



L'aileton

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



MOT DU CIV

Se préparer à casser l'élastique!

« Casser l'élastique?! Mais de quoi il parle celui-là? » Vous entendrez souvent ce terme de la bouche des pilotes volant sur la campagne. Cela signifie simplement sortir du local, ne plus être à distance planée de la piste. « Il faut se préparer pour cela? » Effectivement! Sortir pour la première fois du local provoque une agréable montée d'adrénaline et un sentiment d'accomplissement lors du retour au terrain. Toutefois, il ne faut pas prendre les risques du vol voyage à la légère. Voici donc quelques conseils qui vous seront utiles lorsque vous vous préparerez à obtenir votre autorisation vol voyage et que vous devriez garder en mémoire lors de vos premières sorties...

Je vous invite premièrement à relire nos statuts et règlements afin de connaître les exigences minimales pour être autorisés au vol voyage. En gros, deux vols de deux heures, trois atterrissages de précision, une vache avec instructeur, un vol de repérage

de champ, lecture de carte, calcul de plané, etc. Certains de nos membres se sont mis sérieusement au travail en vue d'atteindre ces objectifs et je les en félicite. Toutefois, ces objectifs ne sont pas tout : il faut aussi faire preuve d'un certain niveau de compétence et d'une capacité de jugement de base adéquate. Pour vous améliorer, donnez-vous une mission lors de chacun de vos vols. Un petit circuit, une pratique de plané final (en local), centrer les thermiques le plus rapidement possible, calculer les pentes et les vitesses, etc. Bref, il faut conditionner notre paresseux cerveau habitué à tourner à la verticale de la piste à prendre les décisions que nous aurons à prendre lorsque nous serons à 30, 50 ou même 150 km de la piste. Apprendre à lire les nuages, à déterminer le type de journée, à choisir les vitesses et à les appliquer de façon intelligente est tout aussi important que de choisir le bon champ pour atterrir lorsque la météo nous laisse tomber à 75 km de la maison.

La saison n'est pas terminée et l'automne nous offre souvent de belles journées, alors ne désespérez pas. Nous avons encore le temps pour d'autres missions du jour.

Comme vous le savez, nous avons vendu nos bons vieux et fidèles Schweizer 2-33 aux cadets de l'air. Puisque notre Bergfalke III est très fragile (mais qu'est-ce qu'il vole bien!), nous ferons dès l'an prochain l'instruction de base sur le Blanik L-13. Nous sommes activement à la recherche d'un L-13 à vendre en bon état et à bon prix. Il devient évident que la progression actuelle n'a plus de sens. Les instructeurs se sont penchés sur la question et, sans révéler tous les détails qui ne sont pas encore officiels, je peux dire que vous serez probablement très heureux d'apprendre que les élèves pilotes

pourront selon toute vraisemblance faire leurs vols solos en monoplace tout neuf : le Ka-6 (à condition que tous donnent un coup de main à Amélie pour terminer les rénovations!).

D'ici la fin de la saison, les instructeurs commenceront tranquillement à transférer les étudiants vers le Blanik lorsque celui-ci n'est pas trop en demande. Afin d'éviter aux instructeurs de se répéter sans cesse, je préparerai une séance d'information très fortement recommandée pour tous les membres et étudiants qui feront cette transition 2-33 / Blanik. Je vous tiendrai au courant à ce sujet.

Enfin, si ce n'est déjà fait au moment de cette publication, je tiendrai une réunion afin d'évaluer la possibilité de tenir la clinique de vol voyage 2003 à Champlain. Nous discuterons de logistique, personnel, tâches et responsabilités reliées à la tenue de cet événement. Nul besoin de vanter les mérites d'une participation à cette clinique et tous les bienfaits que nous en retirerons. Cela ne se fera toutefois pas sans l'implication sérieuse de plusieurs membres, alors je vous invite tous à préparer cet événement et à vivre l'expérience.

Sur ce, je vous souhaite de beaux vols d'automne et nous nous reverrons sûrement dans un thermique ou sur la pente...

Gabriel Duford
Chef instructeur



Le Bluenose



Est-ce un sous-marin, est-ce un navire? Mais non, il s'agit du nez de notre Ka-6 préféré! Voici à quoi il ressemble en pleine cure de rajeunissement. Les travaux sur le fuselage avancent au pas cadencé depuis quelques semaines. Toutes les parties ont été dénudées, de la dérive aux palonniers. Comme la phase de nettoyage est terminée, nous en sommes maintenant à le rhabiller.

Les aspérités et ondulations en surface ont été traitées aux micro-ballons et les réparations extérieures sont faites. Maintenant, au tour du revêtement de fibre de verre. L'étape de la peinture approche à grands pas, mais sera réservée pour la fin puisqu'il faudra terminer l'habitable d'abord.

Et les ailes? Les travaux sont bien avancés et seront terminés au courant de l'hiver. Maintenant, la réponse à LA question: c'est au printemps prochain que vous pourrez virevolter en sa compagnie! D'ici là, on ne lâche pas, il reste encore plusieurs heures de plaisir en bricolage. Après, ce seront les grandes retrouvailles avec ce planeur déjà si agréable à piloter et la découverte de ses nombreux nouveaux attraits.



D'ici là, bons vols!



Amélie Lebel

Vol en Belgique

J'étais en voyage d'affaires et je voulais expérimenter le vol à l'étranger et voir si la vie de club y était différente. J'ai déniché le Centre d'apprentissage et de perfectionnement de vol à voile (CAP), à Namur, à environ 65 km au sud-est de Bruxelles. Il s'agit d'un des deux clubs partageant cet aérodrome. L'autre étant le Cercle européen de vol à voile (CEVV). Il y en a déjà eu trois mais, deux clubs ont fusionné. Nous sommes loin des quatre clubs de la province de Québec.

Après deux heures de train et d'autobus, je me retrouve au terrain vers 10 heures. Le hangar est en train d'être ouvert et il deux membres du club commencent à sortir les planeurs. Je leur donne un coup de main. Il s'agit de désengager les planeurs les uns des autres et de faire de la place pour sortir ceux qui vont voler. Ils sont déjà tous montés.





La routine est la même que chez nous, même le tracteur de piste est récalcitrant et a besoin de quelques coups de marteau pour démarrer.

J'ai rencontré mon pilote à ce moment et il m'a offert de voler en "IS" (Lark). Il a fait voler un passager vers midi. Ce sera mon tour vers 13 heures.

Les procédures radio sont tout à fait différentes. Par contre, la procédure de décollage, elle, ressemble à la nôtre. L'avion remorqueur a un câble de remorquage rétractable qu'il faut étirer à la longueur requise. Une fois verrouillé, il donne une secousse au planeur. Après un temps d'arrêt, c'est le départ. Tout ce que le pilote a eu à faire c'est de lever le pouce une fois pour faire soulever l'aile et signaler qu'il est prêt.



Tout se passe normalement jusqu'à 500 mètres. L'avion bat des ailes et nous languons. Les nuages sont un peu plus haut mais il faut changer de fréquence radio pour demander la permission pour monter. Une fois la permission reçue, nous pouvons y

aller, tout en restant à l'écoute des instructions du contrôleur.

Les conditions sont moyennes, 1 à 2 mètres/sec jusqu'à 700 mètres. Le vol a duré 45 minutes entre 600 et 700 mètres. Il y a quelques planeurs dans la région mais les conditions les obligent à rester près du terrain. Il faut ouvrir l'œil. Ensuite c'est le retour. Il faut toutefois surveiller les parachutistes qui sautent sur le terrain, de beaucoup plus haut.

Ce dernier est bien aménagé, très large, sans obstacles. La base se fait au-dessus du village voisin. Encore là, la radio est plus utilisée.



La journée se termine vers 15 heures et c'est le retour vers Bruxelles avec de beaux souvenirs et quelques photos.

Richard Fortier

Site web du CAP:
<http://www.fcfvv.be/aeroclubs.php?ac=cap>



Avoir su...

Récit de vol du 20 juillet 2002

« [...] Mais comme la masse d'air est stable et que c'est anticyclonique, les profils de température prévus laissent présager une inversion marquée de subsidence. Les cumulus risquent donc de s'effacer rapidement, les ascendances n'atteignant pas le niveau de condensation. [...] Ascendances thermiques - Vz faible à moyenne - souvent en bleu - dépassant rarement les 5000 pieds sol au plus chaud de la journée. Vol sur la campagne - petits circuits.[...] » C'est ce que le maître incontesté de la météo Jean Richard nous annonçait pour le 20 juillet 2002. Mes espoirs se sont un peu noyés puisque j'espérais tant de cette journée suivant le passage d'un front froid. Je n'étais pas instructeur en devoir et je n'avais pas encore eu la chance de m'éloigner à plus de 20 km depuis le début de la saison 2002. La nature chaotique de la météo nous a toutefois réservé une belle surprise...



La quatrième dimension en route vers le terrain me semble interminable; j'ai toujours espoir en cette journée qui s'annonçait pourtant plutôt ordinaire. Dès mon arrivée, je prépare immédiatement le Jantar Standard et le mets en piste. Fidèle à moi-même, je suis pessimiste face à la journée et je ne manque pas de questionner un seul des pilotes et instructeurs revenant au sol.

« Il doit bien y avoir quelque chose? Les cumulus commencent à se former! », mais je reçois toujours la même réponse : c'est extrêmement marginal.

Vers 12h00 toutefois, le Lark semble bien se maintenir. Je suis sur le point d'attraper la radio lorsque le pilote du Lark m'appelle : « Si tu ne prends pas le Jantar tout de suite, je le prends en revenant... » Il ne m'en fallait pas plus pour m'inciter à enfile le parachute et m'installer. Décollage normal (compte tenu de l'état de la piste), remorquage on ne peut plus calme (je commence à bouillir de rage), 2500 pieds et toujours rien. 2600 pieds : une petite bulle, alors je largue. Un demi-nœud sous le plus gros cumulus de la région; je n'irai pas loin aujourd'hui. J'étudie les nuages, je fais des expériences, j'établis mon plancher et mon plafond : « Pas plus bas que 1500', plafond nuageux à 3800', mon plafond à 3500'. » Après une heure complète d'étude approfondie des conditions, j'avance doucement vers le mont Yamaska puisque je n'ai guère de grandes ambitions. Je m'amuse un peu avec un parapente motorisé (rien de rassurant s'il a un moteur celui-là) et puis je décide de tenter le coup pour Bromont, les cumulus semblant être de meilleure humeur.

En arrivant sur Bromont, je rencontre des ascendances de quatre à cinq nœuds, rien de comparable à ce que j'avais il y a de cela 35 km. Il y a de l'espoir! « Bonjour *Golf-Alpha* », dis-je au Libelle qui se joint à moi en thermique. « Gaétan, la météo par ici n'a rien de comparable à Champlain ». « Ça ne fait que moins d'une heure que c'est exploitable... », me répond-il. Tant mieux, cela signifie que je n'ai pas perdu trop de temps. Les cumulus montagnards me taquent et j'ai souvent rêvé de survoler la région montagneuse vers Sutton. Par contre, le plafond nuageux est maintenant grimpé à près de 5000'. Selon la prévision, tout devrait bientôt tourner au bleu. Tant pis, je reviendrai rendre visite à Gerry à Bromont si tout me lâche. Je fonce vers Sutton et à ma surprise, je vole à 80 nœuds sans perdre d'altitude sous cette autoroute de nuages qui me mène directement à la

montagne. J'en profite pour me rappeler, en regardant le peu de champs praticables, que le terrain n'est pas très hospitalier en région montagneuse.

Pour survoler la montagne, je dois traverser un trou, mais il y a de l'activité au-dessus du sommet. Quelle impression indescriptible de voir les grimpeurs me faire signe du sommet lorsque j'attrape l'ascendance à peine 500' plus haut qu'eux. En me refaisant une santé, je décide de mon prochain point de virage. Je crains toujours de voir mes cumulus (panneaux) de signalisation disparaître, avec des sommets à 5500' dans les montagnes, mais ça semble tenir bon! Alors disons Valcourt et nous verrons ensuite.

Le chemin vers Valcourt se fait sans embûches. En montagne, je reste plus haut puisque les champs ne sont pas légion, mais je sais que je ne suis pas efficace : je devrais utiliser ma bande de travail au maximum au lieu de rester haut. En quittant les montagnes, je réussis à m'imposer l'utilisation de cette bande et la théorie dit vrai : je parcours le terrain incroyablement plus vite.

J'aimerais faire une section de parcours d'au moins 50 km alors je choisis Victoriaville comme prochaine destination. Depuis Valcourt, mon GPS me donne : 69 km! Wow! C'est plus que je ne pensais. Cela constitue tout un défi et je ne désire pas vacher, mais je sais que je peux compter sur Éric Richard pour venir me chercher, alors pourquoi pas!

À mesure que le terrain redevient plaine, les ascendances diminuent en intensité et les plafonds baissent. Je dois bifurquer vers Drummondville afin de rester sous les cumulus. Je dois m'arrêter plus souvent pour remonter, encore une fois je sais que je ne suis pas efficace, mais je ne veux pas vacher d'autant plus qu'il commence à se faire tard. À distance planée de Drummond, je suis indécis : est-ce que je prends la chance de me rendre à Victoriaville (je sais que je vais me rendre, mais je ne suis pas certain d'en revenir) ou vais-je m'amuser à Drummond, là où une belle piste m'attend

au cas où les ascendances mourraient (même si je sais qu'une journée ne peut pas mourir soudainement en théorie, je n'ai toujours pas confiance en la pratique)? Et puis zut ! Allons à Victo, j'y atterrirai si ça tourne mal. Après tout, il y a une piste là-bas aussi.

En m'approchant de Victo, les ascendances sont de moins en moins puissantes et si je veux revenir, je ne dois pas perdre de temps (il est tout de même 16h15, la journée tire à sa fin). Par conséquent, malgré moi, je dois choisir mes ascendances : les plus fortes seulement. Rien sous les 2 nœuds à moins d'être sous mon plancher de 1500' (que je remonte de 100' chaque fois que je m'en approche involontairement). « *Hotel-Echo-Sierra*, pourrais-tu m'expliquer où est la piste de Victo et quelle en est la fréquence? ». Richard Martineau, dans le Pilatus en local du terrain, m'indique la position de la piste que je repère enfin. Je survole la ville de Victo et je décide après plusieurs hésitations de tenter le retour à Champlain.



Les beaux cumulus se font de plus en plus rares, surtout en direction de Champlain : ma destination. Je passe sous tous les cumulus en espérant avoir un peu d'ascendance, mais tout semble être mort. 2000'... 1500'... C'est mon plancher ça là! Je veux me rendre à Drummond, mais j'en suis encore à 25 km, donc à 3000' près considérant mon 25 : 1 de finesse. 1300'... Quel beau champ tout près de l'autoroute (j'ai dû bifurquer en rentrant à la maison pour voler sous les derniers cumulus). Dernière chance : ce cumulus à côté de mon champ choisi. Un demi-nœud, c'est mieux que rien. Je travaille, je corrige, j'essaie de centrer. Le cumulus grossit. Deux nœuds, trois nœuds, c'est constant. Soupir! Au

même moment, Éric Richard m'encourageait en me disant que ça fonctionnait bien encore à Champlain. D'accord, mais je suis encore à 63 km de là. Avec mon 4000', je suis au moins local de la piste de Drummondville d'où je pourrais me payer un dépannage aérien.

En chemin vers Drummond, je vole sous les cumulus et je ralentis sous ceux qui me donnent plus de deux nœuds. J'arrive à 1500' à Drummond où je cherche l'avant dernière ascendance qui me permettrait de rentrer (théoriquement), mais je ne trouve rien de mieux qu'un nœud. Je m'en contente, mais je doute me rendre à Champlain. La piste est si belle ici : pourquoi risquer un champ en chemin ? Éric m'encourage encore à la radio me disant qu'il a du deux à trois nœuds tout près de la piste.

Je tente le coup : Éric m'a dit qu'il viendrait me chercher avec la remorque. Alors je monte à 3000', j'avance en ralentissant dans toutes les ascendances, si minimes soient-elles et je tourne dans celles qui me donnent plus d'un nœud. Je dois travailler dur pour me maintenir et avancer. Je suis à deux kilomètres de mon plané final sur Champlain lorsque Éric m'appelle pour me dire qu'il commence à avoir de la difficulté. Il n'y a plus de cumulus (sauf dans les montagnes, bien sûr). Je gratte littéralement mon demi-nœud pour atteindre le 1800' dont j'ai besoin pour mon plané final. On m'informe qu'il n'y a personne dans le circuit, alors je me permets un petit passage rapide : après tout, je sais que je viens de battre mon record personnel de vitesse et de distance dans le même vol, ça se fête!

Bien que mon « logger » de GPS ait rendu l'âme à mi-chemin, mon vol de 5h10 m'a permis de parcourir 244 km en 4 heures (ayant passé une heure à examiner et étudier les conditions en local avant de partir). Sans avoir assisté à la clinique de vol voyage de la CAS (*Canadian Advanced Soaring*) à St-Raymond à l'été 2001, je n'aurais certainement pas eu les connaissances pour prendre les décisions nécessaires pour effectuer ce merveilleux

vol. Toutefois, si j'avais appliqué la théorie et les techniques comme un des moniteurs de cette clinique l'aurait fait, j'aurais sûrement parcouru ce trajet en 3 heures ou moins. Il y a donc place à l'amélioration dans ce sport qui offre tant de défis. Chose certaine : j'ai appris à faire plus confiance à la météo et à la théorie. Après analyse, si c'était à refaire, je me serais dirigé vers Jay Peak, pour ensuite viser Sherbrooke ou Mégantic pour finalement revenir par Valcourt (près de 330 km). Cette journée favorisait clairement les conditions en montagne et ce trajet m'aurait permis d'y rester. Plus facile à dire en revenant à la maison qu'à faire lorsqu'on en a plein les mains...

Ce vol m'a redonné vigueur et envie de progresser, sans parler de la fierté de m'être personnellement dépassé et d'avoir repoussé mes limites. J'espère qu'à la lecture de ce récit, plusieurs trouveront la motivation de délaisser le vol local et de se lancer sérieusement dans le vol voyage. Il n'y a qu'en revenant d'un vol où l'on s'est surpassé (ou en voyant quelqu'un en revenir, pour ceux qui m'ont accueilli sur le plancher des vaches à mon retour) qu'on peut comprendre la paix intérieure et la joie de vivre que cette liberté de ne faire qu'un avec notre machine et l'atmosphère nous apporte...

Je souhaite à tous une bonne fin de saisons et la chance de faire encore de merveilleux vols.

Barrières... psychologiques!

Ce samedi 28 juillet 2002 s'annonçait nuageux malgré la prévision de maître Jean Richard qui semblait optimiste, mais la nature a une fois de plus donné raison au météorologue et nous a livré une des meilleure journée de la saison.

Je n'avais pas largué depuis 5 minutes que je volais déjà face à un très bon vent (20 nœuds) en direction de Sorel. Comme les ascendances étaient en moyenne de quatre nœuds, je ne craignais pas de pousser et compte tenu de la force du vent, je ne

m'accordais pas plus de 30 :1 pour le retour (sachant très bien que la vérité était plus près de 40 :1).

Je survole St-Barnabé avec sa piste. Excellent : cela me fait une piste pour dépannage aérien, ce qui me permet d'aller encore plus loin sans crainte. J'attrape une rue de nuages qui me permet de filer à 75 nœuds sans perdre d'altitude. J'arrive en local de la piste de Sorel ou je dois me trouver une ascendance. Je joue les difficiles et je ne travaille rien qui n'est pas constant. Les recherches et les 800' que celles-ci m'ont coûtés portent fruit : une ascendance de huit à dix nœuds qui me remonte à la base depuis mon 2400' en moins de temps qu'il ne le faut pour le dire.

Je regarde le fleuve. Je n'ai jamais traversé celui-ci. Je me suis toujours arrêté à Sorel. Les nuages sont rares de l'autre côté du cours d'eau où circulent deux paquebots parmi des dizaines de voiliers. Toutefois, il semble avoir une mini-route nuageuse qui mène à l'autre rive. Je sais pertinemment qu'il n'y a aucun risque puisque avec le vent, je peux sur l'autre rive, à 2200', venir atterrir sur la piste de Sorel, mais ce fleuve est une vraie barrière psychologique. C'est le temps ou jamais : j'y vais.

Je fonce donc vers la rive nord. En traversant, j'entre en extase devant le panorama qui s'offre à mes yeux : l'île de Montréal et les îles de Boucherville sous les rayons de soleil qui donnent cette couleur si noire au fleuve. Le spectacle est indescriptible, mais surtout inoubliable. Une fois sur l'autre rive, je regarde vers Joliette. Que c'est tentant... Mais les nuages sont absents et je préfère ne pas tenter le diable.

Une minute : serait-ce un cumulus en formation? Eh bien oui! Il y a un cycle d'ascendances : je ne dois pas rater ma chance. Je fonce vers Joliette en volant sous les cumulus qui se forment. Je réussis à me rendre au-dessus du quartier industriel alors

que mon cycle meurt doucement. Je remarque la piste de Joliette de l'autre côté de la ville et je mets le cap sur St-Dominique. 70 km! Je ne croyais pas être si loin!

En retraversant le fleuve, j'observe de nouveau les bateaux 5000' plus bas et en levant les yeux, je vois devant moi une formation d'une bonne centaine d'outardes. Leur formation était parfaite, mais en effectuant un virage en montée pour les éviter, leur formation s'est soudain transformée en un méli-mélo qui a pris plus d'une minute à se replacer en formation. Malgré les histoires qu'on raconte au sujet de vol d'outardes en formation avec les ultra-légers, je crois qu'elles sont restées surprises de voir ce gros oiseau blanc sortir de nulle part...

« Voilà une belle occasion de pratiquer un très long plané final », me dis-je en reprenant le thermique de huit nœuds tout près de Sorel. Je suis à 46 km de la piste et selon mes calculs, je rentre. Alors en volant sous les cumulus, je me dirige vers Champlain à une vitesse sol moyenne de 150 km/h. En 20 minutes, j'arrive à Champlain à 1500' ou je reprends un thermique pour m'amuser avec le Lark, le Blanik et le 2-33 pendant encore deux heures.

Bref, 140 km parcourus en un peu moins de deux heures, suivi de deux heures de plaisir à thermiquer avec de bons copains. Qui a dit qu'à l'approche de l'automne la saison tirait à sa fin?! Personnellement, je retiens l'un des plus beaux vols de ma vie...

Gabriel Duford
CIV

MANUEL DE PILOTAGE

L'Humour du Québec a mis la main sur une copie du manuel d'apprentissage qui est remis à toutes les blondes qui désirent devenir pilote d'avion.

1. Chaque décollage est optionnel. Chaque atterrissage est obligatoire.

Tentez de toujours garder le nombre d'atterrissages que vous faites, égal au nombre de décollages.

2. Si vous poussez le manche à balai par en avant, les maisons deviennent plus grosses. Si vous tirez sur le manche à balai, elles deviennent plus petites. Une seule exception: si vous continuez de toujours tirer le manche à balai vers l'arrière, les maisons recommencent à devenir grosses.

3. Voler n'est pas dangereux. S'écraser est dangereux.

4. Il est toujours préférable d'être en bas et souhaiter être en haut que d'être en haut et souhaiter être en bas.

5. Le SEUL moment où vous avez trop de carburant est quand l'avion est en feu.

6. L'hélice devant l'avion est un gros ventilateur conçu pour garder le pilote au frais. Lorsqu'il s'arrête, vous commencerez à avoir chaud. Il est donc important de le faire fonctionner en tout temps durant le vol.

7. En cas de doute, maintenez votre altitude ou montez. Aucun avion n'est jamais entré en collision avec le ciel. Plusieurs sont cependant déjà entrés en collision avec le sol.

8. On peut définir un bon atterrissage par le fait que vous pouvez sortir de l'avion à pied sans blessures. On peut définir un

excellent atterrissage par le fait que l'avion peut être réutilisé par la suite.

9. Apprenez par les erreurs des autres. Vous ne vivrez pas assez longtemps pour toutes les faire vous-même.

10. Si vous avez atterri et que vous devez mettre plein gaz pour avancer jusqu'au terminal, c'est que vous avez oublié de sortir le train d'atterrissage.

11. Les chances de survivre à un atterrissage sont inversement proportionnelles à l'angle d'atterrissage. Plus l'angle d'atterrissage est élevé, moins grandes sont les chances d'y survivre, et vice versa.

12. Restez à l'extérieur des nuages. Les reflets argentés qu'on voit dans les nuages peuvent être d'autres avions. Les montagnes sont aussi réputées pour se cacher dans les nuages.

13. Dans la bataille opposant les avions de métal filant à plusieurs centaines de kilomètres à l'heure et le sol qui est immobile, aucun cas n'a été rapporté où le sol a perdu.

14. Règle générale, afin d'avoir un vol stable, il faut pointer l'avant de l'avion dans la direction où on veut aller.

15. Il y a des vieux pilotes et il y a des pilotes audacieux. Cependant, il n'y a pas de vieux pilotes audacieux.

Francis Wherung