



L'AILERON

Journal de l'Association de Vol à Voile Champlain

Rédigé par Sylvain Bourque, assisté de Jean St-Germain

Août 1999

CHAMPIONNAT NATIONAL CANADIEN DE VOL À VOILE 1999

Le *Championnat national canadien de vol à voile 1999* s'est tenu au club du 29 juin au 8 juillet et a réuni vingt pilotes, 18 Canadiens (dont 4 Québécois) et 2 Américains.

Le championnat n'a malheureusement pas bénéficié d'une météo très favorable (temps pluvieux et thermiques de faible intensité), ni de la présence de plusieurs *top guns* qui avaient plutôt choisi de participer au championnat mondial en Europe.

Néanmoins, les participants se sont montrés très satisfaits de l'accueil et de l'organisation par l'AVVC.

Les gagnants (tous Canadiens) dans les trois classes sont les suivants:

Classe Standard:	STIEBER, JOERG (LS-4)
Classe Sports:	BERG, HANS (CirrusStd)
Classe 15 m:	POLZL, HERI (LS-6)

André Pepin, seul membre de l'AVVC à avoir participé au championnat, s'est classé deuxième dans la classe 15 m à seulement 220 points des 3 439 du vainqueur. Bravo, André!

En plus d'avoir profité de la visibilité des compétitions, l'Association Champlain dispose maintenant de magnifiques douches, construites pour l'occasion par Gilles St-Germain, et d'un petit pont installé durant les compétitions par les membres du club SOSA. Ce pont permet de passer du champ, situé au nord du camping, à la piste.

Merci à André Pepin, grand organisateur des compétitions, et à tous ceux qui lui ont apporté leur aide précieuse pour qu'ait lieu cet important événement!

POSITIONNEMENT DES PLANEURS AU DÉCOLLAGE

André Pepin, chef-instructeur, Mario Ducharme, chef pilote-remorqueur et Sylvain Bourque, président, vous demandent de ne plus positionner les planeurs sur la piste de gravier pour le décollage. Placez-les plutôt sur le gazon, à au moins 10

pieds (3 mètres) de la piste. Si vous trouvez qu'il y a trop de bosses, placez-les à 30 pieds (10 mètres) à l'ouest de la piste et vous remarquerez qu'il y en a beaucoup moins.

Lorsque l'avion-remorqueur décolle près de la piste ou sur la piste, cela soulève énormément de sable et de gravier. Ceci provoque une usure prématurée des hélices de nos avions. Chaque fois qu'une pierre touche l'hélice d'aluminium, une entaille se forme, ce qui diminue graduellement l'efficacité de l'hélice. (Une hélice, c'est en quelque sorte deux ailes qui tournent et qui créent de la portance vers l'avant.)

Il y a deux ans, nous avons remplacé l'hélice de XKD et cela a coûté près de 5 000 \$. Parlez-en à nos mécaniciens! Ils doivent limer régulièrement les hélices pour enlever les entailles.

Aidez-nous à garder notre flotte en bon état et par le fait même à maintenir bas nos frais de remorquage.

Merci de votre compréhension.

FAUSSES ALARMES AU CLUB

Il y a eu deux déclenchements accidentels de notre nouveau système d'alarme durant le premier mois d'utilisation. Chaque fois, cela s'est produit le dimanche soir vers 11 h. Mario Ducharme, averti par son téléavertisseur (*pagette*), a dû se rendre au club...

La cause : les fenêtres du club house avaient été laissées ouvertes.

À la fin de la journée, ayez l'obligeance de fermer les fenêtres avant de partir. Cela permettra à Mario de passer des nuits complètes de sommeil.

Merci!

HORAIRE DES CHEFS DE PISTE ET DES CHRONOMÉTREURS

DATE	CHEF DE PISTE	CHRONO
Samedi 21 août	Stéphane Godin	C. Gohel
Dimanche 22 août	Claude Gouraud	F. Hamel
Samedi 28 août	Denis Hinton	Carole King
Dimanche 29 août	Philippe Lambert	Louis Lapierre
Samedi 4 septembre	Luc Lavoie	Pierre Lavoie
Dimanche 5 septembre	Gaston Paradis	Pierre Pepin
Lundi 6 septembre	Yves Pontbriand	J-F Lamarre

Veillez prévenir pour tout changement François Côté au 450-646-3323 - francois.cote@pwc.ca ou Nathalie Desjardins. Tél : 341-2000, poste 3915 - nathd@cae.ca

OPÉRATIONS À CHAMPLAIN

Plusieurs d'entre vous savez déjà qu'**un de nos voisins est mécontent des points suivants.**

1) La **poussière**. Il y a beaucoup de poussière qui s'accumule chez lui. Les autos ralentissent en entrant dans la cour, mais accélèrent immédiatement après, ce qui soulève la poussière et fait du **bruit** inutilement.

2) Il nous demande de ne pas stationner le long de **sa haie de cèdres**, car elle est fragile (la haie est placée plusieurs pieds à l'intérieur de son terrain; donc on devrait respecter sa propriété).

3) Les jours de cueillette des **déchets** (le mercredi), ceux-ci ne sont pas toujours mis dans la boîte verte, même lorsqu'elle n'est pas pleine. Les chiens viennent éparpiller les débris et cela attire la vermine. Et c'est un autre de nos voisins qui ramasse les dégâts.

4) Nous avons su que des **véhicules quittent le club par le terrain de Donald Brideau** (près du Blanik).

Le bon voisinage a toujours été une priorité à Champlain et **voici ce que nous devons faire.**

1) En entrant dans la cour, **roulez à un maximum de 15 km/h.**

2) Placez les **déchets dans la boîte verte**; s'il n'y a plus de place, rappez ce qu'il y a en trop et remettez-les dans la

boîte la semaine suivante.

3) **On ne doit pas laisser passer aucune voiture chez Donald**; lorsque vous avez des invités, vous devez bien leur expliquer la situation et leur indiquer les endroits où ils peuvent stationner.

4) **On ne doit plus stationner les voitures de piste sur le gravier**; pour réduire le bruit et la poussière; **il est important de démarrer et de s'arrêter lentement avec les autos de piste.**

5) Si vous avez des connaissances qui viennent nous visiter en avion, demandez-leur de ne pas faire de *passes* juste pour le plaisir.

6) Du sel a été étendu sur la route d'accès du terrain pour réduire la poussière.

Veillons tous à améliorer nos relations avec nos voisins, en faisant respecter ces consignes!

Bons vols à tous!

PASSAGER DANS L'AVION REMORQUEUR

Il est important de clarifier la situation au sujet des membres ou non-membres voulant monter à bord de l'avion-remorqueur.

Dans notre police d'assurance, il est précisé que nos avions-remorqueurs sont assurés pour trois choses :

- 1-remorquage de planeur en solo ;
- 2-entraînement de pilote remorqueur par un autre pilote remorqueur d'expérience ;
- 3-entraînement en solo sur l'avion (sans remorquage) d'un nouveau pilote-remorqueur.

Pour être assurés, les pilotes à bord doivent être membre de l'ACVV (SAC).

Nulle part, il n'est écrit que nous sommes assurés pour transporter des passagers, qu'ils soient membres ou non. Après vérification avec nos assurances, nos avions servent spécifiquement au remorquage des planeurs et non à faire de la promenade.

Si vous voulez consulter notre police d'assurance, allez voir Carole King, responsable de nos assurances; elle en a une copie.

Les seuls gens qui sont assurés sont des pilotes privés licenciés ayant plus de 125 heures de vol dont plus de 65 heures en solo.

Certains pilotes-remorqueurs prennent sous leur propre

responsabilité de faire monter des passagers et, au risque de nous répéter, ils sont donc responsables advenant un accident ou un incident. Le club ne pourra être tenu responsable, parce que la consigne est claire: il ne doit y avoir aucun passager à bord; cela n'est pas couvert par nos assurances.

Nous aimerions parfois familiariser un nouveau membre à ce qui se passe dans l'avion durant le remorquage, mais vous comprendrez que cela nous est impossible.

Aussi, lorsqu'il fait chaud (plus de 25 EC) ou lorsque le taux d'humidité est élevé, les performances de l'avion sont beaucoup moins bonnes et faire monter un passager n'arrange pas les choses (course au sol et temps du remorquage plus longs, donc plus grande consommation d'essence).

Si vous voulez faire un tour d'avion, téléphonez-moi et nous pourrions aller à Beloeil louer un avion ensemble...

Sylvain Bourque, Président AVVC

VOUS ÊTES ÉLÈVE-PILOTE ET VOUS VOULEZ EFFECTUER VOTRE PREMIER VOL SOLO...

Un élève-pilote peut voler solo, s'il a son permis d'élève-pilote et s'il a réussi son test en vol!

Pour obtenir un permis d'élève-pilote, vous devez remettre les documents suivants, en trois exemplaires, à notre agent autorisé Jean-Marc Surprenant jr (450-346-0205):

- preuve de citoyenneté et d'âge (il faut avoir plus de 14 ans; passeport, certificat de naissance ou de baptême);
- feuille de réponse de l'examen PSTAR réussi à plus de 90%;
- déclaration médicale classe 4 (remis par l'agent autorisé);
- déclaration de nom (remis par l'agent autorisé);

Les frais administratifs sont de 25 \$.

Lorsque vous avez votre permis d'élève-pilote et que vous avez réussi votre test en vol, on inscrit dans votre log book la mention suivante:

Le candidat possède l'expérience et les compétences nécessaires pour un éventuel vol en solo sur planeur avec remorquage par avion.

ASSOCIATION DE VOL À VOILE CHAMPLAIN

Inst: # date:

Et vous pourrez alors effectuer votre premier solo!!!

SONDAGE - SORTIE AU LAKE PLACID

Je fais un petit sondage pour savoir s'il y a du monde qui serait intéressé à faire du vol d'onde cet automne au Lake Placid (date à déterminer). Ce serait une bonne occasion pour faire des vols en région montagneuse. Je suis prêt à organiser cette sortie, mais auparavant je veux être sûr qu'il y a de l'intérêt pour cette activité.

Donc, si vous êtes intéressé s.v.p. me laisser un courriel. Je vous tiendrai au courant des développements.

François Côté
450-646-3323
francois.cote@pwc.ca

PROCÉDURES DE DÉGAGEMENT DE PISTE

Je suis très déçu de constater que plusieurs personnes oublient ou dérogent volontairement aux règles de dégagement de la piste. Je vais donc vous les rappeler.

Premièrement, si vous atterrissez sur le gravier (notre piste numéro 1), vous dégagez vers l'EST (du côté de la maison de madame Brideau). De plus, dégagez le plus loin possible, ne restez pas à moitié sur la piste. Si vous atterrissez sur le gazon, dégagez droit devant et le plus à l'OUEST possible (vers le blé d'Inde, sans mettre une aile dedans SVP...).

Quand je dis «atterrir sur le gazon», je veux dire sur le gazon. Si vous êtes à une envergure d'aile de la piste en gravier, c'est que vous n'êtes pas encore assez sur le gazon. Il faut que ce soit évident que vous êtes sur le gazon! Il est important de bien dégager parce qu'il n'y a pas longtemps, j'ai dû faire une remise de gaz (overshoot) avec l'avion parce qu'un planeur a atterri sur le gravier et n'a pas assez dégagé et qu'un autre planeur, ayant atterri sur le gazon et devant dégager à l'OUEST, avait encore la moitié de l'aile sur le gravier! J'ai dû tourner en rond et attendre qu'on réalise que j'essayais d'atterrir avant que les planeurs dégagent...

De plus, et celle-là, c'est la pire! Un Pilatus a atterri sur le gravier et a dégagé à l'OUEST, comme s'il avait atterri sur le gazon!... Parce que le Pilatus était très bien aligné sur le gravier, le 2-33 qui suivait juste derrière avait choisi d'atterrir sur le gazon (et était très bien aligné). Il a dû faire une déviation à l'arrondie pour éviter d'arrondir sur le Pilatus qui venait de lui couper la route!! ALLÔ!! Réalisez que c'était solide ça, là!! Ça aurait pu très mal se terminer!!

C'était mes avertissements et si je (ou n'importe quel instructeur) reprends un membre à ne pas respecter ces

règles, il remontera en double (peu importe le membre et peu importe s'il vole avec un planeur du club ou avec son planeur personnel). Pour utiliser notre piste, il faut en respecter les règles.

Une dernière chose: procédures radio... Tous ceux qui parlent à la radio à Champlain sont censés avoir leur certificat restreint de radiotéléphoniste -- aviation. Donc, tous ceux qui s'annoncent en vent arrière devraient savoir que ce qu'il faut dire, c'est: *Trafic St-Dominique, Delta Whisky Bravo en vent arrière droit pour la trois trois*, et non pas *Trafic St-Dominique, Delta Whisky Bravo en vent arrière pour la trois trois droite*. À St-Hubert, ils ont 2 pistes parallèles (la 24 droite et la 24 gauche). À St-Dominique, nous n'avons qu'une seule piste (avec 2 planches, le gravier et le gazon). Si vous désirez dire que vous prenez le gravier, alors dites: *Trafic St-Dominique, Delta-Whisky-Bravo en vent arrière droit pour la trois-trois gravier*. Et NE CHANGEZ PAS D'IDÉE! Aussi, si vous avez la chance de vous annoncer en finale, faites-le donc. Ça rend les choses plus faciles pour les pilotes d'avion...

Gabriel Duford, Chef-instructeur adjoint

Sur le même sujet, si vous avez de la difficulté à dégager, voici des points qui pourrait vous aider:

1) Dès que votre roue a touché le sol et que vous êtes stabilisé (le planeur ne redécollera pas), votre première préoccupation devrait être de dégager la piste. Plus vous attendez pour dégager, plus votre vitesse va diminuer et ça va devenir difficile de dégager.

2) Lorsque vous êtes au sol et que vous roulez, rien ne vous empêche de fermer les aérofreins pour conserver votre vitesse, le temps de dégager et de les réouvrir par la suite, une fois que vous avez changé de direction.

3) Dégagez avec un angle de 30° à 45° par rapport à la piste. Dégager avec un angle inférieur à 30° ne sera pas très efficace et supérieur à 45° serait dangereux, surtout s'il y a un vent de dos lors du dégagement. Il est déjà arrivé qu'un élève-pilote solo termine sa course dans le fossé. En suivant ces procédures, si vous arrivez près du fossé, vous vous remettez parallèle à la piste, ce qui est difficile à faire si vous avez dégagé avec un angle supérieur à 45°.

4) Après l'arrondi, le nez des 2-33 a tendance à toucher le sol rapidement. Il est important de garder le manche en arrière pour maintenir le nez bien haut. N'oubliez pas que plus votre vitesse diminue, plus il est nécessaire de tirer sur le manche pour empêcher le nez de toucher le sol. Si le patin touche le sol, vous allez arrêter d'un coup sec. Si par malheur vous êtes encore sur la piste, il est trop tard...

5) Si vous n'avez pas assez dégagé, alors sortez en vitesse du planeur et poussez-le à la main, rapidement et sécuritairement...

Pour plus de précisions, n'hésitez pas à voir un des instructeurs sur le site. Il en va de la sécurité de tous.

Sylvain Lamarre, Instructeur cadre et Officier de sécurité

CROCHETS DE REMORQUAGE DES AVIONS

Le crochet de remorquage de notre avion remorqueur XKD s'est ouvert tout seul à 300 AGL. Lorsque l'avion est arrivé au sol, nous avons remarqué que le crochet était tourné de 180°. Le planeur a atterri sans difficulté.

Sur BNK, (avion rouge) lorsque l'avion est face à vous et que vous tirez le câble de remorquage, vous risquez de déplacer le mécanisme de blocage et le crochet pourrait se décrocher à tout moment.

Sur XKD, il y a le même danger, sauf que le crochet peut pivoter et se retrouver à l'envers. Il faut que le pilote remorqueur vérifie qu'il est bien droit avant de monter à bord de l'avion. Il faut aussi que la personne qui s'occupe du câble s'assure que le crochet de XKD est bel et bien à l'endroit.

Il faut manipuler les crochets de nos avions avec précaution car il y a des risques de largage inattendu. Ne mettez jamais de tension sur le crochet de remorquage autrement que par l'arrière de l'avion.

Aussi, un ailier a laissé tomber le bâton de récupération de corde en faisant le signal de décollage (mouvement de rotation). Par chance, le bâton n'est pas frappé le planeur mais le risque était bel et bien présent.

De grâce, déposez le bâton par terre avant de balancer votre bras.

TÉLÉPHONE DU PRÉSIDENT

Ma ligne téléphonique avait été transférée au club durant mon absence. Vous pouvez toujours me rejoindre au 450-641-3913 ou au 514-597-5950 BV 9700. Évitez à tout prix de téléphoner au 641-1766. Vous n'avez pas idée du nombre d'appels que je reçois.... L'idéal est d'utiliser le courrier électronique. Merci de votre compréhension.

CORRECTION APPORTÉE SUR LA DERNIÈRE FACTURE

La tarification pour les 2-33, le Bergfalke et le ka6 a changé en 1999, mais malheureusement notre logiciel comptable n'avait pas été corrigé en conséquence. Vous retrouverez

donc, sur la dernière facture, tous les vols que vous avez faits depuis le début de la saison, avec la bonne tarification.

Désolé pour cet oubli...
