



L'aileron

Journal de l'Association de vol à voile Champlain

Août 2001

Textes et photos des membres et collaborateurs; mise en page: Stéphane Gregory



Photo : Svein Hubinette

CLINIQUE DE ST-RAYMOND: UNE EXPÉRIENCE UNIQUE

La clinique de Québec représentait pour moi ma deuxième participation à ce genre d'événement. L'année précédente j'avais frôlé une distance de 300 km avec le Pilatus et je me suis donc présenté avec la ferme intention de réussir cette fois-ci. J'aurais dû savoir que l'irrévérence n'a pas sa place dans ce sport, il vaut mieux arriver au terrain imprégné d'humilité, vous éviterez ainsi que le ciel ne vous tombe sur la tête.

Malgré la pluie incessante des premiers jours, les sessions théoriques avec les meilleurs pilotes du pays ont su tenir le moral. L'anticipation de pouvoir voler au-dessus d'un territoire inconnu ajouta aussi à l'excitation du premier vol. Mercredi serait la journée de ce premier vol.

Dans mon cas, le tirage au sort entre Gilles et moi fit que je ne devais voler que jeudi. Heureusement Bruno Bégin, président du club de Québec, m'offrit de voler avec lui dans leur L-23. La journée s'annonça « molle » avec des distances se limitant à environ 50 km, ce qui d'ailleurs fut le cas.

Le « premier » vol dura exactement 4 minutes!! Je soupçonne une altitude de largage de 1000 pieds sol comme en étant la raison principale!

Bruno ravalant sa fierté patienta jusqu'à 2000 pieds la seconde fois, uniquement pour vacher 20 minutes plus tard! La journée s'annonçait longue!! Et je n'avais toujours pas touché aux commandes!

Heureusement le champ en question, nommé Bélanger, pouvait servir de terrain de décollage et d'atterrissage pour l'avion du club, une précieuse information à garder en tête pour les journées à venir. À peine quelques minutes passèrent avant que le Pawnee et un K6 nous y rejoignent.

Au « troisième » vol, Bruno me confia les commandes et je n'eus aucune difficulté à décoller du champ Bélanger. Nous nous sommes dirigés vers Ste-Christine, avons mis le cap sur le village de St-Léonard pour ensuite nous diriger vers le lac Sept-Îles et finalement atterrir à St-Raymond, soit une distance de 30 km et une durée de

2h30 environ. Respectable pour une journée qui en fit souffrir plus d'un.

Ma journée se termina avec le « retrieve » de Réjean Girard dans le village de Ste-Christine. Je lui laisserai le plaisir de vous raconter son histoire.

Le lendemain, jeudi, j'étais en possession du Pilatus et de plus les conditions étaient nettement meilleures que la veille. Mon berger serait André Pepin sur son DG-600 et mon coéquipier Pierre Brousseau sur son Cirrus, soit la même équipe que l'an passé. Je décollai le premier de mon groupe car, voyez-vous, je suis considéré comme une ancre de bateau par mes confrères. On m'accuse d'être trop lent et en regardant leur planeur, je me demande pourquoi!!

Aujourd'hui cap sur Lac-à-la-Tortue (72 km). Les premiers cumulus confirment un plafond à un peu plus de 4000 pieds et des ascendances de 4 à 5 nœuds. Fort de mes 65 nœuds de vitesse je me fais vite rattraper par mes coéquipiers. Jugeant qu'ils ont le temps de faire du tourisme à mes dépens, ils décident de faire une tournée vers le Lac-aux-Sables (47 km) au nord de notre route pendant que je poursuis seul vers St-Tite (68 km). La base des nuages est maintenant située à 5000 pieds avec du 5 à 6 nœuds, des vitesses plus grandes deviennent donc envisageables. À quelques kilomètres de St-Tite je suis entouré de planeurs provenant des groupes de Dave Springford et John Bisscheroux, le seul ennui est qu'ils sont sur leur retour!

Au-dessus de St-Tite je renoue avec André qui est déjà au-dessus de l'aéroport, notre *turnpoint* officiel. Pierre nous y rejoint dans les minutes qui suivent et nous nous dirigeons vers le Lac-à-la-Tortue. La vue du St-Maurice à 5000 pieds est imprenable, au nord on peut distinguer la fumée produite par l'usine de papier de La Tuque. Au sud c'est Shawinigan, Trois-Rivières et son pont. Par contre, l'idée de pousser plus loin devient suicidaire, on n'y rencontre que du « bleu », mauvais signe. La journée avance et les cumulus deviennent de plus en plus éparpillés.

Turnpoint sur la piste du Lac-à-la-Tortue et retour vers St-Tite. De là il devient évident, par les cumulus restants, que le chemin à suivre passe par le Lac-aux-Sables situé dans les montagnes. Le seul hic c'est que

sur le retour nous devons traverser une zone d'environ 30 km sans terrains atterrissables!

Dave Springford dans son LS6 nous rejoint à la recherche d'une brebis égarée, constatant qu'André a les mains pleines et qu'il se fait tard (4h15) Dave reste avec nous et il va jusqu'à sortir les aérofreins pour nous rejoindre Pierre et moi. Avec une altitude de 3500 pieds et des cumulus maintenant épars et en décomposition, la traversée de cette zone nous apparaît de plus en plus difficile.

André me pointe un cumulus situé en plein centre de la zone et insiste pour me dire qu'il s'agit de mon thermique le plus important de la journée!! Je décide de jouer le tout pour le tout alors que Pierre, lui, décide de faire le tour. Selon mes calculs, je pourrai toujours revenir sur mes pas si je frappe de la « dégueulante ».

Arrivé au cumulus en question le thermique n'est pas vraiment au rendez-vous, c'est-à-dire, de 1 à 2 nœuds seulement, léger pincement au cœur. Un rapide coup d'œil à mon GPS m'indique que je suis à 17 km de Ste-Christine, là où Réjean a vaché la veille. Avec une altitude de 3500 pieds c'est jouable et en plus, je bénéficie d'un vent de dos. J'avertis André de mes intentions et il me souhaite bonne chance, j'affiche la vitesse « min. sink » et j'avance. À mon grand étonnement la chute dans le bleu est très faible, en fait mon moyeneur m'indique +1 nœud!! Il devient évident que je n'aurai pas à atterrir à Ste-Christine, je mets alors le cap sur le champ Bélanger à mi-chemin entre moi et St-Raymond.

À ma grande surprise, je survole le champ à 3300 pieds d'altitude!! J'arriverai à St-Raymond après 3h26 de vol, les 33 derniers kilomètres en ligne droite sans jamais avoir eu à thermiquer!! WOW! Je devrai définitivement apprendre à croire au plané final (final glide) de mon Varicalc.

Vendredi, dernière journée de la clinique, je partirai à bord du Puchacz de Québec, laissant le Pilatus à Gilles. Peu de chose à dire sinon que cet appareil ferait saliver n'importe lequel des instructeurs chez nous! Une Cadillac!!

En post-mortem j'avoue, à partir de mon vol de 156 km, avoir beaucoup à apprendre. Il n'est pas suffisant de savoir ; il faut mettre en pratique ce savoir. J'aurais pu faciliter mon vol en thermiquant mieux, en affichant une vitesse adéquate entre les nuages, en choisissant un tracé plus efficace et finalement en consultant mon Varicalc pour le plané final. Toutes ces choses dont on a discuté pendant les cours théoriques et que je n'ai pas faites.

Tant pis, je devrai pratiquer...Yeah!

Denis Trudel



Vue aérienne de la piste

photo : Denis Trudel



Gilles Paradis

photo : Denis Trudel



Gaétan Trudel

photo : Denis Trudel

UNE SEMAINE DE VOL VOYAGE OU COMMENT J'AI GAGNÉ UNE BOUTEILLE DE VIN...

Jean Lapierre

Sans y penser, sur un coup de tête, je me suis inscrit à la semaine de la CAS. Denis notre illustre président m'avais demandé "pourquoi t'es pas inscrit? ce serait le fun de te voir..." C'est avec stress que je me suis préparé pour cet événement. Voler avec des légendes du sport canadien, les champions. Je ne vous cache pas que j'étais un peu intimidé par les instructeurs David Springford, John Bisscheroux, André Pepin et Walter Weir. Walter plus particulièrement, que j'ai rencontré année après année en Pennsylvanie, est pour moi assis au Panthéon, inaccessible par son expérience et ses prouesses, et David, que vous avez tous vu voler lors de l'émission *Flight Path*. J'ai quelquefois volé un peu avec son PÈRE et Larry Springford, qui est dur à suivre, alors le fils et président de la CAS... John ressemble à un ancien militaire, et j'ai vu André Pepin damer le pion à tous les autres, lui ferai-je honneur?



Photo : Svein Hubinette

Ma famille bien installée au royaume des mouches noires du club de Québec, (un camp de nudistes maso à proximité, faut le faire...) dans une aire de camping géniale, boisée et un peu à l'écart des activités, j'effectue mes derniers préparatifs pour la session théorique du lundi matin. Dans leur sagesse, les organisateurs du club de Québec ont prévu deux journées de pluie les lundi et mardi pour favoriser l'apprentissage théorique et le reste de la semaine en conditions volables posant des défis aux pilotes. Bref, 22 pilotes se pointent le lundi matin dans le hangar humide pour la première session théorique. Des gens de COSA, SOSA, Gatineau, Hawkesbury, Champlain, Lac St-Jean et Québec. Parmi eux, plusieurs que j'ai eu la chance de rencontrer au cours des années, des amitiés vélivoles durables.

Pour moi les sessions théoriques ont été une validation formidable de mon propre pilotage. Les années d'expérience, de lecture et d'essais se trouvent donc confirmées par les présentations de David, André et Walter. Je revivais un vol voyage en Blanik que j'ai fait

avec un membre du club ; l'ensemble de mes commentaires et les techniques que j'avais enseignées en me basant sur ma propre expérience étaient justes. Par contre, j'ai devant moi des heures de plaisir à repotasser les manuels pour compléter les trous béants qui restent à combler dans mon pilotage de vol voyage.

Mercredi, on vole. La composition des équipes, 3 ou 4 pilotes pour un berger (expert) se fait le matin. Je sais ce que je veux, voler avec les meilleurs, avoir de la pression et enfin me mesurer à d'autres pilotes pour m'évaluer personnellement. Je me porte donc volontaire pour voler avec Walter Weir 2W (ASW20), le grand maître, le bourru, le dieu. S'ajoutent à l'équipe Gilles André Séguin GS (DG200) et Tim Tucks BW (Jantar SZD48) et bien entendu moi-même, BM (PIK20B).

Quelle chance, notre groupe est le premier à décoller, Bravo Mike inaugurant la journée. Je retrouve 2W au dessus de Ste-Christine et nous revenons à St-Raymond pour nous regrouper avec BW et GS. Direction Lac-à-la-Tortue. 2W demande au pilote le plus haut de guider les autres. De l'arrière il commente nos décisions et confirme nos objectifs. *BM pourquoi passes-tu par là?. Je vois une meilleure rue de nuages vers le nord et je crois que le détour en vaut la peine. Bonne décision BM, on te suit. BM tu ne vas pas assez vite, pour voyager il faut se déplacer, 75Kts minimum. Regardez la composition des nuages, les thermiques devraient se trouver au sud est, essayez par là.* Après deux heures, quelqu'un a tiré la plug et les nuages se sont raréfiés, il est temps de revenir au bercail. En entendant plusieurs planeurs au vaches c'est ce que je fais, retour 2h30 de vol, 125 km de parcourus, conditions marginales, j'ai chaud. Atterrissage parfait et avant de me jeter dans la piscine je vais récupérer Gabriel qui s'est posé aux vaches dans un champ de jeunes filles ;-)). Je lui laisse le plaisir de vous conter sa propre aventure. Cela lui aura tout de même coûté une bonne bouteille de vin pour l'utilisation du CRV de Susan et un souper en banque pour moi. Nous sommes arrêtés à Ste-Christine, dans un mouchoir de poche, donner un coup de main à Gilles Paradis et Denis Trudel qui étaient allés chercher Réjean Girard. Un atterrissage de maître dans un champ pas trop long. Gilles a aussi vaché, de façon magistrale et sécuritaire. La glace est enfin brisée, souhaitons qu'il brise des records de durée en vol à l'avenir.



Vache de Réjean Girard

photo : Denis Trudel

Jeudi, encore le premier à décoller. Là, un *task* plus ambitieux. Départ St-Raymond, direction Ste-Christine (17.4 km), cap sur St-Tite, (61 km) en passant par St-Stanislas et survolant beaucoup de bois, j'ai le *lead* sur

le groupe. Ils prennent un thermique sans le dire et je fais un point bas à 800 pieds, un champ choisi, limite, en montée et court mais un champ tout de même. On est dans le coin de Prouxville. Mes collègues, à 6000 pieds me disent "Good Luck BM, we will proceed toward St-Tite". Les années d'expérience enrichies d'une goutte d'orgueil et des histoires qu'André Pepin nous contait à la fin des journées me guident. Le soleil doit frapper sur ce coté des collines, il y a un petit champ un peu plus pâle, s'il y a quelque chose c'est là, il y a trop de bois et pas de champs optionnels, essayons. Du zéro, c'est bon, je ne chute plus, on se concentre... du +.005 c'est mieux, si je pouvais faire 820 pieds ce serait bien. Pourquoi pas 900. De peine et de misère, en tirant sur le manche parfois pour m'aider à monter, je réussis à gratter jusqu'à mille cinq cent pieds. Je viens de me donner un meilleur rayon et donc d'augmenter mes options. Enfin je trouve un thermique décent de 500 pieds par minute et je me regrimpe à 6.5K. Une pointe vers St-Tite et heureusement, mes collègues ont eu de la difficulté à localiser le point de virage. J'arrive à St-Tite alors qu'ils ont quitté depuis peu.

Rendu à Shawinigan, je retrouve mes compères. Pont de virage à Shawinigan Sud et direction Lac-au-Sable (58 km), de la direction Ste-Christine (45 km) aller vers Rivière-à-Pierre (31.5 km), retour Ste-Christine, aller encore Lac-au-Sable et retour. Au total, près de 315 Km parcourus en comptant les détours, 4:30 heures de vol. C'est là que j'ai découvert mon PIK20B. À plus haute vitesse, il sait bien se tenir avec l'ASW20 (presque) et dame le pion au DG et au Jantar. Quel planeur, il me reste tant à apprendre pour dépasse ses limites.

Walter nous a réunis, GS, BW et moi. L'amélioration de notre performance est bonne mais nous devons essayer de mieux thermiquer. Tous trois prenons trop de temps pour bien centrer un thermique, ce qui nous désavantage par rapport aux pilotes qui le font bien. Objectif, travailler mes thermiques. Walter s'est montré un coach patient, expérimenté et généreux. J'ai appris, appris et encore appris, quelle joie.

Vendredi, journée difficile. Premier décollé, j'ai peiné pour rester en l'air. Je suis jumelé à André Pepin qui est reparti de Rivière-à-Pierre pour me chercher, peinant pour monter à 3000 pieds. Avec son encouragement et peut-être son sky hook je me remonte à la base des nuages, 6.5K, Quel soulagement, deux heures pour me rendre là, haut mais encore local. "On va à Rivière-à-Pierre... chicken?" Non on y va. Une autre expérience, 3:30 heures de vol passées au dessus de beaucoup d'autres planeurs et retour fatigué mais heureux à la base. Quelques vaches encore.

Voilà, ce fut ma semaine. J'ai rencontré des gens généreux, sympathiques et comme pilote j'ai progressé considérablement. Je sais maintenant ce que je vau, ce qu'il me faut travailler pour me hisser d'un cran. L'an prochain, mettez cette semaine à votre programme. Pour vous y rendre, obtenez votre badge bronze, travaillez votre Silver C, chaque atterrissage que vous faites doit être un atterrissage de précision et fixez-vous

un objectif pour chaque vol. Pratiquer cela vous ouvrira les portes d'un nouveau monde de vol à voile, le seul qui vous offre des défis à votre mesure.

Jean Lapierre

PIK20B Bravo Mike



LEARNING TO FLY...



Photo : Gabriel Duford

C'est en faisant ma visite mensuelle sur le site de la SAC (www.sac.ca) que je suis tombé tout à fait par hasard sur l'annonce de la clinique de vol voyage se tenant à Québec. L'annonce n'était publiée que depuis 2 jours et j'étais déjà inscrit. J'ai dû me battre un peu pour obtenir la semaine de vacance par la suite, mais ça, c'est une autre histoire...

Cet événement me stressait énormément, n'ayant à mon actif que quelques vols de vol voyage à partir de Champlain et ayant surtout appris par moi-même suite à la lecture d'articles et de livres, mais aussi par essai et erreur. Je m'en allais voler avec les meilleurs pilotes du pays et mon record personnel de distance n'était que de 210 km. J'ai quand même fait une demande officielle au C.A. pour apporter le Jantar à St-Raymond pour la semaine. Mon autre problème était d'amener le planeur là-bas, n'ayant pas et ne pouvant pas installer de boule sur ma voiture. Mon père (que je remercie infiniment) a bien voulu sacrifier deux fins de semaine pour venir me porter et venir rechercher le planeur à St-Raymond. Mon autre problème était de me faire sortir de la vache là-bas, puisque mon père ne pouvait me laisser sa voiture, ayant besoin de sa boule. On m'avait toutefois dit qu'il y aurait moyen de s'arranger pour venir me chercher une fois là-bas, alors je me suis lancé.

Je suis arrivé le samedi en espérant pouvoir voler le dimanche, mais c'était pendant la vague de mauvais

temps qui devait s'étendre jusqu'au mercredi matin. J'ai donc passé le dimanche à lire et à me préparer mentalement.

Le lundi matin, le ciel nous tombe sur la tête. Je me prépare pour une bonne journée de théorie. Au fond pompon! Dave (Springford) nous fait nous présenter à tour de rôle avec notre expérience. Ouin. C'est rien pour enlever à mon stress : quasiment tout le monde a souvent fait des 200 km. Quoi?! Déjà une pause café?! 30 minutes de pause?! Ça doit être mon entraînement universitaire intensif à rester concentré plus de 10 heures en ligne à écouter un professeur, mais j'aurais aimé que les cours théoriques soient plus intensifs. Les cours étaient plus qu'intéressants avec les partages d'expérience, mais nous aurions pu couvrir au moins cinq fois plus de matière. Je dois être encore trop fringant à mon âge : tout le monde semblait satisfait et même bourré alors que j'étais sur mon appétit et que j'en aurais mangé dix fois plus.

Le mardi matin, je sors de ma tente avec le ciel qui nous tombe encore une fois sur la tête. « J'espère que la théorie sera plus intense aujourd'hui? », me dis-je. Pas vraiment : tout le monde semble se lasser encore plus rapidement que la veille. D'accord, je vais me remettre à lire... L'exposé du jour, par André Pépin - le pilote que j'admire probablement le plus - portait sur les vaches. La phrase qu'il a dite et sur laquelle il a mis le plus d'emphasis fut « C'est quand tu prends la décision d'y aller que les choses se mettent à mieux se passer... ». J'étais loin de me douter que cette phrase allait résonner dans ma tête pas plus tard que 26 heures plus tard...

Le mercredi matin, je sors de ma tente la tête dans les nuages. Il y a toutefois de l'espoir de voir le brouillard monter. Dave nous réunit et forme les équipes. J'allais voler avec lui. À 12h30, C-GUJG (se faisant vénérer par Bill O'Brian, certains le connaissent...) est sur la ligne de départ derrière F1 (Fox-one), le LS-6 de Dave, un magnifique planeur 15 mètres (avec flaps). J'ai préparé la remorque dans le cas où je ne reviendrais pas par l'air, mais je n'ai pas l'intention de vacher : je n'ai pas confiance en la météo, alors je me dis que je serai conservateur, d'autant plus que le stress était très fort de voler pour la première fois avec un GPS (merci infiniment à Éric Dupinet de m'avoir dépanné pour la semaine), seul, avec les meilleurs pilotes et dans un environnement que je ne connais pas (j'ai fait un vol de Grob-103 l'an passé, mais j'étais avec le chef instructeur de Québec, alors je n'avais aucun souci). Nous regardons tous Jean Lapierre décoller le premier et semblant avoir un peu de difficulté. Les planeurs sont tous alignés en attendant le Pawnee ou le Citabria. Dave décolle devant moi et enfin, c'est mon tour et je décolle. « Bris de câble? En avant... Bris de câble? En avant... Bris de câble? ... Bris de câble? ... Hisshhh... Bris de câble? Demi-tour gauche... » Je vous jure qu'on a de belles options pour les bris de câble à Champlain. 2000' sol, je largue, je dégage à droite, revient sur ma gauche, attrape le thermique et monte rejoindre Dave qui attend son groupe (dont je fais parti). Lorsque Gaétan dans son Libelle commence à nous rejoindre, Dave nous dit que le

prochain point de rencontre est Ste-Christine. Ok, alors par ici le GPS, go to Ste-Christine. J'ai Dave dans le collimateur et je suis surpris de voir qu'à 70 kts, je le suis sans vraiment perdre plus que lui. Je passe vraiment sous les mêmes nuages que Dave et remarque qu'il fait des montées pour ralentir lorsqu'il entre dans les thermiques, mais qu'il ne tourne pas. Rendu à Ste-Christine, il semble n'y avoir qu'un seul thermique qui fonctionne, car il y a environ 10 planeurs sur pas tellement plus de 1000'. J'ai la tête qui pirouette : ce n'est pas le temps de regarder les instruments! Quel spectacle, j'ai le sourire aux lèvres. Oups, Dave vient de quitter le thermique. Il a environ 300' de plus que moi, je le suis quand même, le thermique ne me donne que 1.5 kts, alors que les autres donnaient 3 kts. Par contre, ce thermique m'avait donné le goût de rebrousser chemin, d'autant plus que les nuages vers l'ouest n'étaient à mon goût, mais bon : c'est Dave le boss! Erreur... Il me semble que je perds pas mal plus que son LS-6 tout d'un coup. Je comprends : il prenait son temps plus tôt, mais là, il y va un peu plus vite. Le Jantar n'est vraiment pas de taille, alors je ralentis à 65 kts. Rendu à 50 km de St-Raymond, Dave se met à tourner. Il a environ 1000' de plus que moi. Je gratte ce qu'il peut y avoir à mon altitude. Ce n'est vraiment pas très fort : zéro positif. C'est à ce moment que je réalise que dans ma poursuite du LS-6, je m'étais retrouvé à environ 1600' du sol. 2000', c'est supposé être le plancher. « Pas fort, Duford. » *Intensive search mode is now on.* Je vois Dave qui part environ 2-3 km plus loin rejoindre 3 planeurs à environ 3500'. Il m'appelle pour me dire que ça monte mieux. OK, mais le petit village de St-Alban juste en bas, il est drôlement sympathique et il y a un mauzus de beau champ entre deux rues avec des maisons : c'est certain qu'il y a du monde. Je ne veux pas trop m'en éloigner, parce que les environs de St-Raymond, ce n'est pas le paradis des beaux champs à ce temps-ci de la saison. Je me risque quand même à aller rejoindre Dave et pendant que je gratte le thermique qui semble les faire monter, je vois le LS-4 du club de Québec décider d'atterrir dans un champ. J'entends Dave dire : « Il y a de beaux champs sur ta gauche », mais le LS-4 ignore et fait sa vache dans un champ plein de vraies vaches. En moins de 2 minutes, le troupeau entoure le planeur et je vois le pilote courir pour éloigner les curieuses. OK, j'ai le sourire aux lèvres de voir ça d'en haut, mais si je continue avec mon zéro négatif, je vais y aller moi aussi! Je décide de revenir vers St-Alban, où j'ai un beau champ. Je fais tout mon possible, mais ça ne va pas. « C'est quand tu prends la décision d'y aller que les choses se mettent à mieux se passer... », merci André, t'as raison : le stress fout le camp, « Dave, j'suis pus capable, j'm'en vais à terre... » et me voilà en vent traversier, vent arrière, base, finale pour mon champ choisi 20 minutes auparavant. L'atterrissage se passe bien, malgré que le champ a trois valons. Je m'arrête sur le dessus du deuxième. « Tout va bien Dave... Ciao! ». « La prochaine fois mon Duford, faut que tu rentres en circuit à 800' minimum, pas à 400'... », c'est la première chose que je me dis en sortant du planeur et un conseil que je vous transmets. Je ne cesse de le répéter en instruction : un bon circuit

prépare un bon atterrissage, puis à 600', il n'y a plus de thermiques, alors pas la peine de courir après le trouble.

Comme il y a des maisons de chaque côté de mon champ (c'est comme si j'avais atterri dans une rue), je marche vers celle où il semble y avoir le plus d'activité. On me regarde comme un extra-terrestre. C'est un village de femmes mon dieu! Une dame se risque : « As-tu besoin de quelque chose? ». « Oui, j'aurais eu besoin d'un thermique v'là environ 10 minutes, mais je prendrais bien un téléphone pour l'instant... », lui réponds-je en riant. « Salut, c'est Juliet-Golf... Je suis à St-Alban... Au bout de la rue après l'église... » dis-je en appelant au club. « Ouin, ben ça va être long, parce qu'il y a 9 planeurs au sol... ». *Yeah baby!* Je pars donc faire le tour de mon champ et une vieille dame m'offre de défaire la clôture en bout de champ, le faisant l'hiver pour passer en motoneige. Après cela, je retourne chez la dame au téléphone et je rappelle au club. Par chance, je tombe sur Jean qui viendra me chercher : « Va prendre une bière au village, je m'en viens... ». OK, mais je n'ai pas une cenne, pensais-je (leçon : mettez un 10\$ avec vos licences.) Mon hôtesse, alors que je raccroche, m'offre une bière. Ah ben! Quelle coïncidence! J'ai donc siroté ma bière en charmante compagnie féminine sur la terrasse de la dame en attendant Jean que je vois passer dans la rue après environ 1h30 d'attente, ce que je considérais rapide compte tenu de ce qu'on m'avait répondu lors de mon premier appel.

Le démontage se passe sans problème et après avoir remercié mon hôtesse d'avoir fait de ma première vraie vache à vie un incroyable succès des plus agréables, nous prenons la route. Sur le chemin du retour, Jean m'annonce que Réjean (Girard) a lui aussi vaché, mais à Ste-Christine, près du presbytère. Jean et moi cherchons en passant dans le village, je vois un champ très court et me dis qu'il ne peut pas être là-dedans lorsque dans le champ voisin, tout aussi court, je vois une remorque et deux ailes qui dépassent. Méchant exploit! Leçon : pratiquez vos glissades dans n'importe quel planeur, ça peut toujours servir, parlez-en à Réjean. Nous nous arrêtons donner un coup de main à Réjean, Gilles et Denis et nous reprenons la route. Première journée épuisante : décollage à 12h50, atterrissage à 14h00 à un peu plus de 30 km de la piste. Espérons que je ne vacherai plus de la semaine...

Un gros merci à Suzanne pour son CRV et à Jean pour être venu me chercher.

Jeudi s'annonce splendide. Plusieurs planifient des 300 km qui s'avéreront vraiment surévalués. Personnellement, je n'ai pas vraiment envie de vacher encore, alors je déclare un 50 km dans notre Colibri que Jean-Marc Piuze, un membre de Québec, a pris soin de remplir de points de virage la veille. St-Raymond à St-Adelphe. Après le décollage, je prends le premier thermique de façon à prendre le premier point de virage avec le Colibri, soit St-Raymond, qui émet bel et bien le signal. Ensuite, je suis encore Dave de très près, mais je fais bien attention de ne pas me retrouver plus bas que lui en faisant un ou deux tours de plus que lui en

thermique. Nous survolons une région montagneuse boisée parsemée de lacs et rivières : impossible d'y atterrir. Pour un pilote de Champlain, habitué à voir des champs vachables à perte de vue, c'est franchement stressant. Par contre, c'est là que sont les thermiques et ça marche très bien. Je parviens à suivre Dave sans trop de problème et j'apprends à mieux connaître le Jantar. En arrivant près de St-Adelphe et de St-Tite, Dave nous suggère de revenir sur nos pas puisque la météo semble faible vers l'ouest. Je dis à Dave que je vais faire mon point de virage à St-Adelphe et que je reviens ensuite. Je passe dans le secteur du point de virage, mais le Colibri ne signale rien. Je survole carrément le village : toujours rien. Tant pis pour le *Silver C* (c'est la dernière épreuve manquante pour que je l'obtienne), je sais que je l'ai fait, Dave Springford, le président de la CAS en est témoin, ça vaut plus cher à mes yeux qu'un bout de papier... Par contre, dans mon effort d'obtenir le point de virage, j'ai perdu la trace de mon équipe. Zut. Tant pis : je décide de mettre le cap sur St-Raymond et de revenir le plus rapidement possible, en optimisant ma vitesse inter-thermique et en tournant le moins possible en choisissant mes thermiques. En chemin, je vois quatre planeurs en thermique, alors je m'approche : ce n'est pas mon équipe! Je continue quand même et à ma surprise, je dépasse tous les planeurs de l'équipe sauf le leader et un élève. Je prends confiance en moi et je pratique un plané final sur St-Raymond. Une fois à la verticale de la piste, je remarque que plusieurs planeurs ont atterri. Je décide de me risquer au nord dans les montagnes où d'autres planeurs se trouvent toujours. J'y rencontre Dave qui me dit à la radio être heureux de m'avoir retrouvé. Par contre, le Colibri a pris trop de courant et je ne peux plus émettre. Je décide donc de suivre Dave alors qu'il parcourt les dernières routes de nuages et j'en apprend énormément sur la planification des trajets ainsi que sur la vitesse à laquelle voler. Au bout de 4h45 de vol, je suis heureux d'atterrir à St-Raymond.



Photo : Gabriel Duford

Vendredi, dernière journée de clinique, on annonce des thermiques bleus. Dave me jumelle avec Bruno Séguin, président du club de Québec. Je décolle avant Bruno, attrape le seul thermique qu'il semble y avoir dans le coin (les 6 planeurs que je vois sont dans ce thermique,

dont Jean et André Pépin). J'entends Jean dire à André : « Je vais aux montagnes au nord », où il y a d'ailleurs des cumulus. Je suis heureux de constater que c'était également la décision que j'avais prise 5 minutes plus tôt. C'est encourageant de voir que nos décisions sont entérinées par des pilotes de plus grande expérience. Alors que Jean part vers le nord-nord-est, je décide de plutôt suivre le flanc de la colline vers le nord, mieux exposée au soleil. Je suis encore plus heureux de voir André dans son DG-600 (merveilleux planeur en passant) me dépasser et suivre lui aussi le flanc de la colline. Il faut absolument se rendre aux montagnes où il y a les nuages, ou alors il faudra revenir local de la piste et réessayer. Le vario est négatif et je suis sur le point de rebrousser chemin, surtout que le DG-600 semble être en « *search mode* » également, lorsque je le vois remonter brusquement en virage. Mon variomètre change de son. Il passe de « *bhhhheeeeeuuuu* » à « *bip..bip..bip..bip..* » et me voilà à thermiquer avec André. Nous reprenons le 2000' qu'il nous manquait pour se rendre aux montagnes et puis on repart. Vive les flancs de colline ensoleillés. Je crois que Jean a dû rebrousser chemin et refaire une tentative, n'ayant rien trouvé de satisfaisant sur sa route. Une fois dans les montagnes, les cumulus fonctionnent bien et le plafond est à 6500'. Quel soulagement! « Juliet-Golf, où es-tu? », entends-je à la radio. C'était Bruno qui avait de la difficulté à se rendre aux montagnes. « Ben, je suis dans les montagnes, pis je m'amuse! Est-ce que tu arrives bientôt? Rivière-à-Pierre, ce serait une belle destination! » Bruno me répond qu'il fait son possible. Immédiatement après la communication, j'entends Dave qui demande à son étudiant sa position, recevant comme réponse qu'il est toujours en train d'essayer de se rendre aux montagnes. « *Juliet-Golf, Fox-one, ready for Rivière-à-Pierre?* » Bien sûr mon Dave, allons-y! Alors mon instructeur étant devenu Dave, nous étions en direction de Rivière-à-Pierre et j'ai encore eu la chance de perfectionner ma planification de trajet sous les nuages ainsi que la vitesse de vol. Arrivés à destination, Dave me demande de prendre les devants et de le faire plus vite qu'à l'aller. Revenus à la vallée, nous faisons demi-tour et repartons pour la même destination où nous avons rencontré Jean et André. Toutefois, lors du retour, les nuages se sont mis à disparaître. Alors que nous reprenions de l'altitude, Dave me dit qu'il n'est pas « *final glide* » et qu'il allait chercher un thermique plus fort. Ouin, la dernière fois qu'il m'a dit quelque chose comme ça, je me suis retrouvé à boire de la bière dans un petit village féminin, mais là, c'est les montagnes, les lacs et les arbres à 3000' sous moi. Pendant que Dave m'appelle aux deux minutes pour savoir si ça va et me dire qu'il ne trouve rien de très fort, mon thermique disparaît et je dois me résoudre à chercher moi-même. Oh oh! « Bon, Duford, réfléchis : la théorie dit que le flanc exposé au soleil va développer, c'est avec cette théorie que tu t'es rendu ici, alors fonce vers la montagnes au flanc rocheux ensoleillé en face, pis croise tes orteils... » Pendant que je fonçais vers la montagne, j'ai vu un semblant de vapeur se former devant moi et quand je suis arrivé au-dessus de mon espoir (le flanc de colline), j'ai attrapé le meilleur thermique de la journée alors qu'un gros cumulus se formait au-dessus! Là,

j'étais de bonne humeur et je chantais. « *Juliet-Golf, Fox-one, I've something good, +3...* » Mouhahaha! « *Fox-one, Juliet-Golf, I'm fine, 42 km north-north-west of the runway...* » Je vois une bombe arriver sous moi 3 minutes plus tard : le LS-6 de Dave. « *Juliet-Golf, Fox-one, congratulations for your 6 knoter, a lot better than what I had...* » Woohoo! Par la suite, Dave m'a fait pratiquer un *final glide* sur St-Raymond, a fait un loop à mon côté alors que nous volions en formation et est allé atterrir alors que je me suis amusé à explorer les environs et à aider depuis les airs les membres du club à retrouver leur Pilatus B4 vaché près de St-Léonard. J'atterris après 4h30 de vol.

Samedi, j'étais le seul des participants à être resté pour voler et comme la météo était très ordinaire, je me suis payé un essai en vol en Puchacz de 20 minutes. Méchante Cadillac! Silencieux, spacieux, confortable, manœuvrable, mais trop cher... Si vous passez par Québec, essayez-le : c'est mieux que le Grob-103.

Mis à part les vols et la théorie, nous avons été incroyablement bien accueillis et traités. L'organisation était presque sans reproche. Le site est absolument superbe. Les activités n'ont pas manqué (soirées BBQ hot-dog, steak, sortie au resto à Québec, etc.). Denis est un méchant bon cuisinier de BBQ (demandez-lui de faire votre steak), et puis merci encore d'avoir enlevé le fromage bleu, Denis...

Vous savez tous qu'il y a des plans pour tenir la session de 2002 à Champlain. Cela ne sera possible que si plusieurs personnes s'impliquent et croyez-moi, ça en vaut la peine.

D'ici-là, allons continuer à mettre en pratique ce que nous avons appris là-bas, histoire de perdre moins de temps à thermiquer et à en avoir plus pour aller vacher plus loin...

Gabriel Duford, CFI





Photo : Ruth Arsenault

QUE VAUT NOTRE CLUB ?

Mes premières armes dans l'aviation remontent au jour où l'on devait changer mes couches sur des flotteurs d'avion dans des coins perdus de la province. Ces jours sont aussi brumeux que la météo automnale qui enveloppe la plupart des lacs sur lesquels mon père me traînait. J'en suis arrivé à piloter «pour mon compte» dans une école commerciale de pilotage dans la région de Québec.

Le principe en était bien simple : Volez, payez, partez. En bon aviateur, rappelez-vous j'ai un léger biais pour tout ce qui vole, j'étais emballé par mon expérience. Je me tissais à l'époque des liens d'amitié avec des tubes d'aluminium à haute vélocité !

«Un peu platonique» certains proclameront mais le brouillard de la jeunesse ne s'était pas encore brûlé sous les rayons matinaux d'un soleil prometteur.

Que diable puis-je bien faire dans un aéro-club ? En Europe, dans plusieurs régions, c'est la seule façon de voler. Au Canada, c'est plus souvent l'exception qui confirme la règle.

Plus précisément, la nature du vol à voile nécessite une approche club plus qu'une approche commerciale. Une équipe est requise pour faire fonctionner l'entité. L'emphase ici doit être mise sur l'équipe.

Depuis mon arrivée à Champlain, j'ai eu le plaisir de comprendre l'esprit d'équipe qui définit notre approche.

Pour que chacun puisse évoluer, un effort général doit être produit. Bien souvent on pourrait devenir un otage de la complaisance en prenant pour acquis tout ce qui est requis pour se mettre en vol.

Rien n'est gratuit dans la vie. On me raconte qu'il est fort dispendieux de faire du planeur aux États-Unis. L'esprit d'entrepreneuriat et une économie plus vive permettent ces opérations.

Chez nous, on se permet le même luxe. Mais personne ne voit la facture réelle.

Du collègue qui tient l'aile en courant comme un fou au décollage à celui qui est parti en voiture de piste pour vous chercher, il y a toujours une personne souriante (la plupart du temps) qui est impliquée.

Je suis étonné de voir ce côté de l'aviation que j'avais oublié par usage. De la tonte de la pelouse aux cordages d'ancrages remplacés. Les déficiences d'un appareil réparées par un ingénieux membre, bien souvent avant le premier vol d'une superbe journée, ont une valeur non commensurable - au même titre qu'un hangar propre. Saviez-vous que les petits lutins et Monsieur Net n'ont aucune affinité pour le vol à voile ?

Sans l'aide de nos pilotes remorqueurs et des responsables de l'entretien - Mécaniciens certifiés, parrains et marraines - nos frais de vols seraient plus effrayants. L'attention continue que nos instructeurs portent aux opérations de vol, que ce soit pour notre formation ou pour assurer la sécurité, ne reçoit pas de reconnaissance particulière, bien que le Ministère des Transports qualifie les opérations de vol à voile comme très sécuritaires et disciplinées. Nous avons nos propres examinateurs désignés à Champlain, ceci en est le meilleur témoignage.

Sans parler des tâches multiples qui attirent notre attention loin de nos foyers respectifs, j'ai peine à imaginer quel serait le prix réel d'une nouvelle installation de ravitaillement pour nos 150.

Bien sûr, plusieurs fonctions administratives ne peuvent être accomplies par tous les membres en même temps. Ce genre de leadership fut testé sans succès au cours des siècles. Pour contrer l'inévitable cacophonie, nous nous dotons d'un corps de directeurs qui voit à représenter nos vues et espoirs dans une assemblée.

Pourtant, le conseil d'administration ne réglera jamais mon prochain atterrissage par vent de travers (en fait, y a-t-il quelqu'un qui puisse le faire, s'il vous plaît ?) Sans guidage, nos efforts à court et long terme pour améliorer notre club seraient vains.

Le vol à voile nous est très cher. Notre club devient notre monnaie d'échange.

L'effort humain pour nous soutenir ne sera jamais facturé. Nous n'aurons jamais un rapport annuel qui nous divulgue les profits qui seront distribués en dividendes. Notre club acquiert sa valeur particulière lorsqu'on se fait de nouveaux amis qui comprennent et apprécient notre «déformation génétique» commune du vol !

Marc Arsenault



Photo : Ruth Arsenault

MOT DU CHEF INSTRUCTEUR

« Il était une fois un Blanik qui n'était plus en vol local. Le pilote se sent plus sécuritaire d'atterrir sur une petite piste de gazon qu'il a aperçu plutôt que de se risquer à revenir et on ne pourra jamais lui en vouloir d'avoir fait selon son meilleur jugement. Toutefois, l'aile droite du Blanik se transforme en faucheuse de blé d'inde à l'atterrissage dû à un manque de précision latérale à l'atterrissage. » La morale de cette histoire? Chaque atterrissage au terrain devrait être considéré comme un atterrissage de précision pendant lequel l'objectif est de poser la roue du planeur dans le milieu du gravier et d'arrondir exactement au-dessus du point de visée qu'on se fixe en vent arrière et ce, même ou plutôt surtout par vent de travers. Je félicite la grande majorité des membres qui se sont souvenus de mon histoire du dernier Aileron et je vous invite tous à vous souvenir de celle-ci. Un pilote qui se pratique à être précis lorsqu'il en a la chance (à chaque vol au terrain) ne se retrouvera pas démuné lorsqu'une situation spéciale demandera une précision hors de l'ordinaire. Soyez exigeant avec vous-même et votre pilotage ne pourra que s'améliorer. Un jour, cette précision pourrait vous sauver la vie.

Comme vous avez pu le constater lors de l'invitation de Jean Lapiere à participer à la première clinique de vol voyage, le défi que j'avais lancé à Jean à l'hiver dernier, après une idée qui m'est venue à 3 heures du matin (ah! ces développeurs direz-vous... La rumeur est vraie : les meilleurs algorithmes et concepts ont été trouvés pendant la nuit! ☺) a finalement été relevé et le processus est en marche pour de belles discussions sur le vol voyage. Je vous invite tous très fortement à venir assister à ces merveilleuses discussions qui vous aideront à partir l'esprit plus tranquille sur la campagne, ce qui est sans aucun doute l'objectif ultime du vol à voile.

Au risque de me répéter, les réunions d'instructeur continuent à se tenir mensuellement et nous avons d'intéressantes discussions. Entre autre, nous remarquons que l'achalandage des étudiants est moins fort que par les années passées. L'avantage est que tout le monde peut se permettre des vols un peu plus longs et aussi que les instructeurs peuvent se permettre de prendre le temps de faire de petits circuits en local avec les étudiants histoire d'introduire le vol voyage. Alors, venez en profiter!

En terminant, j'aimerais souligner que Richard Fortier et Normand Pelletier sont maintenant solos et que Marc-André Audet le sera sûrement très bientôt (dès qu'il ne ventera pas 17 kts, hein Marc-André ☺). Aussi, j'aimerais féliciter Marc Arsenault, Normand Gagnon, Éric Richard et Michel Caron pour être maintenant des pilotes de planeur à part entière et l'équipe d'instruction entrevoit Jean St-Germain, Stéphane Gregory et Dominic Guilmain recevant leur licence bientôt également. Merci à Sylvain Bourque pour les statistiques...

Sur ce, bons vols à tous et soyez prudents!
En espérant voler avec vous bientôt,

Gabriel Duford, CFI

PETIT BILAN DU TRÉSORIER

Au 19 août, nous étions 64 membres de l'AVVC et nous avons fait 834 vols depuis le début de la saison. Ceci a généré des revenus de cotisation de 23 447\$, de remorquage de 18 842.98\$ et d'utilisation de nos planeurs de 12 218.55\$. Nous pouvons comparer ces données à celles de l'an passé, (pour la saison entière): 24 743\$ de revenus de cotisation, 24 832.60\$ de remorquage et 14 824.43\$ pour nos planeurs. Il est trop tôt pour en faire bilan financier fiable mais notre situation financière est bonne.

N'oubliez pas de payer votre facture sur réception et de vérifier vos données de vol inscrites sur la feuille de vol, avant votre départ du club.

Merci,

Sylvain Bourque, trésorier



Vous êtes étudiant(e)? Vous êtes impliqué(e) dans le vol à voile?

Vous êtes membre en règle de Champlain et de l'ACVV (SAC)?

Vous pourriez soumettre votre candidature afin d'obtenir la *Bourse commémorative Peter Corley*.

D'une valeur approximative de 2300\$, elle vous permettra de payer une partie de vos frais de scolarité.

Pour plus de détails, veuillez consulter le site de l'ACVV (www.sac.ca).

Pierre Pepin, administrateur, Bourse commémorative Peter Corley

