

Bulletin de l'AGAG

Juin 2018



Événements spéciaux à venir

16-17 juin 2018

RVA Faucheurs de marguerites

14 juillet 2018

RVA St-André-Avellin CAA2

15 juillet 2018

RVA Iroquois CNP7

12 août 2018

RVA St-Jean-sur-Richelieu CYJN

1-3 septembre 2018

RVA Casey

3 septembre 2018

RVA Lancaster Airpark CLA6

15 septembre 2018

Aéro Gatineau (spectacle aérien)

9 octobre 2018 (19h00)

Assemblée générale annuelle AGAG

13 octobre 2018

Vol des couleurs AGAG

Mot du Président

Rémi Cyr, Président de l'AGAG et pilote

Nous voilà déjà rendu en juin et la saison des RVA est commencée! De nombreuses occasions de se rencontrer et d'échanger entre aviateurs/aviatrices s'offrent donc à nous dans les prochains mois ainsi que la possibilité de visiter d'autres aéroports généralement peu fréquentés durant le reste de l'année dans un rayon de 125+ milles nautiques. Il faudra cependant doubler de vigilance car la combinaison d'un grand nombre d'aéronefs au même endroit avec une connaissance parfois limitée des procédures locales augmente le risque assez rapidement. Un événement à ne pas manquer sera bien entendu la fin de semaine à Casey qui se veut le summum

des RVA dans notre grande région.

Le CA de l'AGAG s'est récemment penché sur la question d'approvisionnement en MOGAS (octane 94) à CYND pour nos membres qui utilisent ce carburant et pour ceux/celles qui voudraient le faire dans le futur si un STC est disponible pour leur type d'avion. Suite à notre discussion, nous avons effectué un sondage auprès des membres pour déterminer quels sont ceux/celles qui consomment du Mogas et en quelle quantité et par la suite, nous avons soumis les résultats à la direction de l'aéroport. Ces résultats indiquent qu'environ 14000 litres de MOGAS seraient requis à CYND par année. Nous ferons

un suivi de la situation avec l'aéroport et vous tiendrons informés par la suite.

Pour terminer, veuillez prendre note qu'une réunion de planification de notre deuxième envolée d'octobre pour Centraide Outaouais aura lieu d'ici la fin juillet. La date et l'endroit de cette réunion seront publiés dans les prochaines semaines. Nous

invitons tous ceux et celles qui sont intéressés à nous donner un coup de main pour cette levée de fonds importante à venir à cette rencontre.

Bonne été et bon vol !

Suivi radar VFR

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

Lorsque les pilotes volent VFR en croisière hors des zones où il existe une fréquence dédiée, outre l'écoute sur la fréquence 126,7 Mhz, il est possible d'obtenir un suivi radar.

Bien que la tâche principale des contrôleurs IFR en route soit l'espacement du trafic IFR, ils peuvent, si la charge de travail le permet, vous donner un suivi radar, même si vous opérez dans un espace aérien de classe E ou G, moyennant que vous soyez à une altitude et à une distance permettant un contact radar et radio.

Le suivi radar aux aéronefs VFR n'étant pas la tâche première du contrôleur IFR, il peut arriver à l'occasion que ce dernier ne puisse vous fournir ce service, surtout si vous appelez pendant l'heure de pointe du trafic IFR pour le secteur desservi. Lorsqu'il est disponible, le suivi radar

augmente de beaucoup la sécurité des vols, le contrôleur étant en mesure d'aviser le pilote du trafic pertinent. S'il y a échange de trafic et que les trajectoires sont convergentes, mais que le pilote n'arrive pas à voir la cible mentionnée, il peut demander un guidage à l'écart de la cible. Il ne faut toutefois pas attendre à la dernière minute pour demander ce guidage car par le temps que vous recevez l'instruction et que vous l'exécutez, il sera peut-être trop tard. Gardez également en mémoire qu'en vol VFR le pilote demeure toujours responsable de l'espacement visuel des autres aéronefs.

Il est important de noter que si vous choisissez d'établir un contact radio avec une unité de l'ATC pour un suivi radar dans un espace aérien où le contact radio n'est pas obligatoire, prévenez le





contrôleur dès que vous ne voulez plus le service et/ou que vous quittez la fréquence. Il est arrivé par le passé qu'un pilote ait contacté l'ATC pour un suivi radar, et une fois identifié, a tout simplement quitté la fréquence sans jamais rappeler. Le contrôleur essayait en vain de lui échanger du trafic, mais il n'y avait plus personne à l'écoute. L'augmentation des mesures de sécurité transfrontalières oblige les pilotes à être en contact radio et sur suivi radar avec une unité de l'ATC au moment de traverser la frontière canado américaine.

La fréquence à utiliser dépendra de votre position et parfois de votre altitude. Dans les espaces aériens de classe C et D où la communication et/ou une autorisation sont obligatoires, les fréquences sont indiquées sur les cartes VTA et dans le CFS. Les fréquences pour les autres secteurs sont aussi disponibles dans le CFS et sur les cartes IFR LO. Exemple : dans le CFS sous la rubrique « Montréal Centre », qui précède les pages des aéroports de la région de Montréal, vous trouverez les emplacements des antennes radio et les fréquences associées du CCR de Montréal.

BBQ des membres de l'AGAG

Nathalie Fortin, Directrice de l'AGAG et pilote

Après une journée de délais dû à Dame Nature, le 2e BBQ pour les membres de l'association des gens de l'aviation de Gatineau a eu avec un grand succès dimanche le 27 mai à l'arrière du hangar à André Durocher du côté est de l'aéroport. (Merci à celui-ci de nous prêter son terrain pour tenir cette activité.)

C'est une trentaine de membres et leurs conjointes qui se sont réunis pour un dîner de hamburgers, hotdogs, salades et... une nouveauté de cette année: de succulentes

fèves au lard offertes et cuisinées par nul autre que le fameux pilote de brousse Jacques Dupuis. Une recette secrète de son son père qui faisait fureur il y a bien des années lorsqu'il passait dans le village les vendredis. Une compétition sérieuse avec celles à Maurice Prudhomme! Une compétition bien amicale où tous se régalent.

C'était occupé autour du BBQ et plusieurs se sont relayés pour cuire le repas. Des participants de tous les âges, donc Jérémie 14 ans qui prêtait main forte à



Rémi et Daniel pendant une partie de l'après-midi.

Une fin de semaine assez incertaine côté météo mais qui nous a tout de même donné un fabuleux dimanche après-midi bien agréable à passer à l'extérieur entouré de

plusieurs pilotes à parler... d'aviation!

Merci à tous ceux qui ont participé de près à l'organisation du BBQ et à tous les membres et cojointes d'y avoir participé en grand nombre.



Visite des cadets aux ailes d'époque

Richard Sirois, Vice-Président de l'AGAG et pilote

Le 7 avril dernier, votre association a reçu un groupe de cadets de l'escadron 500 Outaouais. Luc Cloutier et Marc Turcotte, bénévoles aux ailes d'époque, ont su les garder attentifs pendant deux heures. Laissez-moi vous dire que ces deux bénévoles aiment ce qu'ils font et que c'est bien évident.

La visite a commencé avec un briefing dans la salle de conférence d'une durée de 15 minutes. Luc a brièvement fait l'historique du musée, il a parlé de l'astronaute Chris Hadfield, membre des ailes d'époque et ancien cadet, et a informé les cadets des mesures de sécurité dans le hangar. Luc a aussi mentionné le

fait qu'il y a de nombreuses perspectives de carrières en aviation et non seulement comme pilote.

Votre président Rémi Cyr a décrit les buts de l'A.G.A.G. et nos engagements auprès des cadets. En tant que coordonnateur et avec l'aide de l'adjudant-maître Richard Gagné de l'escadron 500, je planifie deux à trois activités annuelles pour ces jeunes.

En terminant, je tiens à remercier Luc Cloutier et Marc Turcotte pour cette magnifique visite que les cadets n'oublieront pas de sitôt. Enfin, cette visite est grâce à votre support ainsi qu'à nos commandites. Merci !



L'avitaillement en carburant

Mario Lepage, Préposé aéroportuaire AEGO, membre de l'AGAG et pilote

Quoi de plus banal, diriez-vous, que de faire le plein de carburant dans son avion. Ce geste commun et courant est effectué à des centaines de reprises par les préposés aéroportuaires de l'AEGO. D'apparence insignifiante, il s'agit de l'opération la plus contrôlée tant au niveau des manœuvres en soi que du contrôle de qualité du produit avitaillé. Dans le domaine de l'aviation la qualité et la sécurité vont de pair. Dévier aux protocoles établis résulte tôt ou tard par un accident et cette règle s'applique plus particulièrement aux ravitaillements des aéronefs.



Approvisionnement et contrôle de qualité

L'AEGO fournit à sa clientèle deux produits pétroliers soit le AVGAS (100LL) et le carburéacteur avec additif (JET A-1). Le carburant provient de différents fournisseurs en fonction des prix du marché. Contrairement au passé où l'AEGO avait un fournisseur unique, nous avons maintenant la possibilité de «magasiner» et ainsi offrir des prix concurrentiels à nos clients.

Le contrôle de qualité débute dès la réception des produits pétroliers. Avant même que le chargement ne soit transféré dans nos réservoirs souterrains le préposé aéroportuaire doit :

- S'assurer que chaque réservoir du camion-citerne porte un scellé afin de prouver l'intégrité du contenu.
- S'assurer que le rapport de laboratoire correspond au chargement reçu et que les résultats respectent les normes établies.
- Effectuer un prélèvement dans chaque compartiment de la citerne afin de procéder à un deuxième test de contrôle. Il s'agit en fait de vérifier la présence d'eau ainsi que de mesurer la densité relative des carburants. Ayant une densité beaucoup plus basse, la vérification du AVGAS se fait par une simple inspection visuelle. S'il y a présence d'eau celle-ci se dépose rapidement dans le fond du contenant. Toutefois la densité du JET A-1 est plus élevée, par conséquent l'eau se sépare plus difficilement du carburant. Il faut donc utiliser une pastille appelée « *Shell Water Detector* ». La pastille est installée à une seringue et un échantillon est prélevé. S'il y a présence d'eau en suspension dans le carburant la pastille change de couleur.
- Pour ce qui est de la mesure de densité nous utilisons un thermohydromètre. Cet appareil nous permet de déterminer la densité relative du carburant en fonction de sa température. Un

écart important entre la densité prise lors du chargement et notre test de contrôle indiquerait une contamination du carburant lors de son transport.



Dans l'éventualité où un des tests serait positif et/ou hors norme, l'ensemble du chargement serait refusé. Si les résultats respectent les critères établis le chargement est alors déversé par gravité dans nos réservoirs. Après une période de décantation de 4 à 6 heures une autres

série de test de contrôle est de nouveau effectué soit : densité, mesure du niveau de l'additif, de la conductivité. Par la suite le carburant peut finalement être mis en vente.

De plus quotidiennement et ce au début de chaque journée de travail le préposé prélève des échantillons dans les réservoirs des camions avitailleurs et des réservoirs souterrain afin de contrôler la qualité des produits pétroliers. Une inspection des installations et des équipements est également requise avant le début des opérations d'avitaillement.

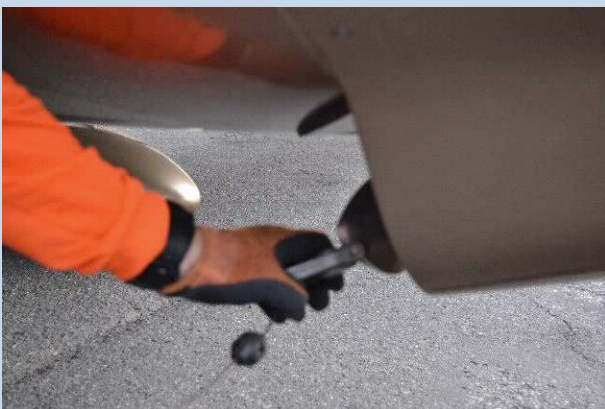
La sécurité

Dans les opérations d'avitaillement l'électrostatique constitue le plus grand risque d'atteinte à la sécurité. De fait 70 % des accidents majeurs dans l'industrie pétrochimique furent causés par l'électrostatique.

Les carburants, particulièrement ceux d'aviation, génèrent des charges électrostatiques lorsqu'il circule dans les filtres, les pompes et les boyaux. Ces charges, si elles ne sont pas dissipées, constituent une source potentielle d'allumage pour les vapeurs de carburant et elles représentent donc un danger grave d'incendie. Plus le liquide circule rapidement plus la charge électrostatique augmente. L'arc électrique se produit lorsque deux surfaces, ayant une charge électrique différente, entre en contact dont notamment la buse de ravitaillement avec le col de remplissage du réservoir de l'avion.

Pour éliminer ce risque, les charges électrostatiques doivent être équilibrées. Pour ce faire l'aéronef et le camion d'avitaillement sont reliés par un fil métallique. La tresse de métallisation (*ground*) doit être reliée au point prévu sur l'avion ou à toutes autres surfaces propres et non peintes de l'appareil et ce avant l'ouverture du bouchon du réservoir.

Les équipements sont alors mis à la masse ou communément appelé «*grounder*». De plus pendant le ravitaillement la buse (nozzle) doit demeurer constamment en contact avec le col de remplissage afin de neutraliser toute accumulation de charge électrostatique.



Pendant le ravitaillement il faut maintenir une zone de sécurité de trois mètres. Les éléments suivants sont interdits à l'intérieur de cette zone :

- Cigarette

- Flamme nue
- Utilisation de radio émetteur et de cellulaire.
- Appareil de chauffage pour avion (électrique ou à gaz)
- Présence de passager
- Toutes activités susceptibles de produire des étincelles

De plus tout ravitaillement est interdit lorsque la foudre est observée dans un rayon de 8 km de l'aéroport.

Le ravitaillement des aéronefs en carburéacteur (JET A1) avec passagers à bord est autorisé sous certaines conditions. Toutefois étant donné son point d'éclair plus bas et sa plus grande volatilité il est impératif de faire descendre les passagers avant de ravitailler un aéronef en AVGAS. Comme mesure de sécurité additionnelle nous exigeons que les clés de l'appareil soient retirées du contact afin de prévenir tout démarrage accidentel.

À noter que les vapeurs de AVGAS sont plus lourdes que l'air et elle s'accumule à environ 18 pouces du sol. Cette zone est donc très vulnérable à une combustion soudaine si mis en contact avec une source de chaleur.

Relativement au remplissage de bidon les normes et procédures sont sensiblement les mêmes. À noter qu'aucun bidon de plastique ne sera avitaillé s'il est maintenu dans la caisse d'une camionnette (*pick-up*). Ils doivent obligatoirement être déposés au sol. Toutefois si les bidons sont métalliques ils peuvent demeurer dans la camionnette mais ils devront être mis à la masse avec une surface métallique du camion.

Il est important de mentionner que les bidons de plastique sont particulièrement exposés à l'électricité statique, puisque le plastique est un

À titre d'information la quantité d'énergie nécessaire pour ressentir

Le contrôle de la qualité et le respect des consignes de sécurité constituent l'**essence** d'un bon vol!

[illegible]

Bonjour monsieur Cyr.

Chaque année nous décernons les prix Tilou afin de souligner l'apport exceptionnel d'une personne, d'une équipe, d'un syndicat ou d'une organisation à sa campagne de financement. Lors de la soirée de clôture et de reconnaissance qui a eu lieu le 22 mai 2018, dix-neuf Tilou ont été remis dans les diverses divisions du cabinet de campagne de Centraide Outaouais. Dans la catégorie « affaires municipales », le prix fut remis à l'Association des gens de l'aviation de Gatineau en collaboration avec l'aéroport de Gatineau. Vous trouverez plus bas le texte qui a été lu ainsi que la photo ci-jointe. Je vous remercie de votre présence à la soirée, ce fut grandement apprécié.

Cette nouvelle activité innovatrice a permis à plus d'une centaine de personnes de faire un tour d'avion grâce à une quinzaine de bénévoles qui ont assuré le succès de cette belle journée.

Félicitations et merci de votre solidarité et de votre implication! Ensemble, nous changeons des vies pour la vie.

Nathalie Lepage

Directrice générale



AGAG

Équipe de rédaction

Christian Roy, Coordonnateur

Croy2028@gmail.com

Rémi Cyr

Remi.cyr@sympatico.ca

Nathalie Fortin

Fortin.nathalie@gmail.com

Mario Lepage

lepagemario@hotmail.com

Daniel Morissette

daniel@morissette.com

Richard Sirois

rcsirois@videotron.ca

Courrier électronique :

geansaviationgatineau@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...

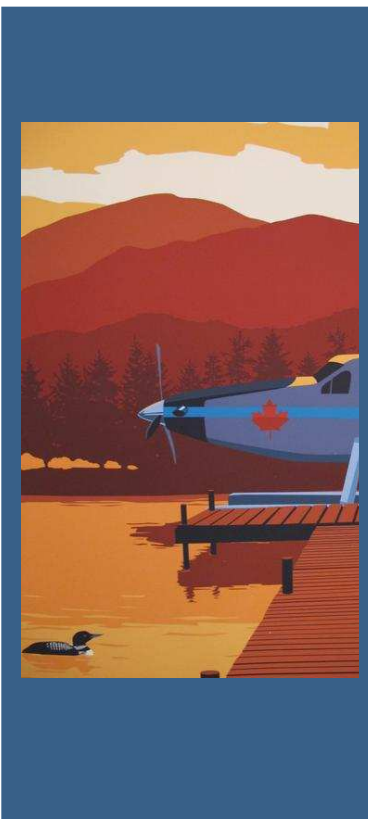
Uber pour les avions légers? Cela pourrait arriver. Contenu dans le projet de loi de la *Federal Aviation Administration* (FAA) actuellement en train de se frayer un chemin à travers le Congrès américain est une disposition peu remarquée. Uber permettrait aux pilotes de faire de la publicité pour le partage des coûts sur tous les médias qu'ils désirent. La nouvelle disposition permettrait effectivement aux pilotes privés d'afficher des avis de covoiturage en ligne, ce qui, en théorie, ouvrirait le marché aux entreprises qui veulent faire appel à des pilotes dans le cadre d'une activité lucrative.

L'argent pourrait être réel, encore une fois grâce à l'amendement proposé, qui permettrait aux pilotes de prendre plus que leur part «prorata» pour les frais de vol. En d'autres termes, les pilotes n'auraient pas à payer leur part, mais ils imputeraient des frais à leurs passagers.

Si tout cela ressemble à la façon dont la partie 135 de la Charte fonctionne, eh bien, oui, cela nous concerne aussi. L'affrètement à la demande est fortement réglementé, l'idée étant de protéger le public contre tout pilote privé disponible sur le marché indépendamment de son expérience ou de ses capacités IFR ou même sans tenir compte de l'état de maintenance de l'avion.

La FAA devrait passer à travers les deux chambres du Congrès dès la semaine prochaine. Si cette modification se retrouve dans le projet de loi final, attendez-vous à en entendre beaucoup plus à ce sujet, et pas seulement à Plane & Pilot.

Source : *Plane&Pilot*, 20 avril 2018



Nos partenaires associés



AÉROPORT EXÉCUTIF
GATINEAU-OTTAWA



ÉVOLUTION
ÉCOLE DE PILOTAGE



VERRE TREMPÉ ET LAMINÉ

L'AGAG VOUS DIT MERCI!