

Bulletin de l'AGAG

Novembre 2018



Événements spéciaux à venir

7 décembre 2018

5 à 7 de Noël de l'AGAG

8 décembre 2018

Mise à jour des connaissances –
Système SAR Recherches et
sauvetage

23 février 2019

RVA de Mo

Mot du Président

Roger Brind'Amour, Président de l'AGAG et pilote

Bonjour à tous,
Lors de l'assemblée annuelle 2017 de l'A.G.A.G., j'avais fait une première tentative pour démontrer mon intérêt dans le fonctionnement de notre jeune association, ce fût un succès en termes d'apprentissage et à la même période en 2018, les membres, amis et passionnés de l'aviation m'ont donné leurs appuis pour devenir président. Je vous souhaite à tous en tant que nouveau président, de la part du conseil d'administration en place ainsi que de ces membres de faire grandir notre association, d'élargir ces horizons, de la faire connaître aux futurs passionnés de la région de l'Outaouais et bien au-delà,

d'échanger avec nos voisins des autres associations, les initiatives et activités porteuses de succès pour donner le goût au gens de faire partie de notre belle gang.

Merci de votre confiance, merci aux membres, au conseil d'administration, à Rémy Cyr pour son dévouement à la cause de Centraide, à la merveilleuse équipe qui entoure cette activité où chaque sourire reçu des passagers sortant de l'avion est notre récompense. Espérant que 2018 fût une bonne année, que 2019 en soit une copie parfaite.

Roger

Association des Gens de l'Aviation de Gatineau

Membres du conseil d'administration 2018-19



Président :

Roger Brin d'Amour
rbaaspire@yahoo.com



Vice-président :

Richard Sirois
rcsirois@videotron.ca



Secrétaire-trésorier :

Daniel Morissette
Daniel@Morissette.com



Directeur :

Mario Lepage
lepagemario@hotmail.com



Directeur :

Christian Roy
croy2028@gmail.com

Envolées pour Centraide 2018

Rémi Cyr, Membre de l'AGAG, Coordonnateur principal de l'envolée Centraide 2018, Pilote

Le dimanche 21 octobre dernier, l'AGAG a complété sa deuxième édition de la journée d'envolées afin d'amasser des fonds pour la campagne annuelle de 2018 de Centraide. D'abord prévue pour samedi le 20, l'activité a dû être remise au lendemain à cause de la mauvaise météo. La journée du dimanche s'est très bien passée malgré des conditions de vol parfois difficiles avec des vents du nord-ouest de 12-15 nœuds avec rafales parfois jusqu'à 22 nœuds et des averses de neige locales en début de la journée dans le secteur nord de notre parcours. Par sécurité, on a dû interrompre nos envolées environ 0.5 heure en matinée question de laisser passer les averses de neige. Malgré les vents, un seul enfant a été malade sur l'ensemble des passagers. Nous avons complété 38 envolées avec 5 Cessna 172 (6 pilotes) et transporté au total 105 passagers. Grâce à la commandite de la banque TD pour notre essence et à un généreux don de la part d'un de nos membres, notre résultat final de cette année surpasse celui de l'an passé par plus de 900\$ et nous avons pu remettre récemment à Centraide un chèque au montant total de 4734\$.

Plusieurs personnes présentes étaient déçues de ne pouvoir voler en hélicoptère (l'appareil R44 de Normand Benny avait été endommagé dans un atterrissage dur en septembre et n'était donc plus disponible) alors on verra si on peut remettre cela au programme l'an prochain. Nous avons environ 30 bénévoles pour aider à la tâche incluant les signaleurs au sol des Ailes d'époque. Les premiers vols ont commencé vers 09:30 et le dernier vol a eu lieu vers 15:00. Notre journée s'est terminée par un débriefing de groupe et un souper au poulet gracieuseté de Benny & Co. Comme la météo peut être incertaine en octobre, l'an prochain nous considérerons avancer l'événement pour la deuxième moitié de septembre. Grâce à notre superbe équipe de bénévoles et à notre ensemble de procédures bien rodées, l'activité s'est déroulée avec efficacité et en toute sécurité. Nous verrons à utiliser ces mêmes procédures l'an prochain avec quelques améliorations ici et là si nécessaire. Le conseil d'administration se joint à moi pour offrir nos plus sincères remerciements à tous nos bénévoles. C'est grâce à eux/elles que la journée d'envolées 2018 a été un franc succès.



Rapport de position sur 126,7 MHz

Daniel Morissette, Secrétaire et Trésorier de l'AGAG et pilote

Les pilotes qui volent régulièrement en VFR savent que la fréquence 126,7 Mhz peut facilement devenir encombrée par une belle journée où il y a beaucoup d'aéronefs en vol VFR au travers de la province. Il y a encore des pilotes qui trouvent le moyen de discuter de tout et de rien sur cette fréquence. Les conversations superflues peuvent couper une information importante sur le trafic aérien. Si vous commencez à parler de votre sortie de la veille sur 126,7 Mhz, utilisez plutôt 122,75 Mhz qui est la fréquence assignée pour parler entre aéronefs en vol, et donnez-vous rendez-vous à un aéroport quelconque où vous pourrez y jaser de ce que vous voulez devant un café ou un jus, ainsi vous laisserez les fréquences libres pour les communications pertinentes.

Les pilotes émettent leurs rapports de positions sur la fréquence 126,7 Mhz pour assurer qu'il n'y a pas de conflit entre eux. Le pilote doit juger de la pertinence et du moment opportun pour faire ses rapports, ainsi que le nombre raisonnable de fois qu'il le fera. Il ne sert à rien d'émettre des rapports aux 5 ou 10 minutes s'il n'y a pas de conflit décelé. Imaginez le *bla bla* occasionné en ne comptant que 10 aéronefs en vol à portée d'écoute.

Pour établir une bonne communication et augmenter la sécurité de nos balades aériennes, il n'est pas nécessaire de jacasser tout le temps, mais un compte rendu de position bien placé peut s'avérer très utile. Il n'y a pas d'obligation de répéter la fréquence 126,7 au début et à la fin de votre transmission. Vous êtes déjà sur la fréquence et tous ceux et celles et qui vous écoutent sont, bien entendu, sur cette même fréquence. Si vous êtes plus à l'aise de la mentionner, une seule fois suffit. Les communications claires et concises

sont de mise. Les envolées oratoires sont pour les conférenciers et n'ont pas leur place ici. Les informations nécessaires peuvent se limiter à ceci :

1. L'identification et le type de l'aéronef ;
2. votre position;
3. votre altitude;
4. vos intentions.

Et le terme «trafic en conflit, contactez... » n'existe dans aucun manuel. Si quelqu'un est en conflit, il va s'annoncer sans que vous lui suggériez. Il n'y a pas de règles précises sur où et quand produire votre compte-rendu de position VFR lorsqu'en route. Une bonne pratique, à mon point de vue, est d'émettre un compte-rendu de position lorsqu'on syntonise une nouvelle fréquence (ex. 126,7 Mhz). Les pilotes déjà à l'écoute et en situation de conflit pourront ainsi vous retourner l'appel, et les parties en cause pourront convenir de mesures correctives. Par la suite, vous n'avez pas à répéter continuellement votre compte-rendu, à moins que vous ne changiez d'altitude ou de direction. Vous maintenez l'écoute et lorsque qu'un nouvel aéronef arrive sur la fréquence transmettant à son tour son compte-rendu, vous déterminez s'il est en conflit ou pas. De cette manière, tous les pilotes sur la fréquence sont conscients des conflits éminents sans pour autant qu'un de ceux-ci ne bloquent la fréquence. Il faut tout de même garder l'œil ouvert pour les NORDO et les aéronefs qui ont des radios mais dont les pilotes ne font qu'écouter la fréquence. Ce qui nous amène à l'opposé des pilotes qui jasant trop.

Voici la réflexion de certains pilotes volant en dehors des zones de contrôle : « *Moi quand je vole, je ne fais qu'écouter sur la fréquence, comme ça si j'entends un*

avion qui est en conflit avec moi, je peux changer de cap et l'éviter». Ces pilotes n'ont pas pensé que peut-être les autres pilotes aimeraient connaître leur position et leurs intentions pour qu'eux aussi puissent prendre action ! Est-il venu à l'esprit de ces pilotes muets que d'autres pilotes pourraient agir exactement comme eux ? Dans un tel cas vous pourriez avoir deux aéronefs volant sur des trajectoires convergentes sans qu'aucun des deux ne connaissent la présence de l'autre.

Lorsqu'un de ces pilotes muets syntonise la fréquence, s'il ne donne pas lui-même son propre compte-rendu de position, les pilotes déjà sur la fréquence ne

connaîtront pas la présence du nouveau venu, et ce dernier ne sera pas conscient de la présence des autres aéronefs, puisque ceux-ci ont déjà donné leur compte rendu de position. Le résultat potentiel est un quasi-abordage ou pire une collision. Peut-on l'éviter? Affirmatif, en utilisant à bon escient nos radios et en émettant un compte rendu de position clair et concis tel que décrit ci-haut.

Ne jamais oublier que le principe de base du vol VFR est « **vu et être vu** ». Lorsqu'ils sont disponibles, une utilisation judicieuse des appareils de communications, en vol, aide à atteindre ce principe et augmente la sécurité de tous.

Un Ultra-léger...pourquoi pas? (la suite...)

Richard Gagné, Membre de l'AGAG et pilote

Tel que raconté dans mon article précédent publié en février 2018, après avoir piloté pendant 25 ans des avions loués dans différentes régions du pays, j'ai décidé de construire un Challenger un avion qui, quoique rudimentaire, offrait à un prix raisonnable une grande versatilité. L'avion pouvait être opéré sur roues, sur flottes amphibies et sur skis hydrauliques. (<http://www.challenger.ca>)



J'ai équipé C-1AYU de roues, de flottes et de skis. Malheureusement, après beaucoup de plaisir réparti sur 4 ans et demi et 586 heures, durant une nuit d'été de 2009, une «méchante» tornade est passée à l'aéroport de Rockcliffe et a

détruit plusieurs avions, dont le mien: Perte totale.

A la recherche d'un remplacement, j'ai visité «Sun and Fun» ainsi que «Oshkosh» J'ai finalement arrêté mon choix sur un Ultra-léger de type avancé, fabriqué par la compagnie Aeropro en Slovaquie et disponible aux Etats-Unis sous le nom de Aerotrek dans la catégorie des S-LSA. Au Canada, l'avion a été enregistré dans la catégorie Ultra-Léger avancé. Vous trouverez tous les détails sur l'excellent site Web de la compagnie: <http://www.aerotrek.aero>. J'ai opté pour l'Aerotrek A220, le modèle avec roue arrière et, par la suite, j'ai commandé des flottes amphibies. Je me suis ensuite procuré des skis de type "pénétration".

L'achat de l'avion s'est déroulé sans incidents. Il faut commander cet avion, importé par un américain, Rob Rollison, qui vend les Aerotrek directement sans représentant. Rob offre un service hors pair avant et après-vente. J'ai pris possession

de l'Aerotrek à Bloomfields, Indiana en 2015. L'avion rencontrait et sur certains points dépassait mes attentes. Vous pouvez trouver les spécifications de l'Aerotrek sur l'excellent site de la compagnie: <http://www.aerotrek.aero>.

En résumé, la qualité de la fabrication et de la finition de l'Aerotrek est vraiment impressionnante. Le Rotax 912 convient très bien à cet avion et permet des décollages sur de très courtes distances, un taux de montée autour de 1,400 pieds/minutes et des vitesses de croisières au-delà de 100 milles à l'heure. L'avion est également facile à piloter à l'atterrissage dans des vents contraires grâce à son aérodynamisme et à ses volets pleine grandeur (flapperons).



L'achat des flottes fut une toute autre histoire. Je n'ai reçu les flottes du fabricant CZ Floats en République Tchèque que deux ans et demi après avoir placée la commande et après plusieurs interventions tentant d'accélérer le processus. Le constructeur, à court d'employés, travaillait sur plusieurs projets et a eu des difficultés qui ont retardé la production de mes flottes. Je dois dire que j'ai à plusieurs reprises cru que je ne verrais jamais la couleur de ces flottes.

Ceci dit, les flotteurs que j'ai reçu par "countainer" dans le port de Montréal étaient superbes et très bien construits. J'en ai été très satisfait. Il s'agissait de flotteurs amphibies opérés avec un

système hydraulique qui n'a jamais fait défaut. J'utilise l'imparfait puisque je ne suis plus le propriétaire de C-ITGV ayant accepté une offre d'achat intéressante. Sur approbation du nouveau propriétaire je pourrai vous communiquer ses coordonnées si vous le désirez.



J'avais également équipé C-ITGV de skis de type "pénétration" fabriqué par la compagnie "Summit" située dans l'État de l'Oregon.(voir photo ci-jointe). J'ai trouvé ces skis excellents. Ils m'ont permis de jouer davantage de l'hiver en me permettant d'atterrir sur les rivières, lacs et champs enneigés.



Ce court article n'inclus pas plusieurs détails qu'il me fera plaisir de vous communiquer si le sujet vous intéresse. N'hésitez pas à communiquer avec moi pour une information plus complète au 819-682-0361. Vous trouverez des photos et vidéos de C-ITGV sur le site de l'Aerotrek mentionné plus haut ainsi que sur le site de la compagnie de flotteurs FloatsCZ.

Bons vols.

Réunion sécurité aéroportuaire à CYND

Rémy Cyr, Membre de l'AGAG et pilote

Rémi Cyr a assisté à cette réunion au nom de l'AGAG. Il nous fait un résumé de cette rencontre :

- ✈ La FSS de Gatineau a rapporté, depuis mai 2017, 26 incursions dans la zone de contrôle dont 5 étaient des pilotes locaux. Il y a eu 47 incursions dans la zone de Rockcliffe dont 17 pilotes locaux. La FSS de Gatineau a complété des rapports CADOR dans les cas de Gatineau (Civil Aviation Daily Occurrence Report). Il y a du nouveau personnel à la FSS. Ils aimeraient avoir de plus longues heures avec deux spécialistes en devoir. Des amendements au CFS sont à prévoir pour ajouter des restrictions l'été. Il est recommandé de garder le code transpondeur discret assigné en quittant la zone, jusqu'à la prochaine destination. Les spécialistes préfèrent que les aéronefs arrivant du sud fassent de larges bases au lieu de survoler l'aéroport lorsque les parachutistes sautent. TC est venu faire une visite initiale pour un projet de changer la zone de Gatineau de classe E à classe D.
- ✈ L'école de pilotage Évolution a cumulé 2,500 heures de vol. L'école évoque les difficultés pour les élèves de circuler sur la rampe à cause de la glace présente au sol l'hiver.
- ✈ Le club de parachutistes a effectué 11,000 sauts. Par contre le personnel de l'aéroport trouve qu'ils circulent trop vite lorsqu'ils transportent les parachutistes vers l'avion. Il y a possibilité qu'une aire d'attente soit délimitée lorsque les parachutistes attendent pour embarquer dans l'avion. Quelques sauteurs ont atterri près de la piste. Des inspecteurs de TC ont soulevé le fait que des BBQ se faisaient à l'intérieur des clôtures de l'aéroport.
- ✈ Les rénovations du hangar #3 sont terminées. Les travaux sont en cours pour les services d'utilités au nord de la ligne de stationnement. Le NDB n'est plus en fonction. Les priorités de déneigement sont, dans l'ordre, la piste, la voie de circulation Alfa et la rampe.

Des nouvelles de l'AEGO

Mario Lepage, Directeur AGAG, pilote et préposé aéroportuaire AEGO

Comme vous l'avez sûrement constaté, il y a de plus en plus de mouvement dans l'environnement de l'Aéroport Exécutif Gatineau Ottawa. Ces mouvements ne se limite pas à la circulation aérienne mais s'étend également à la réalisation de projet d'expansion et d'amélioration des infrastructures aéroportuaires.

Des travaux pour l'implantation d'infrastructures municipales (eau, égout, pluvial) ont débutés en novembre dans le secteur nord-est de l'aire de trafic. Ces travaux qui ont nécessité des investissements de ¾ de million par la ville de Gatineau permettront de relier les services municipaux au site des futurs hangars privés. La Corporation de L'AEGO devra quant à elle défrayer les coûts d'implantation pour les infrastructures en matière d'alimentation électrique ainsi que de gaz naturel. Ces travaux sont prévus pour janvier 2019.

Conséquemment des hangars privés doivent être construit en avril 2019. Ce projet de JHL Aviation vise la construction de hangar comportant 4 unités séparées. L'ajout de hangar supplémentaire est également prévu. Ces unités visent le marché de l'aviation général.

Notre hangar #3 s'est refait une beauté. Un investissement de 1 million de dollars a permis la réfection complète de la toiture, de l'isolation ainsi que du système de chauffage et d'éclairage.



Le remplacement des vieilles ampoules de 1000 watts au mercure par de nouvelles DEL de 350 watts activées automatiquement par détecteurs de mouvements ainsi que la mise au rancart du système de chauffage rendue désuet permettra des économies d'énergie considérables.



Donc avis aux locataires du hangar #3. Il n'est plus nécessaire de se rendre au panneau de contrôle pour allumer les lumières. Maintenant l'éclairage s'active automatiquement selon vos déplacements dans les différents secteurs du hangar.

Ces différents projets sont tributaires du plan de relance déposé en 2015 et qui ciblait plusieurs volets de développement. La disponibilité de terrain de même que l'emplacement stratégique de l'aéroport devraient favoriser la construction et l'implantation d'entreprise liée à l'industrie aéronautique et ainsi permettre la croissance de l'AEGO. Notre aéroport se doit d'être outillé

adéquatement pour être en mesure de faire face au défi de l'essor économique de l'industrie aéronautique pour la prochaine décennie.



Dans l'esprit d'amélioration des services offerts à l'aéroport la corporation de l'AEGO prévoit l'implantation d'un système d'approche ILS pour la piste 09 et ce à brève échéance. Cette aide à la navigation aérienne vise à attirer la clientèle exécutive.

A contrario le NDB a été mis hors service de façon définitive. Les nouvelles technologies ne justifiaient plus l'entretien et le maintien en service de cet équipement d'aide à la navigation.

Mentionnons que dans cette même vision, l'AEGO s'est doté, il y a deux ans, d'un camion de dégivrage pour les types 1 et 4. Le personnel du FBO est dûment qualifié pour offrir le service de dégivrage sur tout type d'appareil.

D'autre part l'entreprise PassionR qui exploite 2 Piper Cheyenne III sera de retour à l'aéroport de Gatineau. La compagnie qui œuvre dans le domaine du transport d'affaires, de marchandises et d'évacuation médical (Medevac) a décidé de

choisir les installations de Gatineau comme base d'opérations pour ses appareils. Nous devrions donc voir sous peu les Cheyennes de PassionR dans l'environnement aéroportuaire de Gatineau.

Finalement le spectacle aérien sera de retour à Gatineau en septembre

2019. L'événement devrait se dérouler cette fois sur une période de 2 jours. La date exacte n'a pas encore été établie. Les organisateurs visent pour 2019 une augmentation des démonstrations aériennes et statiques. Plus de détails dans les prochains bulletins.



[Aéronefs](#)

[Nolisement](#)

[Medevac](#)

[Soumission](#)

[Coordonnées](#)



Piper Cheyenne III

Fiche technique

Modèle	PA-42
Type	Bimoteur, turbo-propulsé, pressurisé
Sièges	7 passagers (Configuration – Affaires) 5 passagers (Configuration – Medevac)
Membres d'équipage	2
Vitesse max	550 km/h
Vitesse de croisière	520 km/h

AGAG

Équipe de rédaction

Christian Roy, Coordonnateur

Croy2028@gmail.com

Rémi Cyr

Remi.cyr@sympatico.ca

Roger Brind'Amour

rbaaspire@yahoo.com

Mario Lepage

lepagemario@hotmail.com

Daniel Morissette

daniel@morissette.com

Courrier électronique :

gensaviationgatineau@gmail.com



<https://www.facebook.com/Association-des-gens-de-laviation-de-Gatineau>

Vous êtes intéressés à écrire un article dans le Bulletin de l'AGAG ou à émettre un commentaire, veuillez contacter Christian Roy à l'adresse courriel suivante :

Croy2028@gmail.com

Saviez-vous que...

Révision des hélices aux 10 ans

La réglementation de révision complète des hélices aux dix ans est parfois pénible, chère et sommes-nous certains qu'elle accroît la sécurité? COPA mène une initiative pour demander une exemption aux exigences relatives aux révisions des hélices à celles des moteurs à piston en opérations non commerciales – soit d'être autorisées à fonctionner *selon état* ("on condition" en anglais), sous réserve des consignes de navigabilité applicables.

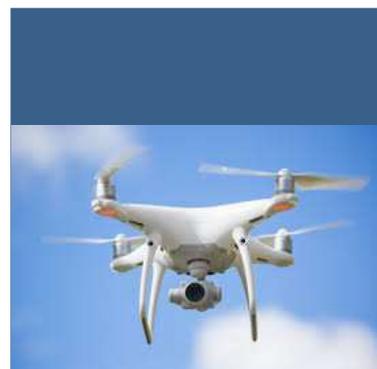
Source : COPA

Condamnation criminelle d'un pilote de drone

Dans ce que la GRC a appelé le premier cas de condamnation pénale d'un opérateur de drones au Canada, un homme des Territoires du Nord-Ouest a été condamné à une amende de 3 000 \$ et à trois ans d'interdiction de vol de drones pour avoir opéré un drone dans l'espace aérien autour de l'aéroport de Yellowknife (CYZF).

La juge de la Cour territoriale, Bernadette Schmaltz, a imposé à contrecœur la peine à Toufic Chamas, citant le fait que ses mains étaient liées, étant donné que le procureur et la défense avaient recommandé la même peine. Compte tenu de la gravité de l'infraction et citant l'exemple d'un drone causant une catastrophe aérienne majeure, Schmaltz estimait qu'une peine plus sévère s'imposait.

Source : COPA, 1er novembre 2018



Nos partenaires associés



AÉROPORT EXÉCUTIF
GATINEAU-OTTAWA



ÉVOLUTION
ÉCOLE DE PILOTAGE



VMIK

VERRE TREMPÉ ET LAMINÉ

L'AGAG VOUS DIT MERCI!