



L'aile

Journal de l'Association de vol à voile Champlain
Textes et photos des membres; mise en page: Stéphane Gregory

Juillet 2001

WHERE DO YOU WANT TO GO?

(Microsoft)

La saison 2001 est bel et bien entamée. Le mois de mai a été nettement plus favorable que celui de l'an passé, ce qui a permis à certains d'entre vous d'affiner vos réflexes. Notons aussi le retour du Lark et XKD qui ne saurait tarder. Tout semble donc en place pour une excellente saison.

Bonne nouvelle, de toute évidence le Colibri (enregistreur de vol) sera particulièrement utilisé cette année. Si son opération ne vous est pas familière, il serait peut-être sage de consulter un des observateurs officiels. De plus, si vous avez l'intention de vous attaquer aux insignes, assurez-vous d'avoir en votre possession une copie des règlements, disponible sur le site Web de la SAC (www.sac.ca/documents); ceci vous évitera les homologations incomplètes et...refusées.

Sur une note moins enthousiasmante et pour ceux qui l'ignoraient, nous sommes sous haute surveillance de la part de notre voisin. De son propre aveu, il s'apprête à formuler une deuxième plainte à la CPTA pour non respect du règlement. En temps normal, je ne me formaliserais point de ces doléances en sachant que nous nous conformons en toutes lettres aux dits règlements, mais voilà, j'ai été témoin d'une bonne demi-douzaine d'écarts en un dimanche après-midi et je suis convaincu que notre voisin en a pris bonne note.

Le terrain de Donald continue d'être utilisé comme piste et aire de manœuvre en conflit direct avec l'entente convenue avec la CPTA. Dans aucun des cas dont j'ai été témoin, la règle de sécurité absolue n'était justifiée. Il semble que pour une bonne partie des membres/instructeurs, les limites de notre terrain soient mal connues. La limite ouest de notre terrain se situe approximativement à 2,5 mètres de la piste en gravier ou, si vous désirez un repère, à la limite de la haie de cèdre du voisin en question.

Je vous demande donc de cesser immédiatement toutes les opérations dites normales sur le terrain de Donald car nous encourrons le risque de recevoir de la CPTA une amende, tel que spécifié dans leur dernier rappel.

Le vol de semaine a maintenant ses adeptes et nous devons tous une fière chandelle à Luc Morin et aux pilotes remorqueurs qui organisent ces journées. Vérifiez régulièrement votre courriel afin de planifier vos journées libres durant la semaine et si vous devez voler en compagnie d'un instructeur, il vous incombe de faire les arrangements au préalable.



Photo : Daniel Trépanier

Inutile de dire que l'ambiance plus relaxe durant la semaine convient à plusieurs d'entre nous et offre aux nouveaux licenciés l'occasion de s'améliorer sans les tracas d'une longue liste d'attente. Ne laissez pas une météo incertaine annuler vos plans, votre présence au terrain pourrait faire toute la différence : qu'il s'agisse de tâches à accomplir ou d'une accalmie dans le temps gris, votre aide sera appréciée.

À ce stade-ci de la saison, il est bon de se rappeler les objectifs que nous nous étions fixés. Maintenant que nous avons notre licence, que nos « checks » sont faits : *Où voulons-nous aller?*

C'est la période de l'été que j'aime le plus!

Bon été à tous et soyez prudents...

Denis Trudel
Président

MOT DU CHEF INSTRUCTEUR

"Il était une fois un Blanik en finale. Le pilote de celui-ci voit que le 2-33 le précédant dégage amplement vers l'Est et il sait que l'avion le suit de près. En voulant bien faire, le pilote décide d'atterrir sur la piste gazonnée à l'Ouest afin de laisser la place à l'avion. La voiture de piste va chercher le Blanik et le ramène tranquillement sur le gazon à l'Ouest." Comme l'histoire est la science qui étudie le passé pour comprendre le présent et prévoir le futur, voilà le résultat de l'histoire : le voisin menace de déposer une autre plainte à la CPTA et nous pouvons facilement prévoir que si nous ne réussissons pas à prouver que l'atterrissage sur la partie gazonnée à l'Ouest s'est fait pour des raisons évidentes de sécurité, nous aurons une amende sur les bras. Sans vouloir faire de politique, voici la consigne en ce qui concerne les opérations de vol : aucun atterrissage sur la piste gazonnée à l'Ouest du gravier à moins que votre sécurité ou celle d'un autre soit en danger évident. "Est-ce que je peux dégager à l'Ouest pour des raisons de *airmanship* (courtoisie)?" NON. De plus, si jamais vous devez vraiment atterrir à l'Ouest du gravier, prenez quelques minutes pour inscrire une note sur la feuille de vol afin que nous ayons de quoi nous défendre en cas de plainte. Donc, la règle générale est : atterrir sur le gravier et dégager à l'Est. Point final.



Photo : Amélie Lebel

Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais faire savoir à tous que bien que ma description de tâches de chef instructeur demande la gestion de l'horaire des instructeurs, je ne peux ni ne veux toutefois me porter garant de l'absence d'un instructeur lorsqu'il est en devoir. Par les années passées, je me proposais toujours pour remplacer, mais cela m'a empêché de voler pour mon plaisir. J'ai donc pris la résolution de laisser le soin aux instructeurs de se trouver eux-mêmes un remplaçant s'ils prévoient être absents et je leur remets également toute la responsabilité de leur absence. En d'autres termes, si un instructeur en devoir est absent et que cela vous occasionne quelque frustration, faites-le lui savoir directement, ce n'est pas de mon ressort. Cette méthode peut paraître radicale, mais elle est conditionnelle à ce que je continue d'apprécier mes tâches de chef instructeur et que je me donne à plein dans mes nouveaux objectifs qui sont de promouvoir l'instruction post-license et de me concentrer sur

l'avancement et l'amélioration des instructeurs et de tous les membres.

Sur une note plus joyeuse, je tiens à vous informer que les instructeurs se rencontrent une fois par mois afin de discuter et de régler les problèmes dans le but d'améliorer la sécurité et de vous aider à atteindre vos objectifs. Jean (Lapierre) travaille toujours aux mini-cliniques de vol-voyage et nous aurons sûrement la chance d'en tenir quelques-unes d'ici la fin de la saison. Dans l'équipe d'instructeurs, Jean, Gaétan et moi-même assisteront à la semaine de cours de vol-voyage donnée à Québec en Juillet et devrions revenir avec plein de connaissances et techniques à vous transmettre. Je vous souhaite à tous de bons vols, beaucoup de plaisir en espérant voler avec vous bientôt!

Gabriel Duford, CFI.

MOT DU CHEF MÉCANICIEN

Je tiens à remercier tous les membres qui me donnent un coup de main depuis le début de la saison, tout spécialement les parrains de chaque planeur, mais aussi tous ceux qui m'assistent spontanément lors de mes rares visites au terrain.

J'espère pouvoir passer un peu plus de temps à guider les parrains dans l'amélioration de la condition de notre flotte, elle vieillit et a besoin d'affection.

Le retour de l'avion remorqueur C-GXKD devrait se faire vers la deuxième semaine de juillet. La réparation du fuselage est complétée, il reste à y installer l'empennage, l'intérieur et le moteur. Une aile est terminée et la deuxième sera prête sous peu, il ne restera qu'à y installer le "STOL" kit. Finalement il va rester à peindre, assembler et faire fonctionner le tout.



Photo : Daniel Trépanier

Je termine en vous mentionnant que j'ai vu des membres accomplir des tâches dans l'ombre sans beaucoup d'aide. Il est important de les aider, de faire chacun notre part afin qu'ils ne se découragent pas et décident de ne plus participer aux activités d'un club de vol à voile.

Jean-François Latulippe

RAPPORT MI-SAISON DU TRÉSORIER

La dernière fois que je vous écrivais, je vous demandais de me verser avec le paiement de votre cotisation annuelle une petite avance sur vos futurs vols. La majorité des membres se sont exécutés et certains ont même avancé jusqu'à 1000\$! La moyenne était de 200\$. Je remercie tous ceux qui ont fait un petit effort selon leurs moyens pour nous aider financièrement.

Cette avance était requise car nous avons besoin de 12 000\$ pour payer la remise à neuf du moteur de notre deuxième remorqueur XKD, payer les 18 000\$ de nos assurances et 4 000\$ d'essence pour débiter la saison. Les dépenses suivantes se sont également ajoutées: 2 500\$ pour la réparation des volets de BNK et son inspection des 100h; 2 600\$ pour réaménager notre réservoir à essence; 1 000\$ en remboursement de prêts et 723\$ pour les intérêts de nos prêts; 900\$ en taxes municipales; 620\$ pour l'assurance de notre hangar et plusieurs autres petites dépenses pour un grand total de 38 251\$ de dépenses à effectuer en début de saison, avant même d'avoir fait un vol et d'avoir reçu des revenus de vol.

Le total des revenus de cotisation, du paiement des soldes 2000 et des avances versées s'est chiffré à près de 51 000\$ depuis le 1^{er} janvier 2001. Nous avons donc en banque près de 15 000\$, ce qui paiera la réparation du moteur de XKD, facture qu'il reste à régler. Nous ne prévoyons pas d'autre grande sortie d'argent à part le remboursement des 7 000\$ de prêts de membres, remboursement dû depuis la fin de la saison dernière.

Au niveau du membership, nous avons 59 membres dont 13 nouveaux. Nous avons généré 23 200\$ de revenus de membership et 2 360\$ pour le fonds de compensation de la franchise des assurances qui sera versé dans un compte sous peu. Seulement 17 membres des 63 de l'an passé ne sont pas revenus (26%), ce qui est plutôt bien si l'on considère l'attente occasionnée l'an dernier par l'unique remorqueur et l'absence du Lark à la deuxième moitié de saison. La moyenne au fil des ans est de 65 membres et nous allons certainement la dépasser. En moyenne, nous perdons habituellement près de 40% de nos membres l'année suivante. Ces départs sont habituellement comblés par l'arrivée de nouveaux membres. Le taux de rétention pendant les années durant lesquelles nous avons près de 95 membres (1998 et 1999) était de 50%!

Au niveau des vols, nous avons fait 429 vols, qui ont généré des revenus de remorquage de 10 000\$ et des revenus de vol des planeurs de 5 100\$. Avec à peu près 30% de la saison d'écoulée, nous en sommes déjà à 40% des revenus de remorquage et 33% des revenus de location des planeurs par rapport à l'année dernière.

IMPORTANT: Dans d'autres clubs, comme celui de Québec, les membres doivent verser près de 100\$ en parts sociales par année et ce, pour 3 ans, afin d'aider à financer la croissance du club. La part sociale est une

sorte de prêt sans intérêt remboursable lors du départ du membre. Nous utilisons cette pratique dans le passé et avons arrêté de le faire parce que nous croyions que ceci étouffait les membres qui n'avaient pas beaucoup d'argent pour voler. Les membres de l'époque (1988) avaient décidé en AGM d'abolir les parts sociales et en remplacement d'offrir aux membres qui peuvent se le permettre, de prêter de l'argent au club à un taux d'intérêt de 7%. Très bon rendement par les temps qui courent! Pour le moment, nous sommes activement à la recherche de 7 000\$ pour rembourser les prêts de membres qui ont quitté notre club et désirent être remboursés. De plus, à la fin de la saison (1/12/2001) nous devons rembourser 10 500\$ en prêts. Plus de la moitié du remboursement de ces prêts est déjà prévue dans notre budget normal d'opération, mais nous recherchons quand même près de 7 000\$ en prêts et ce, le plus tôt possible. Que ce soit 500\$, 1 000\$, 2 000\$ ou 5 000\$, vous obtiendrez un rendement de 7% par année et ce prêt sera renouvelable au 1^{er} décembre de chaque année. S'il ne nous est pas possible de financer le club de cette façon, nous n'aurons d'autre choix que d'envisager le retour des parts sociales. Soyez avisés que certains membres du CA ont proposé de remettre en vigueur un système de parts sociales. Je ne veux surtout pas partir un débat sur le sujet mais si le club est en mesure de trouver ce financement chez ses membres, nul besoin de recourir aux parts sociales. Pour ceux qui s'inquiètent du risque associé au prêt, sachez que nous possédons près de 300 000\$ d'actifs et que notre endettement se situe aux environs de 90 000\$. Notre risque est grandement diminué en ne faisant pas affaire avec les banques, sauf pour l'hypothèque de notre maison. Il est très difficile de trouver du financement pour acquérir des aéronefs et ces prêts ont servi à l'achat du Blanik et du Pilatus. Je suis confiant que nous trouverons rapidement les 7 000\$ requis parmi nos membres.

Si vous êtes intéressé(e) à faire un prêt au club, vous n'avez qu'à me contacter. Merci à l'avance.

Sylvain Bourque
(450) 641-1766
champlain@videotron.ca



Photo : Amélie Lebel

CONFESSIONS À 35 000 PIEDS

Marc Arsenault, membre AVVC et Premier Officier sur Airbus A-320

**«Montrez-moi comment démarrer les moteurs, je vais le piloter !»
(Les noms des intervenants ont été modifiés afin de préserver leur anonymat)**

C'est vrai, mes grandes théories viennent d'être minées à la base: DWB ne possède pas de moteur dans son équipement minimal de vol. Bon, je m'y remets, cela ne fait que 17 ans que je me suis assis dans le fond de l'un de ces zincs !

J'imagine le pauvre Sylvain B. derrière, en fonction d'instructeur... Je suis sur le point de faire mon premier décollage sur la piste 33. Une fois le mnémotechnique complété je tente de trouver le rosaire qui ne semble pas être à bord...

En fait, le calme total de Sylvain me rassure. En dépit de manœuvres parfois trop conservatrices, parfois dignes des meilleurs «cirques volants», Sylvain parvient habilement à me diriger vers ce qui semblera être une solution personnelle de bonheur dans ce nouveau *challenge* qui me «travaillait» depuis un certain temps.

J'ai toujours été enthousiasmé par l'aviation depuis mes premières armes. Or, une fois dans la profession, on ne se rend plus compte du plaisir de voler sans autre souci que le minimum de ci et les restrictions de cela. Piloter est sans aucun doute l'une des plus belles professions qu'un aviateur puisse imaginer. Mais dans ma situation, le sport est un peu tenu à l'écart, au grand bonheur de mes passagers.

De retour à St-Dominique, Sylvain a dû me lâcher solo parce qu'il ne voulait plus se faire remarquer dans le même cockpit que votre soussigné...

Entre les remorquages et les petites besognes nécessaires à l'entretien d'un club, j'ai eu le plaisir de rencontrer plusieurs nouveaux amis. Luc M., avec sa patience sans égal, est toujours présent comme ressource. Impressionnant, tous ont la même aspiration: le vol à voile! Comme néophyte avec un peu de bagage, cela réjouit: je ne suis pas seul ! Une bonne discipline de vol existe au sein de l'organisation, cela inspire confiance.

LE PALONNIER ?

Hmmm ... Quand j'y touche, c'est pour freiner à l'atterrissage, si l'auto-freinage n'a pas été mis en fonction. Parfois on fait appel au palonnier pour des pannes de moteur ou lorsqu'un vent de travers souffle à plus de 25 nœuds. Diantre, comment contrôle-t-on ce petit bout de laine ?

Un autre dynamique instructeur a tenté sa chance récemment... Je me suis dit que je devais y faire attention à celui-là ! J'ai eu le temps d'accumuler quelques vols, comme coussin. Puis la petite laine, cela passait. Je me sentais à l'aise quoi !



«Jean L. sera impressionné, c'est certain !» Après un excellent *briefing* pré-vol, je me sens prêt à démontrer mes meilleures manières.

Jean est formel: aucune tolérance pour les virages non coordonnés (n'oubliez pas je n'ai pas de *yaw damper* pour aseptiser mes opérations aux contrôles...) Et lui d'ajouter que la précision des manœuvres d'approche sera impérative.

Dans mon environnement professionnel, la grâce des cieux vous est offerte si vous planifiez d'avance ce qui se produira «pas mal plus tard», y compris votre approche. À la vitesse de 8 milles nautiques à la minute, cela est sage. «Non, non, la *check-list* se fait en vent arrière, on ne se condamne pas à l'atterrissage avant ! Que se passe-t-il si tu traverses une ascendance?».

Bon tout n'est pas perdu, le circuit sera une belle pièce. Super, je me dis : un beau rectangle (sans *flight management guidance system*) 15 degrés d'inclinaison dans les virages, excellent! J'ai vraiment le contrôle ici ! C'est un pique-nique. «Les virages étaient trop plats» !

Finalement, la petite laine ne doit pas servir d'essuie-glace. En y repensant, je réalise que le bruit strident de grincement ne provenait pas des haubans qui soutenaient tous les g's de mes virages. J'espère que la prochaine visite de Jean chez son dentiste ne sera pas trop onéreuse.

Quelle expérience merveilleuse que de se rafraîchir à la fontaine de l'apprentissage. Messieurs, dames me voilà devant un bec gicleur de 6 pouces de diamètre, j'en ai plein la ... enfin je crois que vous saisissez la métaphore colorée.

«St-Dominique, Air Canada 3942, à la verticale du terrain 35 000 pieds. Ce ne sera pas long, j'arrive !».

La vie est comme du lait: il faut savoir surir quand on n'est pas frais.

LE RÉSERVOIR D'ESSENCE

Comme plusieurs d'entre vous l'ont certainement remarqué, notre réservoir d'essence a été réaménagé. Nous étions requis de le faire selon la nouvelle loi sur les installations pétrolières. Ayant un réservoir de grande capacité (6 800 Litres), nous devons depuis janvier 2001 faire inspecter notre installation tous les 6 ans par un vérificateur agréé (345\$). Cela a pour but s'assurer que nous satisfaisions aux normes du Ministère des Ressources naturelles.

Voici les différents travaux que nous avons dû faire afin de nous conformer à la réglementation:

- déplacer le réservoir pour qu'il soit sur un terrain non agricole et à une distance minimale de 15 mètres de toute habitation, ligne de lot ou cours d'eau;
- placer 6 gros blocs de bétons pour s'assurer qu'il n'y aura pas de collision avec notre réservoir (300\$);
- installer un interrupteur d'urgence à moins de 25m et refaire l'installation électrique (merci à Marc-André Boucher);
- installer un évent à 3.5 mètres du sol;
- installer un limiteur de remplissage à 95% de la capacité maximale (1150\$);
- déplacer la pompe pour qu'elle soit sur le dessus du réservoir pour éviter tout déversement par gravité en cas de bris d'équipement.
- raccourcir notre boyau à 5 mètres, (le nôtre avait 35m) pour éviter d'acheter un dévidoir aviation 1" à 1800\$.

Nous avons profité de l'occasion pour reconditionner la pompe qui était dans un piteux état après avoir plusieurs fois été oubliée en marche et après avoir pompé plus de 105 000 Litres en 11 ans (320\$) (merci à Marc Thifault et Réjean Girard).

Nous craignons de devoir mettre une fosse de retenue en cas de déversement. Comme la réglementation a changé en juillet 1991 et que notre réservoir a été installé en mai 1990, nous avions un droit acquis et n'étions pas obligés de nous conformer à ce règlement. Ouf! Cela aurait coûté dans les milliers de \$\$\$\$.

Le coût total du réaménagement et de la conformité est de près de 2 600\$. Cette dépense sera amortie sur le plan comptable sur une période de 10 ans. L'installation initiale de 1990 (4 300\$) était complètement amortie depuis l'an dernier.

Ceci nous a demandé beaucoup d'énergie, à moi et à plusieurs autres, mais ce sera fait pour longtemps.

Merci à tous!

LES FACTURES

Pour ceux qui ne l'ont pas fait, je rappelle qu'il est important d'accuser réception de votre facture.

La politique du club au sujet des erreurs de facturation est la suivante:

À la fin de la journée, avant le départ des membres, il est de la responsabilité de chacun de vérifier l'exactitude des données relatives à ses vols sur la feuille de vol.

Suite au départ du membre, aucune modification ne peut être faite. S'il s'agit d'une erreur d'entrée de données, je corrigerai. Si ce n'est pas le cas, je ne peux rien faire pour vous. Il m'est impossible de modifier la facturation une fois qu'elle est faite. Si je suis dans l'erreur, je peux faire de la passe passe qui me demandera beaucoup de temps. Je peux modifier après facturation les temps de vol et les codes pour les statistiques de vol, mais je ne peux changer l'aspect financier du vol une fois qu'il est facturé.

Ces erreurs ont toujours demandé un temps fou aux trésoriers et les ont souvent découragés. J'espère bénéficier de votre empathie à ce sujet. Je vous rappelle que nous avons brûlé 3 trésoriers au cours des trois dernières années. Nous devrions essayer de ne pas brûler celui que nous avons actuellement. :-)

Sylvain Bourque
Trésorier



Région de Bromont. Photo : Amélie Lebel

MOT DU RESPONSABLE DE L'AMÉNAGEMENT

Merci à tous ceux et celles qui contribuent à l'amélioration de nos installations (hangar, piste, attaches, etc.) et à ceux qui nous permettent de profiter de belles journées de vol en semaine; les membres et surtout nos pilotes remorqueurs. Sans eux, nous serions restés à terre à regarder passer les cumulus... Il y a encore beaucoup à faire pour améliorer notre magnifique site et nos opérations, donc ne vous gênez pas pour venir donner un coup de main.

Luc Morin
Aménagement et vol en semaine

M. ROLAND BOUCHER, MEMBRE DE LA PREMIÈRE HEURE



Souvenirs recueillis par sa fille, Mme Denise Boucher, qui relate aussi ses propres expériences de vol à la fin des années 60.

D'après mon père, Roland Boucher, plus connu sous le surnom de *Butch*, le club aurait débuté aux alentours de 1962 sur un terrain situé le long de la voie ferrée, dans la localité de L'Acadie, tout près de St-Jean Iberville. Au début, il n'y avait que 4 ou 5 élèves membres sans compter Doug McCormick et Jim Gillanders. C'est là que mon père a appris à piloter. Ensuite, il a réalisé son rêve de jeunesse: piloter un avion. Il faut comprendre que mon père est né en 1917. Les avions n'étaient pas aussi nombreux qu'aujourd'hui!

Il a terminé son cours de planeur et, en même temps, du moins, je le crois, a entrepris d'apprendre à piloter un avion. Il devait avoir environ 45 ans. Ma mère n'était pas tout à fait d'accord, évidemment! J'avais à l'époque une douzaine d'années et la première fois que je suis montée en avion, dans un Cessna, j'ai failli être malade. Je n'étais donc pas très emballée par le fait que mon père suive des cours de pilotage!

Quand le club a déménagé à St-Jean, à l'aéroport municipal, mon père en est devenu assez rapidement l'un des instructeurs, en plus de devenir le chef pilote remorqueur. Il y avait d'autres instructeurs de vol à voile, mais mon père a oublié leurs noms.

Pour ma part, mon instructeur était Jim Gillanders en 1967-68. Doug était toujours instructeur en chef à ce moment-là. C'est lui qui donnait le OK pour les solos. Quand j'ai débuté mes cours, le club possédait deux Schweizer 2-22, CF-PLT et CF-PBF. L'avion était un Piper Super Cruiser (CF-HVT). Trois membres du club possédaient un Schweizer 1-26, dont mon père et le Dr Mercier (?) plus un troisième dont mon père ne se souvient plus du nom.

J'allais souvent à St-Jean pour tenir compagnie à ma mère pendant les longues fins de semaine de planeur qu'elle passait à lire ou à tricoter! Elle parlait très mal l'anglais et la seule autre dame avec qui elle aurait pu parler était anglaise, Mrs Kate Gillanders, et celle-ci refusait absolument de parler français! Un jour, j'ai eu le malheur ou le bonheur de dire à mon père que, tant qu'à passer tellement de temps à tenir compagnie à ma mère, je pourrais peut-être essayer de faire un tour en planeur pour au moins savoir si c'était aussi agréable qu'il le disait et que, si j'aimais ça, je pourrais peut-être prendre des cours. Il faut vous dire que je fais partie des gens qui souffrent du « mal du voyage ». Je suis malade en auto, en autobus, en bateau, en n'importe quoi!

Dès ce moment, ça a été le branle-bas de combat! Mon père est allé voir tout le monde en leur disant que « sa fille » allait prendre des cours! Imaginez ma gêne. Malgré mes absences de plusieurs semaines dues à des séjours dans des camps musicaux, j'ai quand même réussi à terminer mes cours et à faire mon solo en 68. J'ai même été la première femme à faire son solo au Club de vol à voile Champlain! On m'a même remis un trophée lors de la clôture de la saison. Mais, on n'a pas coupé ma cravate ni ma longue tresse de cheveux.

Je me souviens des noms de quelques personnes qui sont passées par le Club à cette époque: Albert Masseau ou Maceau, Richard Séguin, Louis Cotte qui a pris la relève du Club quand Doug et Jim se sont retirés, un dénommé Gingras(?) qui a fait son solo la même année que moi et qui s'est tué quelques années plus tard à St-Hubert lors d'une démonstration acrobatique dans un avion qu'il avait construit lui-même. Il y avait aussi quelques Allemands d'origine dont j'ai oublié les noms.

Quelques anecdotes en vrac :

Albert Masseau, instructeur à l'époque, avait perdu son toupet en même temps que sa casquette lors d'un vol d'instruction! Personne ne savait qu'il était chauve.

Lors d'un des premiers vols solo de mon père, le câble casse à 300' et il doit se poser dans un champ.

Une année, en fin de saison, un des jeunes pilotes doit aller mener le Piper près de la frontière américaine, mais, suite à un bris, doit se poser d'urgence dans un champ. Bilan : un aile pratiquement arrachée!

Jim Gillanders me parlait toujours en français pendant les leçons. Mais, son expression la plus célèbre était sans contredit : « Comfortable? »

En 1968, un mini-ouragan ou tornade a frappé l'aéroport de St-Jean. Bilan : deux ou trois avions légèrement abîmés et un Schweizer 1-26 qui a fait un vol plané (sans jeu de mot) sur environ 300 pieds de distance et une soixantaine de pieds d'altitude pour se retrouver dans un fossé.

Albert possédait un Cessna 150 ou 175 (?) et aimait donner des « Rides » à tous ceux qui voulaient bien se

risquer avec lui! Un jour, il m'a emmenée comme passagère. Il m'a fait des démonstrations de « steep turns », de décrochage, de vrille, et à chaque fois, il me demandait « est-ce que ça va? » et je lui répondais que oui (j'avais l'estomac bien accroché cette journée-là). À un moment donné, je lui ai demandé pourquoi il me posait la question à chaque fois et il m'a répondu « Je voulais voir si tu avais un meilleur estomac que ton père et maintenant j'ai la réponse, c'est oui! ».

Des cadets de l'air venaient aussi de temps en temps faire du planeur à St-Jean. Mais leur véritable baptême de l'air se faisait habituellement en Otter et les pilotes de la base s'en donnaient à cœur joie. La plupart des cadets sortaient de là verts comme des pommes et avaient moins envie ensuite de faire un tour de planeur.

Malheureusement, je ne peux que vous fournir de maigres informations, mais peut-être qu'elles permettront à d'autres de se souvenir.

Denise Boucher

