



COPA Escadrille 160

Le Journal de Bord

VOLUME 4 NUMÉRO 7 AVRIL 2021

Nouvelles & événements - Normand Prenoveau

nprenoveau@apphyjn.com



L'APPH SE PORTE BIEN..

Malgré le confinement notre association va très bien. Il est surprenant de voir de nouveaux membres s'inscrire régulièrement au point où nous approchons le cap des 250 membres payants. Je suis heureux aussi de constater que notre club rajeunit. Les nouveaux arrivants ont entre 30 et 40 ans. Malheureusement, je n'ai pu les rencontrer, je ne peux donc pas vous parler des raisons qui les incitent à s'installer en arrière du tableau de bord d'un avion ou pourquoi ils se sont joints à l'APPH. Quand la COVID va me le permettre, j'espère bien faire connaissance de ce nouveau groupe.

Je remarque que FlyGA et Dorval Aviation, nos deux clients les plus importants au FBO, ont augmenté leurs activités. Pour ce qui est de nos revenus en carburant, ils compensent en partie pour les Cadets qui, encore cette année, ne seront pas de retour à CYJN. Ils ont repoussé toutes leurs activités à 2022. Conséquemment, on a vu une baisse des ventes d'AVGAS mais celle-ci n'est pas trop marquée. Ça veut dire que nous aurions eu une bonne croissance si on ajoute la consommation estivale des avions Bird Dog militaires que normalement nous aurions dû avoir.

Ce maintien un peu surprenant des activités est bon signe pour l'aviation. Même si on est dans des conditions difficiles, la passion de voler existe encore et intéresse les plus jeunes.

On s'ennuie de nos rencontres. On a vraiment hâte de pouvoir reprendre nos activités avec des événements qui nous permettent des rencontres en personne. Les meetings Zoom, c'est bien mais c'est très restrictif et ce n'est certainement pas adapté à des interactions sociales.

Ces derniers mois, on a surtout travaillé à améliorer notre offre de service avec un nouveau site web et un comptoir de prêts. On en a profité pour améliorer notre service au FBO où les opérations deviennent de plus en plus matures. Hugo Tessier, notre chef au FBO, fait un excellent travail de gestion et il a amélioré l'accueil à l'aéroport.

Bref, je pense que ça va « continuer de bien aller ».



Nouvelles et événements - Normand Prenoveau



FINALEMENT !

Petite histoire d'une tour à Saint-Jean

Finalement...

Le 15 avril dernier, NAV Canada a décidé de reculer et de retirer les 29 études aéronautiques sur la réévaluation de service dans 7 tours au Canada et sur un nombre important de stations d'informations de vol.

NAV Canada s'engage à conserver les services mais ils se pencheront sur d'autres solutions, comme des changements d'heures d'exploitation. « Les études qui portaient d'emblée sur les heures d'exploitation ou sur le service consultatif télécommandé d'aérodrome se poursuivront également, sauf celles touchant des emplacements éloignés ou nordiques. »

On n'est pas très certain de ce que ça veut dire. Il est évident qu'il faudra demander des éclaircissements aux

À mon avis, il est très difficile de diminuer le nombre de 8 contrôleurs de la tour de Saint-Jean-sur-Richelieu. En tenant compte des vacances et de l'activité l'été, c'est vraiment un minimum. J'en conclus qu'on ne sera pas affecté à moyen terme et que nous continuerons de recevoir le service de la tour pour un petit bout.

Depuis le début, j'ai eu l'impression (mais je n'ai aucune preuve) que toute cette démarche n'était qu'une stratégie de négociation pour NAV Canada. Ils se sont retrouvés tout à coup avec des pertes importantes d'exploitation et le ministre Garneau semblait faire la sourde oreille à une aide potentielle.

Avec des élections imminentes, le gouvernement aurait eu du mal à expliquer la diminution des services au Canada, en particulier après le tollé qu'on a vu ces derniers

mois. On va sûrement découvrir éventuellement les teneurs de l'entente et la somme de \$ que le nouveau ministre Alghabra a bien voulu consentir. J'imagine que ce sera similaire à l'entente avec Air Canada : « on vous donne les sous mais vous devez vous engager à ne rien fermer sur 10 ans » ou quelque chose comme ça.

La bonne nouvelle dans tout ça c'est que ça nous a forcé à nous parler. Nous avons été en contact permanent avec COPA, CATCA, le Service de Soutien au Cadets, nos députés locaux, les instances économiques de Saint-Jean, etc.



responsables de NAV Canada. Il faut mentionner que dans le cas de la tour de CYJN, l'étude de 2006 avait déjà considéré la possibilité de réduire les heures, en particulier l'hiver. Très rapidement, il s'est avéré impossible de limiter le nombre d'heures puisque c'est impensable d'avoir des contrôleurs à temps partiel.

Finalement... je crois qu'il y aura quelque chose de bon qui va découler de ça.

Nouvelles et événements - Normand Prenoveau

Samedi 1 mai
De 9:30 à 11:30
YouTube Live



François Robert



Webinaire

Le saviez-vous?

La Sûreté du Québec est le seul corps policier qui possède sa propre équipe de recherche et de sauvetage hélicoptère au Canada. Il est probable que ce sera eux qui viendront vous secourir si vous avez un problème. François va nous parler de ce service plutôt méconnu

SVP vous enregistrer sur www.apphyjn.com (section « Membres »)

JetPhotos.Net - Image Copyright © Robert St-Pierre

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/>



Nouvelles et événements - Normand Prenoveau

QU'EST CE QUI EST ARRIVÉ? DES PETITES ERREURS TRAGIQUES!

Traduit de l'anglais, extrait de l'article AOPA Pilot Fev 2021



Selon le NTSB, la séquence tragique a commencé lorsque le pilote de 5,600 heures (avec 2,400 heures sur Baron 58) a cru qu'il avait fait le plein à pleine capacité plusieurs jours avant l'accident. En réalité, les enquêteurs ont déterminé qu'il manquait environ 12 gallons par rapport à l'évaluation du pilote.

Les réservoirs de bout d'aile sur un Beech 58 peuvent être partiellement avitaillés par le remplissage de l'aile principale mais un remplissage complet nécessite de pomper les six derniers gallons directement dans chaque réservoir de bout d'aile.

Les jauges de carburant gauche et droite sur un Beech Baron 58 indiquent le plein lorsque les réservoirs sont au-dessus de 75 gallons et restent à cette lecture jusqu'à ce que le carburant tombe en dessous de ce niveau. Le système de surveillance des données du moteur, utilisé par le pilote, suivait avec précision la consommation de carburant mais il fallait des entrées manuelles après chaque avitaillement pour mettre à jour le carburant total.

La seule façon de confirmer un remplissage complet dans un Beech 58 est d'ouvrir les bouchons de chaque

À la fin de l'été 2018, un Beech Baron 58 s'est écrasé alors qu'il s'approchait de Kerrville, au Texas, tuant les six personnes à bord. Si quelqu'un avait besoin de la preuve que de mauvaises choses peuvent arriver même à des pilotes très expérimentés, la voilà.

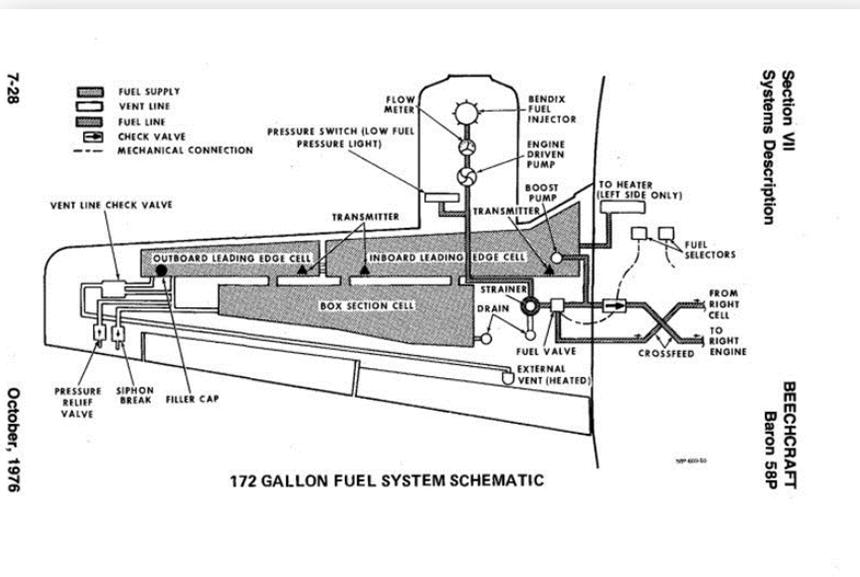
Le pilote était classé ATP, bien connu dans la région de Houston et très respecté par les autres pilotes de la région. Néanmoins, le Beech 58 Baron qu'il pilotait a manqué de carburant et s'est écrasé à Kerrville, au Texas, le 22 avril 2019, avec des conséquences tragiques.

aile principale et ceux des réservoirs de bout d'aile et de vérifier visuellement l'état du carburant.

La surveillance vidéo a confirmé que le pilote avait vérifié visuellement la quantité de réservoir de l'aile gauche avant l'incident de vol. Cependant, les réservoirs d'aile du Baron n'ont que des onglets qui indiquent 40 et 60 gallons. À moins que les réservoirs n'atteignent l'une ou l'autre de ces quantités, la quantité réelle de carburant ne peut être vraiment estimée que par une inspection visuelle.

Les consignations de log en carburant et en temps de vol du pilote ont indiqué qu'il pensait que son niveau de carburant était bien de 54 gallons utilisables au démarrage des moteurs. Selon son plan de vol ForeFlight, il pensait que son voyage de l'aéroport de West Houston (IWS) à l'aéroport municipal de Kerrville / Louis Schreiner Field (ERV) exigeait légalement 58 gallons, y compris les réserves, mais ne nécessiterait que 38 gallons en vol. D'après les rapports du NTSB, le

(Suite page 5)



Nouvelles et événements - Normand Prenoveau

(Suite de la page 4)

Le pilote savait qu'il lui manquait quatre gallons à sa réserve légale mais il croyait qu'il aurait suffisamment de carburant pour effectuer le voyage. Quelle différence peut faire quatre gallons lorsque vous brûlez 28 gallons par heure?

Le pilote gérait un dilemme auquel presque tous les pilotes de l'AG ont été confrontés. Il aurait probablement préféré plus de carburant mais ajouter plus de carburant aggraverait son problème de poids brut. Il était déjà, peut-être légèrement au-dessus des limites du Baron.

Au poids brut maximal, il savait que l'état de son carburant était serré, laissant peu de marge pour les impré-

Des conditions météorologiques pires que prévues ont empêché la possibilité de vecteurs pour procéder à une approche visuelle, ce à quoi le pilote s'attendait probablement. Au lieu de cela, il a été forcé de voler au-delà de l'aéroport et de s'éloigner vers Kerrville, utilisant plus de carburant qu'il ne l'avait prévu mais moins que ce qu'il pensait avoir à bord.

Les pilotes qui ont poussé jusqu'à la limite du carburant, peuvent témoigner de la sensation de naufrage à mesure que les secondes s'écoulent. Les jauges de carburant deviennent une partie dominante du balayage des instruments. On les regarde constamment en leur demandant d'arrêter de baisser. Il est difficile de rester concentré en vous demandant comment vous expliquerez une si mauvaise décision.



vus. Il est probable qu'il pensait que le risque d'augmenter le poids était plus élevé que le risque d'épuisement du carburant. Ce calcul de gestion des risques aurait réussi, sauf pour un problème caché à savoir qu'il n'y avait pas assez de carburant utilisable pour faire le voyage.

L'état réel du carburant utilisable au départ était proche de 42 gallons et le Baron a tout consommé en vol.

Au cours de ces dernières minutes, le pilote a compris que son problème était l'épuisement du carburant mais il a été induit en erreur. Il avait utilisé le moniteur de données du moteur pour suivre la consommation de carburant qui confirmait ses données réalisées manuellement. Il a déduit qu'il était presque à sec mais que finalement il en aurait suffisamment pour y arriver.

(Suite page 6)

Nouvelles et événements - Normand Prenoveau

(Suite de la page 5)

Ses jauges de carburant indiquaient également le carburant restant. Il ne savait pas que ses jauges de carburant lui mentaient de la pire façon possible, indiquant plus de carburant qu'il n'y en avait réellement. Le NTSB a découvert qu'une résistance excessive dans les émetteurs du réservoir de carburant, provoquait une lecture de carburant excédentaire d'environ cinq gallons dans chaque réservoir d'aile.

Dans une météo dense, à 13 milles de sa destination et à environ 2 000 pieds AGL, un des deux moteurs a raté et s'est arrêté puis l'autre, 10 secondes plus tard. Le pilote a mis le Baron en vol plané pendant 40 secondes, perdant de l'altitude rapidement avant d'arriver à réacheminer du carburant pour repartir le moteur de gauche.



Poursuivant l'approche, il est sorti des nuages à 500 pieds AGL, à peu près aligné mais bien en deçà des altitudes du profil d'approche et dans une descente qu'il n'a pas pu arrêter. Utilisant la pleine puissance du moteur gauche, il releva le nez de plus en plus dans une vaine tentative d'arrêter la descente.

Un Baron monomoteur proche du poids brut maximal ne tiendra pas le vol en palier avec les volets sortis et une hélice qui n'est pas en drapeau. En descendant à 300 pieds AGL, la vitesse est tombée en dessous de 83 nœuds V_{MC} , un seuil inquiétant pour tous les avions bimoteurs. L'avion a commencé à rouler vers la droite, ce qu'aucune quantité de gouvernail ou d'aileron n'a pu éviter. L'avion s'est écrasé à plat, les ailes presque au

niveau, indiquant que le pilote a fait voler le Baron à travers le roulement V_{MC} , se battant jusqu'au bout pour minimiser la force de l'impact.

La séquence de l'accident a commencé par une mauvaise compréhension de l'état réel du carburant, huit jours avant l'accident. L'ironie ultime est que la décision sur ce vol d'opérer avec seulement quatre gallons de moins que les exigences légales s'est avérée catastrophique.

Quatre gallons n'auraient normalement pas d'importance mais sur ce vol, quatre gallons auraient suffi pour maintenir les deux moteurs en marche pendant 13 milles de plus, empêchant ainsi la séquence finale d'événements - les mêmes quatre gallons que le pilote établissait simplement comme une exigence technique et non une exigence pratique.

richard.mcspadden@aopa.org
airsafetyinstitute.org

POUR CEUX QUI NE VOLENT PAS DES BIMOTEURS.

Les avions multi moteurs ont généralement leurs moteurs de chaque côté du fuselage. Cela signifie que si un moteur tombe en panne, l'autre moteur produira une poussée asymétrique (un moteur est plus fort que l'autre). Ceci fera tourner l'avion dans la direction du moteur mort. De plus, si l'hélice du moteur arrêté n'est pas mise en drapeau, ce frein naturel ajoutera à la volonté de l'avion de virer.

Pour contrer cet effet et continuer à voler en ligne droite, il faut appliquer du gouvernail. Le gouvernail est plus ou moins efficace en fonction de la vitesse. Il y a donc une vitesse minimale (c'est-à-dire une quantité minimale de flux d'air sur le gouvernail) suffisante pour permettre au gouvernail de contrebalancer la poussée asymétrique. Cette vitesse s'appelle V_{MC} , ou vitesse minimale de contrôle. Si la vitesse tombe en dessous de cette vitesse, l'avion commencera à augmenter le lacet loin du moteur qui a encore de la puissance, au point où finalement l'aile extérieure produit plus de portance que l'aile intérieure et l'avion bascule.

Nouveautés - Normand Prenoveau

COMPTOIR DE PRÊTS FBO

Voici une nouvelle rubrique pour attirer votre attention sur les éléments qui sont disponibles gratuitement au FBO. Vous n'avez qu'à demander à nos gars à l'accueil. Vous pouvez trouver la liste complète sous « membres/FBO matériel ». Cette semaine, je vous propose d'emprunter les bicyclettes pliantes que Michel Drouin nous a gracieusement données (merci Michel). Hugo a testé les vélos la semaine dernière sur l'aéroport et ils sont en très bon état.

Ça « fit » parfaitement sur les sièges arrières de votre avion et c'est assez léger. La solution parfaite si ça vous tente d'amener votre blonde faire le tour du petit lac près de l'aéroport de Mont-Laurier. Et, en attendant que le restaurant l'Ami du Passant soit rouvert, pourquoi ne pas amener un petit pique-nique?



SITE WEB

Suite à une suggestion de Jean-François Rivest, on a ajouté un lien dans la section « membres/liens utiles ». Le bouton vous dirige vers la page de Transports Canada pour la mise à jour des connaissances en auto-formation. C'est moins le fun que les sessions de Pascal mais pour quelqu'un qui ne peut assister à la présentation, c'est la façon de faire pour respecter les règles. Si vous avez des suggestions, n'hésitez pas.



Vous remarquerez que notre expert maison en informatique, Nicolas Mailloux, a réussi à insérer les Metar de CYHU, CYUL et CWIZ directement sur l'image de la Webcam... Pas pire, c'est plus pratique de cette façon.

Webcam CYJN

2016/02/04 08:54 THU

Station	: CYUL
Day	: 22
Time	: 12:24 UTC
Wind direction	: 290 (WNW)
Wind speed	: 15 KT
Wind gust	: 21 KT
Visibility	: 8 SM
Temperature	: -2 C
Dewpoint	: -7 C
Pressure	: 29.56 "Hg
Clouds	: BKN at 2500 ft
	: BKN at 4000 ft
	: OVC at 11000 ft
Observation	: Light Snow or Snow
Remarks	: 0000
Station	: CYHU
Day	: 22
Time	: 12:00 UTC
Wind direction	: 300 (WNW)
Wind speed	: 15 KT
Wind gust	: 21 KT
Visibility	: 8 SM
Temperature	: -2 C
Dewpoint	: -7 C
Pressure	: 29.56 "Hg
Clouds	: BKN at 1100 ft
	: OVC at 9200 ft
Observation	: 0000

APPH

(450) 741-6799

Formation - Sébastien Hochart (Dorval Aviation)

ODE AU VOL-VOYAGE !

Il y a quelques années, lorsque j'ai commencé ma formation de pilote privé sur un coup de tête, conséquence d'une crise de la quarantaine naissante, j'ai réalisé à quel point je ne connaissais pas bien ma région d'adoption. Il faut dire que survoler sa ville et ses alentours de manière régulière offre une perspective vraiment différente sur la géographie de ce coin de pays. À ce titre, nous autres pilotes, sommes chanceux de pouvoir admirer les paysages québécois depuis les fenêtres de nos Cessna et autres engins volants. Qu'elle est belle cette province vue d'en haut !

Avec le retour des beaux jours, revient le plaisir de partir à l'aventure et d'explorer nos belles contrées du Québec. Nombreuses sont les possibilités offertes par



la multitude de petits aérodromes et les communautés qui y sont rattachées. Comme une toile de petites haltes qui se remettent de leur hibernation après quelques coups de pelle à neige. La rudesse d'une inspection pré-vol sous les vents glaciaux de l'hiver et la terrible mention "Aucun entretien hivernal" du Supplément de Vol ne sont plus que des lointains souvenirs.

Parlons-en de ce Supplément de Vol... Il suffit de prendre ce petit livre bleu, tel les Pages Jaunes des aérodromes de la Nation, de le feuilleter nonchalamment, fermer les yeux et pointer d'un doigt fébrile notre prochaine destination. Let's go, on y va !

Deborah.marshall@dorvalaviation.com



Que ce soit pour prendre un déjeuner à Bromont (CZBM), camper sous l'aile à La Tuque (CYLQ), déguster un fromage frais à l'île aux Grues (CSH2), épier les baleines aux Grandes Bergeronnes (CTH3), ou se délecter de fruits et légumes frais à Weller (CTQ2), la planification d'un vol



voyage est la source d'aventures hors du commun. Avec cette pandémie qui ne cesse de ne pas reculer, les charters vers Punta-Cana ne décollent plus. Voici une occasion de (re) découvrir notre patrimoine, un mile nautique à la fois. Quitte à s'engager à consommer bleu, pourquoi ne pas joindre l'utile à l'agréable en organisant un périple porté par les vents (et un peu de 100LL accessoirement).

La formation de pilote ne consiste pas uniquement à faire des posés-décollés et des décrochages, fort heureusement ! Les premières expériences de navigation, lors du 150NM pour la licence privée, de la construction d'heure de vols et du 300NM pour la licence commerciale sont autant d'opportunités de découvrir de nouveaux territoires, les yeux bien rivés en avant, à

(Suite page 9)

Formation - Sébastien Hochart

(Suite de la page 8)



travers le plexi du pare-brise. Laissons de côté nos gadgets pour 5 minutes et revenons à ce qui a toujours motivé l'humain à travers l'histoire: étaler une carte sur une table et rêver à la découverte de nouveaux horizons.

Sébastien Hochart

Instructeur de vol / Directeur des Opérations



Le Coin du Singe – collaboration spéciale



Coucou
Maman!

https://www.reddit.com/r/funny/comments/akqiuu/should_this_be_in_funny_subreddit_or_aviation/

Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

IDENTIFIEZ CET AVION (RÉPONSE) BAADE 152

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale en Europe, l'Allemagne a été divisée en Allemagne de l'Ouest et en Allemagne de l'Est. En octobre 1946, il a été annoncé que tous les projets aérospatiaux est-allemands seraient transférés à l'Union soviétique, tandis que le matériel qui ne pouvait pas être transféré était délibérément détruit.

BRUNOLF BAADE



Brunolf Baade, l'un des concepteurs d'avions de Junkers a été capturé par l'Armée rouge soviétique en avril 1945. Baade était un concepteur respecté d'avions avancés qui travaillait avec une petite équipe de collègues concepteurs et ingénieurs de Junkers.

Les allemands avaient été détenus dans un complexe près de Moscou et l'industrie aéronautique est-allemande avait été essentiellement interdite. Baade et ses collègues languirent sous « l'hospitalité » des soviétiques jusqu'à la mort de Staline en 1953. À la fin de cette année, Baade et ses collègues ingénieurs ont été autorisés à rentrer chez eux en 1954 - 1955. L'interdiction de la fabrication d'avions est-allemands a finalement été levée. Armé de l'autorisation de transformer un bombardier lourd en avion de ligne, Baade a entamé le processus de régénération de l'industrie aéronautique est-allemande autrefois dominante. Cela ne finira pas bien.

BAADE 152

L'avion qui allait mener la renaissance de la fierté industrielle d'une nation s'appelait le Baade 152.

Basée en Allemagne de l'Est, une nouvelle société aérospatiale, VEB Flugzeugwerke Dresden, a pu recruter Baade et plusieurs autres ingénieurs de retour et a décidé de s'engager à achever le développement du 152. VEB prévoyait développer le 152 comme avion de transport commercial quadrimoteur. Une ligne d'assemblage capable de produire jusqu'à 18 avions par an de-

vait être établie à Dresde. Le 152 aurait été initialement développé en tant qu'avion de ligne de 57 places et des plans ont été faits pour des configurations de grande capacité de 72 passagers ou une disposition plus spacieuse de 42 passagers.

Au cours de 1955, VEB a officiellement commencé les travaux sur le 152, redessinant l'avion dans le processus. Au cours de l'année précédente, des travaux avaient également commencé chez Industriewerke Ludwigsfelde (IWL), basé à Berlin, sur le développement du turboréacteur Pirna 014. C'était ce groupe motopropulseur qui serait sélectionné pour le 152.

On espérait que les ventes du 152 pourraient provenir de l'ouest. Apparemment, les fonctionnaires est-allemands considéraient le 152 comme remplissant une niche relativement unique sur le marché mondial des avions de ligne, et que son concurrent le plus proche était la Sud Aviation Caravelle de construction française.

PREMIER VOL

Au total, trois prototypes en état de navigabilité ont été construits dont deux d'entre eux effectuant trois vols. La conception du premier prototype était en grande partie dérivée de l'OKB-1 150, un des premiers bombardiers à réaction conçu par d'anciens ingénieurs Junkers en Union soviétique. Il comprenait un train d'atterrissage tandem et un nez vitré pour le navigateur, ce qui était



une caractéristique commune à de nombreux aéronefs du bloc de l'Est. Le train d'atterrissage du 152 était

(Suite page 11)

Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

(Suite de la page 10)

inhabituel pour un avion de ligne puisque le train principal était logé sous le fuselage avec des roues stabilisatrices aux extrémités des ailes, similaire au Boeing B-47.

Par un jeudi matin froid et frais du 4 décembre 1958, le pilote Willi Lehmann et le copilote Kurt Bemme ainsi que les ingénieurs de vol George Eismann et Paul Heerling se sont attachés à leurs positions à bord du gros avion de ligne argenté. Quand tout fut réglé, Bemme a démarré les quatre turboréacteurs Tumansky RD-9 de construction soviétique. Une fois tous les éléments de la "check list" terminés et avec le feu vert, Lehmann a poussé les manettes des gaz et le Baade 152 a roulé sur la piste en service.

Attendant juste un instant au seuil, Lehmann a poussé les manettes à la puissance de décollage et l'avion a décollé dans le ciel est-allemand - deux ans plus tard



que prévu initialement. Les retards concernaient autant la politique et la disponibilité des matériaux que les problèmes techniques. Ce fut un grand moment pour l'aviation est-allemande, bien que fugace. Brunolf Baade a dû être en conflit - joyeux que son bébé soit maintenant dans les airs, mais terriblement nerveux à propos de l'issue du vol.

Lehmann devait laisser le train d'atterrissage baissé pendant tout le vol, ce qui a dû limiter ce qu'ils pouvaient faire. Il a ramené l'avion au-dessus de l'aérodrome avant d'atterrir après seulement 35 minutes en

vol. Après un atterrissage en douceur et un retour à la rampe, l'équipage a été accueilli par des employés de VEB Flugzeugwerke mais le vol n'était pas une affaire publique. Il a du y avoir de sérieux problèmes techniques découverts pendant le vol car le Baade 152 ne volera plus pendant trois mois.

CHANGEMENT DE PLAN ET VOL TRAGIQUE.

Donc, trois mois plus tard, le 4 mars 1959, Lehmann a



Volets baissés, le prototype Baade 152 arrive pour un atterrissage. C'est clairement lors du premier vol d'essai car l'avion n'a jamais atterri après son deuxième vol, s'écrasant à la place et tuant l'équipage.

ramené le Baade 152 dans les airs pour un deuxième vol d'essai. Son plan initial prévoyait qu'il devait rentrer son train d'atterrissage et monter à une altitude de 20 000 pieds pour effectuer des essais et recueillir des données. Lehmann a été photographié pour la dernière fois alors qu'il passait au-dessus des spectateurs en route vers l'altitude d'essai. Il devait ensuite faire redescendre l'avion de ligne par étapes avant d'atterrir. À la dernière minute, un changement de plan a été fait pour exécuter un survol de l'aérodrome. Apparemment, cette demande est venue de Baade lui-même pour permettre la prise de photographies et de films promotionnels. Mais c'était peut-être plus que cela. Cette fois, il n'y avait pas que des techniciens et la direction de VEB Flugzeugwerke observant le vol. Ce jour-là, nul autre que Nikita Khrouchtchev, premier secrétaire du Comité

(Suite page 12)

Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

(Suite de la page 11)

central du Parti communiste de l'Union soviétique, était présent.

On ne sait pas exactement ce qui s'est passé car l'enquête qui a suivi a été courte, secrète et peu concluante. Lehmann a demandé une augmentation de la vitesse maximale de 500 à 600 kilomètres / heure mais ça été refusé. Le passage aérien à basse altitude était une chose risquée à faire, compte tenu du peu qu'ils savaient sur les performances de cet avion mais Khrouchtchev l'observait et la direction estimait que s'il pouvait être impressionné ce serait un très bon coup.

Après 55 minutes et à un moment donné pendant la descente vers le passage aérien à basse altitude et à environ six kilomètres de l'aéroport de Dresde, l'avion a décroché et s'est écrasé dans un champ, tuant tout le monde à bord.

L'enquête menée par le ministère de la Sécurité d'État a été au mieux superficielle et les résultats sont restés secrets . À ce jour, seuls quelques détails sur ce qui



Les restes du premier prototype du VEB Flugzeugwerke Baade 152-V1 Dresden après son deuxième vol d'essai désastreux le 4 mars 1959

s'est passé ont été rendus publics mais il semble, selon le rapport, que le Baade 152 soit entré dans un décrochage aérodynamique en raison d'un angle d'attaque excessif. Ce qui a conduit à cette situation extrême n'est pas certain mais le rapport, à la recherche d'un

bouc émissaire, a conclu à une erreur du pilote.

Lorsque Lehmann s'est stabilisé après une descente raide en préparation du survol pour impressionner Khrouchtchev, ses moteurs étaient au ralenti. Les RD-9 de Tumansky nécessitaient jusqu'à 15 secondes pour atteindre leur pleine puissance à partir du ralenti et il est possible que l'avion, dans un angle d'attaque élevé, ait décroché dans cet intervalle. Plus tard, les vols avec le deuxième prototype ont révélé de très graves problèmes d'alimentation en carburant avec le Baade 152, mais on ne sait pas avec certitude si cela a eu un effet sur la situation de Lehmann qui a conduit au crash.

Une telle catastrophe aurait pu mettre fin au programme de test, mais la République démocratique allemande avait plus que de l'argent investi dans le projet. Échouer maintenant signifierait l'échec de l'industrie aéronautique est-allemande à déterminer elle-même de son avenir. Bien que ce revers ait décalé le programme déjà malmené, Baade et son équipe se sont battus. Six mois plus tard, un moteur Pirna 014 terminé, a été installé sous un bombardier Ilyushin Il-28 Beagle et testé avec succès dans le ciel est-allemand.

NOUVEL ESSAI

Fin juillet 1960, un an et demi après l'accident mortel du premier prototype et la perte des quatre hommes, un deuxième prototype était prêt pour les essais en vol. Au cours des deux décollages et d'un atterrissage des vols précédents, il a été déterminé que le train d'atterrissage tandem central et le système de stabilisateurs n'étaient pas adaptés à un avion de ligne. L'une des raisons du retard d'un an et demi dans le programme d'essais était que le nouveau prototype V-2 avait un tout nouveau système de train d'atterrissage. Maintenant, le train se rétractait dans les baies à l'arrière des modules moteurs - toujours un compromis insatisfaisant imposé à l'équipe à la suite du choix initial de construire la cellule autour de l'aile montée de l'OKB-1 150.

La deuxième série de prototypes (Baade 152 II) avait le vitrage (le Bugverglasung) retiré du nez au profit d'un radar météorologique et enfin, les prototypes suivants

(Suite page 13)

Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

(Suite de la page 12)

étaient équipés de moteurs Pirna 014. Le 29 août 1960, un Baade 152 (DM-ZYB) propulsé par Pirna effectua un premier vol très prudent de 22 minutes. Cela a été suivi par un vol la semaine suivante, cette fois de seulement 20 minutes. Ces deux vols et les essais au sol qui ont suivi ainsi que les essais de roulement à grande vitesse jusqu'à 160 km / h, effectués avec une autre cellule (V-5 DM-ZYC) ont révélé de graves problèmes avec le système d'alimentation en carburant.

À la fin d'octobre 1960, il était clair que les problèmes du système d'alimentation en carburant nécessiteraient une refonte majeure, entraînant un autre retard d'un an. De plus, au début de novembre, le certificat de navigabilité a été révoqué en raison de ces problèmes. À présent, même le dernier prototype (Baade II V-5) avait déjà des années de retard. L'avion, encore sur la planche à dessin, était obsolète par rapport à des avions comme le Boeing 707. Maintenant il ne fallait pas un ingénieur en aéronautique pour réaliser qu'ils soutenaient un canard boiteux.

En janvier 1961, deux ans et demi après que Pan Am eut inauguré le service transocéanique 707, Baade concevait un avion de plus en plus obsolète - le proverbial éléphant blanc. La première date potentielle pour l'obtention d'un certificat de navigabilité pour la Deutsche Lufthansa (est) semblait être 1963 et au-delà. Puis Aeroflot, qui s'était à l'origine engagé à acheter 100 avions Baade 152, a retiré son option, décidant de promouvoir un avion de passagers à réaction russe - le Tupolev Tu-104 et le plus petit Tu-124.

Les tentatives d'imposer le Baade 152 aux compagnies aériennes africaines et sud-américaines ont échoué et le seul engagement qui restait, était celui de la Deutsche Lufthansa. Les 30 machines qu'elle avait promis d'acheter ne justifiaient pas une ligne de production. Le 28 février 1961, le Politburo de la République démocratique allemande a pris la décision d'annuler le projet et l'a rendu public le 17 mars.

FIN DE L'INDUSTRIE EST-ALLEMANDE

Cela signifiait plus que simplement la fin du Baade 152. Le 31 juillet, le conseil des ministres de la RDA a finalement dissous toute l'entreprise, y compris le Pirna 014. L'industrie aéronautique naissante est-allemande a été détruite. À une époque de grande austérité d'après-guerre, les projets de Pirna et de Baade avaient coûté au gouvernement deux milliards de marks de la RDA à l'été 1961. Les moteurs seraient utilisés pour la production d'électricité et sur les navires de guerre, tandis que les cellules, gabarits et outils restants étaient presque mis au rebut pendant la nuit. Le gouvernement était tellement embarrassé qu'il voulait que tout disparaisse. Une seule coque de cellule (construction n° 11) a évité d'une manière ou d'une autre la lame du grattoir et le four de la fonderie. Que ce soit vrai ou non, on dit que lorsque la coque n°11 a été récupérée en 1995 par EADS pour restauration, elle était utilisée comme poulailler.

La destruction du 152, des coques et ailes construites a dû être un coup dur pour Brunolf Baade. C'était l'occasion (dans son esprit) d'avoir son nom associé à la résurrection de l'aviation et de la fierté est-allemandes. Au lieu de devenir, comme William Boeing, Andrei Tupolev et Geoffrey de Havilland, une partie du lexique de l'aviation, Baade est tranquillement sorti de scène et n'a jamais conçu un autre avion. Baade a pris sa retraite en 1969 à l'âge de 65 ans et est décédé en novembre de la même année.

Source:

Traduit et extrait de:

<http://www.vintagewings.ca/VintageNews/Stories/tabid/116/articleType/ArticleView/articleId/554/The-Baade-152.aspx>

https://en.wikipedia.org/wiki/Baade_152

Ingénieries manquées - Normand Prenoveau



Premier prototype avec
4 moteurs Tumansky



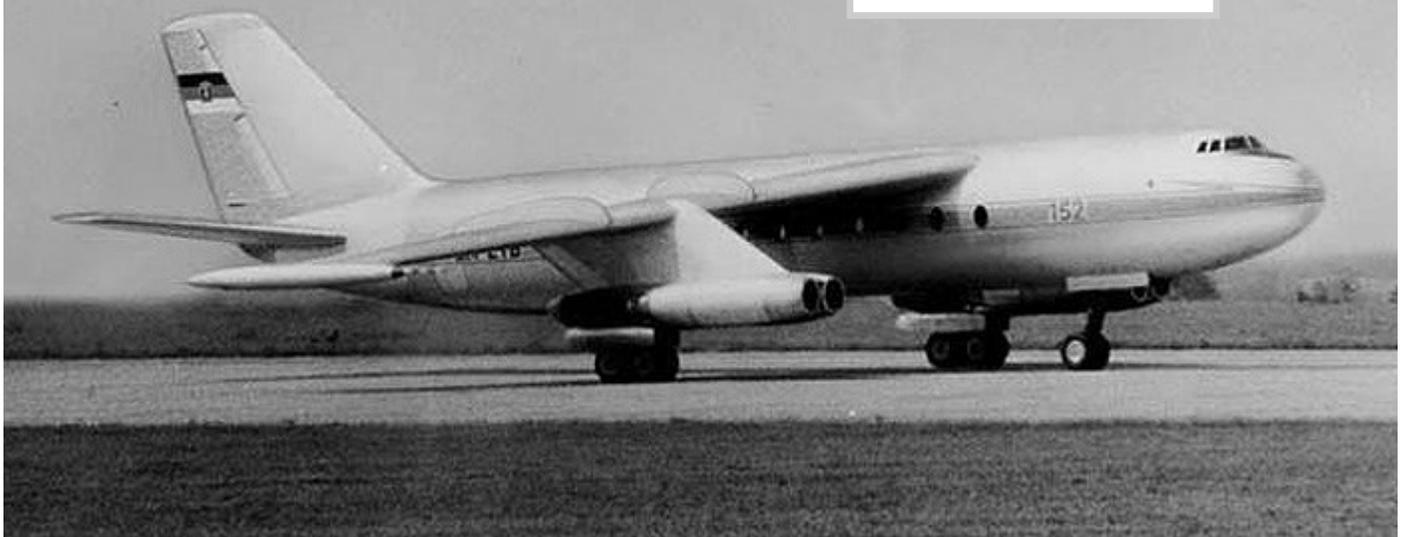
VEB avait 12 cellules dans divers états
d'achèvement lorsque le programme a été
arrêté. Toutes les cellules ont finalement été
mises au rebut à l'exception d'un fuselage



Le Baade 152 avec une configuration de train
d'atterrissage entièrement nouvelle et tout aussi
compliquée - des bogeys à quatre roues qui
descendent des modules moteurs



L'intérieur du Baade 152 -
spacieux mais utilitaire à la
mode du bloc de l'Est



Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

IDENTIFIEZ CET AVION

Pour faire suite à l'expérience de nos amis allemands voici une autre tentative d'après-guerre pour dominer le ciel commercial.

On a considéré à l'époque que le passager le plus riche envisagerait de voyager en avion sur de longs voyages transatlantiques si l'expérience était rendue beaucoup plus confortable.

Les voyages transatlantiques seraient donc l'apanage des voyageurs riches et gouvernementaux avec des comptes de dépenses illimités. Plutôt que de remplir la cabine avec les 300 sièges qu'elle aurait pu accueillir - le fuselage était plus grand qu'un bimoteur moderne à large fuselage - les concepteurs ont aménagé la cabine avec aussi peu que 60 sièges.

Ces sièges offraient à chaque passager à peu près l'espace de l'intérieur de deux voitures particulières pour rendre le voyage de 12 heures (à la vitesse de croisière de 330 mi / h) supportable. On parlait également d'un cinéma, d'un bar et d'un salon.

Une caractéristique clé de la conception, en dehors de sa taille sans précédent, était l'utilisation de huit moteurs encastrés dans les ailes, couplées par paires entraînant quatre ensembles d'hélices contrarotatives pour donner un niveau de bruit très faible dans la cabine des passagers.

C'était un avion gigantesque avec une envergure de 230 pieds.

En fin de compte, on a prouvé qu'un gros cochon peut voler mais pas pour longtemps. En 1953, le seul prototype a été mis au rebut, ayant effectué 382 heures de vol en test et n'ayant jamais transporté un seul passager payant.

Un gros machin..

Réponse et suite dans le prochain numéro.



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.



« PARFOIS, PENDANT QUE JE SUIS INSTALLÉ EN CROISIÈRE, J'AI L'IMPRES- SION QUE JE DEVRAIS FAIRE QUELQUE CHOSE DE PLUS. MAIS IL N'Y A PAS GRAND CHOSE À FAIRE. QUE FAITES-VOUS? »

« Eh bien, un bon aviateur passe beaucoup de temps à réfléchir à : 'si?' Et comme vous êtes en croisière, vous devriez faire la même chose. Vous devriez vous demander: 'que ferais-je maintenant si ce moteur tombait en panne? Où pourrais-je atterrir ?' »

Regardez autour de vous, sélectionnez un champ. Entraînez-vous à sélectionner les champs. Savez-vous vraiment de quel côté le vent souffle? Alors pratiquez ces choses. Pensez à une panne d'alternateur. Pensez à une perte de pression d'huile.

Examinez simplement mentalement ce que vous feriez et de cette façon, vous serez mieux préparé si jamais vous avez un problème à résoudre.

Une autre bonne technique consiste à maintenir en tête votre position sur la carte VNC. De nos jours, il est si facile d'appuyer simplement sur le bouton direct du GPS et de regarder le compte à rebours. Mais si vous avez une urgence, cela ne sera pas très utile. Je conserve donc la VNC (sur mon iPad) devant moi et je pratique ma lecture des cartes.

L'une des choses que vous pouvez faire pour améliorer

vos compétences en lecture de cartes est de trouver ces petits aéroports privés. Ils sont vraiment difficiles à trouver. Et ils vous font vraiment regarder la carte et vraiment regarder le terrain. Et qui sait, après les avoir trouvés, vous pourriez en utiliser un, un jour. »

Wally Moran

Note : est-ce que vous saviez qu'il y a un petit aéroport privé à 5MN de CYJN avec une piste de 2,000'?



Il est préférable de garder son esprit occupé..



ENTRETIEN ET RÉPARATION.

Expérimenté sur plusieurs types Cessna, Piper et + autres.

Je suis de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Maison 450-358-5614 marc@tourigny.info



UNE DÉCISION DOULOUREUSE MAIS NÉCESSAIRE !

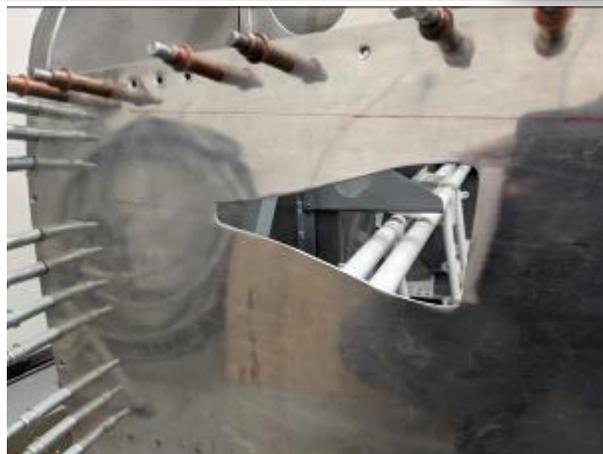
Dans tout projet, une certaine planification est essentielle, du moins dans ses grandes lignes. Dans mon cas, j'ai suivi d'assez près la planification de départ telle que je me l'étais imaginée. Certes, j'ai pris un peu plus de temps ici et là mais j'en suis quand même rendu au dernier tiers de la fabrication de mon RV6.

J'avais, il y a plusieurs années, planifié de vendre mon Cessna environ une année avant le premier vol du nouveau bolide. Prévoyant l'été 2022 pour faire le premier vol du RV6, je pensais mettre en vente le Cessna en août 2021. Deux raisons justifient bien cet objectif: d'abord pour me concentrer sur mon projet et accélérer la cadence de construction en fin de course ; d'autre part, je voulais me servir de ces écus pour financer l'achat de mon "glass cockpit"..... D'ailleurs, en volant, je disais à mes passagers qu'ils



étaient assis sur les instruments de mon RV6 !

Il y a 5 à 6 semaines environ, par l'entremise de Pierre Leduc, un individu fort sympathique m'approche pour s'enquérir de la disponibilité de mon Cessna. Au final, il choisit un avion de construction amateur. Mais cette presque occasion de vendre a réveillé le désir d'acquérir mon "Dynon Glass Cockpit" plus rapidement et donc au final, la tension fut suffisamment forte pour me motiver à tenter de vendre



mon Cessna plus rapidement que j'avais prévu. Honnêtement, je croyais que cela prendrait quelques mois mais dès que j'ai affiché mon 150M 1976 sur Les Pacs, l'intérêt généré par les acheteurs potentiels m'ont pris par surprise. En quelques jours, j'ai reçu pas moins d'une dizaine de demandes d'information. Donc, sur quelques jours, quatre jours plus précisément, l'un de ces acheteurs potentiels était plus rapide et manifestait bien son sérieux: texto, information envoyée, visite du Cessna à CYJN, petit vol d'essai, inspection de 4-5 heures en bonne et due forme puis finalement, la conclusion, c'est-à-dire, le transfert du titre de propriété sur un paiement qui sera fait au moyen d'une traite bancaire. Du début à la fin du processus de mise en vente, un gros total de 12 jours !

(Suite page 18)

Construction amateur - Jean Gosselin

(Suite de la page 17)

Peut-être l'aviez-vous déjà remarqué mais le Cessna aux couleurs de Harley Davidson stationné sur le taxiway Echo ne fait déjà plus partie du paysage et ce depuis le 23 avril dernier ! Ça m'a quand même fait un pincement



au cœur de laisser partir mon premier amour d'aluminium. Mais je tourne cet agréable chapitre de ma vie pour me consacrer entièrement à la construction de mon RV6 avec l'espoir et le désir de le faire voler à l'été de 2022. Là, le temps presse !

Avant de conclure sur cet article, voici donc quelques images et nouvelles de la progression de la construction. Actuellement, j'en suis encore à percer des trous pour installer temporairement plusieurs éléments d'importance. Par exemple, outre le fait d'avoir préparé certaines étapes comme les "skins" du dessus, sans les avoir rivetés, j'ai commencé à travailler sur l'habitacle: section ba-



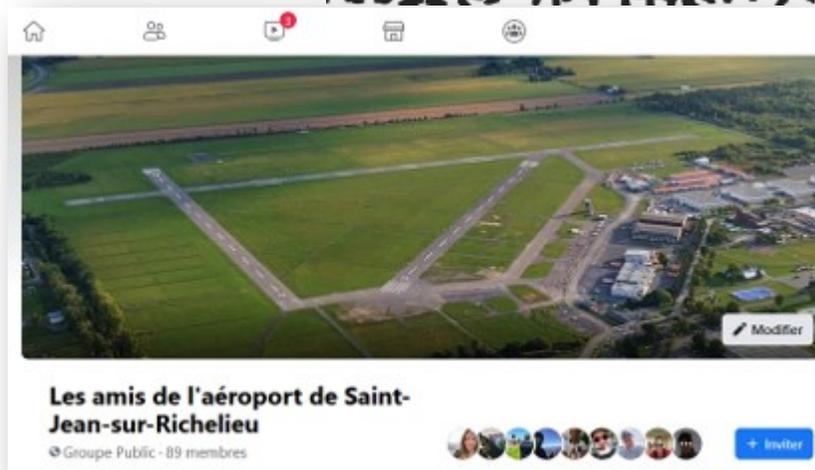
gage, section des sièges, section des contrôles et de l'instrumentation, j'ai touché un peu à tout. Il y a un certain ordre à respecter pour que tout puisse s'installer avec aisance. Plus précisément, j'ai travaillé sur les planchers, les sièges, le système d'aération, le système de freinage, le système d'actuation des volets, le "trim" manuel des ailerons, le système de barrure et d'ouverture du "canopy", entre autres ! Quand je fais la liste de mes progrès, je trouve que j'ai bien progressé !

Au plaisir de vous croiser sur les terrains de l'aéroport !

LES AMIS DE L'AÉROPORT CYJN

Pascal a mis en ligne une nouvelle page Facebook qui permet de publier tous les articles et vos commentaires sur l'aéroport.

N'hésitez pas à ajouter des éléments pertinents. Il y a déjà plusieurs documents qui confirment l'appui des gens d'affaires et du monde politique de Saint-Jean-sur-Richelieu.





NAVIGUER (ENCORE) AU VOR..

UNE TECHNIQUE EN VOIE DE DISPARITION

Le 20 mars 2021, je suis parti de Saint-Jean avec l'intention d'identifier les VOR qu'on peut toujours capter dans la région. Nous avons appris la disparition de notre regretté YJN ainsi que ceux de YMX (Mirabel) et YSC (Sherbrooke) qui nous ont bien servi.



L'aéroport de Saint-Jean est donc sur la radiale 139 du VOR de Montréal (YUL 116.3). Juste à centrer l'aiguille en FROM sur 139 et on devrait se retrouver.

Donc samedi, j'ai grimpé à 7500 pieds (direction est) puis à 8500 pieds (direction ouest) et en vitesse de croisière stable, détecté les VOR suivants.

- 109.2 SLK (Saranac Lake) Radiale 068
- 110.8 MPV (Montpelier) Radiale 358
- 116.3 YUL (Montréal) Radiale 137
- 117.5 BTV (Burlington) Radiale 038

Je n'ai pas capté MSS 114.1 (Massena) et je devais être trop loin pour détecter YOW 114.6 (Ottawa).

Au sol, j'ai vérifié ces remarques et en effet l'appareil est en bon état. J'étais bien entre Bedford et Sutton lors de mes observations.

Les raisons de l'abandon des VOR et NDB sont probablement économiques. Après tout, les pilotes adoptent maintenant la navigation au GPS et les approches IFR sont approuvées. C'est fiable. Vraiment ?

Le 24 mars 2018, je prépare un vol de Saint-Jean (CYJN) à St-Thomas, Ontario (CYQS). En consultant les NOTAM, je trouve une note qui demande d'éviter

d'utiliser les approches au GPS entre Cornwall et Kingston, vu que les américains expérimentent une technique de brouillage GPS qui affectera ces régions. Or j'ai un GPS à la main et il n'est nullement affecté dans la région concernée. Cependant, au centre de Toronto, les signaux satellites disparaissent. Pas grave, j'ai ma

carte papier et je suis un parcours facilement identifiable en VFR, en occurrence l'autoroute 401. Je crois mon appareil défectueux mais il reprend vie 10 milles à l'ouest de Brantford. Au retour, tout va bien... mais encore, à Brantford, je n'ai plus de signal GPS et encore, il reprend vie au centre de Toronto. S'agissait-il d'un brouillage intentionnel, tel qu'annoncé par les NOTAM mais identifiant mal son étendue? Quelle qu'en soit la raison, une méthode alternative de navigation demeure souhaitable. J'ai toujours aussi mon ADF et, sur ces longs trajets, l'option de suivre un signal comme CKGM 690 et CKAC 730, audibles depuis au-delà de 1000km la nuit, existe toujours. Je le fais régulièrement.

Alain Pepin

Cascadeur sous-marin devenu pilote.



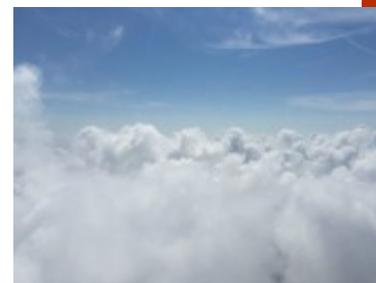
POURQUOI VOLER IFR ?

Je me fais souvent poser cette question. La formation qui amène au privilège de voler IFR semble au pilote VFR comme le parcours du combattant vers un but difficile à atteindre. Une montagne très escarpée, dont le sommet est presque inatteignable. Pourtant ce n'est pas le cas. Voyons voir.

Quelles sont les exigences du Règlement de l'Aviation Canadienne pour le vol IFR ? Il y a deux étapes à compléter, soient l'examen écrit et le test en vol. Il faut obtenir au moins 70% à l'examen écrit IFR (INRAT). Cet examen porte sur des sujets clefs du vol aux instruments, soient le droit aérien, la météorologie, les instruments de bord, la navigation et les aides à la navigation. Si on suit bien les étapes de la préparation au vol, tous les sujets inclus dans l'examen écrit nous permettent d'avoir une idée précise de ce que sera notre vol planifié. Si on met en pratique ce que nous avons appris pour réussir cet examen, on a une recette gagnante pour planifier et compléter notre vol. Finalement, cela nous amène à prendre une décision éclairée de décoller pour compléter le vol ou de le remettre à plus tard. À chaque étape de la planification, on a une décision binaire à prendre, soit un oui ou un non. On rencontre un non ? Alors, on remet le vol ou on change d'itinéraire. Voici quelques exemples pratiques. Le vol planifié, avec la réserve prévue et le temps requis pour se rendre à l'aéroport de décollage dépasse la durée de vol



que permet le carburant embarqué de l'avion ? Alors on prévoit un vol plus court vers un aéroport moins éloigné pour y faire une escale aviatillement, par exemple. En consultant la météo en route, on a la possibilité de rencontrer du givre sur notre parcours et notre avion n'a pas de système antigivrage ? Alors on retarde ou on choisit une route différente, si c'est possible. Sur la carte, la route prévue comporte l'utilisation d'un aide à la navigation que nous n'avons pas dans l'avion ? Alors on choisit une autre route qui, elle, permet l'utilisation d'équipements présents et fonctionnels dans notre avion. Rien n'est laissé au hasard du début à la fin du vol.



Le deuxième examen requis pour l'IFR est le test en vol. Il amène à posséder les habiletés opérationnelles pour faire le vol lui-même. La pratique du vol aux instruments, sous supervision bien sûr, permet de bâtir confiance et compétence pour voler l'avion tout en interagissant avec les aides à la navigation et l'ATC.

Au final, un pilote ayant intégré et appliqué toutes les étapes de préparation et d'exécution du vol aux instruments, trouvera plus facile de voler IFR car il a déjà « volé » son vol de l'aéroport de départ jusqu'à sa destination en faisant sa planification. C'est pour cela que je dis que c'est plus facile que de voler VFR.

Bon vol à tous !

Michel Drouin



jlavoie@apphyjn.com

LE RÊVE D'ICARE DE G.....???

En ce temps de Covid-19 où tout est à l'arrêt, on a amplement le temps de rêver, donc rêvons un peu.

Le RVA 2021 de Saint-Jean a eu lieu comme prévu, sous la supervision du ministère de la Défense Nationale en présence du maire et de nombreux dignitaires et ministres venus d'Ottawa pour l'occasion.

Nous avons eu plus de 15,000 visiteurs de tous âges. Nos programmes souvenir à 15 cents, ce sont vendus comme des petits pains chauds car tout le monde voulait savoir le déroulement des activités prévues pour la journée, avoir les caractéristiques des différents avions venus de Montréal, Ottawa et Toronto avec les meilleurs pilotes de leur régions qui ont compétitionné dans les différentes épreuves de la journée et avoir les photos des pilotes de renom qui ont été présents.

Comme mon rêve est réaliste, ma photo n'y est pasben non car je ne fais pas partie des pilotes de renom que les badauds sont venus voirpeut-être dans un autre rêve ?

Les fameux pilotes des 17 avions participants arrivés sur place pour les activités, ont démontré leurs savoir-faire avec les enchaînements de figures acrobatiques pour en mettre plein la vue. Ils ont dû se dépasser dans les démonstrations de prouesses avec la compétition d'atterrissage le plus près possible d'une cible avec moteur éteint et hélice complètement arrêtée avant même de toucher le sol sous peine d'être disqualifié. Tout un spectacle d'adresse.

Des dizaines de vols d'initiation ont eu lieu toute la journée et une grande course de 35 miles remplie d'adrénaline et d'émotions ont conquis la foule comme les pilotes. En fait, la course de 35 miles est l'élément que la foule a le plus apprécié, les pilotes aussi!

Faut dire qu'il y avait une belle coupe en argent à gagner et le prestige qu'elle rayonne fut un bon motivateur pour préserver les réputations. Les prix en argent ont aussi aidé; \$200 et la coupe du meilleur pilote au premier, \$200 au second et \$100 au troisième.

Il a fait super beau et tout ce beau monde est reparti heureux avec la tête dans les nuages en promettant d'être là l'année prochaine.

La soirée s'est terminée par un beau banquet pour les dignitaires et les pilotes participants au plus bel hôtel de Saint-Jean dans l'allégresse des discours et de la bonne humeur ponctuée allègrement par les nombreux toasts à la gloire des pilotes victorieux. Un super succès sur toute la ligne!

Un beau rêve n'est-ce pas?

Mais si ce rêve avait été réel, même pour un RVA de Saint-Jean en 2021, les organisateurs auraient été très fiers et satisfaits avec ces résultats.

Le hic dans ce beau rêve, c'est qu'il est réellement arrivé en juillet 1929 tel que décrit ici et pas très loin de Saint-Jean, à 45 km à peine.

Avez-vous deviné où?.....Il y a une belle coupe d'argent à gagner Hi Hi !

Et bien non, ce n'est pas Saint-Hubert.

Un indice; Vous avez fréquemment passé au-dessus de cet ancien aéroport qui était destiné à desservir Saint-Jean.

(Suite page 22)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 21)

Deuxième indice; Ce deuxième aéroclub fondé au Québec possédait cet aéroport de 4,500 pieds de large par 5,400 pieds de profond nivelé et bien drainé. Il avait plusieurs bâtiments et hangars et était considéré comme un des meilleurs aéroports au Québec en 1928 et faisait la fierté de cette ville.

OK, elle n'est pas facile celle-là, en fait le RVA que je raconte plus haut c'est déroulé le 1 juillet 1929 à l'aéroport de.....Granby!

Mais oui, Granby. Malheureusement cet aéroport n'a opéré que pendant 2 petites années, soit en 1928 et 1929.

L'instigateur principal de cet aéroport entièrement privé, fut réalisé par le "Granby Aero Club Inc." Fondé en mars 1928, le club a d'abord loué le terrain requis puis l'a rapidement acheté d'une partie de la ferme Miner, une riche famille pionnière de Granby.

Mais 2 accidents mortels successifs viendront sonner le glas de cette belle entreprise.

Après un premier accident qui a tué l'instructeur chef du club, le Capt. Nase et blessé grièvement son élève passager en août 1928, c'est un deuxième accident en mai 1929 qui tue le Capt. Evans, l'actuel instructeur chef remplaçant Nase tué précédemment.

2 morts et un blessé grave en 8 ½ mois, ça porte de sérieuses conséquences. Les finances dégringolent et comme il y a défaut de paiements sur l'hypothèque de \$5000, M. Miner qui a consenti l'hypothèque reprend possession du terrain de l'aéroport dès le début de 1930.

C'est donc la fin de l'histoire pour cette belle aventure qui n'aura duré que 2 ans, le rêve d'Icare de Granby meurt et s'évanouit peu à peu de la mémoire collective.

Aujourd'hui, il ne reste rien de l'aéroport qui est couvert de bungalows. Seule la maison familiale des Miner, maintenant propriété de la ville de Granby, a été conservé et déménagé près du site original de l'aéroport pour la conservation du patrimoine de la famille Miner.

Icare a rêvé de voler, aujourd'hui son rêve est réalité, comme quoi toute réalité commence par un rêve. Dépêchons nous donc de rêver!



(Suite page 23)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 22)

L'inauguration de l'Aéro de Granby attire des autos des Etats-Unis et du Canada

(Presse Canadienne)

GRANBY, 16. — Des milliers de visiteurs sont déjà arrivés à Granby pour l'ouverture aujourd'hui de l'Aéro-Club de l'endroit, la première organisation du genre dans la province, à l'est de Montréal. Avions et autos sont arrivés ici, hier soir, venant de Montréal, d'Ottawa, d'Ontario et des Etats-Unis.

Ce matin, le Col. Hon. J. L. Ralston, ministre de la Défense Nationale, est arrivé en avion d'Ottawa accompagné du contrôleur de l'aviation civile, M. J.-A. Wilson. On attend aujourd'hui un total de 16 avions. Les deux "Moth" seront présentés au club de Granby à 3 h. 30 par le Col. Ralston qui les offrira au maire Boivin qui est en même temps le président honoraire du nouveau club.

16 juin 1928, La Tribune

15,000 PERSONNES SONT TEMOINS DES PROUESSES DE 17 AVIONS À GRANBY

Le ralliement d'hier a tôt fait de faire oublier les revers subis à deux reprises par le club d'avionnettes. — Randonnée sensationnelle de quatre avions du club d'Ottawa. — Une course de 35 milles.

BANQUET ET DISCOURS

(De notre envoyé spécial)
GRANBY, 2. — Après les revers soufferts de récente date, l'Aéro-Club de Granby et avec lui la cause de l'aviation dans les Cantons de l'Est ont vu écrire hier, sur l'aérodrome local, une page brillante de l'aéronautique grâce au succès sur toute la ligne remporté par le ralliement d'aviation qui se trouvait être le deuxième tenu à Granby.

Après avoir désespéré, dimanche, de la température par suite des vents qui détrempaient le terrain d'atterrissage, le soleil, dès hier matin, a souri aux promoteurs de cette fête de l'air et vers dix heures, les avions visiteurs commencent à survoler la ville en grands cercles pour venir se poser légèrement ensuite sur l'aérodrome et se ranger sur son pourtour.

Déjà l'aérodrome, qui a été agrandi et nivelé depuis l'an dernier, était passablement sec au point que le gros biplan Travailleur, contenant six passagers, venant de l'aérodrome St-Hubert, put exécuter lui-même un atterrissage parfait. Quant aux légers Moths et Avians, ils se posaient avec une légèreté qui eût raison d'un terrain fort détrempé. Ceci explique que dès la veille les quatre avionnettes du Club d'Ottawa aient pu atterrir sans encombre sur l'aérodrome après avoir fait d'Ottawa à Granby une randonnée plutôt sensationnelle comme la température pluvieuse ne donnait lieu à un "cooling" que de quelques cents pieds et forçant les pilotes Maynard, Jones, Roberts et Boivin à survoler de très près les forêts, à raser les collines.

Mais la plupart des avions — ils étaient dix-sept sur le terrain — sont arrivés hier de dix heures à midi. Dès une heure et demie, devant une foule de quinze mille personnes retenues hors du champ de roulement des avions par un solide câble d'acier vu les précautions prises par les officiers du département de la défense nationale d'Ottawa qui avaient la direction des envolées de la journée, les promoteurs se trouvaient prêts à procéder avec un programme élaboré pour intéresser à la fois les aviateurs et les spectateurs.

D'abord tous les avions s'envolèrent à trente secondes d'intervalle et après avoir décrit deux grands cercles au-dessus de l'aérodrome pliquaient soudainement et venaient raser le terrain, face à la foule qui applaudissait aux prouesses des pilotes. Ces applaudissements devinrent autrement vigoureux et nourris lorsque le Capt. Gold, du Montreal Light Airplane Club, qui faisait les frais du deuxième numéro au programme, exécuta à 1,500 pieds d'altitude, avec une belle maîtrise de sa machine, avec beaucoup de souplesse, toute la série des tours de l'acrobatie aérienne: boucles, vrilles, chutes en feuille morte, tonneaux, Immelmans, etc., y compris voler la tête en bas, ce qu'il fit sur une assez longue distance.

Le concours d'atterrissage avec bécasse arrêtée fut un beau sujet d'envie. Les visiteurs rendirent un bel hommage sincère au courage et à la témérité, à la confiance que déploie l'Aéro-Club de Granby qui se maintenait actif en dépit des malheurs qui se sont acharnés récemment sur lui par la perte tragique des deux premiers instructeurs du club. A ce sujet, mentionnons qu'au début du banquet les convives se la-

vaient et observèrent le même réglementaire en souvenir des capitaines Naas et Evans, geste impressionnant entre tous dans cette assistance d'aviateurs qui partagent les mêmes péripéties.

Course de 35 milles

Mais la course de 35 milles fut sans contredit le numéro qui intéressa le plus la foule et aussi les pilotes puisqu'il y avait une fort belle coupe, offerte par la McGill-Frontenac, et des prix substantiels à décrocher. Les avions allèrent décrire un circuit dans la campagne environnante pour revenir par deux fois, à cent milles à l'heure, à plein moteur, raser l'aérodrome. La coupe et un prix de \$200 en argent furent gagnés par le Capt. Maynard, du Club d'Ottawa, le deuxième prix, \$200 en argent, par le Capt. Gold, du Montreal Light Airplane Club, et le troisième prix, \$100 en argent, par le Capt. Sparkes, du Club de Montréal également.

Cette journée idéale, qui n'a pas été assemblée par le moindre accident malgré les avions qui s'élevaient deux à la fois sur le terrain parfois, s'est terminée par un banquet intime qui a réuni, à l'hôtel Granby, les directeurs de l'Aéro-Club de Granby, les aviateurs visiteurs et quelques invités spéciaux. Il y avait à la table principale MM. Ernest Boivin, maire de la ville et député du comté aux Communes, W. S. Bullock, député du comté à la Législature, Carl Stohn, président de l'Aéro-Club de Granby, W. N. Deisher, président du Club d'Ottawa, C. P. MacDonald, R. Alcorn, L. H. Miner, J. G. Fuller, E. Isabelle et J. A. Ménard, directeurs du club local, et le Capt. Sparkes, du Club de Montréal.

De très brefs discours — les aviateurs sont pour de peu de mots comme ils le déclarèrent eux-mêmes — furent prononcés par MM. Ernest Boivin, C. Stohn, J. G. Fuller, W. S. Bullock, W. N. Deisher et par les capitaines Sparkes, Gold et Maynard et le pilote Roberts, d'Ottawa. Les visiteurs rendirent un bel hommage sincère au courage et à la témérité, à la confiance que déploie l'Aéro-Club de Granby qui se maintenait actif en dépit des malheurs qui se sont acharnés récemment sur lui par la perte tragique des deux premiers instructeurs du club. A ce sujet, mentionnons qu'au début du banquet les convives se la-

vaient et observèrent le même réglementaire en souvenir des capitaines Naas et Evans, geste impressionnant entre tous dans cette assistance d'aviateurs qui partagent les mêmes péripéties.

En retour, les officiers de l'Aéro-Club de Granby remercièrent vivement les aviateurs visiteurs pour le magnifique concours qu'ils leur avaient donné au cours de la journée non seulement en prose, à part un programme mais encore, en montant des passagers toute la journée. En effet, les pilotes se sont montrés franchement infatigables sur le rapport et la dernière envolée eut lieu vers sept heures et demie alors que la pluie commençait déjà à tomber. Entre autres, M. Fuller, a expliqué comment l'Aéro-Club de Granby avait eu le cran de se maintenir par lui-même, avec les seules ressources d'un club absolument privé, malgré les dépenses très fortes entraînées par l'aménagement du terrain et des hangars, améliorations qui sont aujourd'hui de l'aéroport de Granby l'un des champs d'aviation les mieux organisés dans notre province.

Le bureau de direction actuel du Club de Granby est composé comme suit:

Président, C. F. Stohn; vice-président, J. E. Isabelle; trésorier, M. L. Alcorn; secrétaire, P. H. Boivin; directeurs, Carl Bullock, I. Giroux, Jack Hammond, C. P. MacDonald, J. E. Tétreault, J. O. Fuller, George Legge, Albert Sauvage, W. Ménard, P. G. Jack, V. Casavant, Emile Isabelle, Bud McCrea, Frank McGill, C. V. Meyer, P. G. Jack.

2 juillet 1929, La Tribune

(Suite page 24)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 23)



19 juin 1928, La Presse

(Suite page 25)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 24)

DEUXIÈME TRAGÉDIE DE L'AVIATION À GRANBY

L'instructeur Evans a le même sort que son prédécesseur, le capitaine Nase, en août dernier. — Une chute de 1,500 pieds.

(Spécial à la "Tribune")

GRANBY, 13 — L'aérodrome du club d'avionnettes de cette localité vient d'être le théâtre, à moins d'un an d'intervalle, d'une deuxième tragédie fatale de l'aviation. Après la mort du premier instructeur du club, le Capt. Harold F. Nase, dont le biplan "Moth" s'écrasait sur le sol le 29 août dernier, voici que samedi après-midi, devant une couple de cents personnes, le successeur de Nase, le Capt. Christopher Evans, dans un "Gipsy-Moth" dont les ailes avaient cédé sous la pression de l'air, s'est écrasé d'une hauteur de 1,500 pieds et a été tué presque sur le coup. Il n'avait pas de passager avec lui contrairement à ce qui avait eu lieu en août dernier alors qu'un des officiers du club, M. Emile Isabelle, avait été grièvement blessé en tombant avec le Capt. Nase.

Le Capt. Evans, après avoir réussi par des prodiges d'adresse à maintenir l'équilibre de sa machine pendant la première partie de la chute, s'est abattu dans un coin de l'aérodrome avec fracas. La foule se précipita vers le milieu de l'accident. Evans fut retiré des débris de la machine et transporté en toute hâte vers l'hôpital Lord. Mais il expirait en route des suites d'une fracture du crâne.

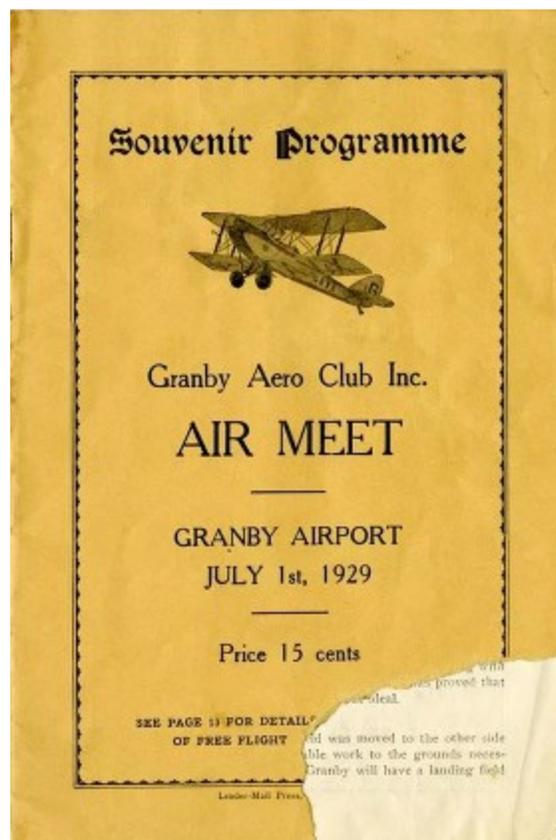
ENQUÊTE OFFICIELLE

Dans le même après-midi, le Capt. Art. Hardy, inspecteur de la division de l'aviation civile, et le Capt. Spark, de Montréal, visitèrent les débris de la machine et exprimèrent tous deux l'opinion qu'Evans avait soumis la machine à une pression trop forte. A 1500 pieds d'altitude, les spectateurs horrifiés avaient vu soudain la toile s'arracher d'abord de l'aile droite, puis de l'aile gauche de l'avion qui commença à tomber. L'on vit Evans faire deux ou trois boucles et tenter désespérément de maintenir sa machine quand même. Mais la surface portante étant disparue, l'avion continua sa descente vertigineuse.

En outre d'une enquête par le coroner, une enquête sera tenue par les autorités de la division de l'aviation civile pour établir officiellement les causes de la tragédie tout comme l'on procéda l'été dernier au sujet de la mort du Capt. Nase. Evans laisse une femme et un enfant. Il était âgé de 31 ans et ex-pilote de guerre.

Le malheureux n'avait pris l'air que depuis quelques minutes lorsque l'accident s'est produit et c'était un envol d'essai avec ce "Gipsy-Moth", la machine que le club de Granby avait reçue ce printemps pour remplacer celle dans laquelle Nase s'était tué l'été dernier.

13 mai 1929, La Tribune



1 juillet 1929, Leader-Mail Press

(Suite page 26)

Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 25)



Site de l'aéroport de Granby en 1929. Google Earth



Maison qui servait de Clubhouse à l'aéroport, Voix de l'Est

**1 MAI 2021
SURETE DU
QUEBEC**

**26 ET 27 JUIN
COPA-2021
VIRTUEL**

**22 MAI 2021
UNITE SOUTIEN
CAOETS**



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

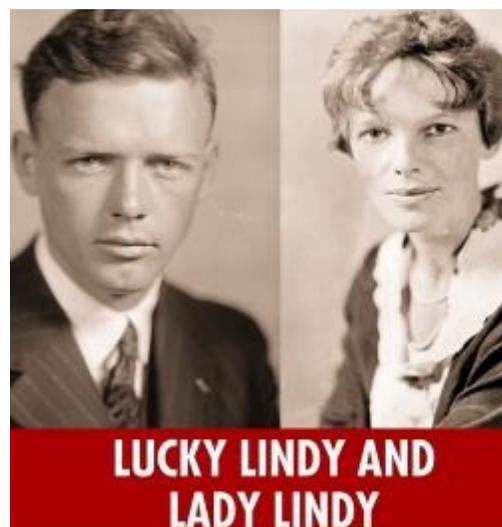


Lindy le chanceux (Lucky Lindy), quel est le principal facteur qui a fait que Charles Lindbergh a eu ce surnom?

John P.V. Heinmuller, le chronométrier officiel en chef du vol Lindbergh, a écrit dans son livre, *Man's Fight to Fly*, «que Lindbergh était favorisé par des conditions météorologiques si parfaites pour ses besoins qu'elles étaient presque bizarres.» Les recherches de Heinmuller ont montré que le vent de travers net à travers l'Atlantique à l'époque était nul. En d'autres termes, la dérive nette était nulle.

Le chanceux..

Source: AOPA Pilot



Quelle est la route aérienne la plus fréquentée au monde?

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:



Normand Prenoveau,
Président



Nicolas Mailloux,
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.