

# Bulletin de l'AGAG

Février 2018



## Événements spéciaux à venir

**17 février 2018**

RVA au Lac Minerve

**24 février 2018**

RVA de MO (Riv. Des Outaouais)

**26 mai 2018**

BBQ de l'AGAG

**9 juin 2018**

RVA de St-Lazare (CST3)

**10 juin 2018 (10h – 16h)**

RVA de Maniwaki (CYMW)

## Mot du Président

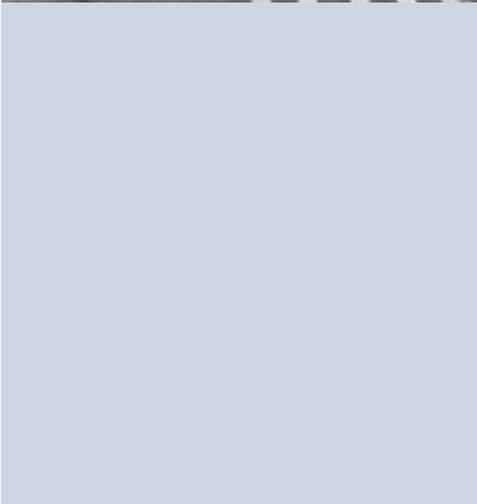
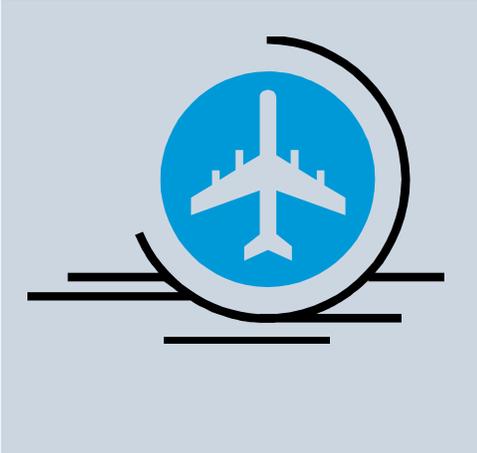
**Rémi Cyr**, Président de l'AGAG et pilote

Il me fait grand plaisir, au nom des membres du conseil d'administration de l'Association des Gens de l'Aviation de Gatineau, de vous présenter la première édition du bulletin de l'AGAG. Ce bulletin se veut un outil additionnel pour mieux vous informer des activités de l'association et pour échanger. En effet, le bulletin offrira l'opportunité à ceux et celles qui le désirent, à partir de la prochaine édition, de traiter de divers sujets pour le bénéfice de tous les autres membres via la soumission d'articles sur des sujets d'intérêt général et ceux liés à l'aviation. Le bulletin permettra de mieux vous informer sur les différents

dossiers en cours au CA et des activités en cours et à venir à l'aéroport de Gatineau. Nous espérons aussi que des chroniques technologiques et de nature historique seront aussi proposées pour publication. Bien entendu, le bulletin inclura une section des membres où il sera possible de publier des récits de voyage et autres activités avec photos à l'appui.

Nous espérons que vous trouverez dans cette première édition du bulletin de l'AGAG, qui sera publié 3 fois par an, un médium intéressant pour échanger, partager et informer la communauté de l'aviation de Gatineau. Bonne lecture !





## Conditions d'aéroport

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

Il est de la responsabilité du pilote commandant de bord de s'assurer que les conditions des surfaces d'un aéroport, avant de les utiliser, sont adéquates pour son type d'aéronef.

Là où il y a un service de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol, le personnel de Nav Canada peut vous informer sur ces conditions.

Les rapports officiels des conditions de pistes relèvent de la direction de l'aéroport. C'est également le directeur de l'aéroport qui a la responsabilité de fermer tout ou une partie de l'aéroport.

Le contrôleur de la circulation aérienne ne peut autoriser des mouvements d'aéronefs sur une surface fermée, même si cette dernière est praticable et qu'il n'y a aucun obstacle dessus.

À l'inverse, il peut arriver qu'une piste ayant une bonne accumulation de neige ne soit pas fermée pour autant. Une piste

peut être partiellement dégagée, et comporter des portions couvertes de plaques de glace, de congères ou autres, sans être fermée. Le contrôleur peut y autoriser des mouvements, c'est au pilote d'accepter ou refuser d'utiliser cette piste selon son évaluation.

Le personnel de Nav Canada, par contre, a la responsabilité d'informer adéquatement le pilote des conditions émises sur les rapports officiels et ceux rapportées par les autres pilotes ayant utilisés une piste donnée. Il est également responsable d'aviser le directeur d'aéroport s'il pense que ce dernier n'est pas au courant de certaines conditions d'aéroport susceptibles d'affecter la sécurité de la circulation d'aéroport.

Dans cette optique, le personnel de Nav Canada demande régulièrement des rapports de pilotes sur les conditions d'aéroport surtout lorsque les conditions changent rapidement.

# Vols pour Centraide Outaouais

21 Octobre 2017



**Merci à tous les  
bénévoles**



## Le Conseil d'administration vous informe...

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

L'A.G.A.G. souhaite soutenir l'escadron 500 Outaouais afin de stimuler l'intérêt des cadets pour le domaine de l'aviation.

L'A.G.A.G. planifie des rencontres avec les cadets afin de les familiariser avec les rudiments du vol des aéronefs, d'accroître leurs connaissances des parties d'un avion, et de les informer au sujet des opérations d'aérodromes et des carrières qui s'y rattachent.

De plus, l'A.G.A.G. prévoit contribuer financièrement à certaines activités, que ce soit des visites aux musées ou des tours d'avion et à l'achat de livres reliés à l'aviation.

Un protocole d'entente sera élaboré afin de simplifier nos démarches pour de futures rencontres avec des cadets. Il serait intéressant que cette éventuelle entente permette à tout cadet de venir nous rencontrer quand il le désire. De cette manière, un cadet pourrait passer du temps avec nous lors des BBQ, des séances d'information, des vols à Gatineau ou pour des RVA.

Vous êtes invités, en tant que membres, à agir en tant que bénévoles. Vous pourriez, si je peux m'exprimer ainsi, "être des grands-frères et des grandes-sœurs". Grâce à la générosité de nos commanditaires, et vous, tout ceci est possible.



Visite des Cadets de l'air à l'Aéroport de Gatineau le 18 novembre 2017

## Les opérations hivernales

**Mario Lepage**, Technicien aux services aéroportuaires FBO Gatineau, membre de l'AGAG et pilote

À titre de pilote ainsi que de technicien aux services aéroportuaires à l'Aéroport exécutif Gatineau-Ottawa il me fait plaisir de contribuer au premier Bulletin de l'AGAG.

Mes chroniques porteront essentiellement sur l'environnement aéroportuaire de Gatineau à savoir les tâches du technicien, l'avitaillement des aéronefs (mesure de sécurité et contrôle de qualité), normes de sécurité, etc... Pour être d'actualité, dans un premier temps je traiterai de l'entretien hivernal des installations à l'Aéroport de Gatineau.

Afin de respecter le plan de maintenance hivernale (dénivellement, balayage de piste, etc..) l'AEGO compte sur une équipe de 3 employés saisonniers. La flotte d'équipement comprend 2 camions déblayeurs avec chacun un balai de piste, 1 tracteur-chargeur (loader), 1 tracteur souffleur ainsi que 1 VTT.

La vigie sur les conditions de piste est effectuée par le préposé aéroportuaire. Sous la supervision du directeur des opérations, le préposé procède à des inspections périodiques de la condition de surface de piste afin de :

- Vérifier la présence de contaminant (eau, neige, glace)
- Vérifier le dégagement et le bon fonctionnement du balisage lumineux
- Vérifier toutes anomalies pouvant comporter un risque pour la sécurité

Dans l'éventualité où il y aurait présence de contaminant le préposé doit vérifier le coefficient de friction de la piste. Pour ce faire il utilise un décéléromètre numérique fixé dans la camionnette de l'AEGO afin de mesurer l'efficacité du freinage. Le test comporte normalement 8 arrêts brusques sur la surface globale de la piste afin d'obtenir une lecture moyenne. L'appareil enregistre chacune des lectures.



Suite aux observations et au test le préposé doit transférer ses résultats directement à Nav Canada via l'application SNOWIZ. Les données sont donc disponibles immédiatement pour les pilotes par l'entremise du site web météo de Nav Canada (AWWS) sous l'onglet Notam. Un suivi constant est effectué par le technicien et une mise à jour des conditions de surface de piste est délivrée lorsque des changements significatifs apparaissent.

Lorsque requis des agents chimiques de déglacage (urée) ainsi que des agrégats minéraux concassés sont répandus sur les aires de manœuvres. L'urée agit au même titre que le sel mais à l'instar de ce dernier est totalement inoffensif pour les composantes des aéronefs. Aucun sel n'est donc répandu sur la piste, le taxiway ainsi que sur les aires de stationnement. L'urée utilisé à l'AEGO est sous forme de composé solide et est efficace jusqu'à une température d'environ -18 degré Celsius. Finalement les agrégats minéraux concassés (communément appelés S4) sont utilisés comme abrasif sur la piste afin d'améliorer l'adhérence.

Voilà la « glace est brisée » pour cette première chronique. Dans le prochain

bulletin, il sera question de l'avitaillement sécuritaire des aéronefs ainsi que du contrôle de qualité du carburant à

l'AEGO. N'hésitez pas à me soumettre toutes suggestions de sujets.

Bon vol!

## **Cadets de l'aviation et expérience de formation**

**Pierre-Alexandre Sénéchal**, Directeur des opérations et instructeur de vol, École de pilotage Évolution

Lorsqu'on m'a demandé de participer, en tant que gestionnaire de la principale école de pilotage à Gatineau, à l'élaboration d'une chronique dans le Bulletin de l'AGAG, j'ai tout de suite pensé que c'était une bonne idée car une unité de formation de pilotes constitue un élément important dans la vie opérationnel d'un aéroport et de ses utilisateurs. Beaucoup d'information, de conseils et d'analyses peuvent découler d'une telle participation et tous les membres de l'Association peuvent en bénéficier.

Pour vous prouver à quel point la présence d'une école de pilotage est précieuse sur tout aéroport, j'aimerais vous raconter l'expérience que nous avons vécue depuis quelques mois avec un projet de mentorat que nous avons offert à quelques cadets l'air de l'Escadron 500 Outaouais. Vous avez certainement lu dans une autre chronique de ce Bulletin que l'AGAG tient à soutenir le mouvement des Cadets de l'Air par le biais de diverses activités. Nous avons cru bon, à l'École de pilotage Évolution, d'offrir nous aussi notre temps et nos énergies dans cette cause si importante.

Voici le contexte : Le mouvement des Cadets de l'Air est constitué de plusieurs escadrons locaux répartis à travers le pays. Chaque escadron compte un nombre varié de cadets et cadettes, âgé(e)s entre 12 et 18 ans, et encadrés par des officiers de la réserve des Forces Armées Canadiennes et des instructeurs civils. On compte environ une soixantaine de jeunes à l'Escadron 500 Outaouais, qui est le seul escadron francophone de la région.

Lorsqu'un jeune entre dans le mouvement des Cadets de l'air, il a la chance de participer à de nombreuses activités et formations offertes par son escadron, tels des cours de base en aviation, des activités de marche et de discipline militaires, des week-ends de formation en survie en forêt, des journées de familiarisation au vol en planeur ou en avion en tant que passager, et j'en passe. Certains jeunes, attirés par la musique, pourront jouer dans la section de fanfare de l'escadron. Toutes ces activités se déroulent de septembre à mai, de façon régulière lors de la soirée d'entraînement obligatoire du lundi, et aussi les week-ends. Voilà de quoi occuper des jeunes en volonté de dépassement de soi!

Un autre important volet des activités des Cadets de l'air est la possibilité, pour les plus méritants, d'obtenir un camp d'été et d'y suivre une formation spécialisée. Par exemple, les recrues iront à Bagotville pendant deux semaines pour une formation multidisciplinaire. D'autres, plus âgé(e)s, partiront pendant trois ou six semaines apprendre les principes théorique du pilotage (Bagotville), les techniques d'entretien d'aéronef (North Bay), les principes de leadership (Cold Lake), l'éducation physique (Valcartier), la survie en forêt (Valcartier), ou la musique (Valcartier). Durant ces camps spécialisés, les cadets sont formés, logés et nourris gratuitement, et reçoivent même une allocation de quelques centaines de dollars.

Les camps d'été les plus convoités au pays sont les bourses d'apprentissage de

pilotage de planeur, dont la formation est offerte à Saint-Jean-sur-Richelieu aux cadet(te)s québécois de 16 ans et plus, ainsi que les bourses de licence de pilote privé offertes aux cadet(te)s de 17 ans et plus, et dont la formation est sous-contractée chez des écoles de pilotage situées à Montréal, Trois-Rivières, Saint-Honoré et Saint-Frédéric. Seule une poignée de cadets méritants et talentueux réussiront à obtenir l'un de ces camps d'été hors de l'ordinaire.

Pour décrocher un camp d'été de formation en pilotage de planeur ou d'avion, le ou la candidat(e) intéressé(e) doit se démarquer dans un examen national de qualification en février, et passer une entrevue devant un comité de sélection. Puisque l'examen de qualification vise à évaluer les connaissances acquises par le ou la candidat(e) en théorie du vol, météo, réglementation aérienne et navigation, il va sans dire que chaque escadron local a tout intérêt à bien préparer ses cadet(te)s qui se présenteront à un tel concours national.



Et c'est là que l'École de pilotage Évolution est intervenue l'automne dernier. Étant moi-même parent d'un ancien cadet, j'avais constaté des lacunes dans la préparation des cadet(te)s qui se présentaient aux examens de qualification dans les années précédentes. La raison

était simple : la formation de préparation qui leur était offerte à l'escadron était donnée par des cadets ayant obtenu une bourse de pilotage (planeur ou avion) l'année précédente, mais qui ne possédait aucune connaissance poussée dans les différentes matières à enseigner, et disposant de peu de matériel pédagogique. J'ai donc offert à l'Escadron 500 en septembre dernier de former gratuitement, à chaque vendredi soir, jusqu'à la fin janvier, les cinq cadets de l'unité désirant postuler sur un camp d'été de planeur ou de pilotage d'avion l'été prochain.

Nous avons donc mis à leur disposition tout le matériel pédagogique (principalement les exposés PowerPoint du cours régulier de l'école de pilotage), ainsi que des manuels d'apprentissage, dont une partie a été subventionnée par l'AGAG. C'est un professeur au sol de l'École de pilotage Évolution qui a donné ces cours du vendredi soir, et cette formation avait lieu à l'aéroport de Gatineau, dans notre salle de classe, mieux adaptée et équipée pour ce genre de formation que celle du manège militaire de Hull. Finalement, les cadets du cours de préparation ont reçu à chaque semaine une série de devoirs et d'exercices à compléter à la maison, ce qui les forçait à lire et comprendre la matière contenue dans les Entre Ciel et Terre, Manuel de Pilotage, AIM et Supplément de vol Canada qui leur étaient fournis.



Les examens nationaux de qualification ont eu lieu le 4 février dernier à Ottawa. Nous sommes dans l'attente des résultats et surtout, du choix de la Ligue des Cadets dans l'attribution des camps d'été. Mais nous sommes confiants que les résultats seront à la hauteur de nos attentes.

En attendant, l'École de pilotage Évolution a offert gratuitement deux vols de familiarisation sur Cessna 172 à chacun des cinq cadets qui ont participé à cette

## Un Ultra-léger... pourquoi pas?

Richard Gagné, Membre de l'AGAG et pilote

Après avoir piloté pendant 25 ans des avions loués dans différentes régions du pays, j'ai décidé de m'en procurer un «à moi». J'avais 53 ans avec un permis de pilote privé avec les certifications vol de nuit et flottes. J'ai d'abord considéré l'achat d'un avion usagé pour des raisons monétaires, puis j'ai fait la découverte lors de mes recherches, d'un type d'avion qui connaissait une popularité croissante, les ultra-légers.



Certains de mes amis pilotes et non pilotes me conseillèrent, pour des questions de sécurité, de ne pas choisir ce type d'avion construit à partir d'un «kit». J'ai étudié les différents modèles les plus populaires, sous-pesé le pour et le contre et décidé d'aller de l'avant avec l'achat du matériel nécessaire pour la construction d'un

formation théorique de quatre mois. Ces vols auront lieu au cours des prochains week-ends, et ils permettront de récompenser ces cinq jeunes pour leur persévérance et leur assiduité du vendredi soir. En leur permettant de prendre les commandes pour la première fois, ces quelques heures de vol leur permettront de se préparer aux défis d'apprentissage qui les attendent l'été prochain.

Challenger, un avion américain vendu à plusieurs centaines d'exemplaires aux USA et au Canada. J'ai découvert qu'il existait plusieurs Challengers au Québec et que les propriétaires formaient une communauté très dynamique.

Après avoir discuté avec ces propriétaires et essayé le Challenger, j'ai compris que cet avion quoique rudimentaire offrait à un prix raisonnable une grande versatilité. L'avion peut être opéré sur roues, sur flottes amphibies et sur skis hydrauliques. (<http://www.challenger.ca>) J'étais bien sûr loin des performances d'un Cardinal RG, d'un Cherokee 6 ou d'un Cessna 172 auxquels j'étais habitué mais j'ai pris la décision de tenter l'expérience de construction. Je me suis donc procuré un «kit» et j'ai construit moi-même l'avion avec de l'aide. La construction a été faite, chez-moi, dans mon garage sur une période de 10 mois. J'ai équipé C-IAYU de roues, de flottes et de skis. Beaucoup de plaisir réparti sur 4 ans et demi et 586 heures. Malheureusement, durant une nuit d'été de 2009, une «méchante» tornade est passée à l'Aéroport de Rockcliffe et a détruit plusieurs avions, dont C-IAYU. Perte totale.



J'ai pu continuer à voler grâce à la générosité de mes amis mais l'inconfort de penser qu'un ami pourrait être privé de son avion si un problème survenait alors que je serais aux commandes m'a poussé à me procurer un autre avion.

J'ai visité «Sun and Fun» ainsi que «Oshkosh» et 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 certifiés. Vous trouverez tous les détails sur l'excellent site Web de la compagnie: <http://www.aerotrek.aero>.

## Soleil du Sud

**Patrick Vergobbi**, *alias Pique-Nuage*, Membre de l'AGAG et pilote

En regardant la météo du Québec ces derniers temps j'ai pensé à mes amis pilotes et je me suis dit que si je pouvais leur envoyer un peu de soleil et de ciel bleu, de la chaleur et de la lumière ça les aiderait à leur faire passer "les blues de l'hiver", les "ceusses" qui sont restés à subir les rigueurs de notre bel hiver québécois. Nous sommes dans le Sud du Sud depuis le

J'ai opté pour l'Aérotrek A220, le modèle avec roue arrière et j'ai, par la suite, commandé des flottes amphibies, puis je me suis procuré des skis-pénétration. Pour connaître comment les achats de l'avion, des flottes et des skis se sont déroulés et si je suis satisfait de mes achats et des performances de l'Aérotrek A220, il faudra lire la suite de mon texte qui paraîtra dans le prochain bulletin.

À suivre ...



début janvier et j'aimerais partager quelques images prises aux Iles du Vent en Polynésie et plus précisément à Tahiti, Moorea et Tetiaroa, etc. que nous avons eu le plaisir de survoler avec un C 172 loué à l'aéro-club de Tahiti à Papeete.

La balade est longue, prenez-vous un café, suivez-nous, c'est parti ....



### On part en balade vers Tetiaroa en C 172

L'atoll de Tetiaroa (qui se trouve à 53 km au NE de Tahiti) a accueilli en 1789 trois mutinés-déserteurs du Bounty. En 1904, la famille royale de Pomaré de Tahiti donne l'atoll au seul dentiste de Tahiti, Johnston Walter Williams, un *canadien* ! En 1960, c'est à la suite du tournage du film Les Révoltés du Bounty que l'acteur américain Marlon Brando découvrit Tetiaroa. Il en est tombé amoureux ainsi que de sa partenaire Tahitienne du film (qu'il épousera et avec qui il aura des enfants). En 1966 il réussit à convaincre la descendante directe du Dr Williams, Mme

Duran, de signer avec lui un bail emphytéotique de 99 ans. Marlon Brando y vivra jusqu'en 1990. Il y construisit un "faré", petite maison locale et une piste d'atterrissage. (Le Dr. Williams et sa femme sont enterrés sur l'atoll).

En 2002, soit deux ans avant la disparition de l'acteur, Brando signe un accord pour construire un complexe hôtelier de luxe. Le bail de l'île revenant aux héritiers de Marlon Brando, ceux-ci réalisent le projet hôtelier de grande ampleur. L'hôtel The Brando a ouvert ses portes le 1er juillet 2014.



### On continue, en vol vers Moorea en C 172

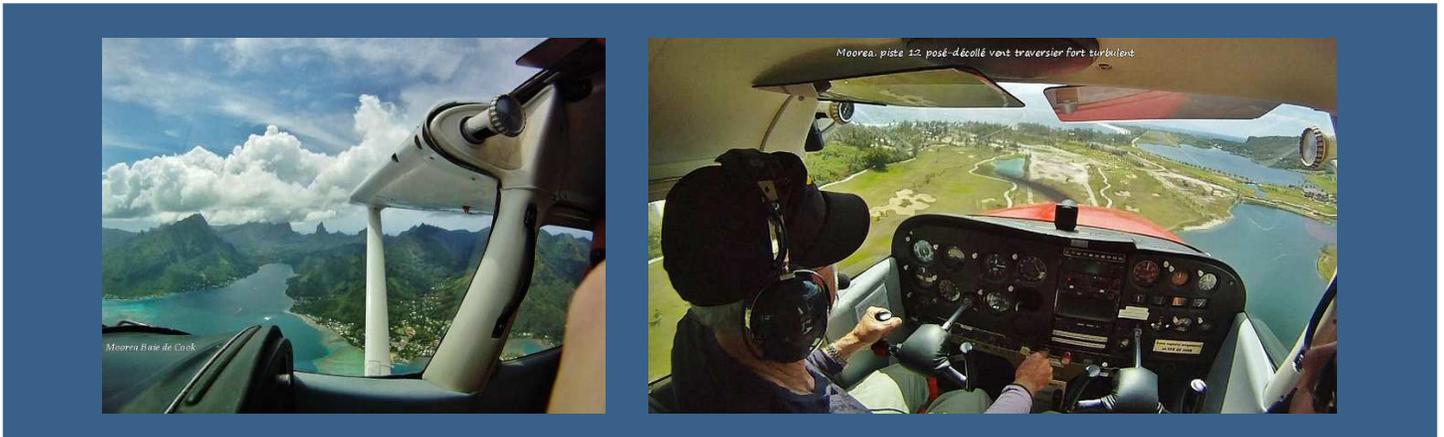
Moorea est une île de Polynésie française qui fait partie des îles du Vent dans l'archipel de la Société. Elle est située face à Tahiti à 17 kilomètres au nord-ouest de Tahiti. Elle est entourée par une barrière de

corail ouverte sur l'océan Pacifique en 12 passes. De forme triangulaire, « l'île sœur » de Tahiti possède deux baies principales : la baie d'Ōpūnohu et la baie de Cook. Petite histoire et destin de Cook. En 1777,

Cook se rend à Moorea pour la première fois lors de son dernier voyage en Polynésie. Il resta quelques jours dans la baie d'Opunohu: on nomma la baie adjacente à celle-ci en son honneur, baie de Cook.

En 1779 Cook voulait savoir s'il existait un passage entre le Pacifique et l'Atlantique, le fameux passage du Nord-Ouest, la voie la plus courte vers la Chine que les explorateurs recherchaient depuis plus de 3 ans et cela fait deux ans et demi qu'il bourlingue à bord du HMS Resolution, accompagné par le Discovery. En redescendant vers le sud, Cook fit escale à Hawaï pour hiverner dans ces îles. Le 14 février 1779 un canot du navire de Cook est volé et celui-ci se rend au village indigène accompagné de soldats

britanniques pour prendre le roi en otage jusqu'à restitution du canot. Mais la situation dégénère et Cook succombe sous les pierres et les lances des indigènes maoris sur une plage de l'actuelle Grande-Île d'Hawaï. Atteint à la tête Cook est battu à mort et découpé en morceaux. Bien qu'on ne puisse prouver avec certitude si les indigènes ont pratiqué le cannibalisme avec ses restes, on sait qu'ils ont restitué quelques "morceaux" de Cook à son équipage qui les ont jetés à la mer pendant une cérémonie funéraire. Le capitaine Cook laissa des journaux de ces trois voyages autour du monde, publié en 1773 et 1784. Son nom passera à la postérité comme l'un des plus prestigieux chefs de mer de l'exploration du monde. Amen...



## La balade se poursuit vers Papeete en C 172

Tahiti est une île de la Polynésie française. Située dans le sud de l'océan Pacifique. Elle fait partie du groupe des îles du Vent et de l'archipel de la Société. Cette île haute et montagneuse, d'origine volcanique (volcans éteints), est entourée d'un récif de corail. L'île est composée de deux parties — Tahiti Nui, la plus importante, et Tahiti Iiti également appelée

la Presqu'île, reliées entre elles par un isthme. Les plages sont de sable noir en général. Toutefois il se trouve plusieurs plages de sable blanc. L'île de Tahiti est située au milieu du Pacifique sud. Elle est à 8300 km au sud de Los Angeles, 4 400 km au sud de Hawaï et à 3300 km au sud-est des Fidji.

## On fait un petit détour culturel vers Hiva Oa

Située aux Marquises à 1400 kilomètres au nord de Tahiti, Hiva Oa est une petite île (où nous ne sommes pas (encore) allés),

où vécurent et sont enterrés le chanteur Jacques Brel et le peintre Paul Gauguin. En 1901 Paul Gauguin débarquait sur l'île à

Atuna pour s'y installer. L'évêque de l'île lui céda un terrain marécageux sur lequel le peintre fit construire une petite maison sur pilotis avec véranda qu'il baptisa, par provocation envers l'évêque de la mission, la Maison du Jour. Paul Gauguin est décédé en 1903 à Atuna.

L'avion de Jacques Brel a été exposé à côté de la maison reconstituée du peintre. Le 9 octobre 1978, Jacques Brel décédait des suites d'un cancer du poumon dont il souffrait depuis trois ans. Il passa la fin de sa vie à Atuona, sur l'île d'Hiva Oa aux Marquises, un archipel perdu à 1500 kilomètres au nord de Papeete. Pilote privé depuis 1964, le chanteur utilisa en Polynésie son propre bimoteur Beechcraft Twin Bonanza pour rendre service aux populations enclavées de cette France du

bout du monde en les transportant gratuitement vers Papeete, pour en général, y recevoir des soins. Parmi ses dernières volontés figurait la création d'un aéro-club aux Marquises pour permettre aux jeunes d'avoir accès aux carrières aéronautiques. Il avait entrepris les premières démarches avant de mourir. Fin 2008, l'aéro-club Jacques Brel était inauguré, prolongeant le souvenir du chanteur aux Marquises. Jacques Brel a résidé à Hiva Oa de 1975 jusqu'à sa mort en 1978.

Un repos bien mérité, la route a été très longue jusque-là.... toute une vie!  
J'espère que la balade aura réchauffé un peu votre hiver.

À bientôt, au plaisir de se revoir en avril !



## AGAG

### Équipe de rédaction

**Christian Roy, Coordonnateur**

Croy2028@gmail.com

**Rémi Cyr**

Remi.cyr@sympatico.ca

**Richard Gagné**

Gagne.levas@gmail.com

**Daniel Morissette**

daniel@morissette.com

**Pierre-Alexandre Sénéchal**

info@pilotageevolution.com

**Richard Sirois**

rcsirois@videotron.ca

**Mario Lepage**

lepagemario@hotmail.com

**Patrick Vergobbi**

vergobbipatrick@gmail.com

**Courrier électronique :**

[geansaviationgatineau@gmail.com](mailto: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...

Le Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Électrification des Transports du Québec a émis 2 cartes afin de promouvoir l'Aérotourisme. La carte *Le réseau aéroportuaire québécois* est un outil permettant de situer les différents aéroports, hydroaéroports et héliports du Québec. Quant à la carte *Le Québec vu des airs*, elle illustre des sites exceptionnels à survoler. La publication est destinée principalement aux pilotes et aux propriétaires d'aéronefs, ainsi qu'aux intervenants des industries du transport aérien et touristique.

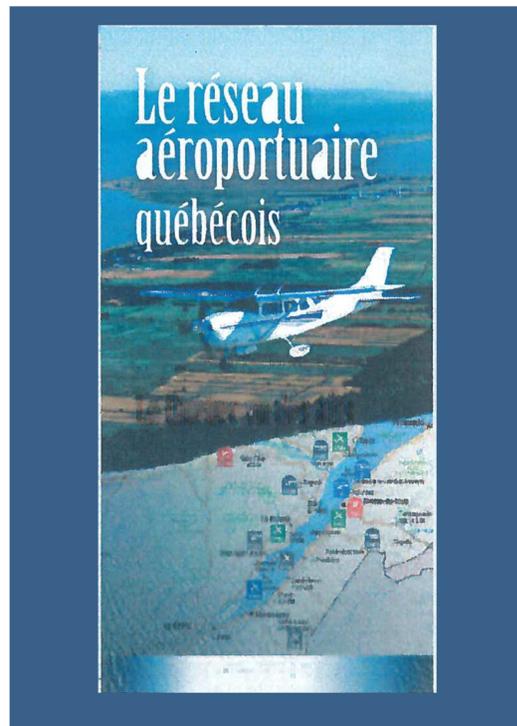
Ces cartes sont accessibles à l'adresse suivante :

<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Infrastructures/InfrastructuresAerien.asp>

## Message spécial l'AGAG

L'AGAG est à la recherche de personnes intéressées à s'impliquer avec le groupe de travail pour la préparation de la journée des vols au profit de Centraide Outaouais qui aura lieu à l'automne 2018. La première rencontre de préparation aura lieu au printemps et nécessitera 3 à 4 rencontres.

Pour les personnes intéressées, veuillez contacter Daniel Morissette à l'adresse courriel : [geansaviationgatineau@gmail.com](mailto:geansaviationgatineau@gmail.com)



## Nos partenaires associés



AÉROPORT EXÉCUTIF  
GATINEAU-OTTAWA



ÉVOLUTION  
ÉCOLE DE PILOTAGE



**VMIK**

VERRE TREMPÉ ET LAMINÉ

**L'AGAG VOUS DIT MERCI!**