L'aileron

Journal de l'Association de vol à voile Champlain Octobre 2001
Textes et photos des membres et collaborateurs; mise en page: Stéphane Gregory

HA NON, PAS L'AUTOMNE DÉJÀ!

Hé oui, l'automne étant arrivé, c'est maintenant le temps pour tous les membres de profiter des dernières belles journées pour faire vos derniers vols avant le dur hiver québécois. Pour que ce soit plus agréable, n'oubliez pas d'apporter quelques couches de vêtements supplémentaires, une tuque et des mitaines; vous prolongerez ainsi votre vol d'une heure, si quelques cumulus devaient se montrer, on ne sait jamais. Avisez aussi parents, amis et autres passagers en visite pour un petit vol de s'habiller chaudement, cela rendra plus agréable leur séjour près de la boîte de vol.
Beaucoup de travail nous attend au cours des prochaines semaines, afin de mettre leur tenue d'hiver à nos installations. Pour ce faire, la participation de tous les membres sera grandement appréciée car à plusieurs, la tâche est plus agréable. Une aile de 2-33 ou de Lark, c'est plus léger à cinq personnes qu'à deux et puis, plus on est de *Christian*, plus on a de fun.
L'avenir du Ka-6 dans notre club sera à l'ordre du jour, puisque des travaux d'entretien majeurs sont nécessaires à sa survie. Comme les ateliers de mécanique spécialisés sont bien sûr très dispendieux et que nous ne pouvons nous permettre ces dépenses, nous cherchons des membres volontaires pour effectuer cette minutieuse tâche.

Chers vélivoles, venez prendre votre petite dose de vol, c'est votre dernière chance avant le long hiver. Au plaisir de vous revoir.

Pierre Cypihot
Président par intérim

VIVE LE VOL À VOILE! - MON EXPÉRIENCE ALPINE...

À mon tour de vous faire partager une aventure vélivole! Au mois de septembre dernier, je me promenais paisiblement en train un peu partout en France. J'ai bien sûr vu plein de jolis paysages, châteaux, vignobles, etc., mais j'avais surtout hâte à une chose: essayer le planeur dans les Alpes! J'ai eu peur de ne pas pouvoir y parvenir pour cause de pluie généralisée sur le territoire français les deux jours où j'avais prévu y aller... Angoisse! J'ai changé ma destination en fonction des prévisions météo et j'ai abouti par un beau mardi soir dans le village de Challes-les-Eaux (tout près de Chambéry, où le T.G.V. fait une halte), au Centre savoyard de vol à voile alpin.

Comme j'avais réservé une place pour dormir (hé oui, ils sont très bien équipés!), j'étais plus ou moins attendue. J'en ai tout de même surpris plus d'un lorsque je suis entrée dans le bar de la cantine avec mon gros sac à dos! Comme je le devinais, les clients étaient des membres relaxant après une journée de vol. Fatiguée de ma journée de train, je me suis dit que je me joindrais à eux le lendemain!

Mercredi matin: le grand jour est enfin arrivé! Je me réveille un peu inquiète, de ma chambre je vois à peine le haut des montagnes dissimulées sous les nuages... Mais bon, c'est sûrement juste les restants

de brumes matinales... Vers neuf heures, je fais la connaissance de mon voisin de chambre, qui sera mon guide pour le reste de la journée. Pour commencer: direction l'un des hangars pour le briefing matinal. Au menu: météo, résumé de la journée précédente, attribution des tâches pour la journée et, le plus intéressant: attribution des planeurs! Ils en ont 38, dont un de 25 mètres d'envergure, un ASH-25! Compte tenu de mon expérience tout de même limitée, on m'assigne un ASK-13. Pas ultra-performant, son pilotage est semblable au Bergfalke et au KA-6. J'ai aussi mentionné que je voulais essayer un "plastique", alors on m'en réserve un pour mon deuxième vol!

Les activités d'avant-midi vont bon train: sortie des planeurs, des parachutes, des voitures de piste (dont la bertanière, bien équipée avec ses quatre pneus à l'arrière pour dérouler les câbles) et du treuil. Personnellement, je passe voir la secrétaire pour m'inscrire. En passant, ils ont plein de hangars! Un gigantesque pour ranger les planeurs, un pour le rangement et pour les travaux de type peinture, un autre pour les travaux majeurs...

Midi: tout le monde à table! La gentille responsable de la cantine a installé les tables dehors et tous prennent le repas ensemble. N'oublions pas qu'on est en France: entrée, plat principal, dessert! Mais non, pas de vin, on vole!!!

Après: décollage! Comme le vent se lève tranquillement, les opérations commencent. Avec des décollages au treuil, ce n'est pas long que les planeurs sont en l'air! Mon tour s'en vient plus vite que je ne pensais... Allez hop!, on s'installe! Les vérifications sont faites, pas dans le même ordre qu'ici, on me dit quoi dire à la radio et ça y est! Le câble se tend et... ouaaaouuu!!! Quelle accélération!!!

En quelques secondes, nous voilà en haut, et le câble se détache de lui-même. Mon instructeur a les contrôles et on se dirige vers la pente. En un clin d'oeil, nous y voilà. Le vent n'est pas encore très fort alors la pente n'est pas trop efficace. Assez pour tenir, mais pas assez pour prendre suffisamment d'altitude pour sauter sur la prochaine montagne. Conséquence: tous les planeurs tournent en rond sur la même pente! Nous devons être une dizaine à virevolter dans cet espace qui me semble petit! Aussi, c'est tout un choc pour moi d'être si près des arbres!

Petit à petit, les planeurs les plus performants s'échappent vers d'autres sommets. Nous finissons aussi par passer au-dessus de la petite chapelle et donc à avoir l'altitude requise pour s'éloigner. On y va, direction la prochaine falaise! On arrive bien assez haut mais il faut travailler pour arriver à la partie qui ressemble à un gigantesque mur de roche. Un fois passé ce niveau, ça monte tout seul, à condition d'être assez près! L'instructeur me répète sans cesse de m'approcher davantage de la falaise. J'ai le réflexe que tous ont au début, je me tiens trop loin de la pente!

Je finis par m'y habituer et à m'approcher assez pour avoir de bonnes ascendances. On se promène ainsi quelques temps, puis on se dirige vers une autre montagne. De là, on a une vue sur l'aéroport et la ville de Chambéry et le lac Bourget. On rencontre quelques parapentes et on envoie la main pour dire bonjour aux pique-niqueurs des sommets... C'est vraiment spectaculaire, on voit tout de si près!

Bon, pourquoi ne pas retourner dans le coin de l'aérodrome... Hop, on retourne à ce que je surnomme "la falaise". On en fait le tour quelques fois puis on retourne à la pente initiale. Et si on allait voir plus loin!?! On poursuit donc au-delà de la chapelle vers une autre montagne. Partout où je regarde, il y a des sommets enneigés au loin! On se promène aux alentours et, qu'est-ce qu'on aperçoit au loin: le Mont Blanc! En tout cas, ce n'est pas pour rien qu'on l'appelle ainsi! Il paraît qu'il n'est pas trop difficile de s'y rendre avec un bon planeur...

Maintenant, près de deux heures après le décollage, c'est le temps de retourner au

club. Mon instructeur a d'autres clients! Je dois avouer que mon estomac est bien content que le vol s'achève! Tout au long du vol, j'ai alterné entre la prise de photos et le pilotage. Et lui qui ajoute qu'en général, les non-habitués se sentent mal beaucoup plus tôt lorsqu'ils photographient en virevoltant ainsi au-dessus des montagnes!

Retour vers la piste; il reste un peu d'altitude à gaspiller. Pourquoi ne pas en profiter pour visiter le village?! Ensuite, je propose de faire quelques manoeuvres amusantes pour descendre; j'aime bien les glissades personnellement! Il est surpris que je le propose, ce n'est pas quelque chose qu'ils montrent habituellement en planeur. En fait, c'est même strictement interdit d'en faire en finale!

Direction le vent arrière. La piste et la montagne étant assez près, c'est assez rapproché comme trajectoire et la base est très courte. Finale... Tout va bien, je pose le planeur tout en douceur!

Je passe ensuite quelques temps au sol, à regarder les autres décoller; à un moment j'aide à aller chercher un planeur à pied. Un ennui de treuil retarde les opérations et mon prochain vol est repoussé. Finalement, le temps passe et les conditions de vent disparaissent. On me demande si je veux voler tout de même... mais bien sûr! Surtout pour essayer un plastique!

Le "plastique" en question est un Janus. Beaucoup plus performant, il a une finesse de 40:1! Ça fait toute une différence! Mon nouvel instructeur m'explique le décollage et me laisse les commandes une fois largués. Je réussis à trouver une petite zone de zéro, ce qui donne quelques minutes de plus pour s'amuser. J'ai l'appareil assez bien en main, malgré que je le trouve lourd et que ses palonniers sont aussi lents que le Bergfalke! Le vol ne dure pas très longtemps, un petit neuf minutes. Après tout, on ne grimpe pas très haut avec un treuil! Un autre circuit et un autre atterrissage en douceur. Il paraît qu'on nous montre bien à atterrir au Canada! Le soleil se couche tranquillement... Il reste juste le temps pour un autre vol: pas d'hésitation, on y retourne! Cette fois, mon compagnon sur le siège arrière me donne les commandes dès que nous sommes dans les airs. Il me guide, me disant quelle vitesse prendre ici, là, et ensuite nous voilà libérés du câble. A cette heure, vraiment plus de conditions pour tenir en l'air. Cinq minutes plus tard, c'est l'atterrissage, le dernier de la journée!

On ramasse le tout, ensuite direction la cantine. Celle-ci fait office de bar et de restaurant maintenant. Voilà qui finit bien la journée!

Pour terminer, je vous recommande fortement d'y aller! Personnellement, je mets à mon agenda de vacances d'aller faire un stage d'une semaine avec eux! Pour les gens accueillants, l'hébergement sur place, la restauration, le coût raisonnable, les lancés majoritairement au treuil et, surtout, pour les Alpes!!! On devrait faire une réservation de groupe, qu'en pensez-vous?!?

PS: Pour plus de renseignements, vous pouvez consulter le site Internet suivant : www.csvva.org.

PSS: Merci à Jean Richard pour ses suggestions de clubs!

Amélie Lebel

MOT DU CHEF INSTRUCTEUR

« Il était une fois, trois instructeurs et un pilote remorqueur assis et discutant calmement au club-house, en un beau samedi matin ensoleillé promettant une belle journée. Le premier étudiant arriva et, plutôt que d'aller préparer son planeur, il vient s'asseoir lui aussi au club-house et les discussions se poursuivent doucement pour un bon quarante-cinq minutes. Lorsque finalement le membre se décide à voler, d'autres membres se mettent à arriver et les opérations partent en grande (finalement). Vers la fin de l'après-midi, un instructeur entend le premier étudiant arrivé le matin se plaindre qu'il n'a pas volé à son goût. » La morale de cette histoire : n'attendez surtout pas qu'on vous pousse pour aller préparer vos

planeurs lorsque vous arrivez le matin. Je me rappelle les années où nous commencions à 8h30 pour terminer au coucher du soleil et encore, s'il avait pu faire soleil vingt-quatre heures par jour, nous aurions volé 24/24! Tout ça pour dire qu'il n'y a pas qu'en milieu de journée que les vols sont formidables : il n'y a rien de tel qu'un vol dans la stabilité matinale ou dans la magnificence d'un coucher de soleil. Alors, profitez de vos ressources!

Dernièrement, il y a eu beaucoup de discussions sur le vol de pente et les limites de vent que nous devrions adopter au terrain. Il a été convenu que les lignes directrices du vol de pente ainsi que les prérequis seront ajoutés à la prochaine version du guide AVVC, c'est à dire qu'ils seront présentés lors de l'AGM, après avoir été discutés par les instructeurs. Brièvement, le vol de pente n'est pas réservé à un groupe particulier de membres, mais à tous les membres. Rapidement (et non exhaustivement), il faut être autorisé au vol voyage et avoir été autorisé par moi-même (signature dans le logbook) pour le vol de pente. Cette signature sera conditionnelle à la démonstration de la compréhension et l'application des règles du vol de pente et aussi aux habiletés à se maintenir en vol sécuritairement (ce qui inclut la démonstration de la compréhension de la dynamique) sans oublier les prises de décision et l'atterrissage de campagne qui s'ensuit. Les premiers vols sur la pente seront obligatoirement faits avec un instructeur autorisé au vol de pente et moi-même en mesure de pouvoir juger les décisions (observation d'un autre planeur et discussions avec l'instructeur assistant).
Toutefois, le vol de pente n'est pas réservé aux membres possédant les prérequis. Lorsque nous décidons d'aller sur la pente, nous assignons des pilotes aux planeurs et formons les équipes. Si vous êtes présents au moment de former les équipes, il est très possible (pas promis) que vous puissiez monter avec un instructeur même si vous êtes élève pilote.

Enfin, le vol de pente est très capricieux et la décision d'y aller est prise le matin même suite à la vérification de multiples conditions. Il n'est pas possible d'annoncer le vol de pente à l'avance. Il suffit d'être présent le matin même : premier arrivé, premier servi.

En ce qui a trait aux limites de vents, d'ici à ce que les lignes directrices soient officielles, je vous conseille de respecter vos limites et de discuter avec les instructeurs et/ou pilotes d'expérience présents et ayant déjà effectué un vol. Prenez note de leurs observations et n'hésitez pas à demander un instructeur pour une pratique de vol par vent traversier. Un pilote qui respecte ses limites a beaucoup plus de valeur qu'un pilote qui s'imagine être « Ace McCool »… Et surtout, aucun règlement officiel n'enlèvera votre responsabilité de décider ou non de voler.

En terminant, je vous rappelle qu'il y a eu engagement l'an passé pour que toute la flotte soit à l'abri des intempéries à partir de la mi-novembre. Je ne dis pas que les planeurs doivent tous être démontés, je dis seulement que ceux qui ne le sont pas devraient être dans le hangar, l'avion compris. Alors, il faudra commencer à y penser!

D'ici là, bons vols à tous et soyez prudents par ces journées venteuses et frisquettes d'automne!

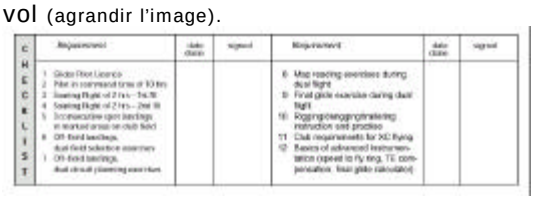
Gabriel Duford, CIV

MOT DE L'OFFICIER DE SÉCURITÉ

Bientôt notre saison prendra fin et, heureusement, aucun incident majeur n'est rapporté à ce jour, ce qui confirme une bonne compréhension et un respect des règles de base en matière de sécurité par nos membres. Ceci étant, il est primordial de continuer d'évoluer et de mettre en place des mesures plus implicites afin de rendre notre activité encore plus sécuritaire. Il est à noter que notre sport demeure, encore aujourd'hui, parmi les plus à risque et que le coût de nos assurances nous le rappelle largement.
Il n'en tient qu'à nous de le rendre plus sécuritaire.

J'ai présenté au CA, ainsi qu'aux instructeurs, des recommandations qui, selon moi, amélioreraient grandement certaines activités chez nous. Elles furent acceptées et seront implantées en bonne partie la prochaine saison.

À titre d'exemple, une de ces recommandations est d'exiger la certification Bronze avant de faire des vols non locaux. Cette annotation est gérée entièrement par notre club et non par l'ACVV. Il est de la responsabilité du pilote de rencontrer les exigences requises et de compléter le formulaire dont le lien est fourni ci-dessous. Je joins un exemple du formulaire à inclure dans votre carnet de vol (agrandir l'image).



Ce formulaire est disponible (en anglais) sur le site de l'ACVV (http://www.sac.ca/bronze.pdf) et je vous encourage à lire les raisons et prérequis de cet insigne sur le site.

En terminant, je compte vous entretenir un peu plus des autres mesures de sécurité lors de notre prochaine AGM.

Encore une fois, soyez prudents, ne volez que dans votre zone de confort et de maîtrise et, le cas échéant, demandez les services d'un instructeur.

Gaétan Trudel, officier de sécurité

MOT DU TRÉSORIER

Maximisons l'utilisation de nos actifs.
Comme je vous l'ai déjà écrit, à chaque fin de saison, l'achalandage au club est directement proportionnelle à la diminution de la température et des ascendances. Ceci résulte en une diminution de l'utilisation de nos planeurs et de nos revenus.

La grande disponibilité de nos planeurs et de nos instructeurs est idéale pour les élèves:

- idéale pour votre progression sur les types de planeurs du club (Berg, KA-6, Blanik, Pilatus, etc...) ou pour faire votre *back-seat* (si ce n'est déjà fait).
- Organisez des groupes de collègues de travail ou d'amis pour effectuer des vols de familiarisation.
- Partagez notre passion en volant avec des invités, membres de votre famille ou vos amis proches.
- Essayez de recruter parmi vos collègues de travail ou d'amis, de nouveaux membres élèves ou déjà pilotes. (des dépliants sont disponibles à côté du fax au *club house* ou info via: www.avvc.qc.ca)

En résumé, pour améliorer notre santé financière il faut faire voler nos planeurs. Un planeur qui ne vole pas ou peu nous coûte extrêmement cher. La tarification est directement liée aux revenus. Si nous volons peu, nous devons facturer plus cher, mais moins cher si nous volons plus.

En conclusion, je n'écris pas ceci parce que l'on est dans le trou, j'écris ceci pour vous stimuler à voler davantage.

Habillez-vous et venez voler pendant qu'il en est encore temps! Il ne fera pas plus froid qu'en ski-doo !

Sylvain Bourque, trésorier

RENDEZ-VOUS À ST-GABRIEL

Lors de la fin de semaine de la fête du travail, au mois de septembre dernier, un groupe de pilotes privés est allé goûter au vol de pente dans la région de St-Gabriel de Brandon. S'y sont retrouvés, entre autres, Carole King, Bob Bell, Gaétan Trudel, Jean Lapierre, Jean-Marc Surprenant Sr et Jr, Stéphane Surprenant, Gilles Paradis et moi-même. Au total, cinq planeurs et un Cessna 175 ont participé aux activités.

Les conditions météo étaient au rendez-vous et plusieurs vols de plus de quatre heures ont été effectués. De plus, un méchoui est venu agrémenter notre soirée du samedi avec musique *LIVE* s.v.p.! Vendredi et dimanche soir nous nous sommes réunis autour du feu de camp à nous raconter des histoires... de planeur bien sûr!!

Pour ceux qui ne connaissent pas l'endroit, l'aérodrome de St-Gabriel est situé au nord du lac Maskinongé au pied des montagnes laurentiennes et, avec juste les bonnes conditions, des vols de quatre ou cinq heures ne sont pas rares. Les autres attraits du site sont, sans contredit, les accommodations de camping et la plage privée.

Par contre les décollages, surtout lorsque la météo est venteuse, s'adressent aux pilotes possédant une bonne maîtrise de leur aéronef. Les turbulences mécaniques provoquées par les montagnes ont de quoi tester les nerfs et le talent des néophytes lors du remorquage.

Photos : Diane Ste-Marie

Avec un minimum de préparation (planeurs, avion, remorques et entraînement) le site peut être accessible à un grand nombre de membres intéressés à améliorer leurs compétences. J'ai espoir qu'avec la volonté et l'implication des membres ceci soit envisageable pour la prochaine saison.

Denis Trudel

DES NOUVELLES DE SÉJOURNÉ MORIN

Bon, pour faire une histoire pas trop longue, je vole a *L'AeroClub di Modena* dans le nord de l'Italie (région de Bologne) sur un petit aéroport appelé Marzalia. L'endroit est principalement une école de vol où planeurs et avions se partagent la piste.

L'obtention de l'équivalent de la license n'est pas difficile en soi, mais il faut se lever tôt pour trouver l'endroit! Après l'avoir trouvé, je me suis inscrit au club et les ai convaincus que mes 450 vols de cadets n'ont rien à voir avec le vrai vol à voile!!!

Mon *check* s'est effectué en 4 vols sur l'ASK-21. Mes difficultés étaient la vrille, sur laquelle ils sont extrêment sévères et, vous vous en douterez, les communications en italien!!

La progression est assez rapide, puisque si ce n'était de la maintenance, je serais sur le Ka-8 après seulement 3 vols (question de libérer l'ASK-21 pour l'école); je vais donc passer prochainement au TwinAstir.

Un des grands avantages du club est qu'il n'a qu'environ 35 membres au total, dont moins d'une dizaine qui viennent régulièrement; cela signifie que les planeurs sont très souvent disponibles. Par contre, peu de membres signifie aussi plus cher.

Par exemple, l'inscription pour l'année tourne autour de 740$ plus des frais d'opération mensuels d'environ 110$, plus les frais par vol qui, étonnamment, sont basés sur le temps moteur du remorqueur (env. 35$ par remorquage); donc plus tu peux rester longtemps, moins ça coûte cher de l'heure!

Malheureusement la région, étant une sorte de plaine, n'est pas le meilleur endroit pour opérer car l'air y est très stagnant; mais le chaud soleil d'Italie nous génère quand même du thermique impressionnant et les multiples chaînes de montagne qui sillonnent le pays constituent un paysage acceptable!!!

Séjourné Morin

QUAND ON NE PEUT PAS VOLER…

Comme tout bon instructeur, par ce samedi venteux et nuageux, Richard et moi décidons quand même de nous rendre au club au cas où des membres passionnés désireraient pratiquer des atterrissages de vents de travers.

En arrivant au club, Carole et Bob y sont déjà, accompagnés de Jean-François Latulippe, travaillant sur l'inspection du Blanik. Richard et moi assistons Jean-François et Carole dans leur inspection en attendant Daniel, pilote remorqueur, pour peut-être aller sur la pente. Lorsque Daniel et Geneviève arrivent avec Stéphane, nous étudions la situation et la possibilité de vol de pente tombe puisque le vent vient trop par rafales (voir le mot du chef instructeur pour plus de détails sur le vol de pente). Daniel, Geneviève et Stéphane retournent se coucher. Entre-temps, Amélie, Jean-François Lamarre et Jean-François Gauthier étaient arrivés.

« Puisque nous pouvons oublier la pente, pourquoi ne pas aller faire du go-kart? », lançais-je en l'air. Suite à la tentative échouée d'installer le variomètre Rico dans le Blanik avec Carole, je réussis à convaincre tout le monde d'aller faire une course ou deux avant les averses annoncées.

Une fois au circuit de karting à St-Hilaire et après avoir acheté nos billets pour deux courses, Jean-François Gauthier prend quelques photos d'Amélie, Richard, Jean-François Lamarre, Carole, Bob et moi-même avec nos casques de « SpaceBalls ». Un beau mélange de générations et combien de belles discussions en attendant notre course!

La première course débute et un beau combat s'installe entre Richard, Jean-François Lamarre et moi-même, pendant que Jean-François Gauthier prend les photos. Nous nous suivons de près et j'essaie à plusieurs reprises de passer Richard, mais il joue dur et il me barre la route, jusqu'à ce qu'il y ait contact qui m'envoie faire des 360 dans le gazon avec la pelouse et le nuage de poussières (une chance que le voisin n'était pas là ☺). Le reste de la course, Richard a continué de damer le pion aux autres et moi à essayer de rattraper le troupeau. Amélie s'est très bien débrouillée puisque je ne crois pas qu'elle se soit fait rattraper. Carole roulait en « matante », mais je crois que son citron de kart ne l'aidait pas. J'ai jamais vu Bob sur cette course.

Lors de la deuxième course, Richard s'est précipité sur même kart et c'est seulement ensuite que j'ai compris pourquoi : c'était évidemment le kart le plus rapide. Même en ligne droite, la pédale au plancher, il n'y avait aucun moyen de le rattraper. Il nous distançait tous à vue d'œil! Bob a quand même réussi à jouer avec Jean-François et à sortir le 2e temps.

Somme toute, pour une journée qui s'annonçait plutôt banale, nous avons travaillé sur le Blanik, fait du ménage dans le club-house et nous avons mélangé les générations en faisant une activité fort

différente et quel plaisir nous avons eu. Alors, Carole et Bob, à quand la prochaine course?! Peut-être pourrions-nous faire quelques sorties de l'AVVC sur des sites de kart?

Gabriel Duford

Photos : Jean-François Gauthier