



JOURNAL De Bord

JANVIER 2005

VOLUME 1

NUMÉRO 2



Tableau de bord du Airbus A380

Ne manquez pas les spécifications du A380 vs Boeing 747-400 vs Antonov An-225 (page 4.5.6)

Lisez-nous, il s'agit de vous...

**Ce journal est une gracieuseté
de votre association et des
commanditaires**

Vos commentaires, idées et même vos textes seront appréciés. Ce journal sera publié
trimestriellement.

Guy Tremblay
guytre@videotron.ca

Concours

Comme vous pouvez le constater le nom ''**JOURNAL DE BORD**'' fut choisi par les membres présents lors de la réunion générale des membres du 8 décembre 2004, chaque membre présent a voté pour un des 15 noms en nomination. Je tiens à remercier tous les participants.

Mot du président

Chers membres, bonne année à tous.

Que cette année vous apporte la santé et tout ce que vous désirez comme réalisations, projets de construction, voyages, etc... cela dans un contexte de sécurité.

Voici déjà la deuxième parution de notre journal. Par celui-ci, nous espérons garder un meilleur contact avec vous. Ne manquez pas le roman de l'aéroport préparé par Guy Tremblay qui nous relate l'historique, souvent insoupçonné, de nos installations.

Notre vice-président Guy Fortin nous dit qu'il souffre du froid en Floride...
Notre -25° radie jusque-là...

Chacun de vous, contribuez au développement de notre aéroport.
Par le discours positif de tous, nous réussirons à renforcer le sentiment d'appartenance, ce qui est primordial, si nous voulons attirer de nouveaux membres de partout.

N'oubliez pas que les investisseurs sont très sensibles à la perception d'une organisation bien structurée d'un aéroport, de l'implication de tous dans des buts communs.

On ne développe rien quand on sent de la dissidence. Alors soyons prudents et positifs dans nos commentaires.

Merci à vous tous de votre soutien.

Nous sommes fiers de la qualité et de la diversité de nos membres qui agissent avec professionnalisme et respect auprès de nos partenaires et collaborateurs.
Soyez assurés de notre dévouement.



Alain Gélinas

Nouvelle

-Notre président fut hospitalisé pour une intervention chirurgicale. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

-Le party de Noël fut un succès, nous vous remercions d'avoir participé en si grand nombre, c'est malheureux pour ceux qui n'ont pas eu de billet. La prochaine activité se fera dans une salle plus grande. C'était la troisième année que l'on organisait un petit jeu, la première fois c'était l'identification d'avion, l'année suivante l'identification de bébé (vous les membres à l'âge de 0 à 5 ans) et cette fois-ci, ce fut une mosaïque de 63 photos de nos membres à identifier.

-L'assemblée générale des membres a eu lieu le 8 décembre 2004, merci aux membres présents d'être venus encouragés les efforts effectués par le conseil d'administration. L'élection des administrateurs a eu lieu. Le conseil actuel a été réélu pour un an. Les procès verbaux ainsi que le bilan des dépenses sont disponibles en tout temps auprès de la secrétaire ou du président. Voici le conseil :

PRÉSIDENT : Alain Gélinas 348-1885
V-PRÉSIDENT : Guy Fortin 348-1273
TRÉSORIER : Jacques Vallée 346-7469
SECRÉTAIRE: Nicole Legault 466-8313

gelinala@videotron.ca

jacvallee@videotron.ca

legault_nicole@videotron.ca

-Le 5 janvier 2005, j'ai envoyé, par courrier recommandé, au ministre des Transports, Jean Lapierre, une lettre ayant pour objet notre opposition à la fermeture de la tour de contrôle ainsi que la pétition de 130 noms. Merci à la CPAQ qui ont recueillis plusieurs signatures et à ceux et celles qui ont signés (es) la pétition.

-La piste 11-29 est maintenant complètement fonctionnelle.

-L'éclaircissement du boisé situé à l'extrémité de la piste 29 a débuté.

- Les discussions continuent avec la ville pour l'obtention d'un chalet d'accueil ainsi que le développement futur de l'aéroport, à cet effet une rencontre avec les dirigeants de la ville a eu lieu en décembre.

- Des caquettes et des épinglettes avec notre logo sont toujours disponibles. Leurs prix respectifs sont de 15,00\$ et de 5,00\$. Les profits vont à l'association. Vous pouvez les obtenir en contactant Guy Tremblay 450-349-4286

- Notre projet de site Internet est en marche.

Activités à venir

- Le party cabane à sucre aura lieu le samedi 2 avril 2005, au Verger Denis Charbonneau, dans la salle arrière qui peut réunir jusqu'à 80 personnes, le coût du billet est de 25.00\$ par personne. Contactez Guy Tremblay 349-4286 pour les billets.

Page d'histoire (suite du volume 1, numéro 1)

Le 23 novembre 1940

Le maire *Georges Fortin* rencontre à l'hôtel de ville le député *Rhéaume* et le président de la Chambre de Commerce locale, *Maurice Lesieur*, ils préparent ensemble une résolution pour demander au ministre d'ouvrir une école d'aviation à Saint-Jean.

Le 4 février 1941

Le maire et le député se rendent à Ottawa et rencontre le ministre *Charles Gavan Power* dans le but de le convaincre d'ouvrir une école d'aviation à Saint-Jean.

Le 14 avril 1941

Ordonnance d'organisation d'une école d'observation aérienne à Saint-Jean (Son nom sera la 9^e école d'observation aérienne)

Début de la construction de trois bâtiments à l'aéroport.

Le 7 juillet 1941

Onze mois après le début de la construction le 12 août 1940 et seulement trois mois après la permission d'ouvrir un école, la

9^e E.O.A. ouvre ses portes. On compte six officiers et 21 aviateurs. Sept avions **Avro Anson mkI** étaient à leurs disponibilités.



(suite dans le
prochain numéro)

Deux Mastodontes S'affrontent

Le plus gros avion de ligne
Le AIRBUS A 380



Le plus expérimenté
Le BOEING 747-400



Mais, quel est le plus gros avion de l'histoire de l'aviation? (réponse page 7)

La première classe



Le resto-bar



Les passagers sur deux ponts et ce, sur toute la longueur de l'avion



Vol d'essai : Mars 2005, mise en service avec passagers prévue pour 2006

Son envergure : 79,80 mètres = (261,81 pieds)

Sa longueur : 73 mètres = (239,5 pieds)

Sa hauteur : 24,10 mètres = (79,07 pieds)

Sa poussée moteur x 4: 333 KN* = (70,000 lbs) par moteur Rolls-Royce ou GE

Masse totale décollage : 583 tonnes = (583,000 kg) = (1,285,295.21 lbs)

Masse totale atterrissage : 427 tonnes = (427,000 kg) = (941,374.02 lbs)

Sa masse à vide : 249 tonnes = (249,000 kg) = (548,951.13 lbs)

Capacité des réservoirs : 325,000 litres = (85,855.93 Us Gal) = (71,489.86 Gal Imp.)

Sa vitesse d'approche : 150 Noeuds CAS = (278 Kms/h)

Sa vitesse de croisière : 0,85 Mach = (1016 Kms/h à 0° Celsius) = (549 kt) = (631 mi/h)

Altitude de croisière : FL 330 = (10,058 mètres) = (33,000 pieds)

Son rayon d'action : 10,410 Kilomètres = (5,621 milles nautique)

Son prix : Entre 263 et 286 millions US selon la version

Sa structure : 40% des éléments sont en fibres de carbone, la partie supérieure du fuselage sera en GLARE, stratifié alternant alliage d'aluminium et fibres imprégnées, 10% moins dense que l'aluminium mais décrit comme très résistant.

Consommation prévue : 20,000 livres à l'heure

Nombres de passagers : Trois classes, entre 555 et 800 passagers

Train d'atterrissage : 22 roues

Selon Airbus, c'est le seul avion dans lequel les pilotes n'ont pas à apporter leur valise, car tous les papiers dont ils ont besoin se trouvent dans les ordinateurs de l'avion.

Paraît-il que ce mastodonte des airs va utiliser, pour décoller ou atterrir, les mêmes pistes que celles qu'utilisent les Airbus A340 ou les Boeing 747!(informations Airbus France à Toulouse)

Quel aéroport va recevoir un tel avion qui génère autant de vortex (d'autant plus qu'il est impératif et vital d'attendre sa totale dilution avant tout nouveau décollage) ?

Comment va-t-on gérer le problème de l'embarquement et du débarquement de cette quantité inhabituelle de passagers avec les mêmes structures aéroportuaires ? L'A380 a fait l'objet de 139 commandes fermes, selon Airbus la rentabilité du projet se situe à 250 appareils.

*KN = Kilo Newton

La première classe



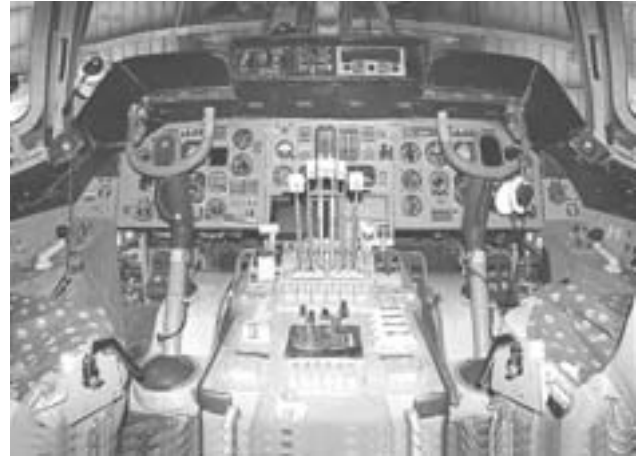
BOEING 747-400

Premier vol commercial :	Le 21 janvier 1970 avec 336 passagers à John F. Kennedy
Son envergure :	64,40mètres = (211,29 pieds)
Sa longueur :	70,60 mètres = (231,63 pieds)
Sa hauteur :	19,40 mètres = (63,65 pieds)
Sa poussée moteur x 4 :	281.57 KN = (63,300 lbs) avec Pratt and Whitney
Masse totale décollage :	412.77 = (412,769.08 kg) = (910,000 lbs)
Masse totale atterrissage :	295.74 = (295,742.24 kg) = (652,000 lbs)
Sa masse à vide :	180.88 = (180,883.58 kg) = (398,780 lbs)
Capacité des réservoirs :	241,140 litres = (63,705 Us Gal) = (53,043.28 Gal Imp.)
Sa vitesse d'approche :	227 Nœuds CAS = (278 Kms/h)
Sa vitesse de croisière :	0,77 Mach = (912 Kms/h à 0° Celsius) = (492 kT) = (567 mi/h)
Altitude de croisière :	FL 330 = (10,058 mètres) = (33,000 pieds)
Son rayon d'action :	14,205 Kilomètres = (7,670 milles nautiques)
Son prix :	Entre 202 et 228 millions US selon la version
Sa structure :	Principalement en aluminium. Un 747-400 est composé de six millions de pièces. Les tout premiers 747 avaient environ 300 Kg d'uranium appauvri moulé dans les nacelles des moteurs. Cela servait de ballast pour empêcher les ailes de vibrer. Après pressurisation, le 747 contient une tonne d'air.

Consommation :	24,000 lbs à l'heure
Nombres de passagers :	Entre 416 et 524 selon la version
Train d'atterrissage :	18 roues

L'une des premières propositions de conception pour le 747 comportait un double pont sur toute la longueur de l'avion, semblable à celui de l'A380. Boeing a abandonné cette idée au dernier moment, pensant qu'un pont unique mais plus large serait à la fois plus économique à l'exploitation et plus sûr. En 2002 il y avait 1356, 747 de vendus (toutes versions), mais les ventes sont maintenant pratiquement nulles. Les 747 ont été impliqués dans un certain nombre de catastrophes. Cependant, très peu ont été causées par des erreurs de conception de l'avion lui-même. La plupart ont eu lieu en raison d'erreurs de pilotage, ou parfois d'attentats terroristes. Boeing avait un projet pour un 747-600x de 800 passagers, mais a préféré se concentrer sur un avion plus confortable de 300 passagers le 7E7. Dans un prochain numéro, je vous parlerai de cet avion.

Antonov An-225 Mriya



Premier vol : En 1988
Son envergure : 88,40 mètres = (290 pieds)
Sa longueur : 84 mètres = (275,59 pieds)
Sa hauteur : 18,10 mètres = (59,38 pieds)
Sa poussé moteur x 6 : 229.5 kN = (51,590 lbs)
Masse totale au décollage : 600 tonnes = (600,000 Kg) = (1,322,773.8 lbs)
Masse totale à l'atterrissage : 470 tonnes = (349,266.15 Kg) = (1,036,172.81 lbs)
Sa masse à vide : 349,27 tonnes = (350,000 Kg) = (770,000 lbs)
Capacité des réservoirs : Inconnue
Sa vitesse d'approche : Inconnue
Sa vitesse de croisière : 0,67 Mach = (801 Kms/h) = (433 Kt) = (498 mi/h)
Altitude de croisière : 11,125.2 mètres = (36,500 pieds)
Son rayon d'action : 15,400 Kilomètres = (8,315.33 milles nautiques)
Son prix : Un seul exemplaire, il coûte à opérer 8,000\$ US/heure
Train d'atterrissage : 32 roues, la roue de nez est double



Cet avion a volé pendant 75 minutes lors de sa mise en service 1989, car il a été construit pour transporter la navette russe "Buran", mais le projet de la navette a avorté. Au printemps 1994 l'unique appareil fut remis et les moteurs enlevés pour être utilisé sur un Antonov An-124. En 2001 l'avion fut remis en fonction, le 7 mai 2001, il recommença à voler. Un autre exemplaire est en construction, mais elle fut arrêtée à cause d'un manque de fonds, il en coûterait 180 millions US pour le terminer, avis aux intéressés. Un fuselage assemblé au complet d'un Boeing 737, entre dans l'espace cargo de ce gigantesque appareil. Les vortex que créera l'A380 nous font frémir, imaginez ceux du plus gros avion du monde.

A Souligner

-Vous savez que le travail de votre exécutif est bénévole, la charge de travail est différente selon que vous soyez président, vice-président, trésorier, mais la tâche qui demande plus de temps et de disponibilité, est celle de secrétaire. Elle assiste à toutes les réunions, rédige les lettres, les procès verbaux des réunions, etc... Je voudrais donc remercier notre secrétaire Nicole Legault pour son excellent travail.

- Nous souhaitons la bienvenue à tous les nouveaux membres, en particulier à l'école de pilotage le Centre de Pluridisciplinaire d'Aviation du Québec Inc. (C.P.A.Q.).

Cette école offre tous les types de formations en pilotage, sans oublier de nombreux services aux pilotes comme l'essence, etc... Il serait trop long d'énumérer tout ce que cette compagnie peut nous offrir, sur Internet, rendez-vous au www.cpaq.aero/, ou téléphonez au **(450) 346-0188**, encouragez ce nouveau membre.

- Dans le prochain numéro, je vous parlerez d'une autre compagnie qui peut nous apporter beaucoup, son président ainsi que son fils sont déjà membres. Il s'agit de B.L. Aviation.

En Vrac

- Vous connaissez quelqu'un qui voudrait devenir membre, cela nous ferait plaisir de l'accueillir. Le coût d'une carte est de seulement 20\$ annuellement. Contacter Alain Gélinas au 346-1885.

- Vous avez perdu ou aimeriez obtenir le numéro précédent de ce journal, pas de problème. Contacter Guy Tremblay au 349-4286, guytre@videotron.ca

Sécurité

L'hiver s'est bien installé, comme vous le savez l'article 602.61(1) du *Règlement de l'air canadien*, impose un équipement d'urgence minimal, cet équipement a pour but d'assurer la survie du pilote et des passagers en attendant l'arrivée des secours sur les lieux d'un atterrissage forcé. Le paragraphe 1 interdit d'utiliser tout aéronef qui, entre autres, effectue un vol en dehors d'un rayon de 25 NM de leur aérodrome, à l'intérieur de ce rayon l'équipement n'est pas obligatoire à condition qu'une communication radio soit maintenue pendant le vol. L'équipement de survie doit offrir les moyens d'allumer un feu, d'aménager un abri, de fournir ou de purifier de l'eau et d'émettre des signaux visuels. L'hiver est arrivé. C'est donc le temps de s'assurer que notre nécessaire de survie est bien complet, juste au cas où il nous faudrait nous poser au milieu de nulle part. Après un atterrissage forcé sans complication, la première chose à faire est d'*allumer la radiobalise de repérage d'urgence (ELT)*.

(suite de la page -8-)

Si votre séjour dans la brousse débute par quelque chose de plus sérieux qu'un simple atterrissage forcé, **apporter les premiers secours aux blessés**, sera bien sûr l'une de vos priorités. Mais, une fois encore, n'oubliez pas d'allumer manuellement l'ELT.

Je sais, le choc de l'impact devrait l'avoir déclenché mais mieux vaut s'en assurer. Et laissez-le allumé jusqu'à ce que le SAR se charge de l'éteindre. Puis faites ce que vous pouvez pour venir en aide aux blessés sans oublier que, dans leur état, ils seront probablement plus sensibles au froid que vous ne l'êtes.

Votre équipement de survie devrait comprendre minimalement : Une trousse de premiers soins complète (procurez-vous cette trousse auprès d'une organisation de sécurité nationale reconnue), des repas sous vide ou déshydratés contenant des glucides complexes et des vitamines de haute qualité qui sont à la fois légers, pouvant se conserver plusieurs années et très nutritifs. Rangez-les dans un petit sac en plastique placé dans une gamelle en métal. Une boîte étanche remplie d'allumettes, un miroir de signalisation, une hache, une bougie, du produit anti-insectes, une feuille de plastique épais de 9 par 12 pieds pour faire un abri de couleur rouge ou jaune si possible, un sifflet.

En hiver, tuque, mitaines, écharpe et bottes d'hiver.

-Cette liste n'est pas exhaustive mais constitue un bon point de départ. Votre équipement devrait vous offrir ou d'obtenir un abri, la sécurité, la chaleur, la possibilité de traiter des blessures, de la nourriture et des moyens de signalisation.

Vos principaux ennemis sont : 1) vous-même, 2) les blessures subies à l'atterrissage, 3) la température, 4) la maladie. Pour votre gouverne, vous pouvez survivre sans air pendant environ 3 minutes, sans abri par temps très froid, pendant 6 heures, sans eau pendant 3 à 6 jours, sans nourriture pendant 3 semaines, sans la volonté de vivre ???

Néanmoins, se préparer en vue d'une éventuelle urgence est le meilleur investissement que vous puissiez faire. Les statistiques démontrent que la plupart des pilotes n'auront jamais à recourir aux services du SAR. Mais ce n'est pas une raison pour ne pas prendre un minimum de précautions. Quel matériel de survie emportez-vous généralement avec vous lorsque vous vous adonnez aux joies du vol hivernal ? Quel matériel de survie *devriez-vous* emporter avec vous ? Êtes-vous sûr de pouvoir donner la même réponse aux deux questions ? Si tel n'est pas le cas, vous prenez peut-être votre survie un peu trop à la légère.

Quand la température est inférieure à zéro, être cool peut se révéler mortel. Alors, vérifiez dès maintenant votre nécessaire de survie.

Mini test (Réponses au bas de la page des commanditaires)

1. Convertissez 20 gallons U.S. en litres ? (GEN 1.9.2)

- a) 76,2
- b) 69,9
- c) 75,7

2. En vol VFR en dessous de 12500 pi ASL le transpondeur, sauf instructions contraires de l'ATS, doit être réglé sur le code? (RAC 1.9.4)

- a) 1250
- b) 1200
- c) 7200

3. Si un pilote vole avec un cadran des pressions calé 0,5 pouce de mercure trop haut, l'altitude affichée sera trop haute/basse de ____ pieds ? (AIR 1.5.3)

- a) basse/100 pieds
- b) basse/500 pieds
- c) haute/500 pieds

4. Un pilote doit se tenir à au moins ____ milles marins d'un orage violent ? (AIR 2.7.2)

- a) 100
- b) 10
- c) 20

5. Les pilotes utilisant un GPS qui déposent des plans de vol VFR ont tout intérêt à y inscrire la lettre ____ afin de montrer qu'ils sont en mesure d'emprunter des itinéraires directs. (COM 3.16.4.2.2)

- a) S
- b) P
- c) G

Merci à nos commanditaires

Matelas MULTI

- Matelas ressorts
- Matelas mousse
- Matelas latex
- Matelas à ressorts ensachés
- Futons
- Base à roulettes

065598-151-d

359-0450

VISA

855, Ch du Grand-Bernier Nord (Coin Pierre Caisse)
Saint-Jean-sur-Richelieu



Camping
Au Bord de la Mer

173, Notre-Dame Est
Cap-Chat (Québec)
G0J 1G0 CANADA
(418) 786-2251

Camping
Au Bord de la Mer



Placements en valeurs mobilières

100 Richelieu Bureau : 150
Saint-Jean-sur-Richelieu

Edouard Bélanger



765 Pierre-Caisse, Saint-Jean-sur-Richelieu (QC)
J3B 8C6
Tél : (450) 348-6611
Fax : (450) 348-0210
moules@mirplex.com

FABRICATION DE MOULES
USINAGE DE PRÉCISION

Restaurant L'orange



263, BOUL. ST-LUC, ST-LUC, QUÉBEC, TÉL. : 348-5247
STÉPHANE AUCLAIR PROPRIÉTAIRE



multi
LETTRIGES +
450.348.1135

*Laissez-vous piloter au son de la
meilleure musique !*



104,1 FM
La radio du Haut-Richelieu

Réponses au mini test : 1-c), 2-b), 3-c), 4-c), 5-c)