



Le Journal de Bord Janvier 2014

DANS CETTE ÉDITION

Le mot du Président

Par Robert Perreault

À vous et votre famille, pour l'année 2014, je vous souhaite santé et bonheur.

L'année 2014 s'annonce très occupée pour nous. En effet, nous avons déjà eu huit rencontres avec la Ville de Saint-Jean concernant l'aéroport depuis septembre dernier. Les sujets discutés sont, entre autres : la gestion de la sécurité, le manuel d'exploitation de l'aéroport, les procédures d'urgence, la simulation d'un accident, la gestion de la faune, les aires de stationnement, etc. Mais, le plus important en 2014 sera sans aucun doute l'avenir de l'aéroport et le plan du développement économique aéroportuaire. C'est à suivre....

Comme vous le savez, l'APPHYJN est une association affiliée à l'APBQ. Les avantages sont nombreux pour nous. En quelques mots : plus grande visibilité à l'échelle provinciale, des séminaires de formation, représentation continue auprès des autorités, programme d'assurance responsabilité, aide légale, etc. Je vous invite lors de votre renouvellement de 2014 à vous abonner aussi à l'APBQ. Tout le monde est gagnant...

Vérifiez le calendrier des activités sur notre site web. Le printemps s'annonce très intéressant....

La passion continue toujours.....

Les Activités 2014 de l'APPHYJN

En ce début d'année, le CA a déjà planifié les activités sociales et de formation qui seront tenues.

Page 2



Vol transfrontaliers, les douanes

Notre professeur Michel Drouin explique la procédure douanière exigée lors de nos vols voyages vers et de retour des USA.

Page 5



Visite de Pipistrel

Un membre de l'APPHYJN nous raconte sa visite de l'avionneur situé en Slovénie

Page 10

Les activités 2014

FORMATIONS

DATES À RETENIR

L'association désire continuer à offrir à ses membres un programme de formation/mise à niveau des connaissances. C'est par la tenue de ces activités que les pilotes pourront continuer à intégrer de saines pratiques à leur envolées.

La Météo , avec Jean-Pascal Légaré du FSS Québec	<i>à déterminer</i>
Mise-à-jour des connaissances , avec Robert Perreault	<i>à déterminer</i>
Visite du Centre de contrôle Nav Canada à Dorval , à déterminer	<i>à déterminer</i>

ACTIVITÉS APPHYJN

Brunch Hivernal, resto Les Quatres Glaces à Iberville 23 Février



RVA, 10 Août

Méchoui, 16 Août

- ◇ Plusieurs autres activités ont été suggérées et il demeure possible d'en intégrer au programme. Les membres du CA vous invitent à mettre en place des activités (formelles ou non) qui viendraient bonifier la programmation. Veuillez contacter l'un des membres du CA pour informations/ mise en place.

ACTIVITÉS DIVERSES

Assemblée générale APBQ, Ecole nationale Aérotechnique 15 Février

Renouvellement des adhésions

Par Aline Gélinas



Le moment de **renouveler votre adhésion à l'APPH pour l'année 2014** est arrivé.

Nouveauté pour cette année :

En effet, cette année, dans le but de **réduire les coûts d'administration**, vous avez reçu **par courriel**, le 19 janvier dernier, votre **avis de renouvellement 2014**, ainsi qu'un «formulaire de membre» pour nous indiquer les changements et/ou pour nous confirmer vos informations personnelles.

Le formulaire de membre peut aussi servir à **enregistrer de nouveaux membres** qui pourraient être intéressés à se joindre à nous.

Le **coût du renouvellement** de votre adhésion **APPH** est demeuré inchangé et il va comme suit:

Abonnement pour une **personne seule** : 20\$,
Abonnement **familial et/ou couple** : 35\$.

Vous devez faire votre **chèque à l'ordre de « APPH »**.

Nous vous prions de nous **poster directement votre cotisation** à l'adresse suivante :

APPH – Aline Gélinas, responsable des adhésions,
121, Rimbaud, St-Jean-sur-Richelieu, Qc, J2W 1Y8

Adhérer à l'APPH, c'est s'offrir l'opportunité de se joindre à une force, à une vie associative tout en favorisant les rencontres entre les membres qui ont tous un point en commun, soit l'**Aviation** sous toutes ses formes.

Qu'il nous soit permis d'espérer une belle continuité avec la grandissante famille de l'Association des Pilotes et des Propriétaires de Hangar de St-Jean-sur-Richelieu Québec.

Chaleureuses salutations à tous,

LES MEMBRES

L'APPHYJN est la deuxième association de pilote en importance au Québec, devancée seulement par l'APBQ. En 2013, nous avons atteint 158 membres, dont 18 nouveaux.

Le montant de la cotisation demeure inchangé.

Chaque pilote doit compléter 1 activité de formation reconnue à chaque année afin de maintenir sa licence de pilote.

Votre abonnement à l'APPH vous permet d'obtenir un rabais lors de votre inscription à l'APBQ (\$45 au lieu de \$75 par personne).

Nous avons avantage à maintenir notre association active et dynamique. En plus de partager notre passion avec des amis, ce groupement est le porte étendard des aviateurs face aux citoyens et décideurs.

Mise à jour des connaissances

Par Paul Laurin



Une des responsabilités de chaque pilote est de s'assurer d'être en règle, de maintenir et de continuellement approfondir ses connaissances aéronautiques. Transport Canada considère qu'un programme de formation/ mis à jour obligatoire est la seule façon d'assurer l'adhésion des pilotes à ces principes.

Pour être considéré à jour, en plus de détenir un certificat médical, un pilote doit respecter les exigences réglementaires de mise à jour des connaissances et de maintien des compétences. Les exigences relatives à la mise à jour des connaissances sont énoncées à l'article [401.05 du RAC](#) et à l'article [421.05](#) de la norme correspondante.

Les exigences relatives à la mise à jour des connaissances portent sur trois périodes cinq ans, deux ans et six mois. Si vous souhaitez assumer les fonctions de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef, vous devez respecter les exigences de mise à jour des connaissances pour les périodes de cinq et deux ans. Si vous envisagez de transporter des passagers, vous devez également vous conformer à l'exigence de six mois.

Pour satisfaire à l'exigence de cinq ans, vous devez:

- avoir effectué des vols à titre de commandant de bord ou de copilote au cours des cinq dernières années, ou
- avoir subi une révision en vol en compagnie d'un instructeur et réussi à l'examen écrit PSTAR au cours des 12 mois précédents.

Pour satisfaire à l'exigence de deux ans, vous devez avoir réussi à un programme de formation périodique au cours des 24 derniers mois. Il existe sept manières de se conformer à la norme sur les programmes de formation périodique. Elles sont décrites au paragraphe [421.05\(2\) du RAC](#) et sont résumées ci-après:

- subir une révision en vol en compagnie d'un instructeur;
 - participer à une conférence sur la sécurité donnée par Transports Canada;
 - participer à un [programme de formation périodique approuvé par Transports Canada](#);
 - suivre le [programme d'étude autodidactique énoncé dans Sécurité aérienne - Nouvelles de Transports Canada](#);
 - suivre un programme de formation ou se soumettre à un contrôle de compétence pilote comme l'exige la partie IV, VI ou VII du RAC;
 - satisfaire aux exigences de délivrance ou de renouvellement d'une licence, d'un permis ou d'une qualification; ou
- subir l'examen écrit en vue d'une licence, d'un permis ou d'une qualification.

La soirée de Noël

Par Robert Perreault

C'est l'évènement culminant de l'année. La « Soirée de Noël 2013 » a eu lieu le 7 décembre dernier au Collège militaire de St-Jean. Près de cinquante membres s'étaient réunis pour fêter la fin de l'année.

Merci aux organisateurs qui ont su nous faire passer une agréable soirée entre amis. Chaque table était décorée d'une carte expliquant la vie et la contribution d'un aviateur au début du 20^{ème} siècle.

Félicitations aux dix gagnants des prix de présences

Et comme l'an dernier, notre sympathique DJ, Alain Deslauriers nous a fait danser au son de la musique des



EN PHOTOS



[Album de photos prises par Jean-Pierre Bonin](#)
Control + Click



Quelques uns des gagnants;



Les procédures transfrontalières

Par Michel Drouin

Voyager, voir des paysages et faire de nouvelles rencontres nous enrichit et nous sort de la routine qui s'est installée. Au début, ce sont les vacances à des dates établies par notre employeur qui nous permettent ces brèves évasions. Plus tard, on a plus d'ancienneté au travail et on a le loisir de choisir des dates qui coïncident avec les vacances des enfants ou de l'évènement sportif auquel on veut assister.

En tant que canadien, il n'y a pas beaucoup de contrées dans le monde qui ne nous est pas permis de visiter. En tant que pilote, le Québec et le Canada présentent déjà de vastes étendus à explorer qui sont assez bien pourvus d'aéroports et d'aérodromes accessibles. Comme dirait un premier ministre bien connu, « le Canada est le plus meilleur pays au monde! » et il offre une diversité incroyable si l'on se donne la peine de le voler d'est en ouest.

Mais si l'on décide d'aller vers le sud, il faut traverser la frontière qui nous sépare des États-Unis. Avant 2001, notre citoyenneté canadienne prouvée par un permis de conduire suffisait pour y entrer. Aujourd'hui, tout est différent. Même en voiture, il faut posséder un passeport valide pour franchir la ligne.



Pour le pilote et ses passagers, le processus a aussi évolué. Il est plus complexe qu'avant, mais il n'est pas si compliqué qu'il en a l'air. Si on se prépare bien, il n'y a pas de problèmes pour entrer aux États-Unis et revenir au Canada. Voici, étape par étape, comment franchir la frontière américaine et revenir au Canada en avion privé.



LE PROFESSEUR VOUS INFORME

Les Préparatifs :

Il faut compléter 3 étapes longtemps d'avance (plus ou moins 6 semaines) pour être apte à franchir la frontière au moment que l'on aura choisi de la faire :

1. Enregistrer notre avion pour qu'il puisse franchir la frontière.
2. Nous enregistrer sur EAPIS pour l'entrée et la sortie des US.
3. Nous enregistrer auprès de CANPASS pour revenir au Canada (facultatif).

1- L'aéronef que nous allons utiliser pour franchir la frontière doit être muni d'un « decal » fourni par le US Custom and Border Protection au coût de 27.50\$. On se rend au <https://dtops.cbp.dhs.gov/> et on suit les indications pour enregistrer notre avion. Prévoir quelques semaines avant de recevoir l'autocollant par la poste. L'enregistrement et l'attente du courrier la première année sera le plus long. Renouveler d'année en année est simple et peut se faire dès le mois de novembre. Notre avion sera alors disponible pour voyager le premier janvier suivant!

2- Le pilote (et son équipage si nécessaire) doit s'établir comme usager de l'EAPIS, soit « Electronic Advance Passenger Information System ». On doit obtenir un accès au système et, ensuite, on crée son profil de pilote. A chaque vol il ne reste plus qu'à y inscrire le nom de chacun des passagers qui voyageront avec nous. On obtient les renseignements sur le système et les formulaires à remplir au : <https://eapis.cbp.dhs.gov/>. Il y a même un tutorial sur comment remplir et utiliser l'EAPIS (en anglais seulement) au : <http://apps.cbp.gov/eapis-pa/>.

Les procédures transfrontalières



Homeland
Security

3-Pour faciliter le retour au Canada, je vous recommande de joindre CANPASS. L'enregistrement CANPASS avion privé permet à tout canadien d'avoir accès à un plus grand nombre d'aéroport d'entrée et offre un traitement douanier accéléré aux voyageurs à faible risque et préautorisés. Tous les renseignements sur CANPASS et le formulaire d'inscription (E672) se retrouvent sur le site des douanes au : http://www.servicecanada.gc.ca/fra/gdc/canpass_aeronefs_prives.shtml.

Il y a des frais de 40.00\$ par participant. Chaque participation au programme est renouvelable au 5 ans. Il est important de comprendre que toutes les personnes à bord de votre avion au retour au Canada doivent être membre CANPASS, sans cela, votre avion devra passer par un port d'entrée canadien grand public. Aux heures mentionnées dans le CFS.

Le vol Aller :

Il faut compléter les étapes suivantes pour nous permettre de pénétrer aux États-Unis :

- 1-La planification du vol.
- 2-Compléter l'EAPIS Arrival.
- 3-Confirmer avec un douanier au port d'entrée.
- 4-Déposer un plan de vol transfrontalier.
- 5-L'arrivée aux douanes américaines.

1-Bien planifier le vol transfrontalier autant pour la météo que le choix de l'aéroport d'entrée utilisé aux États-Unis. On trouvera à l'adresse suivante la liste de ces aéroports;

<http://www.cbp.gov/xp/cgov/toolbox/contacts/ports/>

Afin de respecter la planification communiquée au douanier, il est fortement suggéré de choisir un aéroport désigné port d'entrée situé près de l'aéroport de départ du Canada. On se garantira ainsi d'être à l'intérieur des plus ou moins 15 minutes de notre temps estimé d'arrivée requis par la douane améri-

caine (...et canadienne au retour!)

2-Compléter et mettre à jour si nécessaire l'identification du pilote et des passagers et compléter les autres renseignements demandés dans la section « Notice of Arrival » de EAPIS. Les étapes sont simples, mais il faut prendre le temps de tout remplir pour chaque passager. On peut préparer une « Notice of Arrival » longtemps d'avance et la soumettre quelques heures avant de décoller. En fait, au moins une heure à l'avance.

3-Communiquer avec un douanier au port d'entrée que l'on a choisi pour confirmer qu'il a bien reçu notre formulaire, qu'il est complet et qu'il peut nous recevoir à l'heure convenu. Demander son nom, No de badge et les garder filière au cas de problème quelconque à l'arrivée au US. On peut trouver le numéro de téléphone de la douane de notre port d'entrée à même endroit que l'adresse soit au : <http://www.cbp.gov/xp/cgov/toolbox/contacts/ports/>.

4-Déposer un plan de vol transfrontalier auprès de la FSS canadienne seulement, comme on fait pour un vol à l'intérieur du Canada. On dépose un seul plan de vol qui sera valide pour tout le vol des deux cotés de la frontière. La FSS canadienne coordonnera votre plan de vol avec la FSS américaine pour cette portion. Une particularité importante : assurez-vous que, lorsque vous allez traverser la frontière, vous soyez en contact avec l'ATC. Donc prévoir une altitude de vol qui permette cette possibilité. C'est une obligation pour traverser la frontière par avion.

5-A votre arrivée à l'aéroport d'entrée, stationnez votre avion près du bureau des douanes américaines et ne débarquez pas de votre avion, vous ou aucun de vos passagers.

Les procédures transfrontalières



Attendez patiemment, un douanier viendra à vous. Si personne ne se présente dans les délais, utiliser le numéro de téléphone que vous avez déjà appelé pour confirmer votre arrivée. Soyez coopératif... ça facilitera le processus!



Le Vol Retour :

Au retour, la aussi, quelques étapes simples doivent être complétées pour quitter les États Unis et entrer en sol canadien :

- 1-Planification du vol de retour.
- 2-Compléter l'EAPIS Departure.
- 3-Communiquer avec les douanes canadiennes.
- 4-Déposer un plan de vol transfrontalier.
- 5-L'arrivée aux douanes canadiennes.

1-Encore, il faut bien vérifier la météo pour le retour. L'aéroport de départ américain importe peu pour autant qu'il soit assez près de la frontière américaine afin d'assurer un vol qui permettra de respecter les délais que l'on a soumis à la douane canadienne pour notre arrivée. Une petite suggestion, ...le prix du carburant est de beaucoup moins cher aux États-Unis. Pourquoi ne pas en profiter et faire le plein à un aéroport près de la frontière, juste avant de la traverser. Certains FBO qui ont normalement des frais de ser-

vice vont les annuler lors de l'achat d'essence. Il est bon de vérifier avant de s'y rendre.

Notre aéroport de destination au Canada doit être un port d'entrée avec douanes. Si on est membre CANPASS, cela va augmenter le choix des aéroports et des heures d'entrée permise par les douanes.

2-Contrairement au départ du Canada, au départ des États-Unis, il faut prévenir les américains que l'on quitte leur territoire. Au moins 1 heure avant notre départ des US, on doit compléter un EAPIS Departure que l'on retrouve sur le même site de l'EAPIS Arrival. Il n'est pas nécessaire que notre aéroport de départ américain soit un aéroport avec douane. Il peut s'agir d'un petit aérodrome non contrôlé. Dans tout les cas, le délai d'avis d'une heure à l'avance doit être respecté.

3-Pour permettre notre entrée au Canada, il faut prévenir nos douaniers. Au moins 2 heures avant notre arrivée au Canada, on doit appeler au 1-888-226-7277 et fournir les renseignements sur l'heure d'arrivée prévue, l'immatriculation de l'aéronef et notre port d'entrée.

La procédure complète se retrouve sur le site des douanes au :

<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/pub/bsf5061-fra.html#s1x1a1>.

Et les aéroports d'entrée au Canada se retrouvent a cette adresse :

<http://www.cbsa.gc.ca/do-rb/services/aoe-fra.html>.

Les procédures transfrontalières



Bien sur, si vous et tous vos passagers sont accrédités CANPASS, tous les aéroports désignés port d'entrée vous sont accessibles aux heures normales d'opération. En plus, il existe une série d'aéroports désignés CANPASS que l'on trouve à l'adresse : <http://www.cbsa.gc.ca/do-rb/services/aoecan-fra.html>.

4-Déposer un plan de vol après des de la FSS américaine. La aussi, un seul plan de vol transfrontalier est nécessaire pour couvrir le vol des États-Unis vers le Canada. Et encore, planifier votre altitude de vol pour pouvoir parler à l'ATC en franchissant la frontière. Prévoyez votre départ des US pour faire coïncider votre temps d'arrivée avec celui que vous avez donné aux douaniers canadiens.

5-A votre aéroport canadien d'arrivée, dirigez vous vers le bureau des douanes. Si une tour est présente, elle pourra vous guider au sol vers le bâtiment. La encore, on ne débarque pas de l'avion tant qu'un douanier ne l'a pas autorisé. Si le temps d'attente au sol dépasse largement votre temps estimé d'arrivée et que personne ne se présente, il faut appeler appeler au 1-888-226-7277. Le douanier qui prend l'appel prendra les actions nécessaires. Si vous et vos passagers êtes CANPASS et que vous arrivez à un aéroport d'entrée désigné CANPASS, il se peut qu'aucun douanier ne se présente à vous. Appelez simplement au même numéro, un douanier vous autorisera probablement à entrer au pays. Il vous le confirmera par un numéro d'autorisation. Conservez-le.

J'espère que ces étapes pour voyager vers les US et revenir au Canada ne vous effraieront pas. Elles semblent ardues au premier abord mais à l'usage, elles sont faciles et ne demandent que quelques minutes avant chaque passage de la frontière. Si vous avez des commentaires ou que vous désiriez plus de

précisions sur une de ces étapes, n'hésitez pas à communiquer avec moi. Je vous souhaite de planifier bons vols vers les États-Unis l'été prochain!

Michel Drouin
Instructeur de vol
514-386-4011

La naissance de mon Pipistrel Sinus

Par Paul Laurin

Après une longue réflexion, j'ai récemment décidé de passer à l'action et me suis acheté un avion fabriqué par ...moi-même! ...Si je me fie à la réglementation. Je m'explique.

J'ai jeté mon dévolu sur un motoplaneur Pipistrel Sinus. Au Canada ce modèle est considéré - Ultraléger Évolué. Comme je désire utiliser mon avion de nuit et pour voler aux USA, il ne me reste plus d'autre option que de l'immatriculer dans la catégorie construction amateur. Le Sinus est disponible en kit 51% et il a déjà été évalué par le MD-RA. Le processus d'inspection et d'approbation devrait donc être relativement facile.

Comme je n'ai ni le temps ni envie de me lancer dans la construction d'un avion, je décide de déléguer la fabrication au fabricant du kit . En fait, j'achète un avion prêt à voler mais en contrepartie je suis responsable du produit final et doit soumettre l'appareil aux inspections prévues à la réglementation. ...j'ai appris pour ces inspections chemin faisant,

L'achat :

Donc en Novembre dernier je contacte Pipistrel Canada et reçois une bonne nouvelle, il y a possibilité d'obtenir mon avion dans deux mois au lieu des 6+ normalement prévus. C'est ainsi que je me retrouve à faire une visite éclair à Whitecourt Alberta pour finaliser la transaction et faire un vol d'essai. Quel enfer ! décalage horaire, trajet automobile de 3hrs au lieu du 1 1/2 normal, de nuit sur chaussée glacée (i.e. patinoire linéaire), neige et bruine. Red-eye flight pour le retour, vol Toronto-Montréal annulé. J'oublie mes écouteurs dans l'avion, bref les astres ne sont pas alignées.

La rencontre avec Jonas (distributeur Canadien) s'est cependant bien déroulée et nous avons passé en revue la liste (très longue) des options qu'il m'est possible de commander. J'avais fait mes devoirs et avait une bonne idée de ce qui allait garnir le tableau de bord, la difficulté est de ne pas s'emballer et tomber dans le 'tant qu'à y être'. Le prix et le poids supplémentaire augmentent rapidement.

C-GOYQ

LE CHOIX



La première fois

La première fois que j'ai vu un Sinus est au Sebring LSA show en Janvier 2011. J'ai envoyé une photo à ma conjointe lui mentionnant; J'en veux un !



Le concurrent

Le PhoenixAir a aussi été considéré mais il n'est pas reconnu au Canada ni vendu en kit, donc l'importation aurait été vraiment difficile. De plus le délai de fabrication est environ 1 an. Certaines particularités telle la faible garde au sol pour une envergure de 15m m'ont aussi déplu. J'ai pu observer les dommages provoqués lors de l'atterrissage par grand vent de travers sur un appareil similaire. Ça frotte le bout des ailes au sol...

La naissance de mon Pipistrel Sinus

Par Paul Laurin

Gardons en vue la mission de l'avion. Malgré l'incapacité de faire un vol d'introduction, je suis convaincu de mon choix et signe le contrat d'achat. Aucun doute possible, c'est clair, je vais vraiment 'tripper' dans cet appareil.

L'inspection du MD-RA :

Malgré les commentaires de Jonas, basés sur l'importation des derniers Sinus, j'apprends qu'une inspection pré-fermeture des ailes doit être faite sur l'appareil. Je tente de convaincre le MD-RA qu'il n'est pas nécessaire de la faire étant donné que l'inspecteur s'est déjà rendu à l'usine pour d'autres appareils identiques et que le kit était approuvé. Rien n'y fait, au sens du règlement chaque appareil est unique et le propriétaire ne peut déléguer sa responsabilité face au travail exécuté.

Comme je n'ai pas le choix, un voyage est organisé pour l'inspection de l'avion en Slovaquie. La production est déjà débütée, nous sommes à la mi-décembre et le temps presse si je ne veux pas entraîner des délais inutilement. Mercredi le

15 Janvier, l'inspecteur et moi-même sommes installés confortablement sur un vol à destination Venise pour ensuite se rendre chez Pipistrel. Une chance que j'ai dormi sur le vol transatlantique parce qu'on arrive directement à l'usine dans la ville d'Ajdovscina en Slovaquie, pour commencer l'inspection.

Première impression, l'usine est un modèle de propreté et d'organisation, absolument rien n'est laissé au hasard. Le responsable de la production nous accompagne et prends le temps pour répondre à chacune de nos questions. L'inspection ne dure que quelques heures. Alors que l'inspecteur rédige son rapport, je pars voler avec le pilote d'essai de la compagnie. Un moment important car à date, je n'ai jamais volé dans un Pipistrel

Le vol d'introduction :

J'ai déjà piloté des planeurs alors que j'étais dans les cadets de l'aviation, c'est avec eux que j'ai obtenu mon brevet à l'âge de 17ans. Mais mon expérience sur 2-33 en 1979

LA VISITE EN SLOVÉNIE



La visite

Arrivé à l'usine, mon appareil est assez avancé. Il ne reste que 5 jours de travail avant son achèvement.

Jaime Alexandre du MD-RA a procédé à l'inspection 'pre-cover'



Le poste de pilotage

Le Dynon skyview regroupe absolument tous les instruments, malgré cela quelques bons vieux 'steam gauges' autonomes procurent la redondance.

La naissance de mon Pipistrel Sinus

Par Paul Laurin

est très limitée et mes souvenirs plus romanesques que factuels.

Bref on s'élance sur la piste de gazon, le p'tit rotax dans le tapis. On est rapidement dans les airs et le taux de montée est supérieur à mes attentes. Je suis attentif au comportement de l'avion qui, malgré l'envergure et son faible poids, est beaucoup plus stable qu'imaginé.

Le virages à grande inclinaison sont faciles et l'avion conserve son attitude sans correctifs aux gouvernes. Les décrochages se font sans bascule, les ailes demeurent horizontales. Le niveau sonore dans l'habitacle est inférieur à ce que je suis habitué, on vole sans écouteur et les communications demeurent faciles.

Après un moment à tourner dans la vallée, le pilote coupe le moteur et nous place en vitesse de vol plané. Il me mentionne que nous allons nous rediriger vers l'aéroport mais dans les faits, pour une raison qu'il ne m'explique pas, on se dirige directement vers la montagne. Je ne dis pas un

mot malgré que je trouve que nous sommes assez près de la montagne. Si ça continue, je lui donne un claque pour qu'il comprenne mon inconfort ! Il finit par engager un virage et commence à longer la montagne d'assez près. On a l'aéroport dans le dos ? Je remarque alors le vario qui est soit zéro ou légèrement positif...Ridge soaring, ..Cool!

Je reprends les commandes et suis le profil de la montagne puis me redirige vers l'aéroport. J'affiche maintenant un grand sourire et suis dans un état de béatitude totale. Le moteur est toujours inanimé, la piste est en vue au loin, on va planer jusqu'à la piste. Le début de circuit se fait à une altitude habituelle et ce n'est qu'en finale que les 'spoilers' sont appliqués pour assurer une pente d'approche plus abrupte. Une fois arrêté sur la piste, le moteur est reparti pour nous permettre de rouler au sol.

Ok, je suis très content et cela paraît. J'ai vraiment hâte de recommencer mais ça n'arrivera pas avant d'avoir reçu le mien.

LE VOL D'INITIATION



La flexibilité

Il est possible de modifier l'envergure en utilisant l'un ou l'autre des modèles d'embout d'ailes. Ainsi les longs 'wingtips' procurent 15m d'envergure pour une finesse de 28:1. L'envergure minimale est 12.5m ce qui permet d'utiliser un hangar standard nord-américain et procure une vitesse de croisière de 120 Nœuds pour 2.5 gal/hr de Mogas.

Les aventures aériennes d'Alain

Par Alain Pépin

LA VERIFICATION PRÉ-ENVOL



Cet échantillon d'essence
C'est dans notre liste de vérifications.

Réservoir gauche **Purgé**
Grade essence **100LL (bleuté)**
Bulles d'eau et sédiments **Absents**

On insère l'aiguille de cette petite coupe pour extraire un échantillon d'essence de sous les ailes pour vérifier sa qualité. Avez vous déjà observé une quelconque contamination dans ce précieux liquide qu'on jette ensuite allègrement dans un bidon rouge, lorsque ce n'est pas directement au sol lorsqu'aucun contenant n'est disponible?

Non? Moi oui.

C'était le 13 janvier 2014 lors d'une inspection pré-vol minutieuse d'un Cessna 172 qui sort d'une séance de maintenance chez le mécano. J'ai vu ces fameuses bulles qui ressemblent à des bulles d'air mais qui en fait sont des bulles d'eau qui ne flottent pas, mais restent au fond du contenant. C'est le signe de la présence d'eau dans le réservoir d'essence. Plus

grosses, elles auraient en effet pu présenter un danger lors de mon départ. En effet l'essence coule par gravité sous les ailes pour se rendre au moteur, et vu que l'eau est plus lourde que l'essence, ce qui se serait présenté en premier au système est une désagréable gorgée d'eau qui aurait eu un goût amer pour le brave Lycoming.

Un deuxième échantillon a présenté de plus petites bulles, et le troisième échantillon n'en contenait pas du tout. C'est beau maintenant? Oui.

J'ai entendu l'histoire d'un pilote de brousse qui avait terminé son inspection, était bien assis dans son siège, clé en main, mais qui se demandait s'il n'avait pas justement sauté cette étape sur sa deuxième aile. Pas convaincu de sa procédure, il sort de son avion, prend son échantillon et il n'est sorti **que de l'eau**. L'odeur de l'essence n'y était pas, ni la couleur typique. Il reprend quatre échantillons supplémentaires puis enfin voit de l'essence. S'il n'avait pas repris cette partie de son « walkaround », c'était la panne assurée.

Pourquoi ai-je vu ça aujourd'hui? Après tout il restait 28 gallons d'essence dans les réservoirs. Je crois qu'à cause de la grande variation de température entre le hangar chauffé à Bromont et le climat arctique du temps des fêtes cette année, il s'est formé de l'humidité. Et c'est pour ça chers amis, que je prend un échantillon d'essence de chaque réservoir avant chaque vol.

Alain Pepin

Cascadeur sous-marin devenu pilote

<http://espace.canoe.ca/cascadeur>

Nos commanditaires



Flight / Vol 160



Civil Aviation Medical Examiner  Médecin-examineur de l'aviation-Civile   

ANDRÉ SENIKAS m.d.
Examens de pilotes
900 Boul du Séminaire, suite 425
Saint-Jean-sur-Richelieu, QC, J3A 1C3
Tel: 450-515-1956 Fax: 450-515-1985

