop se connaître, on avait un bon feeling que tout allait bien se passer.

La pointe est particulière à voler. Au Sud, c'est le matin, quand la vallée se vide. Ce sont des décos sur la pointe des pieds et une constance merveilleuse jusqu'à ce que les thermiques s'installent et nous fassent virevolter à quelques pieds du sol! Au Nord, c'est le soir, quand ça devient décollable! Attention, il faut décoller avant tous ces parapentistes dont la majorité sont débutants et connaissent à peine leurs règles de priorité de passage. Je n'ai rien contre les parapentes sauf qu'en delta, c'est une réalité à laquelle on est confronté. On a besoin d'un peu plus de place pour circuler et si on veut pouvoir enrouler un thermique et « bencher up » sur la plus grosse montagne en arrière, il faut connaître le timing du décollage… ou plutôt suivre les locaux! En l'air, pas le temps de faire des signaux corporels tellement il y a du trafic! Je croyais que le *Mont-Yamaska*, la fin de semaine, c'était du sport, je suis maintenant convaincue qu'il y a pire! À ne pas essayer avec un torticolis ou des vertiges!

En *Utah*, tout est à proximité! Des vols à *Camel* et *Randolph* ont succédé à ceux de la pointe. *Randolph* fut le plus beau et probablement le baptême du « soaring » pour Camille! Déco à 7500 pieds, 2500 pieds de dénivelés, un « glass off » prévisible, une vue époustouflante sur la vallée inondée! Des gros thermiques gentils qui nous soufflaient tranquillement à 10 000 pieds… Wow, mon premier 10 000 pieds! La terre paraît ronde à cette altitude, je ne doute plus de Galilée maintenant! C'était le bonheur total jusqu'à ce que l'envie de pisser me pogne. J'ai attendu pour atterrir jusqu'à ce que je ne puisse plus attendre! L'attéro est sans particularité d'un point de vue technique, mais tout autrement d'un point de vue d'être les seules pièces de viande à offrir aux maringouins pour des miles à la ronde! Je n'en avais jamais vu autant! J'ai couru avec mon delta pour aller vers la route, ils me suivaient et troublaient ma vision de l'horizon! Mon aile paraissait noire tellement il y en avait! On a défait nos deltas avec harnais sur le dos, casque sur la tête et gilet enroulé autour du cou tout en dansant du « break dance » bzzzbzzz! C'était beau et pathétique à voir, on se sentait des proies vulnérables que même 70% de DEET n'arrivait pas à sauver des prédateurs affamés! Et toujours cette envie de pisser qui m'assaillait! Pas question de leur offrir mon jambon en plus!! Alors nos vessies ont pris de l'expansion cette journée là jusqu'à ce qu'on trouve un dépanneur dans une petite ville où se suivaient des cowboys en chapeaux élégants… Tous les goûts sont dans la nature! L'invisible et les lois sociales de « l'étranger » faisaient qu'on se sentait regardées… probablement que nos yeux de ratons et le soulagement d'une toilette nous ont fait avoir l'air quelque peu bizarre!

Pour la deuxième fois dans ma vie, j'ai fêté mon anniversaire, le 4 juillet, avec les américains! Vus du haut de la pointe nord, les feux d'artifice qui s'étendaient dans la plaine jusqu'à *Salt Lake City* étaient plus nombreux que ce que mes yeux pouvaient percevoir! Ahhh… je me disais : belle compagnie, beau spot, des centaines de feux d'artifice pour ma fête, un trip de vol libre avec une amie exceptionnelle, quoi demander de plus? Sourire de contentement…

La route vers la *Colombie Britannique* fut magnifique, à travers les plaines et montagnes du Montana. Nous avons fait quelques arrêts en des lieux inconnus et une toute p'tite fibre patriotique s'est mise à vibrer quand on a retraversé la frontière du *Canada*. Les rocheuses canadiennes c'est ben beau, notre argent canadien est ben beau avec ses couleurs, mais maudit que le gaz en cher au *Canada!!* Résolution posée : on repasse la frontière américaine pis on voyage les quelques milliers de kilomètres qui nous séparent du *Québec* le plus possible du côté de l'oncle Sam! Le budget commençait à rapetisser!

C'était ma première compétition à *Golden*! Paysage encore époustouflant, déco impressionnant de cette rampe de bois qui semblait vouloir nous « pitcher » en bas! Atmosphère bien amicale malgré la météo plus ou moins coopérante. Camille, qui se sentait de plus en plus à l'aise avec l'altitude après l'épopée de Randolph, ne s'est pas fait prier pour être notre « winddummy » et elle s'est élancée vers ce qui semblait être une belle virga! Ce n'est qu'une fois dans les airs qu'elle a réalisé qu'elle était la seule en vol et qu'il pleuvait pas loin de là! Petite panique, qu'elle a bien su gérer avec ses nouveaux outils de gestion du stress acquis depuis notre départ. Elle en a fait du chemin ma Camelita! Elle a atterri au champ officiel mais, outre les maringouins, personne n'était là pour l'accueillir. Ça lui a quand même donné une leçon de confiance! Surtout qu'on l'a tous suivi… quelques heures plus tard!

J'ai vraiment aimé l'esprit de camaraderie qui régnait à *Golden*, en plus de la grandeur du site. C'est comme une plus grosse bouffée d'oxygène chaque fois qu'on respire en regardant ces montagnes majestueuses… ça c'est quand on peut les voir au complet sans nuages parasites qui leur collent à la peau!

Un jour où ça volait, je me suis pris un sacré thermique en sortant du décollage!! Pas le temps de zipper mon harnais avant 9000 pieds, je tenais la barre tellement fort parce que j'avais peur qu'elle s'arrache de mes mains et j'étais tellement occupée à terrasser mon thermique qui me bousculait, que dis-je, qui me tabassait, que j'arrivais à peine à admirer le paysage au-dessus des Rocheuses! Quand je l'ai laissé partir derrière la montagne (sans moi), je n'en ai pas trouvé d'autres aussi convaincants que celui-là et ai j'ai dû atterrir 30 minutes plus tard… suivi de tout le reste du monde puisque la tâche fut arrêtée pour cause d'orages. Ce soir-là, j'ai demandé à Rob Clarkson, sur une échelle de 1 à 10, comment fumante était la journée? Sans vous dire sa réponse, je réalise que j'ai peut-être beaucoup moins de confort avec la tabasse que les gens qui volent dans l'Ouest!! Encore une fois, tous les goûts sont dans la nature!

Quitter *Golden* fut particulier encore une fois alors que j'ai laissé mes clés dans le char juste comme tout était embarqué et qu'on était fin prête à partir! Des amis avec un beau numéro de CAA nous ont aidés à rouvrir la caverne d'Ali Baba et on a pu finalement quitter. Difficile de s'extraire des nouveaux visages qui nous étaient maintenant familiers, de ces gens qu'on voudrait réunir tous en un seul « spot » pour pouvoir les côtoyer tous en même temps!

De retour au volant de Mystik, ma volvo qui raffolait d'avaler ces milliers de kilomètres. On a passé par Banff et le Lac Louise pour une journée. Ensuite, Cochrane. Question de saluer Vincene et voir le « spot » des Muller. Qui aurait cru que la **seule** heure de la **seule** journée qu'on a passé à Muller Windsports un compatriote volant du Québec se pointerait le nez??? Ben oui, Christian Grenier, en

route vers l'ouest, ne retenait pas son rire contagieux en nous voyant! Hasard? Invisible, quand tu nous tiens!! Non je ne crois pas aux hasards… c'était trop bien arrangé, même le gars des vues n'aurait pas fait mieux!

On a traversé ensuite la Sassssskatchewannnnnzzzzzzz et ses paysages disons routiniers, en route vers la frontière la plus proche et on ne voulait pas gazer au Canada SVP, on voulait le faire d'l'autre bord! Toujours est-il que de traverser la frontière à 2h du mat fait en sorte que l'agent de la frontière a tout son

----------(suite page 23)----------

Liste 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

Sites de vol libre de Charlevoix
Maxime Prud'homme
maxannie@destination.ca

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
migi111@msn.com

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, paramoteur, kite)
Jacques Blanchet
815, Berthiaume – 5
Contrecoeur, QC, J0L 1C0
450-587-8917
www.voiles4saisons.com
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

CONVOCATION

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Date: dimanche 19 février 2012
Heure: 9:00 (accueil 8:30)
Lieu: Regroupement Loisirs Québec 4545 Pierre de Coubertin (stade olympique) Montréal
Salle : Lafontaine

1. Contrôle des présences et vérification du quorum
2. Ouverture de l'assemblée générale
3. Nomination d'un(e) président(e) d'assemblée
4. Nomination d'un(e) secrétaire d'assemblée
5. Lecture et adoption de l'ordre du jour
6. Lecture et adoption du procès-verbal de l'AGA 2011
7. Lecture et adoption des états financiers 2011
8. Nomination d'un vérificateur des états financiers de 2011
9. Rapport du comité exécutif
10. Rapport des comités
11. Élection du nouvel exécutif
12. Élection des comités
13. Projets 2012
14. Avenir du Survol (nombre de parutions)
15. Avenir du site web (vs site ACVL)
16. Évolution des tâches de l'éditeur du Survol
17. Stratégies Compétitions
18. Projets Archives
19. Révision du prix de la cotisation annuelle pour 2012
    19.1 Tirage de deux cotisations annuelles
20. Varia
21. Fermeture de l'assemblée générale

Un dédommagement pour le transport de 0,10$/km sera versé pour le déplacement d'un représentant par club. Profitez de l'occasion pour remplir votre voiture! Toutes les autres voitures qui contiendront quatre membres de l'AQVL seront éligibles au même dédommagement. Informez-vous auprès de votre club local ou auprès du trésorier de l'AQVL au moment de l'assemblée générale.

Pour vous impliquer, il n'est pas nécessaire d'être de la région de Montréal. Il est possible d'aider les différents comités car les échanges se font souvent par Internet. Vous pouvez également aider la revue Survol en envoyant des articles ou des photos de vos activités de vols.

Les membres de l'exécutif 2011

Procuration

Association Québécoise de Vol Libre 4545 Pierre de Coubertin,C.P. 1000 succ. M Montréal (Qc) H1V 3R2

Montréal, février 2012

Date : dimanche 19 février 2012
Heure : 9:00 (accueil 8:30)
Lieu : Regroupement Loisir Québec, 4545 Pierre de Coubertin (stade olympique), Montréal
Salle : Lafontaine

CANDIDATURE POUR UN POSTE AU COMITÉ EXÉCUTIF OU PROCURATION
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Lors de cette assemblée, les membres de l'Association Québécoise de Vol Libre ont le droit de voter et de se présenter pour les postes de l'exécutif et des comités. L'assemblée générale annuelle est l'occasion d'apporter vos idées, vos critiques constructives, votre énergie et de participer, vous-même, à la prise des décisions. Les membres de l'AQVL ont le droit de postuler par écrit sur ce formulaire avant la date de l'assemblée générale annuelle. Si le jour de l'assemblée, il y a une seule candidature, le candidat est déclaré élu. S'il n'y a aucune candidature écrite, l'élection se fait à main levée parmi les personnes présentes qui se portent candidates ou proposées par un membre. Les postes du comité exécutif sont les suivants : un président, deux vice-présidents, un trésorier et un secrétaire.

Vous avez également le droit de vous faire représenter par quelqu'un en lui signant une procuration. Cette personne doit être présente à l'assemblée générale annuelle.

CANDIDATURE
Nom : _____

Candidat ou candidate : _____

Signature : _____Date : _____

Signature et date du secrétaire : _____

PROCURATION
Nom : _____

Donne procuration à : _____

Signature : _____Date : _____

Signature : _____

À remettre à un membre de l'exécutif au plus tard à l'assemblée générale annuelle du 19 février 2012 ou à envoyer par courriel info@aqvl.qc.ca pour le 19 février 2012.

temps pour fouiller ta voiture et trouver la seule orange qui ne peut être traversée. Le réservoir à essence se vidait sous vos yeux, perdues au milieu de nulle part, encore une fois et pas une station-service à l'horizon. Cette fois-ci, ça se passait dans le *Dakota du Nord* et il faisait nouerre comme chez le diable. Alors, on ne voyait pas ce qui se passait en avant. Bordel! Une autre tempête, mais là, juste de vent! Mais quel vent! J'ai stationné la voiture avec le nez dans le vent cette fois-ci pour ne pas que la portière arrache en l'ouvrant et j'ai sorti de peine et de misère pour aller sauver nos pauvres engins volants! Du haut de mes 130lbs, je pensais me transformer en OVNI et revoler ben loin si je ne m'agrippais pas à la voiture. Coiffure instantanée! La force de ce vent invisible était vraiment impressionnante! Surtout qu'on ne voyait rien à

La pointe sud, UT

Les deltas se faisaient barouetter, ils sautaient sur leur supports tellement il ventait fort. Je voulais resserrer les courroies qui les retenaient parce qu'ils se faisaient vraiment déplacer et à chaque saut, et ça me donnait mal au cœur! J'avais l'impression que mon rack avant allait arracher! l'horizon pour avoir une idée de l'ampleur de cette bête. Et mon aiguille de gaz qui n'en finissait plus de descendre, la station la plus proche selon le GPS semblait atteignable, mais la route tournait et nous a remise dans une position vulnérable, perpendiculaire au vent… La trouille m'a pris comme rarement! On a vu une maison, la première depuis un trop long moment. Avec mes yeux ben écarquillés, j'ai regardé Camille, et, de mon plus sérieux de 3h du mat je lui ai demandé : « on va tu sonner? »…

Surveillez le prochain Survol pour la suite de notre périple où l'invisible nous a encore prises au détour à notre retour vers le *Québec*…

C'est le 12 décembre 2011 et j'écris ces lignes après avoir fait un examen final en méthodes thérapeutiques ce matin et j'ai d'autres travaux à faire d'ici la fin de la session - qui fut abracadabrante cet automne.

L'invisible me talonne et j'en suis à prendre une décision parmi les plus grandes de ma vie, mises à part celles que je prends à chaque instant en delta pour conserver ma vie. Je dois choisir où j'irai pratiquer comme infirmière praticienne en 2012… j'ai appliqué à 6 places au *Québec* et le vol libre fait un gros poids dans la balance de cette décision.

Merci de m'avoir lu jusqu'ici, ça fait du bien de me rappeler que je suis encore pilote malgré mes autres priorités! Au plaisir de revoler ensemble!

Catherine Gagnon

Voiles 4 Saisons
Parapente, paramoteur, cerf-volant de traction
Parapente
Paramoteur
Kite
Formation et vente d'équipement complet
école accréditée par Transport Canada
Formation pilote
avion ultra-léger
(paramoteur)
Spécial 1 000$
pour Parapentiste
régulier 1 600$
Incluant :
•Tout le matériel de vol (paramoteur, voile, casque, radio)
•15 premiers vols paramoteur / 2,5 heures de vol
•Mallette d'élève pilote (Carte Espace aérien du Canada TP6010, Carte Les Nuages d'Environnement Canada, AIM, Manuel de l'UPAC, RAC-pilote privé, Guides d'étude, Spécimens d'examen, CIR-21, dossier de formation, Logbook)
•Cours théorique de 20 heures
•Examen pré-solo
•Permis élève pilote
•Techniques au sol
•Formation sur simulateur
500$ pour les 15 vols paramoteur suivant afin de compléter les pré-requis
(GRATUIT pour les étudiants qui ont acheté leur paramoteur chez Voiles 4 Saisons)
Miniplane Top80
Ros 100
Moster 185
C-Max 175
Trike Power2Fly
ROS 100
Voiles hybrides
Parapente / Paramoteur
ITV et SKYWALK
Tous les accessoires qu'il vous faut et encore plus
Sac de pliage Origami de SOL et Skywalk, sac poche Skywalk, casques parapente/paramoteur Lazer, Plusmax, Icaro, variomètres Flytec, accessoires Supair, radio Icom, etc...
www.voiles4saisons.com