



JOURNAL DE BORD

JUILLET 2005

VOLUME 1

NUMÉRO 4

Rendez-vous aérien 2005



La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu en collaboration avec l'International de montgolfières de Saint-Jean-sur-Richelieu et l'Association des pilotes de Saint-Jean-sur-Richelieu vous invitent cordialement le samedi 13 août 2005 (remis au 14 en cas de pluie) à une journée à l'International de montgolfières de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Hot-dogs, bié d'Inde, rafraîchissements ainsi qu'un laissez-passer pour visiter le site seront remis gratuitement à tous les pilotes et leurs passagers qui atterriront à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Coordonnées : N45 17 40 W73 16 52 CYJM
Fréquence radio : AIR 118.2 SOL 121.7

Pour information : Guy Tremblay (450) 349-4286
guytre@videotron.ca

P.S. Les pistes de l'aéroport sont fermées lors des envolées de montgolfières.



Connaissez-vous cet
homme?

Connaissez-vous cet
avion?



Réponse aux pages
9 et 10

BÉNÉVOLES RECHERCHÉS, détails page 4

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

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

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

Guy Tremblay
guytre@videotron.ca

Mot du président

Bonjour,

Notre ami Alain Gélinas fut obligé de remettre sa démission en juin 2005 pour des raisons de santé.

Plusieurs options s'offraient donc au conseil d'administration pour trouver un autre président par intérim jusqu'à l'élection qui aura lieu lors de notre assemblée générale annuelle.

Le conseil a approché différents candidats potentiels, leur disponibilité n'était que pour 1 mois ou 2 au maximum.

Ils m'ont donc demandé malgré mes contraintes d'emploi d'assumer la tâche. Ma décision d'accepter repose sur les points suivants:

- 1) Il y a deux ans (18 septembre 2003) que j'ai fondé cette association avec mes deux collègues Guy Fortin et Alain Gélinas et depuis il y a eu beaucoup de travail d'accompli.
- 2) Le fait que vous soyez près de cent membres actifs, honoraires et corporatifs pour nous supporter.
- 3) Le respect que j'ai pour tous les membres de cette association.
- 4) Le fait d'avoir présidé cette association pendant 1 an et demi.

Il me fait donc plaisir de présider à nouveau cette association pleine d'avenir.

Recevez, chers membres, mes salutations les plus distinguées.

Guy Tremblay

Sécurité

Météorologiquement parlant

Bien que l'été montre le bout de son nez, les conditions météo peuvent changer très vite, êtes- vous confortable avec la lecture et l'interprétation des messages sur internet ?

La plupart se fient à leur connaissance de la région ou préfère téléphoner à la FIC de Québec pour un exposé complet, mais n'oubliez pas que le spécialiste n'est pas sur place aussi bien au départ de St-Jean qu'à destination et son travail consiste en général à vous déchiffrer les messages et les cartes. Les informations dont il dispose sont les mêmes que vous pouvez retrouver sur internet;

Soit les TAF (prévisions), les METAR (observations), les GFA (prévisions régionales graphiques) et les images radar.

Nav Canada, dans sa grande mansuétude, a décidé de centraliser les FSS en FIC, dans le but d'améliorer les services (...d'après eux...).

En fait, nous ne voyons pas beaucoup de différence, les temps d'attente sont toujours aussi longs et les préposés sont toujours aussi prudents dans leur lecture de la situation.

Il est vrai que le personnel d'expérience et compétent se fait de plus en plus rare, Par contre, il faut reconnaître qu'un débutant coûte moins cher à la société qu'un prévisionniste d'expérience. N'oublions pas que le dollar est plus important que la sécurité.

Il existe, sur certains aéroports éloignés ou fermés la nuit, des balises automatiques (AWOS). Ces balises donnent un service minimum et permet d'établir des METAR, avec un peu d'habitude si l'on regarde l'évolution des observations, on peut en déduire une prévision à court terme.

(suite de la page 2)

Mais voilà, cela aussi coûte cher et les gestionnaires ont envisagé de ne plus les entretenir et lorsqu'une balise tombera en panne, elle sera supprimée... (encore le seigneur dollar). Compression de personnel, compression des services, dans le but d'améliorer la sécurité ?...hum ! pas sûr !...

Par contre sur internet, nous trouvons de plus en plus d'information et Nav Canada dans sa grande mansuétude a mis en place à certains aéroports des bornes météo, qui sont en fait des terminaux d'ordinateur branchés sur internet.

Que doit-on déduire de cet état de fait ? C'est très simple, comme tout coûte semble-t-il de plus en plus cher, nos élus et administrateurs nous préparent à l'idée que nous devons bientôt nous débrouiller seul.

Si vous ne savez pas décoder les messages et les cartes météo, préparez-vous ou alors vous ferez de plus en plus de vol local.

Éric Raissac /CPAQ.AERO

Nouvelle

La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu investit encore beaucoup d'argent dans le développement de l'aéroport, comment? Et bien voici;

900,000 \$ (neuf cent milles) dollar

- dans le pavage des stationnements près de l'ancienne CLAMM et l'ajout de plusieurs petits poteaux électriques.

- des infrastructures (l'eau et les égouts) jusqu'aux hangars existants et futurs.

La ville va également réparer les nids de poule dans le taxiway Charlie.

Nous avons été sollicité par plusieurs personnes et organismes de la région (Ariane information, CPAQ-AÉRO, cadets de l'air) pour faire parti d'un nouveau comité ayant pour but le développement de l'aéroport. Ce comité se nommera : Comité aéronautique de Saint-Jean-sur-Richelieu. Ce comité est pour l'instant informel. Il est évident que notre association de pilotes qui compte près de cent membres aurait un impact réel dans un tel comité.

Je vous renseignerai sur ce comité au cours des prochaines parutions du journal.

Activités à venir

RENDEZ-VOUS AÉRIEN

- Voici une excellente nouvelle, grâce à nos partenaires en l'occurrence la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et le Festival des montgolfières, il y aura le 13 août 2005 le **PREMIER** rendez-vous aérien de l'histoire de notre aéroport.

Voilà encore une fois chers membres une démonstration d'ouverture de la part de ces deux partenaires.

Il s'agit maintenant à nous de prouver notre force, notre savoir faire et notre appartenance en faisant de cette journée une réussite.

Pour ce faire, nous avons besoin de bénévoles, alors n'hésitez pas à communiquer avec :

Guy Tremblay 450-349-4286

Guy Fortin au 514-951-1760

- La ville de Saint-Jean accueillera le 21 août la grande finale de l'étape du

Le Rallye Aérien International

Édition 2005

"Challenge des Maritimes"

dans le cadre du Festival international de Montgolfières.

- Le souper annuel du cochon braisé se tiendra le 20 août 2005 à 17:30, au hangar no: 21. Le prix du billet est de \$30.00, la bière est gratuite, apportez votre vin. Il y a seulement 100 billets alors faites vite pour éviter la déception.

Guy Fortin au 514-951-1760

Guy Tremblay 450-349-4286

Voici un message important de la CPAQ à propos du prix de l'essence:

Le gouvernement tient à s'assurer qu'il ne sera pas facturé plus cher pour un même produit à quantité et qualité semblable. Ainsi, le tarif consenti aux autres clients du fournisseur (CPAQ.AERO) ne pourra être inférieur à celui consenti au gouvernement pour une quantité et qualité semblable. Dans le cas des cadets de l'air, ils consomment en moyenne 60 000 litres annuellement. C'est donc dire qu'il n'est pas possible à l'heure actuelle de vous offrir un meilleur tarif qu'à eux. Sachez cependant que nos tarifs ont toujours été concurrentiels avec les tarifs des autres aéroports (hormis St-Hyacinthe qui ne reflète pas un tableau juste du prix de l'essence). Il faut promouvoir l'aéroport de St-Jean, la base de celui-ci étant ceux qui y vivent, vous auriez peut-être intérêt à encourager les vôtres si vous désirez plus de service !

Alain Richard
Président

Rubrique Mécanique

L'essence

Les trucs mentionnés ici seront souvent connus de certains et méconnus par d'autres.

Étudiant actuellement les turbines, j'avais le goût de vous en parler... mais ça pourrait intéresser un seul de nos membres, et celui-ci pourrait sûrement m'enseigner tout ce que personne n'a pensé écrire dans un manuel.

Alors j'ai pensé à l'essence, toutes sortes de questions se posent, pourquoi pas de l'essence d'auto, pourquoi il se forme de la gomme dans l'essence après un long entreposage.

Les plus gros problèmes reliés à l'essence, ne sont pas attribuables à la présence d'eau, de saleté, de rouille, de micro-organisme ou de vernis mais à l'erreur humaine.

On se fait pomper du JET-A plein les réservoirs, dû au fait que c'était écrit sur le côté du capot Turbo-Charged. Le pompiste débutant avait pris cette inscription pour Turbine power. Une différence de 300hp minimum... et beaucoup de fumée.

Ou on planifie de faire un voyage en Gaspésie, et on se dit que l'on pourrait économiser un peu en utilisant de l'essence d'auto... On lean un peu plus et go. C'est loin et il fait beau et chaud, alors on monte en haute altitude... Oups le moteur a des ratés.

L'essence d'aviation est conçue pour ne pas s'évaporer quand on monte en haute altitude, ...je sais le 100LL s'évapore à environ 7 Psi qui équivaut à-peu-près 18 000 pieds je sais... Oups... la pompe à essence crée une succion supplémentaire qui mène à un bouchon de vapeur (vapor lock en anglais)

L'essence d'auto peut créer un bouchon de vapeur a partir de 14 Psi à 100° F., 14 Psi équivaut à 1 000 pieds environ. Oups! le truc de la pompe à essence est à ajouter dans ce cas aussi!

Il y a de moins en moins d'appareils qui sont conçus pour fonctionner avec de l'essence d'auto, et ceux-ci ont le circuit d'essence pour cette application et ne sont pas faits pour voler très haut.

Quand des fabricants décident de sortir un nouveau moteur, ils établissent des spécifications qui nécessitent beaucoup d'équipement et de connaissances.

Et tout ceci contrôlé par des centaines de milliers d'heures enregistrées.

Si vous voulez jouer au sorcier, consultez le fabriquant, il vous indiquera la route sécuritaire.

Il y a aussi le phénomène de détonation (ping)

Il y a plusieurs raisons possibles.

Indice d'octane trop bas.

Moteur surchauffé d'avance au décollage, vitesse lente et rpm rapide, mélange trop pauvre et montée pleine puissance longue sans paliers

Pour la gomme dans les circuits d'essence après un long entreposage, on y réfère souvent en terme de vernis. Tout ceci est causé par des détergents appelés surfactants, SURface ACTive AgeNTS du savon ! En quelque sorte.

Ces surfactants sont ajoutés à l'essence pour briser la barrière entre l'essence et l'eau, comme ça il est possible de faire passer une essence de moins bonne qualité pour de la première. Encore là, il n'y a que des raffineries qui ont cette capacité de changer l'eau en ...Vin.

C'est plus commun avec l'essence d'auto, le mazout des camions et aussi l'essence à turbine, mais moins commun avec le 100LL car la chimie se désintègre au froid et ça cristallise.

Une chose aussi le plomb, tétraéthyl de plomb, est ajouté pour empêcher la détonation et lubrifie les guides de valves.

Bon vol, ...sécuritaire

A bientôt!

Alain Gélinas

Nouveau record pour Steve Fossett

Le millionnaire Steve Fossett et son copilote Mark Rebholz ont gagné leur pari, dimanche, en traversant l'océan Atlantique sans escale à bord d'un biplan sur le modèle d'un appareil de 1919.

Les deux aventuriers américains ont atterri à Clifden, en Irlande, après 18 heures de vol. Samedi soir, ils avaient finalement pu quitter Saint-Jean, à Terre-Neuve, malgré un temps venteux et couvert.

Fossett, 60 ans, et Rebholz, 52 ans, tentaient de répéter l'exploit des Britanniques John Alcock et Arthur Whitten Brown, réalisé en 1919. Mais ceux-ci avaient complété les 3000 km en 16 heures.

L'aviateur américain Charles Lindbergh a aussi réédité cette traversée, en solitaire, en 1927.



Les seuls instruments de navigation à la disposition des pilotes étaient une boussole et un sextant, auxquels s'ajoutaient une radio et des données météorologiques plus complètes qu'il y a 86 ans.

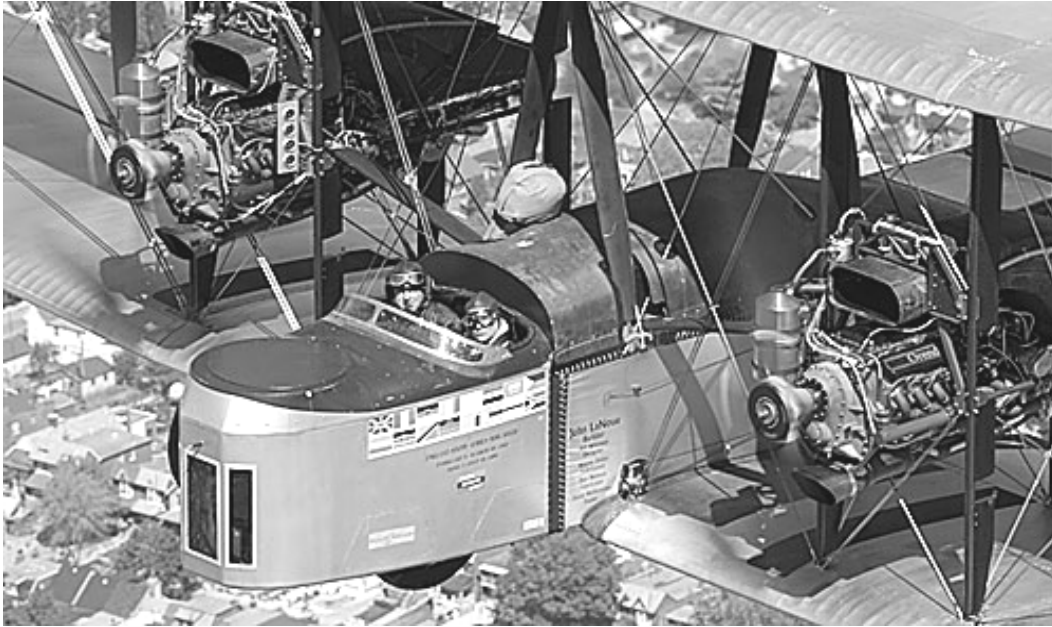
Le biplan Vickers Vimy possède des ailes doubles de 21 mètres d'envergure, tout comme l'original, mais comporte des roues plus grandes, ainsi qu'un moteur et des freins modernisés.

Le projet de Fossett et de Rebholz a rencontré des obstacles liés à la météo et à la mécanique, ce qui a retardé de trois semaines le grand départ, prévu à l'origine le 14 juin, anniversaire du décollage des pionniers britanniques.

Le dernier exploit en lice de Steve Fossett était un tour du monde en avion sans escale ni ravitaillement en 67 heures, en mars dernier.



La reproduction du Vimy est le plus grand avion "homebuilt" du monde.



Quelques chiffres :

Le projet a exigé des milliers de pages de nouveaux schémas et plus de 25 000 heures de travail. L'accomplissement a pris 17 mois du début de la construction jusqu'à sa certification de la FAA en août 1994. L'équipe dirigée par John LaNoue s'est servie de plans originaux du bombardier de la première guerre British Vimy Vickers fournis par la firme Australienne Aeronautical Designs

Matières premières utilisées : - 8 000 lbs de matériaux de construction - 4 130 tubes en acier – 3 000 pieds de sapin de Douglas - 330 pieds de longerons - 500 verges de coton de la catégorie A - 10 000 noeuds noués à la main.

Spécifications :- Une réplique du modèle Vickers Vimy FB27 – immatriculation américaine NX71MY
- Envergure de 68 pieds – Longueur de 43 pieds 6 po. – Hauteur de 16 pieds 4 po.- 4 hélices Muhlbaur de 10 pieds 6 po.-
- Vitesse de croisière 65 knt (75mph) – Vitesse de décrochage 35 knt (40mph)-
- Poids à vide 7 642 lbs – Gross weight 12 500 lbs – Plafond 13 800 pieds – Capacité d'essence de 634 gallons US – Consommation de 40 gallons par heure-
- 2 moteurs ORENDA OE 600 de 600 HP, maximum de 500 HP au décollage.

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

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



Civil
Aviation
Medical
Examiner



Médecin-examineur
de l'Aviation Civile



ANDRÉ SÉNIKAS m.d.

-Examens de pilotes

-Electrocardiogrammes

900 BOUL. DU SÉMINAIRE-SUITE 300

SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU, QUÉBEC

CENTRE MÉDICAL DU HAUT-RICHELIEU Tél: 348-1118

Placements en valeurs mobilières

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

Eduard 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



multi
LETTRIGES +
450.348.1135

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

