



COPA Escadrille 160

Le Journal de Bord

VOLUME 3 NUMÉRO 10 JUILLET 2020

Nouvelles & événements - Normand Prenoveau

ÉVÉNEMENT BBQ PIZZA AU FOUR

nprenoveau@aphyjn.com



TOUT LE MONDE ÉTAIT MASQUÉ!

UN SUCCÈS MALGRÉ LA COVID ET LA PLUIE.

Avec la COVID-19 nous avons dû annuler tous les événements à partir du mois de mars. Pourtant l'année 2020 s'annonçait comme une des plus occupées de l'histoire de l'association avec la conférence COPA, l'assemblée annuelle du Groupe des 99, Jeunes en Vol, etc. Un peu un coït interrompu. Ça faisait donc plusieurs semaines que nous n'avions rien fait, confinés que nous sommes. Ça commençait à nous démanger, on s'ennuyait de vous tous.

L'idée de faire un rencontre « pizza » a commencé il y a plusieurs mois. Lorsque nous avons reçu le groupe de

Saskatoon en route vers la conférence de COPA dans les maritimes, il y a 2 ans, vous vous souvenez? Nous avons fait le taxi pour eux vers l'Auberge Harris, il y avait là un traiteur avec un four à bois mobile qui était sur place pour un mariage. Ça semblait très bon et festif, on a conservé sa carte pour le moment où on pourrait se servir de son offre. Compte tenu des limitations imposées par la COVID, ça semblait le moment indiqué. Faire un BBQ traditionnel était difficile si on voulait assurer la sécurité de tout le monde.

Organiser une rencontre de groupe avec la distanciation a été un peu plus compliqué que je ne le pensais. Il a fallu ouvrir nos 3 hangars pour accepter le nombre de tables avec un espace suffisant. Pour respecter les règles, il fallait aussi limiter le nombre de personnes par table, les couples pouvant être assis face à face mais le célibataire isolé en bout de table. Il fallait aussi assurer le service et fournir tout le matériel de



Il a fallu expliquer comment utiliser le matériel de protection



(Suite page 2)

Nouvelles & événements - Normand Prenoveau



(Suite de la page 1)

protection. Comme je dis, un peu plus compliqué. Ça limitait aussi le nombre de membres qu'on pouvait accepter lors de l'événement.

Je pense que le monde était en « manque » de relation humaine. Notre événement a fait salle comble en seulement quelques heures après l'annonce. Nous aurions pu facilement être le double de participants. Je suis désolé pour les gens que j'ai dû refuser et qui n'ont pu être des nôtres.

C'est un bon groupe qui s'est présenté ce samedi 11 juillet. Nous avons quelques appréhensions sur la discipline des participants à conserver les règles de distanciation. Finalement, c'était sans fondement, tout le monde avait son masque et gardait ses distances. Horacio aurait été fier de nous.



C'est donc le groupe Steforno qui s'est présenté avec son curieux petit véhicule qui supporte un four à bois et tout ce qu'il faut pour nous faire différents styles de pizza.

Malheureusement, après presque un mois de beau soleil, la journée choisie était bien arrosée par une pluie constante. Toutefois, nos hangars sont assez grands pour abriter tout le monde. Le four à bois lui, étant à la pluie, n'arrivait pas à conserver correctement sa chaleur, ce qui fait que le service était un peu plus lent que normal. Certains nous ont dit que ça donnait le temps de jaser, d'autres avaient un peu trop faim.

Le plaisir de se revoir et de finalement rencontrer du monde après être « pris » entre 4 murs a prévalu. Notre petit sondage indique que de façon presque unanime tout le monde a apprécié l'événement. Ce fut également un plaisir d'organiser cette rencontre et c'est certain que nous allons tenter de faire autre chose dans les prochaines semaines.

Toutefois, il est probable que nous allons réduire le groupe pour que ce soit plus agréable et plus facile à gérer, quitte à faire plusieurs rencontres à la file pour que tout le monde puisse en profiter.

Merci à Maxime du Festival des Montgolfières qui nous a fourni les tables gratuitement et à tout ceux qui nous ont donné un coup de pouce. Je suis toujours impressionné par la volonté des gens de notre association à donner de leur temps.

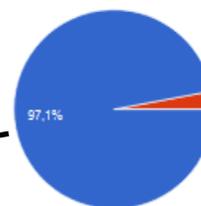


On reconnaît (?)

Mélanie Dufresne, présidente du Festival des Montgolfières et conseillère à la ville; Michel Chartier, président d'Aviateurs Québec

D'accord à refaire quelque chose de similaire?

34 réponses



Le bleu veut dire oui ..

Nouvelles & événements - Normand Prenoveau

LA VILLE REVISE SA POSITION ...

Le mois dernier nous avons réagi vivement à la décision de la ville de ne pas renouveler le contrat avec les cadets de l'air. Grâce à l'implication de tout le monde, la ville a décidé de retirer la résolution.

Il est réconfortant de constater que le conseil actuel peut changer d'idée à la lumière de plus d'informations. Bravo à nos élus.

Merci à vous tous qui avez contribué. Cette mobilisation des gens d'affaires, de notre membership, de notre association canadienne COPA et des militaires a permis de mettre en lumière les enjeux de l'annulation du contrat.



Photo: L'éveil.com

UNE ZONE D'INNOVATION INCLUANT L'AÉROPORT

NexDev aura la pleine responsabilité du développement économique de la région ce qui englobera entre autre l'aéroport, l'incubateur d'entreprises (H2) et les services douaniers.

C'est une très bonne nouvelle.

Il y a quelques mois, nous avons fait un petit sondage en communiquant avec une dizaine de DG, histoire de connaître ce que font les autres. Il est apparu clairement que les aéroports qui ont du succès font partie intégrante d'un plan de développement économique global d'une région. L'aéroport devient un des outils dans la boîte du directeur de développement économique pour attirer et conserver de nouvelles entreprises. Il est tout à fait logique que l'organisme qui s'occupe de l'économie prenne en charge aussi le développement de l'aéroport.

Quand il s'agit de prendre des risques de plusieurs millions, les entrepreneurs ont horreur des incertitudes politiques. La gestion de l'aéroport passant sous un organisme indépendant, les investisseurs n'auront plus à craindre les changements de garde à l'hôtel de ville tous les 4 ans.

Et enfin, il aura une personne responsable qui va s'occuper activement du développement de l'aéroport.

C'EST QUI NEXDEV ?

C'est ce qu'on appelle généralement un CLD (Centre Local de Développement). C'est un organisme à but non lucratif qui offre des services de première ligne d'accompagnement, de soutien technique ou financier aux entrepreneurs potentiels ou déjà en activité.



Canada Français 29 juillet

Nouvelles & événements - Normand Prenoveau

LE PREMIER HÉLICOPTÈRE TENTANT DE VOLER SUR UNE AUTRE PLANÈTE ! (TRADUIT DE L'ANGLAIS)

Lorsque le rover Mars 2020 Perseverance de la NASA sera lancé à partir de la base aérienne de Cap Canaveral en Floride demain (29 juillet), une expérience innovante suivra: l'hélicoptère Mars Ingenuity. Ingenuity ne pèse que 1,8 kilogramme environ, mais il a des ambitions démesurées.

Ingenuity est ce que l'on appelle une démonstration technologique - un projet qui cherche à tester une nouvelle capacité pour la première fois, avec une portée limitée.

Ingenuity comprend quatre pales en fibre de carbone spécialement conçues, disposées en deux rotors qui tournent dans des directions opposées à environ 2400 tr / min - plusieurs fois plus vite qu'un hélicoptère de passagers sur Terre. Il dispose également de cellules solaires, de batteries et d'autres composants innovants. Ingenuity ne contient pas d'instruments scientifiques et est une expérience distincte du rover Mars 2020 Perseverance.

QU'EST-CE QUI FAIT QU'IL EST DIFFICILE POUR UN HÉLICOPTÈRE DE VOLER SUR MARS ?

D'une part, la faible atmosphère de Mars rend difficile l'obtention d'une portance suffisante. Parce que l'atmosphère de Mars est 99% moins dense que celle de la Terre, il doit être léger, avec des pales de rotor beaucoup plus grandes et qui tournent beaucoup plus vite que ce qui serait nécessaire pour un hélicoptère de la masse d'Ingenuity sur Terre.

Il peut également faire froid dans le cratère de Jezero, où Perseverance atterrira avec Ingenuity attachée à son ventre en février 2021. Les nuits y plongent à moins 130 degrés Fahrenheit (moins 90 degrés Celsius). Alors que l'équipe d'Ingenuity sur Terre a testé l'hélicoptère à des températures martiennes et pense qu'il devrait fonctionner sur Mars comme prévu, le froid repoussera les limites de conception de nombreuses pièces d'Ingenuity.

De plus, les contrôleurs de vol du JPL ne pourront pas contrôler l'hélicoptère avec un 'joystick'. Les retards de communication font partie intégrante du travail avec des engins spatiaux sur des distances interplanétaires. Les commandes devront être envoyées bien à l'avance, les données d'ingénierie revenant du vaisseau spatial longtemps après chaque vol. En attendant, Ingenuity disposera d'une grande autonomie pour prendre ses propres décisions sur la façon de voler vers un 'waypoint' et de se tenir au chaud.

Ingenuity est destiné à démontrer les technologies nécessaires pour voler dans l'atmosphère martienne. En cas de succès, ces technologies permettraient la conception de nouveaux véhicules volants qui pourraient être inclus dans de futures missions robotiques ou humaines sur Mars. Ils pourraient offrir un point de vue unique non fourni par les orbiteurs actuels à haute altitude ou par les rovers et les atterrisseurs au sol, fournir des images haute définition et une reconnaissance pour les robots ou les humains, et permettre l'accès à un terrain difficile à atteindre pour les rovers.

Pour plus d'information:

<https://mars.nasa.gov/technology/helicopter>



Le robot Perseverance

Nouvelles & événements - Paul Laurin

plaurin@apphyjn.com



AIRVENTURE (OSHKOSH) À L'ÈRE DE LA COVID

Savez-vous, j'arrive tout juste de Oshkosh ! J'ai réussi à assister à plusieurs séminaires et m'y suis rendu sans inconvénient. La météo en route était parfaite, à l'arrivée je n'ai pas 'rocké mes wings' mais peut-être un peu 'shaké la tête'. Pas question de dormir sous la tente, j'ai un lit bien confortable et climatisation en prime !

C'est comme ça que je vis le 'Virtual Air Venture', ... écrit en anglais pour m'assurer d'être en pleine immersion. Il ne manque que les bruits, les sons, la foule, le gros hot-dog, le Star Spangled Banner.... Pas vrai que toute cette industrie va se mettre à attendre en 2021 sans nous présenter ce qu'ils ont de nouveau, de fantastique, d'essentiel pour avoir plus de plaisir en volant.

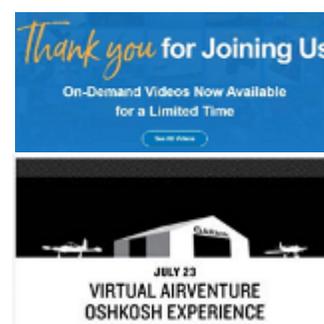
Ayant récemment fait la mise à jour de l'avionique de QVV, je suis inscrit aux alertes Youtube ainsi que les Infolettres de Garmin, Dynon et quelques autres équipementiers. A cela faut ajouter mon adhésion à EAA et quelques autres. Bref je n'ai pas besoin de faire beaucoup de recherches pour des avant-goûts sur nombre de produits.

Où trouver ?

1) Le site web eaatogether.org donne accès à une multitude de vidéos, équivalent à assister aux séminaires offerts et assis dans la première rangée en surcroît. Vous devez être membre EAA pour en profiter par contre.

2) YouTube, tapez : Spirit of Aviation Week, Virtual Air Venture 2020, Garmin Virtual Air Venture,

Bonne visite, ... racontez-nous votre séjour à Oshkosh 2020 !



PAIEMENTS EN LIGNE... FINALEMENT!

Bon, ben ça marche, depuis quelques jours. Vous avez l'option de payer en ligne avec Desjardins (Global Payments), c'est très simple à utiliser.



DEMANDE DE PAIEMENT

CAD\$ **100.00**
to
Global Payments
Facture 9999

Normand Prenoveau

4544 98 [blurred] VISA

11 / 24 [blurred]

PAYEZ MAINTENANT
[Solde dû: \$100.00]



RENOUVELLEMENT DE VOTRE VOTRE MÉDICAL ..! (ALINE GÉLINAS)

À CAUSE DE LA COVID-19

Le Dr André Senikas me disait cette semaine que les règles concernant le renouvellement de certificat médical pour l'aviation civile viennent d'être modifiées le 2 juin 2020 pour les certificats qui expirent entre le 17 mars 2020 et le 31 mars 2021.

Cette nouvelle mesure permet aux pilotes de classe 1, 2 et 3 qui n'ont aucun changement dans leur état de santé depuis leur dernier certificat médical de prolonger leur certificat médical de une année en complétant le formulaire «attestation d'aptitude ...».

Si le pilote n'a aucun changement dans son état de santé, il suffit de signer le formulaire et de le faire contresigner par un témoin et de l'envoyer au bureau régional de médecine aéronautique de TC.

VOICI CE QUE DIT LA DIRECTIVE :

Titulaires d'un certificat médical dont la date d'expiration se situe entre le 17 mars 2020 et le 31 mars 2021

Attestation :

Attestation d'aptitude à l'aviation civile par application de l'exemption RCN-062-2020

(Voir un copie du formulaire sur le site de l'APPH sous documents)

Admissibilité

Catégories 1, 2 et 3 (les catégories 4 n'utiliseront jamais le formulaire d'attestation)

Les titulaires d'un certificat médical ne doivent présenter aucune des restrictions indiquées ci-dessous sur leur certificat et ne doivent avoir subi aucun changement dans leur état de santé depuis leur dernier examen médical de l'aviation civile.

Les titulaires d'un certificat médical qui ne respectent pas ces conditions doivent subir un examen par un MEAC (voir la section « Télémédecine » ci-dessous).

Instructions pour les candidats

Remplir la déclaration et la signer en présence d'un témoin, qui doit également la signer. Le témoin doit avoir atteint l'âge de la majorité.

Les titulaires de CM dont la validité expire entre le 17 mars et le 1er août 2020 doivent soumettre l'attestation avant le 1er août 2020

Les titulaires de CM dont la validité expire après le 1er août 2020 doivent remplir et présenter l'attestation dans les 90 jours précédant l'expiration du CM en cours de validité

Transmettre une copie de la déclaration au bureau régional de Médecine aéronautique civile de Transports Canada

Aucun document ou vignette de Transports Canada ne sera délivré.

Conserver une copie de la déclaration avec son certificat médical ou son carnet de documents d'aviation.

Le Dr Senikas croit que les pilotes auraient avantage à se prévaloir de ce privilège pour retarder de un an leur examen médical.



Il me demandait d'en parler au plus grand nombre de pilotes.

Source: <http://twinandturbine.com/>

IL Y A DE L'ACTION À L'APPH!

Nouvelles & événements



Concours Nouveau LOGO

REPORTÉ

Après 16 ans de loyaux services, il est temps de revamper notre LOGO.
Concours pour tester vos idées.

On recherche un logo APPH sur l'aviation générale, pour le plaisir de voler avec un rappel que nous sommes au Québec. Vous pouvez envoyer autant de versions que vous le souhaitez.

Le conseil d'administration affichera les candidatures préélectionnées pour voter sur notre site Web (max 3) et le gagnant se méritera une cadeau gracieuosité de BL Aviation.

Envoyez votre proposition par courriel à apronovau@apphyjn.com (formats de fichiers: EPS ou JPEG haute résolution)
Le concours se termine le 31 mars.

Aucune des propositions n'a reçu une majorité d'approbations.

Nous avons donc décidé de repousser ce projet pour le moment.

Merci à tout ceux qui ont participé.



MARC TOURIGNY
Technicien d'Entretien d'Aéronefs
M1, M2

CELL.: 819-696-7547
MARC@TOURIGNY.INFO

Entretien et Réparation

ENTRETIEN ET RÉPARATION.

Expérimenté sur plusieurs type Cessna, Piper et + autres.

Je suis de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Maison 450-358-5614 marc@tourigny.info

L'APPH REÇOIT UN PRIX DU CONSEIL DE COPA

« Pour vos efforts à faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler »

Le prix nous a été remis lors de l'événement BBQ-Pizza le 11 juillet par Jonathan Beauchesne, trésorier de COPA.

Comme vous pouvez le constater il fallait quand même assurer la distanciation sociale...



Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

IDENTIFIEZ CET AVION

Un des premiers jet personnel.

Cet avion est le deuxième prototype, propulsé par des turbosoufflantes Williams FJX-1. Il a volé pour la première fois en avril 1997 et faisait partie de la démonstration de vol à Oshkosh en 1999.

Le premier prototype était propulsé par deux turboréacteurs adaptés Noel Penny Turbines NPT301 et a volé pour la première fois en décembre 1988, soit 10 ans plutôt.

Les informations suivantes ont été publiées dans leur brochure de 1998:

Un avion biréacteur 4 places hautes performances qui offre aux utilisateurs personnels et professionnels tous les avantages du voyage à la demande dans une taille efficace et économique, mais avec toute la douceur et le confort du jet exécutif de 500 mi / h volant à haute altitude.

Et pour le client averti, le raffinement aérodynamique s'exprime sous une forme élégante et sportive.

Tout ça pour environ 1 Million US \$ de 1998.



DIMENSIONS		
Span	25 ft 0 in in	7.62 m
Length	25 ft 10 in in	7.88 m
Wing area	64.5 sqft	6.00 m2
WEIGHTS, LOADINGS		
Max. take-off weight	4000 lb	1814 kg
Empty weight	2200 lb	998 kg
Max. wing loading	62 lb/sq ft	302 kg/m2
POWERPLANT		
Number of engines	2	
Take-off thrust	700 lb	3.1 kN
CRUISE POINT		
Cruise speed	M 0.76	810 km/h
Cruise altitude	45,000 ft	13,700 m
Range (full payload)	1500 nm	2775 km
FIELD REQUIREMENTS		
Takeoff	2750 ft	838 m
Landing	2450 ft	747 m



Réponse et suite dans le prochain numéro.

FACEBOOK (LIVRE DE FACES) - CONNECTEZ-VOUS

On a mis en ligne une page Facebook exclusive aux membres de l'APPH. L'idée est de vous inviter à nous accompagner dans des excursions et partager vos expériences. Vous pouvez également proposer des randonnées ou tout simplement nous indiquer où vous avez l'intention de voler ce weekend ou si vous cherchez un co-pilote, etc.

On espère qu'éventuellement ce sera la zone de rencontre pour tous les événements APPH.

Connectez-vous ça ne coûte rien, c'est gratiss!

<https://www.facebook.com/groups/158096128151233/>



Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

IDENTIFIEZ CET AVION (RÉPONSE) ADAM A-500

Comparée aux bimoteurs conventionnels, la disposition de poussée de la ligne centrale réduit la traînée et maximise la contrôlabilité de l'avion en cas de panne d'un moteur. Cette configuration de moteur a été utilisée par le Cessna Skymaster similaire. La cellule A500 est largement construite en matériaux composites en fibre de carbone époxy avec un noyau en nid d'abeille Nomex. Les autres caractéristiques comprennent la pressurisation de la cabine

Burt Rutan était consultant pour Adam sur le travail de conception initial de l'A500 et vous pouvez voir son influence. Les booms jumeaux balayant pour saisir une queue horizontale entre eux, l'aile mince de 44 pieds et le fuselage de type pod sont tous des éléments que Rutan a utilisés auparavant. Les booms de queue sont presque une nécessité pour un jumeau de poussée de ligne centrale pour laisser de l'espace pour l'hélice arrière. Les rampes offrent un endroit pratique pour localiser le train d'atterrissage principal, et la forme du fuselage est idéale pour contenir les charges de pressurisation.

Les moteurs sont des TSIO-550 Continental à double turbocompresseur et à refroidissement intermédiaire de 350 ch chacun. Continental a fourni de nombreux conseils sur l'installation et le refroidissement des moteurs.

Le prototype A500 a volé pour la première fois le 11 juillet 2002 et a été certifié en mai 2005.

PROBLÈMES DE CHARGE UTILE

Le poids à vide de conception initiale annoncé en 2003 était de 4 200 lb (1 910 kg), tandis que le poids à vide réel du numéro de série 7 A500 était de 5 460 lb (2 480 kg). Le poids brut initial devait être de 6 300 lb (2 860 kg), porté à 7 000 lb (3 180 kg). Cela a entraîné un

changement de la charge utile de 2 100 à 1 540 lb (950 à 700 kg). [13]

Avec les réservoirs de carburant de 230 gal US (870 l) pleins, la charge utile disponible pour l'équipage, les passagers et les bagages est de 160 lb (73 kg), en baisse par rapport à 720 lb (327 kg). Cela signifie que l'A500 ne peut pas transporter le plein de carburant et un pilote adulte masculin ou féminin de poids standard.

Adam Aircraft a cessé ses activités le 11 février 2008 et a déclaré faillite le 19 février 2008 après avoir livré sept A500.

En avril 2008, Adam Aircraft a été racheté de la faillite par AAI Acquisition Inc. Au moment de l'achat, cette nouvelle société a indiqué qu'elle poursuivrait la certification de l'avion A700 en priorité et que l'A500 ne serait pas produit en raison de la faiblesse du marché avions à moteur à piston. AAI a cessé ses activités en avril 2009 sans produire d'avions.

En avril 2011, Triton Aerospace a annoncé qu'elle avait acquis les actifs d'Adam Aircraft, y compris le certificat de type d'aéronef, et avait l'intention de remettre l'A500 en production. Mais en 2013, le site Web de Triton avait été supprimé et l'URL vendue. Il est probable que l'entreprise a cessé ses activités.

Domage c'était une belle machine..

Sources:

<https://www.flyingmag.com/pilot-reports/pistons/adam-a500/>
https://en.wikipedia.org/wiki/Adam_A500
<https://www.youtube.com/watch?v=9a2iD4W5pS8>

Le Adam A500 est apparu dans le film Miami Vice 2006 avec Jamie Fox aux commandes. Moins de 10 ont été vendus avant qu'Adam Aircraft ne ferme ses portes.





CONAISSEZ-VOUS-CA BOOM? (TRADUIT DE L'ANGLAIS)

L'ère supersonique pour les passagers se déploiera le 7 octobre lorsque Boom dévoilera son prototype à l'échelle XB-1 du futur du voyage aérien haut de gamme.

Le déploiement du XB-1 est une étape majeure pour Boom et pour l'avenir des voyages supersoniques commerciaux.

En tant que premier avion à réaction supersonique développé indépendamment, le XB-1 ouvre la voie aux voyages supersoniques traditionnels et soutient le développement de son avion de ligne supersonique, Overture.

Le fuselage est terminé, les ailes testées et installées et les moteurs sont prêts à démarrer.

En avril, l'équipe de fabrication a installé l'aile du XB-1 sur le fuselage avant dans une opération rapide et transparente.

Boom dit avoir fait des progrès significatifs dans la construction du fuselage arrière qui héberge les trois moteurs supersoniques du XB-1.

Le fuselage arrière en titane du XB-1 peut résister à des températures supérieures à 800 ° F.

Des tests de chute pour les trains avant et principaux du XB-1 sont également en cours, tandis que les pilotes s'entraînent au simulateur de vol.

Boom Supersonic est la seule société supersonique privée financée jusqu'au test en vol, a déclaré le directeur général Blake Scholl.

M. Scholl a déclaré à AirlineRatings dans une interview exclusive au Salon du Bourget de l'année dernière qu'il y aurait plusieurs milliers d'heures de vol d'essai pour le XB-1.



Le prototype est une preuve de concept avant la production d'un avion de ligne supersonique de 50 places à grande échelle, appelé «Overture».

Le calendrier de l'entrée prévue dans le service aérien est désormais également passé de 2023-24 précédemment envisagé à entre 2025 et 2027.

Mais M. Scholl a révélé que l'intérêt des compagnies aériennes était énorme, ajoutant: «Nous avons parlé à presque toutes les compagnies aériennes long-courriers de la planète».

Le premier partenaire aérien majeur de Boom dans le développement du premier avion de ligne supersonique de construction privée et le deuxième après le Concorde, retiré en 2003, est Japan Airlines avec une option pour 20 avions.



Technologie - Normand Prenoveau

(Suite de la page 10)

«Le rôle important de JAL est de nous aider à rendre l'avion pratique, ils nous aident avec l'expérience des passagers et les opérations», a déclaré M. Scholl.

Le chef de Boom a déclaré à l'époque: «Nous avons déjà beaucoup appris d'eux et ils nous aideront à construire un avion qu'ils seront heureux d'avoir ainsi que de nombreuses autres compagnies aériennes.

«Ils veulent profiter de l'avantage du premier arrivé dans le supersonique et ont investi 10 millions de dollars.»

L'accord avec JAL n'est pas venu à la légère, mais était le résultat d'un processus d'évaluation approfondi de deux ans dans les coulisses. L'autre partenaire aérien du projet, avec dix options d'avions, est Virgin Atlantic.

<https://www.airlinerratings.com/news/boom-supersonic-jet-readies-rollout/>

Capacity	55 seats	Altitude	60,000 ft.
Length	46 meters	Round-trip transatlantic fare	Similar to today's business class (~\$5,000)
Maximum speed	Mach 2.2 (1,451 mph)	Demand	1,000 - 2,000 airliners serving 500+ global routes* <small>Based on Boom's research</small>
Flight range	4,500 nautical miles nonstop (9,000 with refueling stop)	Timeline	First flight: Mid-2020s



Le jour de la Saint-Patrick de 1947, M. Ken Patrick, ancien officier de l'Aviation royale du Canada (ARC), fondait CAE, alors connue comme **la Canadian Aviation Electronics Ltd.** M. Patrick voulait « créer quelque chose de canadien et tirer avantage d'une équipe formée à la guerre extrêmement innovatrice et très axée sur la technologie ». Dès le début, le conseil d'administration de la société a réuni quelques-uns des industriels les plus connus du Canada.

Pascal Forget



Tuyaux de la semaine - Normand Prenoveau

tips@pilotworkshop.com



Je reçois régulièrement des courriels comportant des tuyaux pour pilotes sur toutes sortes de sujets . C'est très bien fait et surtout très instructif. J'ai pensé traduire certains de ces conseils.



"SI LA TOUR PROPOSE UN DÉCOLLAGE À UNE INTERSECTION, DOIS-JE ACCEPTER? INVERSEMENT, EST-IL ACCEPTABLE D'EN DEMANDER UN POUR GAGNER DU TEMPS?"

TRADUIT DE L'ANGLAIS

Il y a parfois un bon argument pour accepter, ou même pour demander un décollage à une intersection, mais c'est un cas classique où on joue avec les probabilités. Rien n'est plus inutile que la piste derrière vous. Mais probablement, vous n'en aurez pas besoin, non?

La raison impérieuse pour laquelle vous pourriez avoir besoin de la piste devant vous c'est une obstruction soudaine comme un véhicule ou un animal, une surface contaminée ou, pire, une panne de moteur.

LES MOTEURS S'ARRÊTENT AU DÉCOLLAGE.

Un projet de recherche sur la panne moteur que je viens de terminer a révélé que beaucoup de pannes se produisent au décollage, certaines juste au bout de la piste ou pendant le circuit. Dans ce cas, plus vous avez d'altitude, plus vous avez d'options. Dans tous les cas, il n'y a aucun bon argument pour être plus bas que plus haut une fois que tout le trottoir est derrière vous.

MAIS LA GRANDE QUESTION EST DE SAVOIR CE QUE LE DÉCOLLAGE D'INTERSECTION VOUS APPORTE?

Un retour à la maison 30 secondes plus tôt? Ou se lancer en avant de ce gars ennuyeux dans son vieux Cherokee? D'accord, trois minutes peut-être. Vous échangez ça contre de l'altitude que vous pourriez avoir dramatiquement besoin.

Je ne dirai jamais non au décollage d'une intersection. Mais la prise de décision en aviation consiste à réduire habituellement même les plus petits facteurs de risque. Et un départ d'intersection est peut être l'un de ceux-là.

Paul Bertorelli





ANCIENNES VOIES FERRÉES

DISPARUES DE L'HISTOIRE, ELLES LAISSENT DES TRACES VISIBLES

Le 2 mai 2020, suite à une petite recherche à travers d'anciennes cartes topographiques, j'ai utilisé les talents cachés de mon Cessna favori pour partir à la découverte d'une facette oubliée de l'histoire des transports au Québec.

En effet, au début du 20ème siècle le continent était sillonné d'un réseau impressionnant de chemins de fer qui transportaient passagers et marchandises non seulement d'une province à l'autre mais aussi d'un village à l'autre. J'ai pris l'exemple aujourd'hui de cette liaison Saint-Jean / Burlington qui passait alors par St-Alexandre, Stanbridge -Station, St-Armand, puis par Swanton et St-Albans. Fait notable est que lors du Grand Feu de Saint-Jean en 1876, lorsqu'on lit dans les archives que les pompiers johannais avaient reçu l'aide de leurs « collègues américains de St.Albans », c'est certainement par cette liaison qu'ils auraient été transportés, via le pont du « Central Vermont Railway » qui existait jusqu'en 1966 entre ce qui est aujourd'hui le Club Nautique à St-Jean et une piste cyclable et un parc à Iberville.

Alain Pepin

Cascadeur sous-marin devenu pilote.

Les piliers de pierres toujours visibles sur lesquels s'appuyait le pont de la Rivière au Brochet.

LES IMAGES :

Vue vers le Nord-Ouest de Stanbridge-Station (N 45°08'46" W 73° 03'18")



Extrait d'une carte de 1941



Vue vers le Nord-Ouest là où la voie ferrée traverse la Rivière au Brochet entre Pike-River et Notre-Dame-de-Stanbridge.





COMMENT AMÉLIORER NOTRE PILOTAGE.

La plupart des pilotes privés ne pratiquent plus les manœuvres de base qui leur ont permis de réussir leur test en vol. C'est un fait. Rarement vont-ils prendre le temps d'appeler un instructeur et voler une petite heure pour se perfectionner. Ils préfèrent simplement se conformer à la réglementation du 2 ans et assister aux séminaires chapeautés par Transports



Canada. Je suis conforme, se disent-ils.

Pourtant, chaque vol peut être une occasion de se perfectionner, d'apprendre quelque chose, d'être meilleur sans la présence d'un instructeur à bord. Une simple manière de se perfectionner est de faire la liste des manœuvres nécessaires à la réussite du test et d'en pratiquer une à chaque envolée. Pour chaque exercice, vérifier quelles sont les standards pour les pratiquer jusqu'à ce qu'ils soient atteints ou dépassés.



Voici une autre suggestion pour développer vos compétences. Stationner votre avion sur une ligne jaune

puis asseyez-vous aux commandes pour bien voir la relation entre le capot et la ligne. Maintenant, pratiquez-vous à garder cette référence pendant que vous circulez, décollez et atterrissez. La plupart des pilotes taxie, décollent et atterrissent du côté gauche de la ligne. Chaque vol devient ainsi un moyen d'augmenter ses compétences et vous serez content de rester sur la ligne la prochaine fois que vous atterrirez avec un vent de travers ou sur une piste étroite.



Tant qu'à parler d'atterrissage, pourquoi ne pas parler d'atterrissage de précision ? Dans le vent arrière, choisissez un point précis et sécuritaire de poser des roues sur la piste, réduisez la puissance et essayez d'atteindre ce point. Les premières fois, vous vous poserez loin de votre cible, mais vous allez vous améliorer à force de pratiquer. Cet exercice vous servira peut-être un jour sur un atterrissage forcé. Quelques avertissements d'usage ici : bien sûr, si votre ap-



(Suite page 15)

Coin de l'instructeur - Michel Drouin

(Suite de la page 14)

proche devient inconfortable de quelque manière que ce soit, remontez et faites un circuit et si vous êtes dans un espace contrôlé comme ici à St-Jean, prévenez le contrôleur de la manœuvre que vous voulez faire. Il l'autorisera si le trafic le permet.

Vous avez des passagers à bord ? c'est le temps de rendre le vol le plus doux possible avec des décollages où vos invités ne se rendent pas compte qu'ils ont quitté le sol. De même, anticipez vos virages, vos réductions de puissance, vos sorties de volets ou de roues

pour ainsi minimiser les à-coups. Ils seront enchantés de leur vol et voudront revenir !

Un autre outil sans frais pour améliorer votre maîtrise est de passer en revue votre vol précédent. Un bon pilote visualisera les parties du vol à améliorer à la prochaine envolée. Je connais des pilotes qui annotent même chaque vol et ainsi suivent leur progression personnelle.

Alors bonne pratique à tous !

Michel Drouin
Instructeur de vol

Le Coin du Singe – collaboration spéciale



Nouveau système d'armes aux US!





POP QUIZ: ATERRISSAGE

Regardez bien l'image ci-dessous, représentant une piste d'atterrissage d'un aéroport inconnu, non contrôlé:

1. Simplement en examinant les marquages de piste et sans consulter le CFS ou un ami, pouvez-vous déterminer la longueur de la piste, et la longueur utilisable pour fins d'atterrissage?
2. Que signifient les deux premières lignes à gauche sur la piste avec des flèches et quelles sont les raisons possibles pour avoir mis ces flèches?
3. Quelles sont les lignes blanches plus larges en bordure de piste?
4. Avant d'atterrir, quelles sont les facteurs que vous prendrez en considération afin de vous assurer que c'est sécuritaire et que vous aurez assez long de piste pour redécoller de cette piste dans le futur?

sez solide pour pouvoir supporter le poids d'un avion qui atterrit, ou que le seuil a été décalé afin que les aéronefs au décollage de la piste 29 passent plus haut au-dessus d'une zone sensible (animaux, zone résidentielle ou de dynamitage par exemple).

Les lignes plus large en bordure de piste représentent le tiers puis le deux-tiers de la longueur utilisable de la piste. Ce sont des références que les pilotes utilisent entre autres pour déterminer si la vitesse de décollage est atteinte ou si le décollage devrait être annulé (coupe le moteur et freine à fond).

Avant d'atterrir, il y a plusieurs choses que vous devez vérifier. En utilisant les chiffres en bout de piste, ainsi que les autres points visuels aux alentours, vous pouvez confirmer que vous êtes bien en approche de l'aéroport que vous pensez. Vous devriez être au courant



RÉPONSES :

Si on regarde les lignes pointillées, sachant que chaque ligne fait 120 pieds de long et que l'espace entre les lignes pointillées est de 80 pieds, on peut donc en déduire que la piste compte 20 lignes pour un total de $20 \times 120 = 2400$ pieds de long.

Les deux lignes à gauche signifient un seuil de piste décalé. Le seuil peut être décalé pour offrir une plus grande marge de franchissement des obstacles au bout de la piste, par exemple s'il y a des arbres très haut. Il se peut aussi que cette section de piste ne soit pas as-

des notams de cet aéroport et de savoir si la piste est en usage. La piste semble-t-elle en bonne condition, sans débris?

Voyez-vous la manche à air? Quel est le sens du vent? Pouvez-vous déceler un vent de travers important? Selon la longueur de la piste que vous avez calculé, aurez-vous assez long de piste pour redécoller plus tard en ayant une marge de manœuvre suffisante, considérant le poids au décollage, l'altitude pression et la contamination de la piste?

PARLONS ASSURANCES

Ce fut un peu une surprise pour tout le monde, la plupart de mes collègues pilotes ont reçu leurs nouvelles primes d'assurances comportant des augmentations substantielles. Dans mon cas, j'ai vu ma prime être majorée de 20%. On me dit que c'est particulier à notre province. Dans son édition d'avril, un article de la revue AOPA PILOT analysait la situation. Ça ne semble pas particulier au Québec quoique aux US les augmentations sont moins importantes. Voici une traduction de l'article de Thomas B Haines, éditeur en chef de la revue.

Pourquoi les taux d'assurance augmentent de 10 à 100%

L'AOPA a reçu de nombreux appels au cours des derniers mois de membres préoccupés par les augmentations de primes d'assurance coque et responsabilité civile qu'ils constatent pendant leur période de renouvellement. Le président de l'AOPA, Mark Baker, et

marché de l'assurance après plus d'une décennie de tarification stable voire, dans certains cas, en baisse. Cependant, comme les compagnies d'assurance ont subi des pertes importantes dans l'aviation et sur d'autres marchés ces dernières années (pensez aux ouragans, aux tsunamis, aux inondations, aux tremblements de terre et aux incendies), les pertes ont dépassé les primes. Cela a poussé certains assureurs à quitter certains marchés, dont l'aviation. Pour être rentables, ceux qui restent ont augmenté les primes - dans certains cas de façon spectaculaire, en particulier sur le marché des turbines pilotées par le propriétaire et pour les pilotes plus âgés.

Pour aider à comprendre les changements sur le marché de l'assurance, nous nous sommes tournés vers Bill Behan, PDG d'Assured Partners Aerospace, partenaire de l'AOPA dans le domaine de l'assurance coque et responsabilité pour ses membres. Dans l'entrevue, il profite de plus de 40 ans d'expérience pour expliquer le



d'autres dirigeants de l'AOPA ont rencontré de nombreux souscripteurs et dirigeants pour comprendre ce qui se passe sur le marché de l'assurance pour entraîner des augmentations de primes de 10 à 100 pour cent ou plus dans certains cas.

Le changement est le résultat d'un «durcissement» du

marché dynamique et laisse entendre que d'autres augmentations viendront avant que les choses ne commencent à se stabiliser en 2021. Il propose également quelques suggestions aux pilotes sur la façon d'atténuer

(Suite page 18)

Assurances - Normand Prenoveau

(Suite de la page 17)

certaines des augmentations auxquelles ils seront confrontés.

« Veuillez expliquer ce qui se passe sur les marchés mondiaux de l'assurance et, séparément, sur les marchés de l'aviation, ce qui contribue aux augmentations que les propriétaires constatent dans l'aviation. »

Des niveaux de prime insignifiants pour soutenir les pertes de l'industrie aéronautique sont le principal responsable des augmentations que les membres de l'AOPA, ainsi que d'autres, connaissent aujourd'hui. Toutes les primes d'assurance aérienne aux États-Unis l'an dernier ont totalisé entre 1,5 milliard de dollars et 1,6 milliard de dollars. Ces primes incluaient l'espace (satellites), les compagnies aériennes, les fabricants, les produits et l'aviation générale. Les avions utilisés par la plupart des membres de l'AOPA se situent dans le créneau des assurances de plaisir et d'affaires, qui subit à ce jour la moindre des augmentations des coûts des primes.

« Comment le durcissement du marché affecte-t-il la capacité des propriétaires à obtenir des limites de responsabilité plus élevées? »

Il est maintenant douloureux pour un propriétaire d'aéronef d'obtenir des limites de responsabilité plus élevées que ce qu'il a actuellement dans la plupart des cas. Il ne s'agit pas de payer une prime plus élevée - ce n'est tout simplement pas disponible dans la plupart des cas. Il n'y a pas de norme établie actuellement, mais pour solliciter les assureurs, leurs lignes directrices suggèrent qu'ils n'entraîneront pas une perte supérieure à 2,5 millions de dollars pour toute assurances de plaisir et d'affaires. Les seuils de certains assureurs sont aussi élevés que 5 millions de dollars, mais uniquement pour les risques exceptionnels. C'est la coque et la responsabilité combinées. Certaines entreprises ont des seuils inférieurs à cela, quelques-uns plus élevés. Donc, si vous avez un membre avec une nouvelle coque de 1 million de dollars et qu'il veut acheter une limite de res-

ponsabilité de 2 millions de dollars, cela place cet assureur à un risque potentiel maximale de 3 millions de dollars. Chaque demande de limites de responsabilité plus élevées est examinée plus en détail aujourd'hui non seulement pour le coût de la prime, mais aussi pour savoir si elle correspond aux paramètres du souscripteur pour une limite plus élevée.

La situation du Boeing 737 Max a-t-elle eu un impact sur les primes GA?

Absolument, tout comme d'autres accidents liés aux compagnies aériennes.

Que peuvent faire les pilotes individuels pour aider à atténuer les augmentations potentielles des primes?

Travaillez avec leurs courtiers d'assurance pour fournir toutes les informations mises à jour sur l'expérience de vol, les informations sur les avions et les mises à jour de formation possibles. Certains propriétaires d'aéronefs voudront peut-être envisager des franchises de coque plus élevées afin d'échanger des concessions de prime contre des franchises auto-assurées. Certains assureurs ne sont tout simplement pas intéressés; d'autres peuvent afficher des baisses de primes pour des augmentations suffisantes des franchises, en particulier des avions à turbine. Des franchises allant de 25 000 \$ à 100 000 \$ ne sont pas considérées comme irréalistes par certains propriétaires d'aéronefs à turbine, qui voudront peut-être échanger leur capacité à subir une perte de coque de cette taille contre la nécessité d'avoir des limites de responsabilité élevées qui sont devenues très coûteuses.

Le propriétaire de l'aéronef choisit de limiter ses dépenses d'assurance en conséquence. Il s'agit d'une stratégie qui pourrait être utilisée pendant deux à trois ans et modifiée lorsque le marché commence à s'améliorer. Rappelez-vous ceci, cependant: les franchises de coque s'appliquent également aux dommages causés par des objets étrangers, donc l'augmentation des franchises pour les avions à turbomoteur fait peser plus de risques sur le propriétaire de l'aéronef pour les oiseaux

(Suite page 19)

Assurances - Normand Prenoveau

(Suite de la page 18)

incontrôlables, les roches, etc.

Le secteur de l'assurance semble mettre beaucoup l'accent sur l'importance de la formation sur simulateur. Cependant, avec tant de solutions avioniques de seconde main désormais disponibles, les simulateurs ne reflètent souvent pas les panneaux derrière lesquels les pilotes volent, en particulier dans les avions traditionnels, y compris les turbines.

Malheureusement, les souscripteurs d'aujourd'hui sont des aviateurs beaucoup moins qualifiés [et plus] des joueurs. Honnêtement, le pourcentage de souscripteurs pilotes qui prennent des décisions pour votre adhésion peut être à un niveau historiquement bas, ce qui est problématique car... on leur a dit: «la formation sim est bonne». Cela ne veut pas dire que la formation en simulation n'est pas bonne. Nous croyons fermement [en] et le soutenons. Cependant, votre point est bien compris, en particulier compte tenu de la myriade de packages avioniques qui peuplent les aéronefs, en particulier les anciens avions, et cela en fait une question très, très difficile. Prenez en considération le scénario où un assureur qui a historiquement couvert l'avion d'un membre et qui dit maintenant vouloir 30% de plus et ne veut que 50% du risque et n'acceptera pas la limite de

10 millions de dollars, mais acceptera de n'offrir qu'une limite de 5 millions de dollars. . Ce renouvellement, qui a consommé cinq à huit heures du temps d'un courtier l'année dernière, n'a duré que 30 à 40 heures pour ne servir qu'un seul client. Le courtier doit maintenant approcher une douzaine d'autres assureurs pour trouver cet autre 50% - dont certains l'ont peut-être déjà rejeté à 100%. Ensuite, après avoir soumis à la douzaine d'assureurs, des appels téléphoniques pour discuter de l'avion, de l'historique des sinistres, des packages avioniques, de l'historique de la formation - et oh, au fait, nous ne voulons pas utiliser SimCom car notre panel est différent de ce que SimCom a dans leur Meridian - et un par un, par un, la douzaine d'assureurs tombent à un ou deux et le prix ne cesse d'augmenter. Je pense que tu as la photo. Dans la mêlée du processus de renouvellement en ce moment, la première année du marché qui tourne mal, ces assureurs ne veulent tout simplement pas l'entendre. Ce sera quelque chose que, en 2021 et 2022, les courtiers pourront utiliser pour aider à relâcher l'emprise des assureurs sur nous tous pour ramener la raison et le bon sens sur le marché, espérons-le.

Un technicien en entretien d'aéronefs certifié. Une expérience de plus de 15 ans spécifique aux hélicoptères et aux petits avions. Une expertise solide en analyse de vibrations (track and balance), remise à neuf et réparation hélicoptères. (Modèles Robinson et As350)

'Héli Pro 360 sera votre meilleur investissement !

Simon Archambault
simon@helipro360.ca
Immo Pro 360 Inc.
Président
Cell: 514-606-6051
Saint-Jean-sur-Richelieu, Qc





L'ÉNIGME DU PREMIER AÉROPORT DE QUÉBEC

Tout le monde connaît l'aéroport de Québec et vous y avez probablement déjà atterri vous aussi.

Bon, y a rien de sorcier jusqu'ici.

Mais s'agit-il du premier endroit utilisé comme terrain d'aviation à Québec ???

Bien sûr vu ma question et la chronique vous vous doutez bien que non, mais quel était cet endroit énigmatique.....???

Si vous avez déjà la réponse, vous ne gagnez rien de moins qu'un " AVION" gracieusement offert par un mystérieux mécène anonyme amant de l'aviation.

Afin de vous éviter une surchauffe des neurones, car il fait déjà assez chaud comme ça, et comme je tiens à ce que vous gagniez tous un avion, je vais vous donner un indice de taille afin de grandement vous faciliter la tâche.

... "Vous connaissez déjà tous cet endroit, car vous y avez déjà mis les pieds, probablement même à plusieurs reprises, mais vous n'y avez jamais atterri"....

Hum...Toujours embêté?

Ok, je vous donne un deuxième indice;

... "L'endroit est exactement tel qu'il était lors de son utilisation comme aéroport en 1928 et n'a pas changé depuis, sauf qu'il n'y a plus d'avions"...

????

Récapitulons; Vous êtes familier avec l'endroit, vous y avez déjà tous été, l'endroit est resté tel quel mais sans les avions.....???. Ça semble plus clair maintenant ...? Oui, non...

Ok, un troisième et dernier indice qui vous fait automatiquement gagner cet avion en vous donnant la réponse;

... "Entre autres, Charles Lindbergh y a déjà atterri"....

Ceux qui ont dit "les plaines d'Abraham" gagnent un "AVION" rien de moins ! Bravo.

(Les détails pour l'obtention de votre fabuleux prix se trouvent à la fin de la rubrique. Vu la popularité de ce prix, prévoir un délai raisonnable pour la livraison)

Ainsi les plaines d'Abraham ont déjà servi comme aéroport de Québec, même que ce fut le premier endroit utilisé commercialement pour le faire. Et oui, Lindbergh lui-même y a déjà atterri.

Pour connaître les faits, il faut se téléporter au 13 février 1928, lorsqu'un avion Fairchild FC-2 de la compagnie Canadian Transcontinental Airways "G-CAIP", piloté par Clarence "Duke" Schiller, accompagné de son mécanicien (probablement Eugène Thibault), partit de la base de la compagnie établie au lac Ste-Agnès près de la Malbaie. Ils ont fait arrêt à Québec sur les plaines d'Abraham pour repartir le lendemain avec le courrier qui devait être livré à l'île d'Anticosti sur la Côte Nord.

(Suite page 21)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 20)

L'année précédente, la Canadian Transcontinental Airways avait obtenu le contrat pour le transport du courrier aux villages de la Côte Nord en remplacement des traîneaux à chiens.

Depuis, les plaines d'Abraham sont utilisées comme terrain d'aviation avec essence disponible et vivront deux événements particulièrement achalandés au mois d'avril 1928, soit l'écrasement du "Bremen" sur l'île Greenly dans le golfe du St-Laurent, le 13 avril après avoir effectué la première traversée officielle de l'Atlantique par avion d'est en ouest, ce qui a attiré de nombreux journalistes d'un peu partout utilisant les plaines d'Abraham comme point de départ et d'arrivée et le 22 avril suivant par l'hospitalisation du fameux pilote américain de réputation mondiale "Floyd Bennett" à Québec.

Le Bremen était supposé terminer son envolée à New-York, mais le hasard a voulu que ce soit au Québec, l'île Greenly étant à sa limite est du golfe Saint-Laurent.

Bennett, venu de Détroit, était celui qui avait piloté l'avion de Richard-E Byrd lors de l'expédition du premier survol du pôle Nord en avion le 9 mai 1926 et était donc venu pour prêter "assistance" (comprendre : recevoir une belle "publicité gratuite") au Bremen écrasé sur l'île Greenly. Pourtant, le Canada était tout à fait capable et avait déjà mis tous les moyens en place pour ce faire.

L'hospitalisation de Bennett transporté à Québec pour une sévère pneumonie a motivé l'intervention de Lindbergh pour lui apporter un sérum d'urgence (encore de la "publicité gratuite" ici car on avait déjà tout ce qu'il fallait à Québec) ce qui a bien sûr, attiré tous les médias sur les plaines.

Malheureusement l'histoire s'est mal terminée pour Bennett qui a succombé à la maladie.

On comprendra que l'atterrissage de dizaines d'avions en tous sens pendant des semaines sur un beau terrain gazonné détrempé par les conditions printanières, parcouru par les foules de curieux qui jettent leurs débris partout et sillonné par toutes sortes de véhicule de transport incluant des camions de ravitaillement d'essence et d'huile risque d'avoir des effets sur son bel état de Parc National.

On comprend donc que les administrateurs de la Commission des Champs de Batailles Nationaux finissent par en avoir "ras le bol" de voir leur joyaux se faire massacrer de la sorte et prennent la seule décision valable pour arrêter cet hécatombe, soit, interdire l'accès aux avions.

Ainsi le 1 mai 1928, le président de la Commission des Champs de Batailles Nationaux, Sir Georges Garneau, décréta publiquement l'interdiction, en vigueur immédiatement, de l'utilisation de ses terrains de Québec pour les activités reliées à l'aviation.

Ainsi prit fin l'aventure de la première utilisation d'un terrain pour l'aviation commerciale à Québec.

Résultat : Québec n'avait à présent plus aucun endroit pour permettre l'utilisation des avions. C'est pourquoi quelques jours plus tard lors de l'inauguration de la poste aérienne canadienne entre Toronto, Ottawa, Montréal et Rimouski le 5 mai suivant, les avions provenant de Rimouski avec le courrier prélevé d'un bateau arrivé d'Europe pour Montréal, passeront tout droit au-dessus de Québec sans s'y arrêter faute de place pour y atterrir déclenchant l'indignation et la fureur du maire de Québec "Oscar Auger".

Mais ça, c'est une autre histoire à suivre dans ma chronique du mois prochain.

(Suite page 22)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 21)

L'HELICE DE LEUR AVION FROLA LES FILS

Deux aviateurs venant de la Malbaie ont atterri hier après-midi sur les plaines d'Abraham sans accident — Les hôtes du gouverneur de la prison

Le gouverneur de la prison de Québec, M. J.-B. Carbonneau, a reçu, hier midi, la visite fort inattendue de deux aviateurs qui sont venus atterrir à sa porte avec leur aéroplane avec autant de facilité que s'il se fut agi d'une automobile. M. Carbonneau était à son repas, vers une heure, quand son attention fut attirée par le vrombissement rapproché d'un aéroplane. De sa fenêtre, il aperçut en effet, un hydroplane qui évoluait gracieusement devant la prison à quelque deux cents pieds du sol. Tout à coup, il vit l'oiseau passer si près des fils électriques qu'il leur fournissait le courant à la prison pour le milieu. Les deux voyageurs que l'hélice les faucha d'un coup furent invités par le gouverneur à le contrôle et après avoir évolué avec autant de facilité que si rien n'était survenu, il atterrit à quelques pieds de la prison après une glissade sur la neige.



LE SERVICE POSTAL PAR AVION

Photographie prise par l'artiste du "Soleil", hier après-midi, quelques instants après l'arrivée de l'avion venant de la Malbaie, sur les plaines d'Abraham. Cet avion se mettra en route demain pour l'île d'Anticosti, les îles-de-la-Madeleine et autres endroits de la côte Nord, avec des matières postales.

M. Carbonneau envoya aussi des hommes afin d'aider les aviateurs si quelques dégâts avaient été faits à leur appareil, mais tout avait été réparé. Les deux voyageurs furent invités par le gouverneur à venir se réchauffer chez lui. Ils déclarèrent être partis de la Malbaie à midi, soit une heure avant leur arrivée à Québec, et avoir fait le trajet sans encombre. Cependant, le pilote pas remarqué les fils électriques qu'ils avaient touchés à peine avec leur hélice. Demain, il se mettra en route pour l'île d'Anticosti, car il s'agit de ces intrépides aviateurs qui apportent le courrier aux populations autrefois isolées de l'île d'Anticosti, des îles de la Madeleine et de la Côte Nord. Des gardes provinciaux surveillent l'appareil que des centaines de curieux sont allés voir hier.

14 Février 1928, premier avion sur les plaines, Le Soleil



Avril 1928, plaines d'Abraham, Fairchild FC-2 de Fairchild Aviation, Internet

(Suite page 23)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 22)



Avril 1928, Bremen, Greenly Island, Archive Internet



25 Avril 1928, Lindbergh quitte les plaines, Le Soleil

(Suite page 24)

Histoire - Jean Lavoie

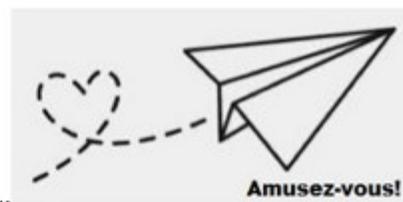
(Suite de la page 23)



1 Mai 1928, Le Soleil



Trajectoire du 1^{er} avion qui coupa les fils de la prison, les plaines d'Abraham offraient une surface plane de 1800'



Babillard - à surveiller

On recommence à travailler sur nos projets.

Probablement fin août on espère faire des sessions de mise à jour des connaissances.

On rencontre prochainement Christine Gervais nouvelle présidente de COPA pour parler COPA-2021

On étudie la possibilité de faire un rallye aérien en septembre / octobre.

ETC.

**MISE A JOUR
DES CONNAIS-
SANCES
AOUT/SEPT**

**24 JUIN
COPA-2021
EN PREPARATION**

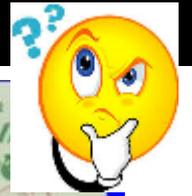
**RALLYE
AERIEN
SEPT/OCT**



Photos:

Jacinthe Brault
Claude Flibotte
Mizuho Ishimoto (Mimi)
Jean-Pierre Bonin
Alain Pépin
Mario Lamontagne
Paul Laurin
Jean Gosselin
Robert Laurence
Jean Lavoie
Pascal Forget

La question du mois



Combien coûtait un billet d'avion en 1940 par rapport à aujourd'hui??

Réponse :

En 1940, il en coûtait un an de salaire pour voler de Londres à New York. En moyenne d'aujourd'hui, cela ne coûte que le salaire de travail des lundis et mardis. À moins que vous ne voliez avec Ryanair où le vol lui-même vous coûterait une demi-heure de travail mais tous les ajouts coûteraient le salaires des lundis, mardis, mercredis et jeudis.

<https://bestlifeonline.com/airplane-facts/>



Un billet panaméricains du 25 février 1938. Le client a volé de Miami à La Havane.

Source: <http://www.everythingpanam.com/Tickets.html>

Si tous les passagers sautaient en même temps est-ce que l'avion serait plus léger??

Réponse dans le prochain numéro.

Il nous fait plaisir de recevoir vos commentaires.

Si vous avez des articles que vous aimeriez publier, n'hésitez pas à nous écrire:



Paul Laurin,
Président



Normand Prenoveau,
Vice-Président

L'Association regroupe des gens qui ont à cœur l'Aviation; celle-ci permet de faire valoir nos droits à l'Aviation et promouvoir ainsi la sécurité du vol. Elle donne lieu à des interventions auprès de différents organismes et/ou gouvernements afin de représenter, défendre et protéger les intérêts de ses membres.