



L'aïlerson

Journal de l'Association de vol à voile Champlain Juillet 2002
Textes et photos des membres; mise en page: Stéphane Gregory



photo: Jean-Pierre Martineau.

Un petit mot pour la saison estivale, la belle saison pour les vélivoles. Cet été, Madame Météo se fait capricieuse et ne nous a offert que quelques rares belles journées. Le nombre de vols effectués n'est ainsi pas très élevé. Il faut espérer que le reste du mois de juillet et le mois d'août seront plus favorables. Il est parfois possible, même lorsque la météo est incertaine, de faire de très beaux vols. Certaines journées offraient de belles occasions, mais les vélivoles n'étaient pas nécessairement au rendez-vous. Je vous encourage à voler souvent pour maintenir le niveau de dextérité nécessaire pour les journées où il serait possible de faire des vols de longue durée.

Maintenant, au sujet de notre Ka-6, où en sommes-nous? Eh bien, les ailes sont presque terminées, il ne reste qu'à les peindre, et c'est M. Herb Lach qui s'en charge. Le fuselage est entièrement décapé, il reste quelques réparations à faire, mais ces dernières seront faites à la fin de la saison. Nous reviendrons sur ce sujet. Malheureusement, malgré nos efforts et tout le travail effectué sur le Ka-6 au cours de l'hiver, nous ne pourrons pas en profiter cet été...

Pour terminer, j'aimerais souligner l'excellent travail de ménage que vous avez effectué dans le hangar et sur terrain, qui est fort apprécié. Cela illustre bien l'intérêt que vous portez à notre club, et nous permet de mieux en profiter.

En souhaitant que les éléments nous soient favorables pour le reste de la saison.

Pierre Cypihot



Printemps... Où étais-tu?

Vraiment, où sont passées les ascendances de 10 000' que le printemps nous apporte habituellement? Il est à croire que dame nature a remplacé ces mouvements verticaux de l'atmosphère que nous, les vélivoles, dévorons, par des mouvements horizontaux de masses d'air, ma foi, très puissants.

J'en profite donc pour vous rappeler que savoir évaluer objectivement les vents est une excellente habileté chez un pilote, mais connaître ses limites et les respecter est une bien meilleure qualité. Si vous doutez de votre capacité de voler dans une certaine condition de vent, n'hésitez pas à demander l'aide d'un instructeur pour vous conseiller et même voler avec vous. Dans le meilleur des vols, l'instructeur ne dira pas un mot et il pourra vous donner quelques conseils pour vous améliorer.

Pour ceux qui étaient absents lors de l'AGS, je rappelle que notre officier de sécurité cette saison est Daniel Trépanier que je félicite pour son implication depuis ce début de saison : à ma connaissance, Champlain n'a pas joui d'une telle présence depuis mon arrivée à ce club et je crois sincèrement que c'est pour le mieux. N'hésitez pas à faire part de vos suggestions, commentaires ou rapports d'incidents à Daniel ou moi-même puisque nous travaillons en étroite collaboration.

J'aimerais également remercier Sylvain Bourque pour son dévouement à la traduction du manuel d'instructeurs. Sylvain et moi en sommes aux dernières discussions avec Ian Oldaker afin de faire accepter certaines modifications proposées. La traduction est également en révision par les instructeurs. La version française traduite par les instructeurs de Champlain devrait être publiée au niveau national d'ici la fin de la saison. Félicitations à nos instructeurs et surtout à Sylvain!

Enfin, à défaut de pouvoir vous raconter une bonne anecdote de vol à voile (mes vols depuis ce début de saison ont été quelque peu *ordinaires* malgré une session de givre blanc sur les bords d'attaque du Pilatus), j'aimerais souligner le travail qui a été fait sur le ménage de la plate-forme au-dessus de la salle de bain. Le jour approche où nous disposerons de lits et d'un bureau pour nos documents d'appareils ainsi que d'un ordinateur. Nous aurons également besoin d'une aide précieuse afin de monter notre nouvel abri contre le soleil, les bases (dalles de patio) ayant été déterrées dernièrement de l'ancien parc de roulottes (que de plaisir avec ces flaques d'eau, hein Alain? ☺)

Je vous souhaite à tous de bons vols et n'oubliez pas : surveillez votre trafic! ;-)

J'aimerais voler... tôt!

Il ne s'est pas produit d'événement hors de l'ordinaire depuis le début de l'année, la seconde partie de mon article sera donc plutôt brève.

Tel que mentionné par courriel récemment, le Comité administratif a officiellement demandé aux instructeurs et pilotes remorqueurs d'être prêts à décoller à 9h30 chaque jour de fin de semaine. Après une mise à l'essai rigoureuse, les instructeurs se sont retrouvés plus souvent qu'autrement seuls au terrain pendant des périodes variant d'une à trois heures. Vous comprendrez que les instructeurs sont des membres qui effectuent un travail dévoué de façon tout à fait bénévole et qu'ils sont membres au même titre que les autres. Si vous, les membres, n'êtes pas motivés à voler tôt, il en est probablement de même pour les instructeurs. Pourtant, ils se lèvent et se rendent au terrain au cas où un membre aurait besoin de leurs services et ce, peu importe la charge de travail en semaine, les tâches familiales ou même les fêtes entre copains la veille. En d'autres termes, les instructeurs sont comme les scouts : toujours prêts.

Ne vous méprenez pas, les instructeurs seront plus que ravis d'être présents au terrain pour voler avec vous, mais quelle

déception de passer plusieurs heures à attendre l'arrivée du premier membre! Pour cette raison, les instructeurs ont officiellement fait la demande, qui sera entérinée par le CA, d'établir la simple procédure suivante :

Les instructeurs se rendront au terrain à l'heure qui leur conviendra (10h00, 10h30, peu importe) à moins qu'un membre ne signale ses intentions de commencer à voler plus tôt. Par exemple, supposons que Joe Blow aimerait voler avec un instructeur samedi matin et prévoit être prêt à décoller à 9h00, alors Joe envoie un courriel à Gabriel pour lui faire part de ses intentions. Gabriel s'assurera qu'un instructeur ainsi qu'un pilote remorqueur seront prêts à décoller à 9h00.

Les instructeurs pourront de cette façon prendre leur petit déjeuner calmement tout comme vous, à moins que vous ne soyez certain de voler tôt, dans quel cas ils se feront le plus grand plaisir de se lever aux petites heures pour vous. Dans le même ordre d'idées, je vous invite à organiser du vol en semaine (parlez à Sylvain Bourque, le responsable). Toutefois, soyez conscient qu'il sera probablement souvent impossible de faire des vérifications sur type ou des examens les jours de semaine. Ce genre de vol devra se faire les fins de semaine. Par ailleurs, le meilleur temps pour effectuer des vols de vérification est tôt le matin ou en soirée. Pourquoi? Faites-vous vérifier le matin et volez le planeur en thermique dans la journée ou le lendemain si vous vous faites vérifier le soir. De plus, le temps plus calme vous donne la chance d'obtenir une meilleure note ☺.

Voilà. J'espère que notre nouveau système de « signalement des intentions de voler tôt pour éviter aux instructeurs de se lever à l'aube sans raison » s'établira rapidement et facilement. Je vous souhaite à tous de très beaux vols et une meilleure météo.

Gabriel Duford

gabriel.duford@videotron.ca ou

gabriel@zeroknowledge.com

pour signaler votre intention de voler tôt.



'B' pour Ballast

J'ai décidé du sujet de cet article suite aux premiers *checks* pré-solo que j'ai effectués en ce début de nouvelle saison. Mis à part les gaffes, oublis et erreurs de jugement habituels après un hiver sans vols, une constante s'est manifestée lors des vérifications pré-décollage et ce, dans la majorité de mes vols avec les pilotes et élèves pilotes. Il s'agit du premier item de la liste de vérification B-CISTRSCOT. Que doit-on vérifier à BALLAST? J'ai trop souvent entendu: « Ballast, on n'en a pas ».

En fait, cette vérification devrait s'effectuer avant même d'être assis dans le planeur. Si vous volez en solo, vous devez vous assurer que vous respectez le poids minimum pour votre planeur. Si vous êtes avec un instructeur ou avec un passager, vérifiez la zone de sécurité du graphique de masse & centrage. Dans ces 3 cas, si votre poids ou celui de la personne qui volera avec vous est insuffisant, vous devez ajouter un des nombreux ballasts qui se trouvent à la boîte de vol. Attention! Consultez vous-même les graphiques de masse & centrage. Ne vous fiez surtout pas aux autres qui vous disent que votre poids est suffisant. La prochaine fois que je vole avec quelqu'un, je veux qu'on me demande mon poids avant de voler. J'aimerais également tant entendre:

« Ballast, c'est OK, on a vérifié ». (Je vous donne un 6 sur votre carte de vol si vous le faites!)

N'oubliez pas, voler demeure une activité qui comporte certains risques. Faites vos vérifications pré-vol en entier et avec rigueur. Vous n'aurez peur qu'une seule fois. Si vous revenez indemne, vous ferez attention pour toujours. Vous pourriez aussi payer ces inattentions de votre vie...

Je vous rappelle aussi que trois petites balises bien discrètes se trouvent le long de l'étang. S.V.P., ayez l'obligeance de vous en servir lorsque vous déroulez les câbles de remorquage le matin. Elles servent de mesure pour la longueur min & max, soit 175'-225'.

Suite à un incident début mai, il est important de se rappeler qu'un battement de la gouverne de direction de l'avion remorqueur signifie un problème. Si vous êtes à la course au décollage, larguez. Si vous êtes en montée, vérifiez si les *spoilers* sont fermés. Si le taux de montée reste anormal, préparez-vous à ce que le remorqueur batte des ailes.

En dernier lieu, mon but en tant qu'officier de la sécurité des vols est de détecter les actions et situations qui pourraient mener à un incident ou accident. Je dois ensuite apporter ou suggérer une correction aux procédures ou attitudes des membres. Le problème est que je n'ai pas d'yeux tout autour de la tête et que je suis souvent en vol. Alors si vous êtes témoin d'une action non sécuritaire ou si quelque chose vous tracasse en matière de sécurité des opérations, venez me voir pour en parler. Il me fera plaisir d'en discuter avec vous.

Daniel Trépanier





Photo : Gabriel Alexy

Pilotes recherchés !

Étienne Chénier

Comme certains d'entre nous, j'ai obtenu ma licence de pilote planeur avec les Cadets de l'Aviation Royale du Canada. À 17 ans, c'était un rêve devenu réalité que d'avoir ma licence et de piloter mon propre planeur (les cadets étaient plus enclins à me laisser voler solo que mon père à me prêter l'auto familiale !...). Durant ce merveilleux été, il s'en est fallu de peu pour que j'aie ma licence de pilote avant mon permis de conduire; situation plutôt banale pour plusieurs de ces jeunes pilotes.

À quel point cette expérience m'a-t-elle marqué ? Je n'ai qu'à relire mon journal intime pour m'en convaincre. Maintenant, avec le recul et plusieurs de mes anciens cadets ayant obtenu leur licence; je me demande comment il se fait que malgré le nombre croissant de pilotes planeur formés chaque été par les cadets (près de 60 jeunes annuellement), si peu d'entre eux rejoignent les rangs des clubs privés ?

Analysons la situation vécue par ces jeunes dès la fin du cours de pilotage planeur. Tout d'abord, c'est le retour à l'école et le début de l'année d'instruction des cadets. Pour ce faire, outre la pression des parents qui ne veulent pas que leur enfant aille aux cadets à temps plein, ils font pression afin qu'ils ne délaissent pas l'école (pas surprenant que faire partie des cadets soit plus intéressant que d'aller à l'école !). Secundo, le commandant d'unité, maintenant fier d'avoir un « pilote » comme instructeur, lui donne presque tous les cours théoriques de pilotage à enseigner. Trop souvent ce même commandant oublie que ce « pilote » doit entretenir ses connaissances et néglige de lui donner la latitude nécessaire afin qu'il puisse participer aux opérations aériennes des cadets

(pourtant, ces opérations aériennes sont pratiquement les seules occasions où ces jeunes peuvent se permettre de voler ! Aussi, l'objectif de ce texte n'est pas de dénoncer les faiblesses d'un système mais seulement de souligner la situation dans laquelle ces jeunes se retrouvent. « Mon escadron m'a envoyé suivre un cours de pilotage, je me dois maintenant de lui donner quelque chose en échange... en l'occurrence, dispenser des cours théoriques de pilotage ».

Bref, après de nombreux cours donnés, ces jeunes, pour progresser, se doivent de soumettre leur candidature pour le cours de pilotage motorisé afin d'obtenir leur licence de pilote privé. Il est vrai que le mouvement des cadets a comme objectif de sensibiliser les jeunes à l'aviation et non seulement au vol à voile, ce qui a pour conséquence malheureuse de les détourner du planeur. Pour votre information, la Ligue des cadets de l'air, via un comité quelconque, songe sérieusement à mettre la hache dans le programme de pilotage des cadets; ce qui à mon avis aurait de sérieuses répercussions sur notre sport.

Imaginez maintenant ce même jeune qui veut tenter de voler dans un club privé ... quand on est étudiant, il faut se trouver un moyen de transport, il faut payer sa cotisation et ses vols, il faut faire face aux préjugés liés à notre statut de cadet, il faut trouver du temps. Imaginez : fréquenter l'école, participer aux activités des cadets (et l'été sur les cours intensifs), travailler à temps partiel (pour payer les déplacements et le planeur), et avoir une vie sociale (incluant vie de famille et amis), cela relève de l'exploit. Bien sûr, il y a des inconditionnels qui y ont survécu mais force est d'avouer que ce n'est pas le cas du commun des mortels.

Cet article ne se veut pas un texte moralisateur. En fait, il représentait plus

pour moi un moyen de rationaliser cette dynamique, que j'ai d'ailleurs vécue. Je suis personnellement convaincu que ces jeunes ne sont probablement pas en position de devenir membres d'un club dès la fin de leur cours planeur compte tenu des multiples contraintes. Cependant, ces jeunes représentent d'éventuels futurs membres et ce, dès que leur situation personnelle se sera stabilisée. Ils sont légions à n'attendre qu'une personne qui les encouragera à reprendre les commandes d'un planeur. Imaginez, juste au Québec depuis 10 ans, les cadets ont formé près de 600 pilotes planeur ... cela représente de belles possibilités point de vue membres. Il ne s'agit maintenant que d'être vigilant, il y a sûrement d'anciens pilotes cadets dans votre entourage; le club ne pourrait que profiter de la venue de ces nouveaux membres.



Des vélivoles-bricoleurs

Amélie Lebel

Grâce à nos membres vélivoles-bricoleurs et au dévouement de notre guide technique, M. Herb Lach, le club aura bientôt un tout nouveau planeur! En effet, non seulement notre KA-6 aura été remis à neuf, mais il aura été amélioré sur plusieurs aspects, le plus marqué étant la modification du profil de l'aile. Le KA-6 devrait pouvoir à nouveau virevolter dans le ciel cet été. Il reste bien sûr plusieurs heures de plaisirs en travaux manuels avant de pouvoir faire un premier décollage, mais il est tout à fait raisonnable de compléter le tout cette saison-ci!

Je donnerai un petit coup de main à Pierre pour ce qui est de coordonner les efforts. Il y a des périodes où le travail se fait à plusieurs, d'autres où il est préférable d'être seulement un ou deux. Je vous écrirai donc pour vous tenir au courant! Merci à tous d'avoir participé!

Histoire de l'aviation : *2000 ans de vol à voile ?*

Nicolas Guillet



Contrairement à une idée fort répandue, le vol à voile ne serait pas né des travaux du célèbre et ingénieux pilote allemand Otto LILIENTHAL dont les prototypes de planeurs ont toutefois permis des progrès significatifs concernant la mécanique du vol, les performances des appareils et l'utilisation des courants ascendants.

Certes, bien avant lui, de nombreuses personnes ont étudié le vol plané des rapaces, oiseaux migrateurs ou cormorans de tous poils. Mais, selon quelques experts issus pour la plupart de la Montagne Noire (Midi-Pyrénées, France), les origines du vol à voile seraient nettement plus anciennes... Cette histoire, oubliée des livres, se transmet oralement après les vols devant les barbecues, au cours des longues soirées d'été, un verre de "St Joseph" à la main.

Ces experts affirment que le premier club de planeurs serait vieux de près de 2000 ans. A cette époque, les appareils étaient extrêmement rudimentaires, principalement composés de planches de bois plus ou moins bien profilées et relativement lourdes. Les performances se trouvaient donc être plutôt médiocres. Les pilotes décollaient généralement du haut de promontoires propices au vol de pente et se laissaient porter par les vents.

Tout laisse penser que les pionniers possédaient quand même des connaissances avancées quant aux techniques de travail du bois et on estime que certains d'entre eux

devaient être des professionnels expérimentés en menuiserie ou charpente. De l'avis général, les aéronefs étaient principalement composés de deux structures en bois assemblées perpendiculairement sur lesquels les pilotes s'attachaient les bras écartés, maintenus par des cordes placées au niveau des bras et des jambes.

S'ils maîtrisaient assez bien les méthodes de construction, la mécanique du vol restait à découvrir. Ainsi, le centrage était bien souvent totalement négligé. Si l'on ajoute à cela les techniques de pilotage encore balbutiantes, il est plus que probable que de nombreux incidents eurent lieu.

Le décollage se limitait généralement à une course effrénée avec un poids énorme sur le dos et s'avérait parfois scabreux. Mais il semblerait que ce soit l'atterrissage qui posait le plus de problème. Afin de minimiser les accidents, le chef pilote avait décidé de développer une technique d'atterrissage assez particulière : arrondi très exagéré qui se traduisait par un décrochage de l'appareil à plusieurs mètres du sol, suivi par une immobilisation de l'appareil dans une position proche de la verticale, la queue plantée dans le sol.

L'engouement semble avoir pris rapidement une ampleur importante parmi les jeunes, si bien que l'on estime qu'en quelques mois, au moins une douzaine d'élèves pilotes étaient inscrits. Ces *Apprentis pilOTES* furent très rapidement surnommés "apotes" (NDA : le surnom "apotes" fut plus tard mal orthographié et transformé pour une raison inconnue en "apôtres").

L'administration locale jugea alors qu'il était nécessaire de réglementer cette nouvelle activité (il y aurait peut-être aussi moyen d'en tirer quelques revenus supplémentaires). Un haut fonctionnaire fut donc envoyé dans la région afin de surveiller l'évolution de cette pratique insolite. C'était apparemment loin d'être une promotion : loin de la capitale, avec pour seule mission de surveiller quelques farfelus... Il n'était pas passionné par sa nouvelle affectation et ne faisait donc pas beaucoup de zèle...

D'autant plus que les habitants locaux venaient régulièrement se plaindre à lui lorsque les pilotes se vachaient dans leurs champs cultivés ou au milieu des habitations. Lassé, il leur répliquait invariablement : "Oh moi vous savez, ils peuvent faire ce qu'ils veulent, je m'en lave les mains !!" Ce qui, soit dit en passant, exaspérait encore plus les habitants.



Finalement, devant l'immobilisme de l'administration locale, les habitants décidèrent de prendre les choses en main et de donner une bonne leçon aux "fous volants". Pour cela, ils organisèrent un concours de vol à voile sur la colline la plus proche : une montagne fort bien exposée aux vents dominants mais presque entièrement recouverte d'oliviers. L'instructeur en chef et ses pilotes les plus chevronnés furent invités à y faire une démonstration de leur maîtrise du vol plané. Le principe du concours était de décoller et revenir se poser au point de départ, c'est à dire au sommet de la colline. Un bon prix était réservé au vainqueur et les pilotes se préparèrent sérieusement.

À titre d'exemple, pour se protéger du soleil, les pilotes avaient prévu de porter des chapeaux. Mais étant à l'air libre, les bobs avaient tôt fait de s'envoler sous l'effet du vent relatif. Le chef instructeur eut l'idée originale de porter une couronne de ronces qui avait l'avantage de protéger du soleil et de bien tenir sur la tête grâce aux épines. D'autre part, pour gagner un peu de finesse, il décida de remplacer les cordes qui servaient à s'attacher par des clous qui présentaient moins de prise au vent (c'était un peu plus douloureux mais il n'était pas douillet).

Le signal de départ du concours fut donné par le chant d'un coq et après une démonstration époustouflante, ce fut sans

surprise que l'instructeur, sur son planeur immatriculé India-Novembre-Roméo-India, fut déclaré vainqueur des trois pilotes ayant réussi à se poser au sommet de la colline.

Malheureusement, en guise de récompense, les habitants les laissèrent littéralement plantés là pendant plusieurs jours!!! La vengeance avait porté ses fruits et le chef pilote et ses "apotes" jurèrent qu'on ne les y reprendrait plus. Les décollages ne tardèrent pas à être interdits et les techniques de vol se perdirent lentement au cours du temps ... jusqu'à être redécouvertes à la fin du XIX^{ème} siècle sous la forme que nous connaissons actuellement. A noter qu'il reste toutefois quelques adeptes qui se rassemblent régulièrement les fins de semaines pour rendre hommage à ces pionniers. Il est même possible de retrouver de nombreuses statuettes commémoratives représentant le chef pilote après un très bel atterrissage (bien vertical).

Voici donc la véritable histoire du vol à voile, histoire en perpétuelle évolution qui n'attend que votre contribution pour être améliorée...



Bernaches de passage sur notre étang

Photo : Gabriel Alexy