



COPA Escadrille 160

# Le Journal de Bord

VOLUME 4 NUMÉRO 2

NOV 2020

## Nouvelles & événements - Normand Prenoveau

nprenoveau@aphyjn.com



## LA VILLE S'ENTEND AVEC LES CADETS

### BONNE NOUVELLE

En juin j'avais écrit qu'à la surprise générale, la ville avait envoyé un avis à l'Unité Régionale de Soutien aux Cadets pour signifier que le contrat ne serait pas reconduit. Après nos protestations et celles de beaucoup d'organisations à Saint-Jean, le maire intérimaire Yvan Berthelot avait décidé de revoir la position de la ville et d'ouvrir une discussion avec les responsables de l'URSC.

J'avais alors pointé du doigt François Auger et Christiane Marcoux qui représentent la ville sur le comité de gestion sonore. J'écrivais : « ils devaient être au courant des démarches et des effets potentiellement désastreux de l'annulation de l'entente ». J'avais aussi écrit qu'une entente à long terme était requise.

Après maintenant 6 mois de discussions, j'ai été très heureux d'apprendre que le conseil, lors de sa réunion de mardi le 24 novembre, confirmait l'accord pour la signature d'un contrat de 5 ans. Ça assure la pérennité du programme à l'aéroport et ça aura plusieurs effets en cascade dont le maintien des services de NAV Canada en Saint-Jean.

Ce n'est pas toujours facile de renverser une décision en

particulier pour les femmes et les hommes publiques. C'est avec une majorité de 9 voix (contre 3) que la résolution a été adoptée au conseil de ville incluant les votes positifs de François Auger, Christiane Marcoux.

Je tiens donc à remercier François Auger et Christiane Marcoux qui ont su réviser leurs positions. Merci aussi au Lt. Colonel Carlo De Ciccio et à son équipe (URSC) pour sa ténacité. Merci aussi à Sophie Latour de la ville de Saint-Jean. Tout ce monde a pu arriver à s'entendre pour le bénéfice des jeunes de Saint-Jean.

### UN PROGRAMME QUI NOUS TIENT BEAUCOUP À CŒUR ET QUI EST MAL CONNU,

Rappelons que le programme des cadets du Canada est le plus vaste programme de jeunesse parrainé par le gouvernement fédéral au Canada et il est financé par le Ministère de la Défense nationale en collaboration avec la Ligue des cadets de



(Suite page 2)

## Nouvelles et événements - Normand Prenoveau

(Continued from page 1)



l'Air du Canada, un organisme civil. Ce qui est remarquable c'est qu'on ne s'attend pas à ce que le cadet s'enrôle.

Ce programme s'adresse à tous les jeunes canadiens âgés de 12 à 18 ans sans égard au revenu, à la race, à la religion, à la culture ou à d'autres facteurs socio-économiques. C'est un excellent moyen de mieux connaître le Canada, de se faire de nouveaux amis et d'acquérir des connaissances pratiques qui aideront les participants à réussir dans la vie, peu importe la carrière de leur choix.

À Saint-Jean-sur-Richelieu, c'est 60 jeunes qui font l'expérience du vol sur planeur au cours de l'été. Plusieurs poursuivent leur formation pour obtenir une licence de pilote moteur par la suite dans les écoles de la région. En saison estivale, ça occupe près de 140 personnes, (pilotes de remorqueurs, instructeurs, gens de support etc.) avec un budget de 2Million \$ annuellement.

Plusieurs cadets vont devenir des pilotes commerciaux, des politiciens, des dirigeants d'entreprises et même des astronautes (3 jusqu'à maintenant).

### De meilleurs citoyens

Les cadets sont encouragés à devenir des membres actifs et responsables de leur communauté. Chaque

jour, ils contribuent de façon remarquable à la société canadienne sur les plans de l'environnement, de la citoyenneté et des activités communautaires. Ils acquièrent des aptitudes professionnelles liées à la vie quotidienne qui sont inestimables comme le travail d'équipe, le leadership et le civisme. On y met l'accent sur les valeurs essentielles comme la loyauté, le professionnalisme, le respect mutuel et l'intégrité. Les activités proposées véhiculent l'esprit sportif, le travail d'équipe et la tolérance.

Un des aspects les plus importants du Programme des cadets est la formation de citoyens responsables et compatissants. Tout au long de l'année, les cadets par-



Camp d'été 2017 SJSR

ticipent à des activités de civisme dans les villes et villages partout au Canada.

Ce programme est essentiel et il faut absolument le protéger à Saint-Jean. Il n'y a rien de comparable.



IL Y A DE L'ACTION À L'APPH!



## AGA-2021 CA VA BIEN ALLER !

Cette année COVID oblige, on a organisé une assemblée générale annuelle virtuelle (en distanciel comme c'est la mode ces temps-ci).

Nous avons eu l'idée de nous installer un mini studio pour éviter les présentations un peu « flat » qu'impose une réunion ZOOM. Je n'étais pas certain que ça marcherait correctement. Nos premiers tests indiquaient que la bande passante Internet sur l'aéroport était nettement insuffisante. Finalement, on a réussi à faire quelque chose de potable, malgré un convertisseur vidéo qui nous créait un problème de qualité. C'est ce que vous avez vu lors de l'événement. Merci à Pascal qui a fourni tout le matériel et le support technique.

On a appris de cette première expérience et il est fort possible que lors du prochain AGA on puisse enregistrer la session pour le bénéfice des membres qui ne peuvent être présents.

Bref, Christine Gervais, présidente de COPA a débuté la session pour nous saluer. Il est probable qu'en 2021 nous allons la voir souvent puisque que nous recevons le AGA national de COPA en juin. Entretemps, nous travaillons très étroitement avec elle pour assurer la pérennité de la tour à l'aéroport.

L'APPH demeure la plus grande association au Québec avec 221 membres payants. Notre particularité est certainement notre implication sur l'aéroport en ayant la



responsabilité du FBO avec des employés à temps plein et temps partiel.

Notre première impression en fin d'année était que l'année 2020 n'avait pas été très occupée mais en réalisant la préparation de l'AGA, on s'est rendu compte que finalement il y avait eu pas mal d'action et une très bonne participation de nos membres. Cette implication de nos membres est un élément de fierté. Au-delà du fait qu'on est la plus grande association, on est aussi celle qui est la plus active.

### LES BONNES NOUVELLES

En 2020, nous avons eu la mise en route de nouvelles approches modernes R-NAV sur 2 pistes (11/29 et 06/24), la finalisation de l'asphaltage du secteur Echo qui en avait grandement besoin et finalement la mise en



œuvre d'un nouveau service de paiement en ligne qui permet à nos membres de s'avitailer facilement et rapidement à toutes heures de la journée.

Puisque nous avons eu très peu de dépenses le CA a décidé d'offrir le carburant à prix très réduit en juin et juillet, histoire de vous aider à créer un peu plus d'activité sur l'aéroport et vous inciter à utiliser vos machines. De plus, pour tous les membres en règle au début de l'année votre adhésion est allongée de 12 mois.

On avance sur la planification de 2021 et on espère avoir un année exceptionnelle, si la COVID peut nous lâcher. Il y a 3 événements majeurs prévus, principalement au cours de l'été: Ça commence par Jeunes en

(Suite page 4)

## Nouvelles et événements - Normand Prenoveau

(Suite de la page 3)

Vol qui est devenu le plus gros événement COPA au Canada qui devrait se réaliser en mai. En juin, nous recevons les pilotes du Canada et la promotion va bon train. On espère recevoir + 500 pilotes sur l'aéroport. Et finalement notre RVA qui a lieu pendant et en collaboration avec le Festival des Montgolfières qu'on ouvre au public de Saint-Jean.

Dans l'édition de décembre je publierai l'agenda détaillé. Si vous avez des idées de projets, c'est le moment.

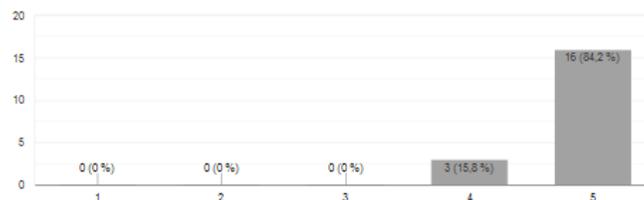
Lors de l'Assemblée Générale Annuelle, nous avons 40 membres en ligne.

Paul nous a parlé des finances et ça va très bien à l'APPH avec un surplus encore cette année.

Résultat du sondage:

Êtes-vous satisfait de cet événement ?

19 réponses



De façon générale le monde a aimé la formule. On a pris en note vos commentaires et oui la vidéo était ordinaire .. On va s'améliorer. Merci d'avoir pris le temps de répondre.

## Votre CA



**Paul  
Laurin**



**Nicolas  
Mailloux**



**Pascal  
Forget**



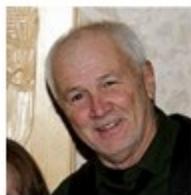
**Normand  
Prenoveau**



**Daniel  
St-Denis**



**Sébastien Baldauf**



**Richard  
Legault**



**Patrick  
Selmay**



**Michel  
Drouin**



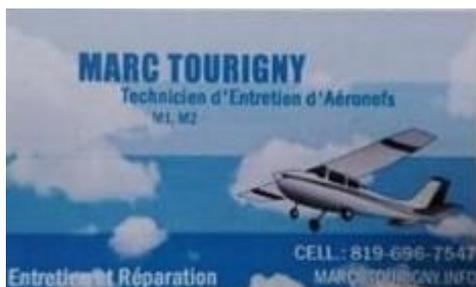
**Jean  
Gosselin**



**Hugo  
Tessier**



**Jonathan  
Beauchesne**



### ENTRETIEN ET RÉPARATION.

Expérimenté sur plusieurs type Cessna, Piper et + autres.

Je suis de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Maison 450-358-5614 marc@tourigny.info



## LE PERCEUR DE TROU EXPERT....

On qualifie les gens d'experts lorsqu'ils ont eu suffisamment de temps de pratiquer ce à quoi on leur attribue ce qualificatif. Réalisez-vous que le "perceur de trou" est un autre artisan qui est aussi en voie de disparition ? Pensez-y un instant ... tous les nouveaux kits d'avion d'aluminium ne sont pas seulement pré-perçés mais les trous sont percés finaux dès que le morceau est pressé chez le fabricant. Il n'y a qu'à faire le "dimple" mettre le rivet et faire le champignon. Pas d'alignement, pas de gabarit, pas de mesurage, pas de perçage ! La vie facile, tout cuit dans l'bec ! .... Toutefois, à mon humble avis, on sort l'artisan de la



tôle ! Je dois être vieux jeu, comme le diront sans doute les plus jeunes et ils ont raison car je préfère "l'ancien temps" : j'y retrouve une plus grande satisfaction et la complexité du projet me rend fier !



Enfin, ma longue introduction visait à vous souligner que lorsque l'on doit percer des milliers de trous, l'outillage doit être léger sinon gare aux tendinites ! C'est pour cette raison que nos outils de prédilection utilisent l'air comprimé. Les outils pneumatiques sont petits donc légers, tournent à de très hautes vitesses et ils sont durables . L'envers de la médaille, c'est que ça prend de l'air comprimé et pour ça, un bon compresseur est fortement suggéré. Mais je m'égare et je reviens donc à mon fuselage .

Donc, le samedi duquel je vous raconte cet épisode de mon aventure, le perçage allait bon train, perçant allègrement trou après trou et ce, sur un rythme soutenu. Et chaque 15-20 minutes, le compresseur ronronnait car il emmagasinait de l'air nouveau, remplaçant celui déjà utilisé qui avait servi à faire tourner ma perceuse à main (palm drill). ZZZZZZZZTTTTT, un cléco,



ZZZZZZZZTTTTT, un cléco ... quand soudainement bing bang, la poulie reliant le moteur électrique à la pompe tombe au sol!



*(Continued on page 6)*

## Construction amateur - Jean Gosselin

(Suite de la page 5)

Malheur !! L'arbre d'entraînement du compresseur s'est fracturé, donc pas besoin de vous dire que cela mit un frein au projet. J'entrepris de démonter la pompe afin de tenter de voir ce qui avait causé cette fracture. J'ai rien vu; les pistons, les cylindres et le 'crankshaft, tout



était pico bello.... J'en ai conclu que ce devait être un défaut de la fonte qui s'est séparé.

Mais au moins, le compresseur était toujours sous garantie. Je dois dire que je fus très impressionné par le service de Campbell Hausfeld ... De ma première communication à l'arrivée sans frais de la nouvelle pompe, 5 jours ! Du Kentucky de l'oncle Sam, s'il vous plaît. Pas de discussion interminable, pas de conversations

sans fin. 1 photo, un courriel, une réponse et le paquet devant ma porte 5 jours plus tard !

Le temps de réinstaller le tout et le son de ma perceuse s'est mise à chanter de nouveau. Ce son qui me ravit est si mélodieux, qu'il me semble presque musical !



Votre expert en "perçage de trou" s'est remis au boulot avec un entrain inégalé. Mais ce sera pour le mois prochain !

# C'est déjà Noël!



*Puisque nous n'avons pas eu beaucoup d'activités cette année, le CA a décidé de prolonger votre abonnement jusqu'à la fin décembre de l'an prochain.!*



Hé oui, c'est déjà le temps de renouveler votre adhésion, seulement 25\$

FBO (450) 741-6799

**RENOUVELLEMENT**

La plus grande association au Québec

## Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

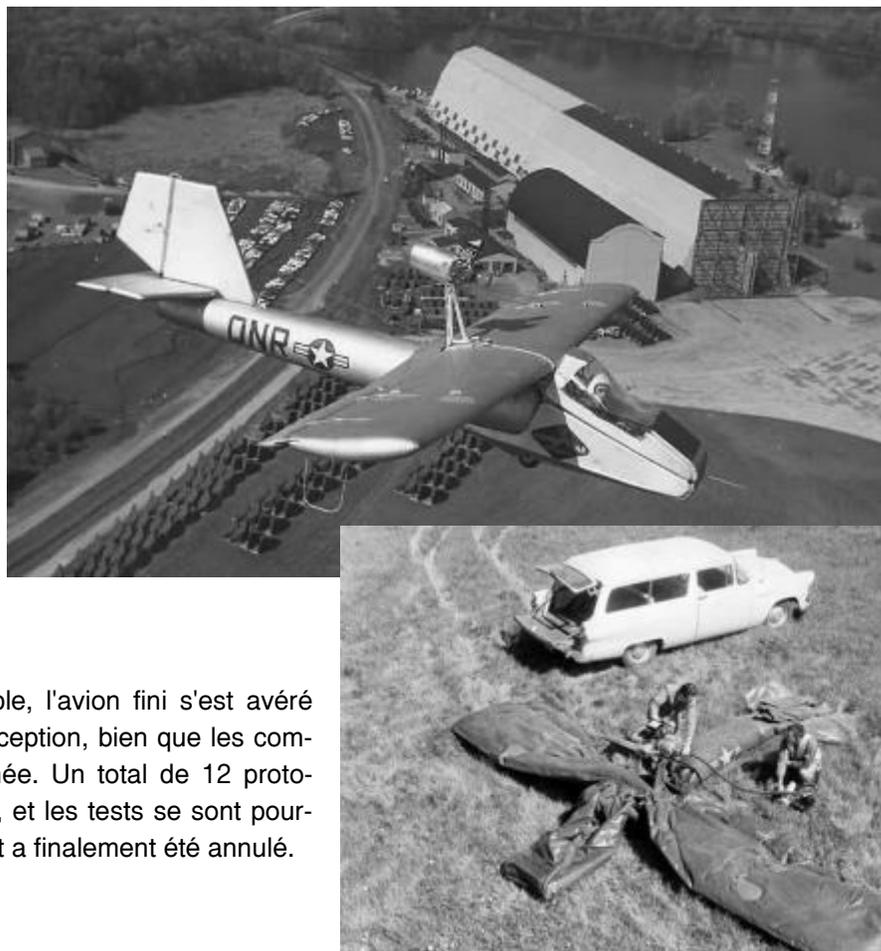
### IDENTIFIEZ CET AVION

J'ai beaucoup montré ces derniers mois de très bons concepts d'avion qui malheureusement ne sont jamais concrétisés en raison de défis techniques insurmontables, d'un manque d'argent ou, plus souvent encore, de la mort du concepteur principal.

Mais je vous présente ici une très mauvaise idée au départ. Le concept des ingénieurs (mais surtout des gens du marketing j'en suis certain) était de proposer un avion gonflable à l'armée de l'air

Le devis de l'armée demandait des propositions pour un avion de secours qui pourrait être parachuté dans un container solide à l'arrière des lignes ennemies.

Bien que cela semblait un projet improbable, l'avion fini s'est avéré capable de répondre à ses objectifs de conception, bien que les commandes n'aient jamais été reçues de l'armée. Un total de 12 prototypes ont été construits entre 1956 et 1959, et les tests se sont poursuivis jusqu'en 1973, date à laquelle le projet a finalement été annulé.



Réponse et suite dans le prochain numéro.

### FACEBOOK (LIVRE DE FACES) - CONNECTEZ-VOUS

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

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

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

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



## Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

### IDENTIFIEZ CET AVION (RÉPONSE) XB-70 VALKYRIE

Le B-70 Valkyrie, avec une vitesse de croisière prévue de Mach 3 et une altitude opérationnelle de 70 000 pieds, devait être le bombardier stratégique habité à haute vitesse et à haute altitude ultime. Cependant, les événements l'amèneraient à jouer un rôle bien différent dans l'histoire de l'aviation.



L'avion était en cours de développement à un moment où l'avenir du bombardier habité était incertain. À la fin des années 50 et au début des années 60, beaucoup pensaient que les avions pilotés étaient obsolètes et que l'avenir appartenait aux missiles. En conséquence, l'administration Kennedy a mis fin aux plans de déploiement du B-70. Deux prototypes XB-70A expérimentaux étaient en construction chez North American Aviation lorsque le programme a été annulé.

Dans le même temps, il y avait un intérêt croissant pour un transport supersonique américain (SST). Un SST à Mach 2 ou 3 apporterait une amélioration importante par rapport aux nouveaux avions de ligne à réaction subsoniques.

Le XB-70A numéro 1 (62-001) a effectué son premier vol de Palmdale à Edwards Air Force Base, Californie, le 21 septembre 1964. Bien que destiné à voler à Mach 3, le premier XB-70 s'est avéré avoir une mauvaise stabilité directionnelle au-dessus de Mach 2,5 et n'a effectué qu'un seul vol au-dessus de Mach 3. Malgré tout, ces premiers vols ont fourni des données intéressantes.

Des études en soufflerie ont conduit les ingénieurs de North American Aviation à Downey, Californie, à cons-

truire le deuxième XB-70A (62-207) avec 5 degrés supplémentaires de dièdre sur les ailes. Cet avion a effectué son premier vol le 17 juillet 1965. Ces changements ont permis une bien meilleure maniabilité, et le deuxième XB-70 a atteint Mach 3 pour la première fois le 3 janvier 1966. Et rendu au début juin, l'avion avait effectué un total de neuf vols de Mach 3.

Au même moment, un accord conjoint a été signé entre la NASA et l'armée de l'air pour utiliser le deuxième prototype XB-70A à l'appui de l'étude du programme SST. Ces vols devaient commencer à la mi-juin, une fois terminés les essais de la phase I de North American Aviation sur la navigabilité de l'avion. Les vols visaient à évaluer l'avion sur des profils de vol SST typiques et à étudier les problèmes des bangs soniques pour les vols au-dessus du sol.

Malheureusement le 8 juin 1966, le XB-70A (62-207) s'est écrasé à la suite d'une collision en vol avec l'avion de poursuite F-104N de la NASA. Le pilote du F-104N, est décédé dans l'accident ainsi que le copilote du XB-70. Le pilote XB-70 a réussi à s'éjecter mais a subi de graves blessures..

La mort des pilotes et la destruction du deuxième XB-70 ont eu des conséquences majeures pour le programme de recherche.

Seul le premier prototype était maintenant disponible et compte tenu des lacunes de l'avion, la Force aérienne a commencé à douter de sa capacité à atteindre les objectifs de test de la phase II.

(Suite page 9)

## Ingénieries manquées - Normand Prenoveau

### IDENTIFIEZ CET AVION (RÉPONSE) XB-70 VALKYRIE

(Suite de la page 8)

Il n'a pas volé de nouveau avant le 3 novembre 1966. Le vol a atteint une vitesse maximale de Mach 2,1. Entre novembre 1966 et fin janvier 1967, un total de 11 vols de recherche conjoints Air Force / NASA ont eu lieu. Une vitesse de pointe de Mach 2,57 fut la plus élevée atteinte pendant le reste du programme XB-70.



Les tests de bang supersonique ont montré qu'un gros avion, tel que le XB-70 pouvait générer des surpressions soniques suffisamment élevées au sol pour causer des dommages. De plus, lorsque le XB-70 effectuait un virage, ses ondes de choc convergeaient et doublaient souvent la surpression.

Suite à ces tests, le XB-70 a été cloué au sol pour un entretien qui a duré 2 mois et demi. La reprise des vols a eu lieu le 25 avril 1967. À la fin de mars 1968, 12 autres vols de recherche avaient été achevés.

Le XB-70 a subi des modifications après un dernier vol le 21 mars 1968. Les pilotes du XB-70 avaient fréquemment à subir des changements d'assiette et des tremblements pendant les vols à haute vitesse et à haute altitude. Ceux-ci étaient dus à la turbulence en air clair et à l'évolution rapide des températures atmosphériques. Le XB-70 donc a été équipé de deux petites aubes pour l'expérience Identically Located Acceleration and Force (ILAF). Lorsque les vols de recherche du XB-70 ont repris le 11 juin 1968, l'ILAF a prouvé sa ca-

pacité à réduire les effets de la turbulence et des changements de température atmosphérique.

Malgré les réalisations du XB-70, la NASA avait conclu un accord avec l'armée de l'air pour effectuer des missions de recherche avec une paire de YF-12A et un «YF-12C», qui était en fait un SR-71. Celles-ci représentaient une technologie bien plus avancée que celle du XB-70. Au total, les deux XB-70 avaient enregistré 1 heure et 48 minutes de vol de Mach 3. Un YF-12 pourrait enregistrer autant d'heures à Mach 3 en un seul vol.

Le dernier vol de recherche XB-70 a eu lieu le 4 février 1969. Le XB-70 a décollé d'Edwards et s'est envolé pour la base aérienne de Wright-Patterson, OH, où l'avion a été exposé au musée de l'armée de l'air. Le



premier XB-70 a effectué 83 vols totalisant 160 heures et 16 minutes, tandis que le deuxième XB-70 a enregistré 46 vols au cours de sa brève durée de vie, totalisant 92 heures et 22 minutes.

Source: <https://www.nasa.gov/centers/armstrong/news/FactSheets/FS-084-DFRC.html>

## 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.



### "Y A-T-IL DES DANGERS À VOLER SOUS DE FORTES PLUIES? "

TRADUIT DE L'ANGLAIS

«J'ai volé en IFR sous des pluies modérées à fortes à plusieurs reprises et je n'ai pas rencontré de problèmes, mais le plus souvent, de fortes pluies sont associées à des turbulences modérées ou plus fortes, ce qui pose problème - il y en a toujours un, n'est-ce pas? »

**MAIS LA TURBULENCE EST CAUSÉE PAR L'ACTIVITÉ CONVECTIVE ET NON PAR LES PRÉCIPITATIONS .**

Comment savoir si les fortes précipitations à venir sont convectives ou non? Je recherche l'absence de cumulus. Pendant les vérifications pré-vol, je vérifie les METAR, TAF et SIGMET convectifs pour l'absence d'orages et de turbulences. En route, vos meilleures informations peuvent provenir des rapports des pilotes et de l'ATC. N'oubliez pas que les conditions peuvent changer rapidement, alors assurez-vous que ces rapports soient dans un temps utile .

Un autre problème avec de fortes pluies est l'eau qui pénètre dans vos appareils électroniques. Donc, si vos chaussettes sont mouillées lorsque vous volez sous la pluie, c'est un indice qui indique que vous avez besoin de colmater certaines fuites. De plus, si des précipitations pénètrent dans le système statique, elles peuvent potentiellement vous donner des indications erratiques.

La plupart des systèmes sont conçus pour éviter cela, mais assurez-vous de connaître votre système statique alternatif et son fonctionnement, au cas où vous en auriez besoin.

Donc: À mon avis, voler en VFR sous de fortes pluies n'est pas un problème sérieux tant que vous maintenez une visibilité adéquate.



Il en va de même pour l'IFR tant que vous faites attention aux fortes précipitations associées à la convection et que vous vous assurez que vos appareils électroniques restent secs. »

Wally Moran



<https://www.memecenter.com/>





## L'AVIONIQUE QUI SE PORTE AU POIGNET

D'où vient l'idée de la montre intelligente ? un bref historique..

L'idée de la montre intelligente a fait surface bien avant le développement de la technologie requise pour la produire. C'est en janvier 1946 qu'est apparue, de façon récurrente, l'utilisation de la montre radio bilatérale alors qu'elle apparaît au bras de Dick Tracy. Dick Tracy est un justicier présent à chaque semaine dans une bande dessinée publiée dans le 'Detroit Mirror' de 1931 à 1977.



<https://www.youtube.com/watch?v=PpdyQCW710c>

Il a fallu l'invention du transistor miniature dans les années 60 mais surtout de la miniaturisation et densification des circuits vers la mi-70 pour voir apparaître les premières montres digitales sur le marché. Cet objet de grand luxe, avec un boîtier en or se détaillait \$2100, soit \$13600 en dollars d'aujourd'hui.



Montre Pulsar, 1972

Plusieurs itérations ont suivi au fil des ans; montre téléviseur (Seiko 1983), Montre 'wireless datalink' (Timex 1994), montre agenda PDA (2000). Mais la révolution est arrivée avec Pebble (2014-2016), soit juste avant la mise en marché du Iwatch de Apple. Fait à noter que Pebble est à l'origine de la Fitbit bien connue aujourd'hui.



Arrive en 2015 l'Apple Iwatch qui a finalement transformé la montre en une extension de nos téléphones intelligents.

### LA MONTRE DANS LE COCKPIT

Je dois avouer que je n'ai pas de montre au poignet, je trouve cela pas utile et au besoin je consulte mon cellulaire. Lorsque je décide d'aller voler, nous avons une

horloge multi fonction dans le 172 qui me donne l'heure locale, UTC, minuterie et durée de vol. Un instrument certifié qui complète l'instrumentation requise à bord.



### La montre intelligente Aviation Garmin D2 Air

\*\* Bénéficiez de capacités puissantes dans une montre intelligente AMOLED mince et élégante avec des outils pour les activités avant le vol, en vol et après le vol en ville\*\*



La ligne de montres aviateur D2 de Garmin a évolué depuis les premiers modèles et la dernière mouture est la D2 Air. La nouvelle montre, au prix de 700 \$ CAN, provient de la Venu de Garmin, une montre intelligente de fitness aux fonctionnalités généreuses qui fonctionne avec le programme de suivi d'activité virtuelle Connect de Garmin.

Le nouveau D2 Air conserve presque toutes les capacités sportives de smartwatch du Venu, mais sa couche supérieure de logiciel se concentre sur les données aéronautiques en utilisant une base de données aéronautique mondiale avec les aéroports, les aides à la navigation (y compris les intersections) et la météo textuelle. Il dispose d'un écran tactile couleur, Bluetooth, Wi-Fi et une structure de menu peu profonde. Il n'a pas de graphiques météorologiques à l'écran, mais uniquement du texte, y compris les TAF et les METAR.

(Suite page 12)

## Technologies - Paul Laurin

(Suite de la page 11)

La montre dispose d'un oxymètre et d'un moniteur de fréquence cardiaque intégrés, ainsi que d'un utilitaire d'alerte d'altitude et de réservoir de carburant qui fait vibrer le poignet en guise de rappel.

L'Air peut recevoir des transferts de plans de vol à partir de l'application Pilot (il ne peut pas les envoyer), et il fonctionne avec flygarmin.com pour le journal de bord et d'autres utilitaires de vol.

Le D2 Air peut fonctionner jusqu'à cinq jours avec une seule charge lorsqu'il est utilisé comme une montre intelligente et jusqu'à 10 heures lors de l'utilisation du GPS interne pour la navigation.

Et en ce qui concerne la navigation, la montre a une navigation directe, elle commence automatiquement à naviguer vers les points en route (waypoint) chargés lorsqu'elle détecte être en vol. Elle dispose d'un HSI avec une option de décalage (offset), un altimètre barométrique réglable et dispose de nombreuses données de piste, y compris l'orientation et les composantes du vent, les longueurs de piste, les fréquences des aéroports et les altitudes du trafic.

La D2 Air, qui possède un écran tactile AMOLED couleur de 1,2 pouces, un objectif Corning Gorilla Glass 3 résistant aux rayures et une lunette de 43,2 mm. elle est plus légère et a un profil plus petit que le produit phare D2 Delta PX. Et depuis qu'elle a commencé sa vie comme une montre intelligente multifonctionnelle, elle remplit facilement un double rôle pour les activités sportives et le suivi de la santé. Elle se connecte aux accessoires de cyclisme Garmin, y compris les capteurs de cadence et de vitesse, en plus de l'éclairage intelligent Varia de Garmin et du système de radar des feux arrière. Elle contient plus de 20 applications de sports d'intérieur et d'extérieur, ainsi que Garmin Pay, le système de paiement sans contact de l'entreprise. La montre est livrée en standard avec un bracelet en cuir de qualité supérieure et un bracelet sport en silicone à dégageur rapide. La montre est maintenant disponible et la montre phare D2 Delta PX restera dans la gamme de portables Garmin.

### NAVIGATION DIRECTE

Accédez directement à un emplacement ou un waypoint dans la base de données aéronautique mondiale. Ou choisissez la fonction 'Proche' pour activer une route vers un aéroport à proximité.



### CAPTEUR DE PULSE OX

Vérifiez auprès de Pulse Ox pour prendre conscience de la façon dont les niveaux d'oxygène de votre corps s'adaptent à l'air plus mince à des altitudes plus élevées.



### RAPPORTS MÉTÉO

Accédez à la météo aéronautique, y compris les METAR et les TAF, pour obtenir les vents, la visibilité, la pression barométrique et plus encore.



### AIGUILLE DE COURSE HSI

Suivez l'aiguille de parcours HSI en forme d'instrument jusqu'à votre destination, afin de voir facilement si vous êtes à gauche ou à droite de la trajectoire de vol souhaitée.



### INFORMATIONS SUR L'AÉROPORT

Affichez l'orientation de la piste (y compris les composantes du vent), les longueurs et les fréquences des aéroports à l'approche de votre destination.



### ALTIMÈTRE BAROMÉTRIQUE

Voyez lorsque vous avez atteint l'altitude souhaitée ou recevez une alerte par vibration lorsque vous atteignez une altitude où un supplément d'oxygène peut être nécessaire.

(Suite page 13)

## Technologies - Paul Laurin

(Suite de la page 12)



### ENREGISTREMENT DES VOLS

Commencez automatiquement à suivre les vols au décollage, puis transférez automatiquement la date, la durée, la durée totale du vol et l'itinéraire vers votre compte flyGarmin.com1.



### ALERTES ET MINUTERIES

Définissez manuellement des alertes vibrantes pour vous rappeler quand il est temps de changer de réservoir de carburant ou d'effectuer d'autres tâches urgentes.



### UTC ET FUSEAUX HORAIRES

Restez à l'heure lorsque vous voyagez avec une aiguille UTC sur le cadran de la montre, ainsi que plusieurs affichages de fuseau horaire.



### CONNECTIVITÉ GARMIN PILOT™

Transférez votre plan de vol de l'application Garmin Pilot vers D2 Air et affichez la liste des waypoints inclus dans votre itinéraire.

<https://www.youtube.com/watch?v=haw7j4ID1JA&feature=youtu.be>

## CONCLUSION

Selon moi, la montre aéronautique est un beau gadget pour le 'nerd de la technologie' qui aime avoir ce qui est le plus évolué et récent. Alors que nous avons déjà une avionique évoluée, secondée par des tablettes électroniques munies de logiciels hyper performants (Foreflight, Garmin Pilot, etc.), GPS portables, etc., pourquoi en ajouter une autre couche ?

Avec quelques dollars de plus, vous pouvez mettre un GPS portable en 'back-up' dans votre sac de vol. Mais ça c'est moi, pis je n'aime pas porter une montre.

Sinon, allez-y ! Ce n'est quand même pas inutile. Pis vous pourrez être informé de votre rythme cardiaque en temps réel en finale, non stabilisée, plein crosswind avec un passager qui n'arrête pas de parler (ou qui cherche le petit sac à vomir) !



Regardez les flocons de plus près.

Pascal Forget

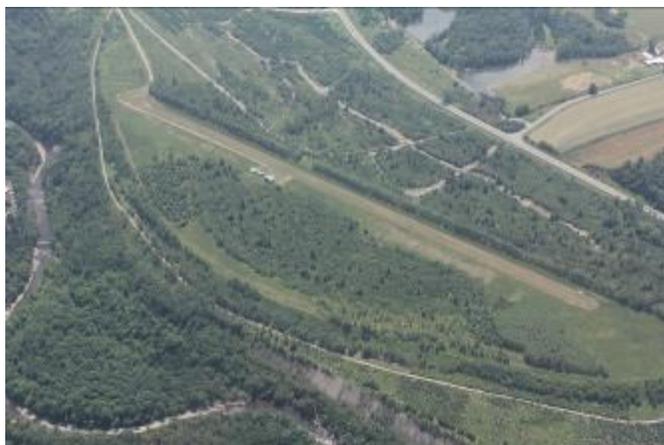




## DANVILLE-ASBESTOS

### PISTE PRIVÉE EN GAZON

Le 2 juillet 2020 lorsque j'ai vu une page Facebook nommée « Aérodrome de Danville » curiosité oblige je suis allé survoler l'endroit. Il n'y a aucune mention de ses dimensions ou autres caractéristiques sur la page. L'endroit est identifié d'un symbole d'aéroport abandonné sur la VNC de Montréal et je n'ai pas en main un CFS suffisamment vieux pour en obtenir une description. Au début du CFS courant, on liste les coordonnées suivantes dans la liste des aéroports abandonnés.



### ASBESTOS QC (N45 48 W71 59)

Selon mes observations, la piste en gazon est orientée 99° vrai (114°M) et mesure au moins 2600 x 100 pieds. La piste est donc une « 11-29 ». Il y a trois hangars du côté nord de la piste et une toilette extérieure. Le manche à air est sur le grand hangar bleu, celui le plus à l'ouest. Les seuils sont bien délimités et la piste libre de tout obstacle. Son élévation est d'environ 500 pieds ASL.

J'ai contacté par Messenger « Aérodrome de Danville ». Je lui ai dit que j'avais survolé la piste. Il m'a donc demandé « Pourquoi n'as-tu pas atterri ? » Le lendemain, 3 juillet, je lui ai envoyé un message comme quoi j'y retournerais. Cette fois, Yann Raemy m'accompagne. La fréquence d'usage ici est le 123.2. Un atterrissage très doux s'effectue, mais il n'y a personne à l'horizon. On inspecte les lieux, puis on dé-



colle pour Saint-Jean. C'est dommage que nous n'ayons pas fait contact. Cette personne semble bien sympathique, et manifestement fait un effort pour mettre sa destination « sur la mappe ».

L'internet ne révèle rien de cet aéroport qui pourtant doit avoir eu son importance, vu qu'un DC-3 (CF-FKZ) s'y serait écrasé le 20 mai 1976. L'identifiant IATA de l'aéroport aurait été « YAF ».

Alain Pepin  
Cascadeur sous-marin devenu pilote.



## CONCORDE – DÉTAILS DE CONCEPTION INTÉRESSANTS

Nous connaissons tous le magnifique Concorde, avion supersonique mythique. Ce mois-ci j'aimerais vous présenter certains détails méconnus de cet appareil.

Le Concorde était capable d'effectuer un vol entre Londres et New York en trois heures, à deux fois la vitesse du son (Mach 2).

pour construire des avions parce que c'est léger et fort, mais il commence à perdre de son intégrité structurelle à environ 130°C. Donc si vous prenez un avion construit en aluminium et le faites voler plus vite que Mach 2.2, l'avion va littéralement commencer à fondre en vol. Pour aller plus vite que Mach 2.2, il aurait fallu utiliser des matériaux exotiques et chers, comme le titane, un



À cette vitesse, la température nez de l'avion s'élevait à environ 115°C, donc au-dessus du point d'ébullition. Les concepteurs de l'avion n'ont fait que des choix spécifiques pour aider l'avion à bien résister à cette chaleur.

Les concepteurs de l'avion choisirent Mach 2 comme vitesse de croisière pour une raison très précise. Et la raison était que si Concorde volait à une vitesse supérieure à Mach 2.2, ils ne pourraient utiliser l'aluminium pour construire l'avion. L'aluminium est fantastique

matériau que personne n'avait utilisé jusqu'alors. Le choix de rester à Mach 2 et avec un matériau connu, l'aluminium fut donc un choix pragmatique.

Mais même à Mach 2.0, l'avion générait beaucoup de chaleur. Il fallait garder les passagers confortables, et empêcher le fluide hydraulique et l'huile de bouillir. Les concepteurs eurent la brillante idée d'utiliser le carburant comme un dissipateur de chaleur. Ils installèrent des échangeurs de chaleur dans les réservoirs et ils

*(Suite page 16)*

## Technologies - Pascal Forget

(Suite de la page 15)

transférèrent la chaleur de la cabine, du fluide hydraulique et de l'huile dans le carburant juste avant qu'il ne soit brûlé dans les réacteurs, ce qui évacue cet excès de chaleur dans l'échappement des moteurs.

Les concepteurs utilisèrent une peinture blanche beaucoup plus réfléchissante que la peinture d'avion ordinaire afin de radier le plus possible de chaleur.

Les concepteurs résolurent également un autre problème à l'aide du carburant: la compensation (trimming). À cause des forces exercées lors d'un vol supersonique, le centre de portée (center of lift) de l'aile

se déporte vers l'arrière alors que la vitesse augmente. Cela a pour effet de soulever la queue et d'abaisser le nez de l'avion. Dans un avion normal, on aurait modifié la compensation de l'élévation (mix d'ailerons et élévateurs sur le Concorde), mais si on utilise l'élévation pour toute la durée du vol, on ajouterait beaucoup de trainée et consommerait plus de carburant. Au lieu de cela, Concorde était compensé (trimmé) en déplaçant le carburant dans les ailes vers l'arrière de l'avion, créant un ballast à l'arrière et ramenant le centre de gravité et l'assiette de l'appareil tel que désiré.





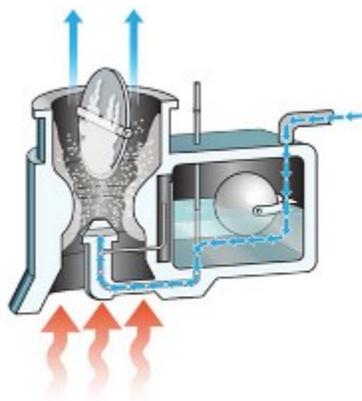
## POURQUOI ET COMMENT APPAUVRIR LE MÉLANGE

Pourquoi appauvrir le mélange qui entre dans chaque cylindre pour permettre au moteur de produire de la puissance est une question qui revient souvent. Au début de la formation des élèves, on leur montre sommairement pourquoi et comment appauvrir le mélange.



Cela se fait à travers plusieurs autres démonstrations que l'on fait aux élèves tout au cours des vols et ce n'est pas celle qui marque le plus! Leur brevet réussi, les nouveaux pilotes regardent la manette rouge avec appréhension. Ils ont peur de trop appauvrir le mélange en croisière et provoquer l'arrêt du moteur en vol. Alors, démystifions tout le processus.

Au début, il faut comprendre que le « mélange » consiste en un poids d'air et un poids de carburant combinés. Oui, un poids, non pas un volume comme tout le monde le pense. Le rôle de la manette rouge est de varier le poids de carburant livré par le carburateur ou les injecteurs aux cylindres. Lorsque la manette rouge est enfoncée au maximum, on a le mélange utile le



plus riche donc avec le poids de carburant le plus élevé. Pour permettre de visualiser le tout, sur une balance, on combinerait 8 livres d'air à une livre de carburant, ou 8 kilos d'air à un kilo de carburant, ou 8 grammes d'air pour 1 gramme de carburant. Je pense que vous avez compris le principe... Ça revient toujours à un ratio, dans ce cas-ci 8 pour 1 ou (8/1).

C'est sur ce ratio que votre carburateur est réglé pour fonctionner au décollage d'un aéroport près du niveau de la mer. Je vais revenir sur l'altitude de l'aéroport de décollage plus loin dans le texte. C'est ici que je vais vous parler d'une particularité du carburant, soit celle de refroidir le piston. Vous avez bien lu. Si on injecte plus de carburant que nécessaire dans le cylindre d'un moteur, il n'y aura pas assez d'air pour le brûler entièrement et l'excédent va donc simplement refroidir le cylindre après l'explosion provoqué par la bougie d'allumage. Cette particularité du carburant nous est très utile quand on pousse notre moteur au



maximum, principalement au décollage. En utilisant plus de carburant que nécessaire, on évite à notre moteur de surchauffer quand il est fortement sollicité et qu'il traverse l'air à des vitesses plus basses que la vitesse de croisière. À ces vitesses plus basses, le « ram air » est moindre. Le « ram air » est l'air qui entre et circule autour du moteur pour le refroidir du fait du déplacement de l'avion. Vitesse réduite veut dire « ram air » réduit.

(Suite page 18)

## Coin de l'instructeur - Michel Drouin

(Suite de la page 17)

Alors quand appauvrir le mélange ? En croisière, donc à 75% et moins en dessous du régime nominal du moteur. C'est à ce moment que l'on ira chercher le ratio d'un mélange meilleur puissance (1/14) ou consommation minimum (1/18). La façon d'arriver à ce ratio essence/air optimal est de mettre l'avion en palier et de réduire la puissance en deçà de 75%, suivant les indications du POH. Puis, en regardant l'indication que nous donne notre EGT (Engine Gas Temperature), on l'amène tout doucement à sa valeur la plus élevée en appauvrissant le mélange. À un certain moment, l'EGT va enregistrer une valeur maximale. Si on appauvrit encore plus le mélange, il commence à indiquer une température plus basse, indi-



quant ainsi que nous avons dépassé le point de consommation minimum. La méthode que préconise la plupart des POH est d'enrichir à ce moment le mélange pour revenir à une valeur de 100°F plus basse,

mais du côté riche du mélange. Très, très peu de fabricant de moteurs conseillent d'appauvrir du côté pauvre du mélange, car habituellement, la durée de vie utile du moteur en est fortement réduite. Je me répète encore, suivez les indications contenues dans le POH spécifique à votre avion. C'est la bible à suivre !

Revenons à notre aéroport de départ. Les POH recommandent d'appauvrir le mélange au décollage aux aéroports qui sont à plus de 3000' ASL. La raison est simple. Comme je l'écrivais au début, notre mécanicien a ajusté notre carburateur pour offrir le maximum de puissance et de refroidissement au décollage, et ce au niveau de la mer. Si on décolle d'un aéroport à 3000' et plus au-dessus du niveau de la mer, l'air est moins dense. Il faut donc ajuster quelque peu le mélange pour revenir au niveau où la puissance est maximale tout en gardant un excédent de carburant pour refroidir les cylindres en montée.

Alors, pratiquez-vous à appauvrir votre mélange la prochaine fois que vous ferez un vol voyage. Cela prend de la patience pour bien obtenir le maximum EGT et un vol voyage est l'idéal pour cela. Une raison de plus pour aller voler !

Bon vol à tous !  
Michel Drouin

## Le Coin du Singe – collaboration spéciale



C'est le bout où il y a 60 décollages et 54 atterrissages qui nous inquiète.





## L'AÉROPORT DE QUÉBEC... PRISE 5 « HITLER S'EN MÊLE... »

Printemps 1938, l'aéroport privé de Canadian Airways au Bois Gomin de Québec est maintenant fermé et il n'y a désormais plus d'aéroport qui dessert la ville. La chasse est maintenant ouverte pour un nouvel emplacement. Le processus sera long et on hésite entre un emplacement à Lévis et un autre situé à l'Ancienne-Lorette.

L'Ancienne-Lorette sera finalement l'endroit choisi mais qui payera pour son établissement, la ville de Québec, la province ou le gouvernement fédéral ?

On connaît la position du maire Borne de Québec qui a déjà dit qu'il "ne payera pas un sou". D'ailleurs, il a déjà refusé catégoriquement de contribuer au financement des coûts d'opération (\$8000) de l'aéroport avec le résultat que le dit aéroport est aujourd'hui fermé.

Le gouvernement fédéral quant à lui, a déjà annoncé son refus d'acheter les installations du bois Gomin ou de s'impliquer dans l'établissement d'aéroport quelque soit l'endroit au pays.

Comme je l'ai déjà mentionné, ça va mal pour Québec et pour le maire Borne, pour qui le temps passe sans l'usage d'un aéroport. Quel gâchis!

Or, un homme viendra tordre le bras du gouvernement fédéral en faveur de Québec qui n'aura finalement pas à versé le moindre sou, .....HITLER.

En effet, l'entrée en guerre du Canada contre l'Allemagne nazi en septembre 1939 changera complètement la situation du développement des aéroports au pays comme ce fut le cas aussi pour la ville de Saint-Jean.

Dorénavant le gouvernement fédéral prend les choses en main comme contribution à l'effort de guerre comme convenu avec la Grande-Bretagne dans l'entente du "British Commonwealth Air Training Plan" pour lequel le Canada s'est engagé.

1938... 1939.....1940... on argumente encore où sera l'aéroport car toutes les municipalités environnantes prétendent, bien sûr, avoir le "meilleur" terrain pour l'implantation d'un aéroport.

Mais avec une bonne nouvelle vient une mauvaise, le purgatoire de Québec se continue et la patience devra être de mise car l'aéroport de l'Ancienne-Lorette comme on l'appellera, est une installation militaire interdite aux civils qui ne pourront l'utiliser qu'après la guerre.

Ainsi l'aéroport ouvrira sous le BCATP avec l'ouverture de l'école des Observateurs No. 8 (AOS) utilisant des Avro Anson mk1, le 29 septembre 1941. pour le même entraînement que celui dispensé à Saint-Jean avec le 9 AOS, aussi en même temps, ouvrira l'école élémentaire No. 22 (EFTS) opérant avec des Fleet Finch mk1. Environ 75 avions seront utilisés sur l'aéroport. Le 8AOS fermera ses portes le 30 avril 1945.

De 1938 à 1945 les administrateurs de Québec auront eu tout le temps de réfléchir à l'énoncé suivant :

" Il est très facile de fermer un aéroport, et une tout autre histoire pour en ouvrir un nouveau"

(Petit message subliminal ici pour qui de droit)

(Suite page 20)

## Histoire - Jean Lavoie

(Suite de la page 19)

Après les plaines d'Abraham, le Parc de l'Exposition, l'aéroport de la Canadian Airways de Ste-Foy et maintenant le site de l'Ancienne-Lorette, 18 ans après Montréal (St-Hubert), Québec l'aura enfin son aéroport permanent. Québec doit un gros merci .....à Hitler.

Vive les politiciens et la bureaucratie!

### Agrandira-t-on l'ancien aérodrome ou devra-t-on l'installer ailleurs?

C'est ce qu'on peut se demander après avoir consulté le rapport de l'inspecteur du ministère des transports, venu récemment à Québec pour étudier cette question.

#### AUTRES SITES

M. G. G. Wakeman, inspecteur du district de l'est au ministère des Transports, a fait parvenir à l'ingénieur de la ville son rapport sur la visite qu'il faisait récemment à Québec, à la requête de Son Honneur le maire, M. Lucien Borne, en vue de l'établissement d'un aéroport pour remplacer celui que vient de fermer la Canadian Airways, sur le chemin St-Louis.

Le rapport de M. Wakeman est fort élaboré. Le fait le plus intéressant qu'il mentionne, est une étude des sites autour de la ville de Québec pour l'établissement d'un aéroport.

Un site a été trouvé, dit M. Wakeman, qui remplit les conditions nécessaires à 1 mille et demi au sud-ouest du village de l'Ancienne-Lorette, et à 10 milles environ du centre de la cité de Québec à 7-10ème de mille au nord du chemin public et à un demi mille de la voie principale du Pacifique Canadien.

M. Wakeman ajoute que cette distance de dix milles du centre de la ville est un désavantage. Mais la situation du nouvel aéroport serait semblable à celle de St-Hubert par rapport à Montréal. Il y aurait d'autres sites à l'est de Charlesbourg et au nord de Beauport, mais les facilités de transport par automobile ne sont pas aussi bonnes à cause des routes étroites et encombrées. Il y aurait aussi un site sur les hauteurs de Lévis, mais ce serait peu pratique pour la ville de Québec.

A supposer qu'à la suite de négociations conduites par les autorités municipales de Québec, la Canadian Airways accepte de réouvrir son aérodrome sa licence du département des Transports, — No 163 — ne sera pas renouvelée à moins que la compagnie consente à y faire des améliorations qui s'imposent en regard des développements de l'aviation moderne.

Il faudrait, notamment, agrandir le terrain en achetant des propriétés avoisinantes, et l'inspecteur Wakeman suggère à la cité de Québec d'offrir son aide en vue de doter ce terrain des facilités de décollage et d'atterrissage requises par les rapides avions modernes. Ce rapport a été transmis à l'ingénieur Hamel,

6 juillet 1938, Le Soleil

### Les terrains de l'aérodrome de Québec sont acquis par Ottawa

#### ÉCOLES D'AVIATION

(De notre édition de 5 h., hier)  
Ottawa, 27. (C. P.) — Le ministre de la défense annonce aujourd'hui que des écoles d'aviation vont être établies à Edmonton, Ottawa, Calgary, Saskatoon, Prince Albert, Vancouver, Regina et Moncton, d'après le plan impérial.

(De notre édition de 5 h., hier)  
La question de l'aéroport de Québec est décidée. En effet, à 11 h. 20 aujourd'hui, le notaire Arthur Duval a enregistré au bureau d'enregistrement du district de Québec, au nom du gouvernement fédéral, ministère de la défense nationale, les plans d'achat des terrains nécessaires à la construction d'un aéroport moderne dans la banlieue de Québec, à l'Ancienne Lorette.

Le colonel Clark, du ministère de la défense nationale, est venu à Québec régler les derniers détails aujourd'hui et tous les vendeurs ont donné effet aux options qu'ils avaient accordées à la demande de Son Honneur le maire Borne.

Les travaux de la coupe du bois sur les lots acquis par le gouvernement vont commencer dans un avenir rapproché, de façon à ce que le terrain soit libre de tout obstacle lors de l'arrivée des beaux jours du printemps. C'est l'intention du gouvernement fédéral, suivant les instructions du ministère de la défense nationale, de mettre une foule d'ouvriers au travail. On croit que deux mille hommes trouveront de l'emploi à cet endroit dès qu'on aura pu lancer les travaux de façon pratique.

Les plans déposés au bureau d'enregistrement couvrent les lots 414 à 453 de la 51ème concession de l'Ancienne Lorette.

Au nom du ministère de la Défense Nationale, le notaire A. Duval a enregistré les plans d'achat de ces terrains — Les travaux commenceront bientôt.

8 février 1940, Le Soleil

## Québec-Ouest espère encore obtenir l'aéroport de Québec

**Le maire Ludger Bélanger de Québec-Ouest dirige une délégation auprès du maire Borne et des échevins de Québec — On demande de changer le site de l'aéroport.**

La ville de Québec-ouest continue son travail pour faire changer le site de l'aéroport fédéral et une délégation, dirigée par Son Honneur le maire Ludger Bélanger, a rencontré le maire Borne et les échevins de Québec hier à ce sujet.

M. Bélanger a demandé l'appui du maire Borne et de ses collègues et il a donné comme raison qu'il est dans l'intérêt de la classe ouvrière d'avoir l'aéroport le plus près possible de Québec. Le maire de Québec-ouest a ajouté qu'il y a de vastes terrains disponibles dans sa ville et que cette dernière est prête à les donner au gouvernement fédéral. M. Bélanger a ensuite invité M. Drouyn, ingénieur civil, à décrire ces. M. Drouyn a présenté des plans pour deux projets.

Son Honneur le maire Borne a ensuite fait une synthèse de toute la question et il a raconté par le détail toutes les démarches qu'il a faites pour obtenir cet aéroport. M. Borne a déclaré qu'il est tout à fait favorable à ce que l'aéroport soit construit le plus près possible

de Québec mais c'est, avant tout, de la compétence des ingénieurs du ministère de la défense nationale qui ont visité bien des terrains aux environs de Québec avant de choisir le site actuel.

Le maire Borne a conseillé aux délégués de demander au gouvernement d'Ottawa l'envoi d'ingénieurs compétents avant de pousser trop loin leur opposition au site actuel. M. Borne a ajouté qu'il ne veut rien faire qui serait de nature à faire perdre à la région de Québec cet aéroport si désiré.

Outre le maire Bélanger, on remarquait parmi les délégués, MM. F. Côté, Camille Plante, A. Turcotte et E. Giguère, échevins de Québec-ouest, F.-X. Jobin, E. Fontaine, J. Gauvin et Eloi Dumont, anciens échevins, M. J. Julien, maire de la municipalité de la Petite Rivière, Eugène Trudel, échevin, A. Hébert, président de la Ligue des citoyens de Québec-ouest, et M. J. Cantin, président de la Ligue des citoyens de St-Malo.

## L'aéroport de l'Ancienne-Lorette

Québec, 24 (D.N.C.) — Deux compagnies civiles, l'École élémentaire d'entraînement du CARC de la cité de Québec, Ltée, et l'École des aviateurs observateurs du CARC opérées par la *Quebec Airways Ltd.*, vont diriger l'administration de l'aéroport de l'Ancienne-Lorette. Celui-ci fonctionnera à plein rendement dès la fin du mois courant et l'inauguration officielle aura lieu le 1er novembre.

24 septembre 1941, Le Devoir

22 février 1940, le terrain est acquis, la chicane continue, Le Soleil



1943 BCATP No. 8 AOS Ancienne-Lorette, site Aéroport Jean Lesage Québec

## Babillard - à surveiller



**24 JUIN 2021  
COPA-2021  
EN PREPARATION**



**SOUPER  
DE NOEL?**



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



À quelle date le service de passagers transocéanique a commencé ?

Réponse :

Levons notre verre à cette fin de mardi après-midi du 23 octobre 1945, il y a longtemps, lorsqu'un DC-4 nommé Flagship London et exploité par une filiale nouvellement acquise d'American Airlines, American Export Airlines (AMEX), a décollé de l'aéroport de LaGuardia.

Le premier arrêt était Bedford Army Air Field à Boston pour récupérer le gouverneur Tobin accompagné de la personnalité de la radio et chroniqueur du Boston Daily Globe, John Barry. Puis ce fut les arrêts de ravitaillement à Gander Terre-Neuve et Shannon en République d'Irlande avant le saut final après 14 heures de vol, vers l'aéroport de Hurn près de Bournemouth Angleterre.

<https://www.airspacemag.com/history-of-flight/forgotten-first-flight-180975833/>



Quel est l'avion en kit le plus populaire de tout les temps ?

Réponse dans le prochain numéro.

Il nous fait plaisir de recevoir vos commentaires.

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



Paul Laurin,  
Président



Normand Prenoveau,  
Vice-Président



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