

Bulletin de l'AGAG

Juin 2019



Événements spéciaux à venir

Mot du Président

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

Bonjour à tous(es),
Après quelques mois à la présidence de l'A.G.A.G., plusieurs choses se sont passés, j'ai eu l'occasion avec Richard Sirois le 24 novembre dernier d'assister à la rencontre annuelle des associations à l'aéroport de Saint-Hyacinthe, le tout organisé par Aviateurs Québec, cela nous a permis d'échanger avec les associations présentes, de partager les informations, les réalisations entre nous et de rencontrer des gens passionnés. La participation en grand nombre du 5 à 7 a été l'occasion de faire connaissances des membres et de leurs conjoints(es) avant le congé des fêtes. En 2019, lors des premières rencontres du C.A plusieurs sujets ont été abordés entre autres : Mise en forme et diffusion d'un sondage pour connaître votre opinion sur l'A.G.A.G., ces activités de

formations et si des ajustements / changements sont requis lors de nos rencontres mensuels et sur la formule du 5 à 7, nous avons appréciés les commentaires reçus et la satisfaction que vous témoignez envers le conseil d'administration de votre association. Depuis, plusieurs événements se sont déroulés, notre présence à la soirée de clôture de la campagne de Centraide 2018, le Fly-inn de Maurice Prud'homme, le BBQ et dernièrement le rendez-vous aérien de Maniwaki qui prend de l'ampleur depuis son lancement. Rester à l'écoute pour les activités à venir, je réitère votre participation pour des articles afin d'alimenter votre bulletin et partager sur les sujets qui vous intéressent.
Bonne été à tous(es)
Roger

10 juillet 2019

*Vols de Centraide – réunion
préparation*

22 au 28 juillet 2019

Oshkosh, Air Venture

10 août 2019

RVA – St-Jean-sur-Richelieu (CYJN)

13 août 2019

*Red Arrows – Démonstration
aérienne (CYND)*

30 août au 2 septembre 2019

RVA – Casey

7-8 septembre 2019

Aéro Gatineau – Spectacle aérien

20 au 22 septembre 2019

RVA – St-Bernard-de-Lacolle

28 septembre 2019

*Vols pour Centraide – collecte de
fonds (CYND)*

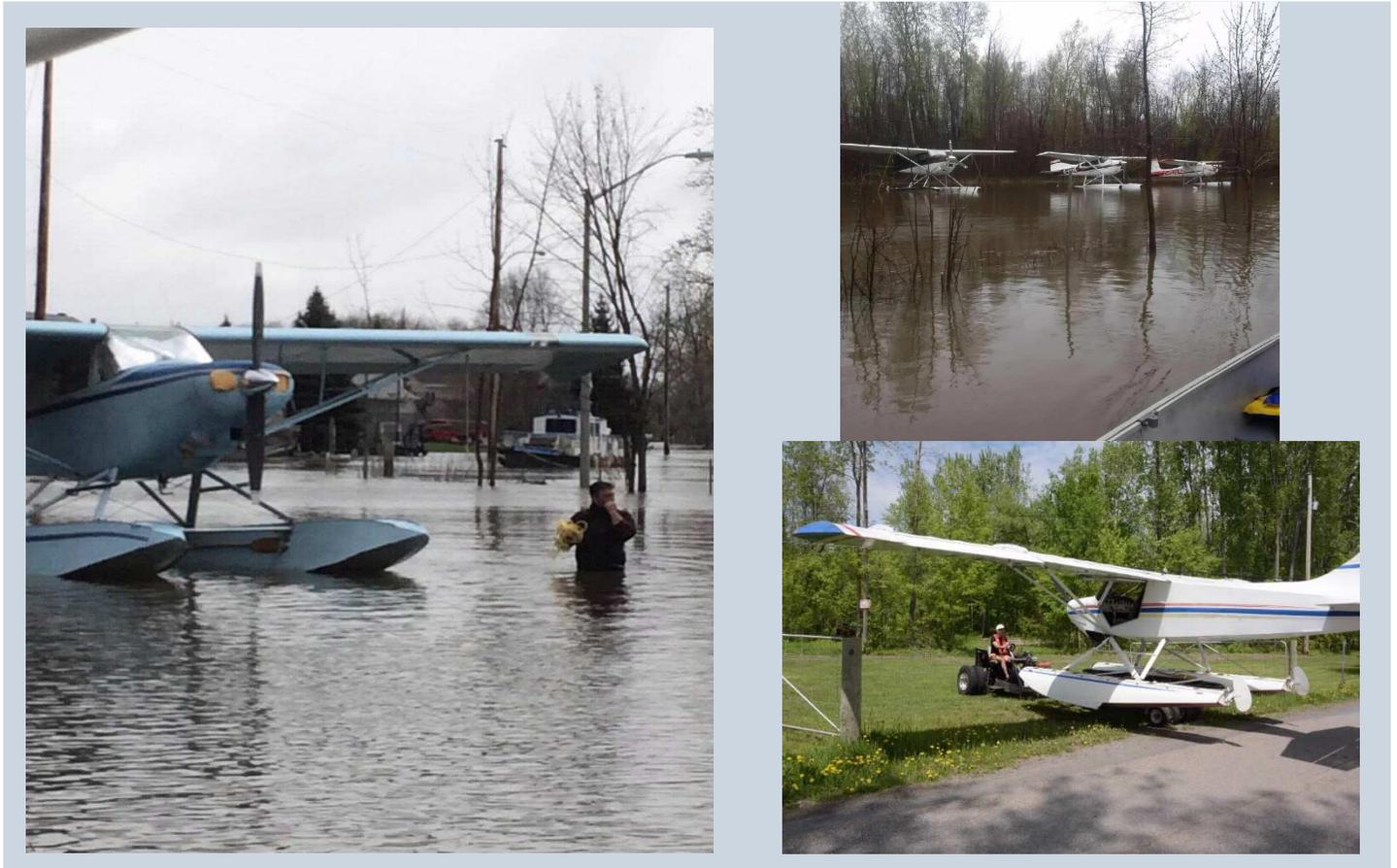
BBQ DE L'AGAG – 26 MAI 2019



Inondation : 2, Hydravion : 0

Roger Brind'Amour, Président de l'AGAG, Pilote

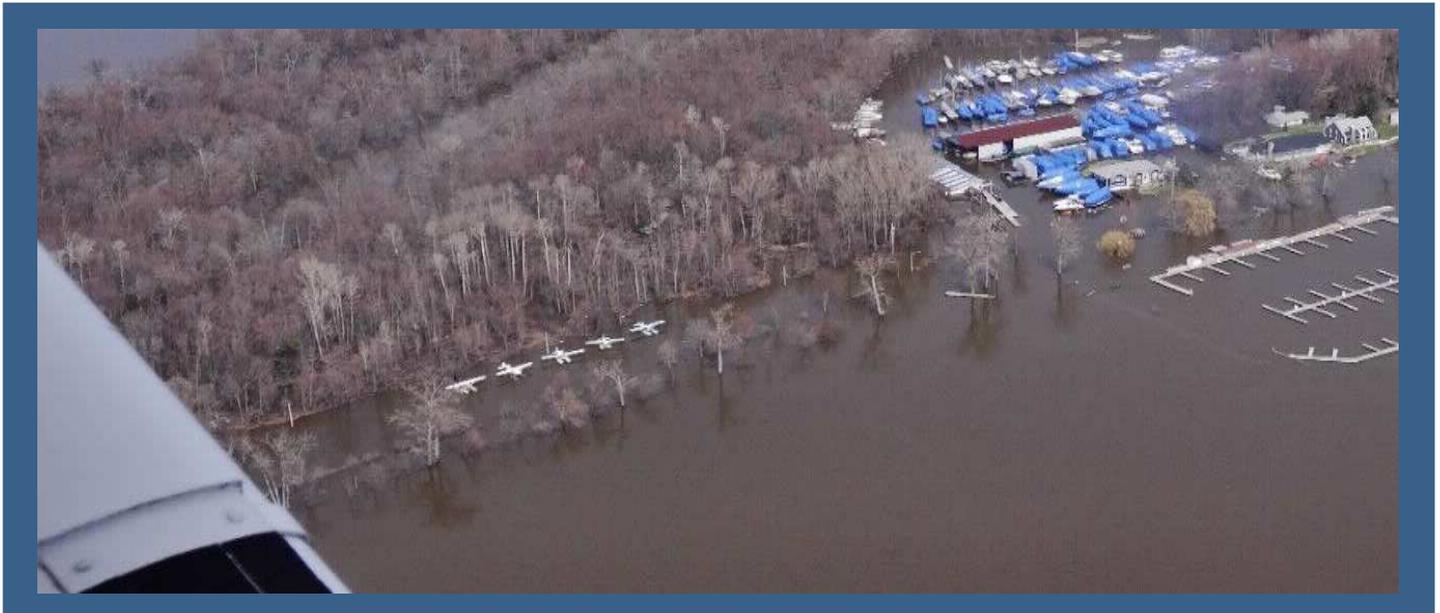
En 2017 quelques heures avant la montée des eaux mon téléphone sonna, Robert Bertrand (ancien directeur membre fondateur de L'A.G.A.G) me lance son traditionnel bonjour Roger, je lui rends son bonjour amical, rapidement il revient à la raison de son appel, l'eau va monter encore sur la rue Hurtubise, pense-tu que l'eau va se rendre jusqu'aux hydravions? Les prévisions et l'information quotidienne qui nous bombarde en ce moment n'est pas rassurante, oui, j'ai certaines inquiétudes, le terrain n'est pas tellement haut par rapport à la rue, demain as-tu le temps Roger d'aller aux hydravions? Non, je suis à Montréal pour de la formation dans le cadre de mon travail, ok Roger, je descends demain pour aller voir.



Le lendemain Robert me recontacte pour m'informer que lui et DAX (propriétaire du terrain) ont déplacés les hydravions avec le chariot élévateur et les ont positionnés sur le terrain, enfoncés les pieux et attachés des câbles aux crochets d'amarres pour leur permettre de pivoter au vent lorsqu'ils se mettront à flotter, je lui adressa un remerciement cordial et intéressé en lui demandant de transmettre mes remerciements à DAX pour l'effort collectif.

Les eaux se sont retirés, le rue Hurtubise est de nouveau ouverte à la circulation, nous avons pu constater les dommages, heureusement pour les propriétaires des hydravions, les dommages ont été minimes, rien à comparer avec les vrais sinistrés, j'en ai croisé plusieurs dans mes aller-retours en plus des gens que je connais qui habitent sur Hurtubise, j'ai vu des gens déterminés, généreux de leur temps pour aider, partager les corvées de sacs de sable, à ceux qui ont dépannés avec leurs embarcations pour permettre aux sinistrés d'apporter des sacs, des repas, de se rendre à leur chez-soi.

Avril 2019, j'appelle Robert pour l'informer que l'eau monte à nouveau sur la rivière des Outaouais, je compte m'y rendre afin de ne pas revivre le scénario de 2017, nous convenons de nous rencontrer sur les lieux le lendemain, je lui demande de s'assurer d'amener des cordages et quelques outils. Le lendemain en me rendant aux hydravions, j'arrête chez Dax pour voir si le chariot est disponible pour positionner les hydravions, il me réponds qu'il est enlisé à l'arrière de la maison et que l'eau a déjà progresser rendant difficile l'accès, je comprends par son regard qu'il s'apprête à revivre une deuxième inondation de son domicile , les travaux sur sa fondation ne sont même pas encore complétés par son entrepreneur, je lui propose mon aide comme en 2017, mais Dax est quelqu'un de sympathique et très débrouillard comme son feu père l'était. Voici la photo prise de Patrick et Daniel en 2019.



Comme nous n'avons pu déplacer les hydravions comme en 2017, des cordages ont été installés avec les longueurs requises pour permettre aux avions de se déplacer légèrement au vent sans toutefois se percuter, pour les hydravions plus haut sur flottes, un Cessna 185 et un Cessna 180, les propriétaires ont simplement retirés les bouchons et inondés les compartiments pour submerger les flotteurs. Après deux visites en chaloupe des lieux et le survol en avion par Patrick et Daniel le tout semble se rétablir lentement un grand ménage s'imposera, pour bien des sinistrés, retour à la case départ. Merci à ceux et celles qui sont disponible pour aider les sinistrés des crues de 2019.

Pendant ce temps...



TOUT RELIRE : OBLIGATION OU NUISANCE

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

Les communications verbales sont le moteur principal dans l'aboutissement des activités du contrôle de la circulation aérienne, c'est également une des parties les plus vulnérables à l'erreur humaine. Malgré des procédures de relecture/écoute bien établies, suite à des années d'expérience, il existe encore des situations de conflits suite à une mauvaise application de ces procédures.

Un des facteurs identifiés, suite à des études sur le sujet, est la dépendance des pilotes sur la détection des erreurs de relectures par le contrôleur ou le spécialiste FSS. Plusieurs pilotes ont tendance à relire tout ce que le contrôleur/spécialiste dit, peu importe ce qu'il a émis, les instructeurs leur ayant enseigné la philosophie de *si je répète tout et qu'il y a une erreur, le contrôleur/spécialiste va me l'indiquer*.

Alors qu'on enseigne aux élèves pilotes à être responsables de leurs actes ainsi que le respect des procédures, lorsque vient le temps des communications, on sombre dans la complaisance et la dépendance en voulant transférer la responsabilité des communications entièrement aux contrôleurs/spécialistes FSS. Les pilotes se créent une fausse assurance.

Dans une situation de trafic complexe et chargée, la fréquence devient vite encombrée par des transmissions superflues, et le contrôleur ne peut plus émettre ses instructions et autorisations assez rapidement pour assurer un débit sûr et ordonné de la circulation aérienne. Il relâchera alors son attention vis-à-vis des relectures futiles et non obligatoires, étant préoccupé à mettre en place sa planification du débit du trafic. Une fausse

relecture passera ainsi inaperçue, et la sécurité pourrait être compromise.

Répéter les instructions du contrôleur tel ces exemples est non requis, non souhaitable et n'améliore pas la sécurité :

« ... je suis numéro un piste 30, trafic dégage dans le Bravo ».

« ... je me dirige vers le complexe Hydro-Québec et j'anticipe une base droite piste 24 gauche »

« ... je laisse atterrir le trafic en finale ».

Si nous continuons dans cette veine, à la limite, nous aurons, un jour, une situation d'urgence où le contrôleur / spécialiste FSS indiquera à un pilote qu'il y a un délai d'au moins 15 minutes à cause d'une urgence en cours chez un autre appareil. Le pilote fera une relecture du genre « J'anticipe un délai de 15 minutes dû à une urgence en cours ». Relecture totalement superflue encombrant inutilement la fréquence en situation d'urgence.

Le contrôleur vous signifie : « Alpha Bravo Charlie numéro deux, suivez un Cherokee un mille final ». La bonne réponse : « Alpha Bravo Charlie » ou « Alpha Bravo Charlie, trafic en vue ». Toute autre ajout répétant les paroles du contrôleur est superflu et utilise inutilement du temps d'antenne.

Un aéronef autorisé pour une base gauche piste 24 avec une demande de se rapporter à la verticale d'un point géographique donné, n'a pas à répéter textuellement tout ce qui a été dit. Un accusé de réception accompagné du terme « Wilco » pour indiquer qu'il va se rapporter tel que demandé suffit dans ce

cas-ci. Par contre si l'autorisation implique une restriction quelconque, cette restriction doit être relue correctement.

Même au niveau IFR, qui requiert des relectures fidèles à nombres d'autorisations, certaines procédures permettent de réduire les communications au minimum. Lors de la délivrance d'une autorisation de route IFR au sol, si l'information reçue par le contrôleur de la circulation aérienne indique qu'il n'y a eu aucun changement depuis le dépôt du plan de vol, et que l'autorisation est délivrée par celui-ci comme « *selon la route du plan de vol déposée* », la seule relecture requise par le pilote sera son indicatif d'appel et le code transpondeur assigné.

Ceux et celles qui sont allés à Air Venture Oshkosh se sont vite rendus compte qu'il n'y a pas de place pour les perroquets. Les contrôleurs parlent, et les pilotes écoutent sans répondre. L'acquiescement d'une autorisation / instruction s'y fait en balançant les ailes sans dire un mot. On y dénombre pourtant 10 000 appareils de toute sorte effectuant des mouvements sur une période de 9 jours.

Faire le perroquet n'améliore en rien la sécurité de votre vol, et peut même être une cause de distraction. Arrêtons d'inonder les ondes de phrases inutiles et canalisons cette énergie vers une meilleure concentration lors des échanges radiophoniques. Certaines communications VFR nécessitent une relecture fidèle telle toute restriction de demeurer à l'écart d'une piste. Il faut savoir différencier entre ce qui nécessite une relecture et ce qui ne la requiert pas. L'A.I.M. Sections R.A.C. 4.2 à 4.4 vous guideront sur le sujet.

Il n'en demeure pas moins que le pilote a toujours la responsabilité de demander des éclaircissements s'il n'a pas bien compris une autorisation ou s'il a le moindre doute sur l'autorisation / l'instruction qui lui a été émise.

Si vous êtes craintif face aux communications radio, ne vous gênez pas pour demander au contrôleur de parler plus lentement. Si vous doutez de l'autorisation ou de l'instruction qui vous a été signifiée, faites répéter. Il y aura moins de perte de temps ainsi que le fait d'accaparer la fréquence en répétant tout ce qui vous entre dans les oreilles.



Entre 2 saisons

François Bélanger, TEA certifié à l'Aéroport de Gatineau (CYND)

Bonjour cher(ère)s ami(e)s pilotes, Enfin la saison hivernale qui s'achève et le printemps qui frappe à nos portes. Les belles journées printanières commencent et votre avion a passé l'hiver sous la neige? Voici quelques conseils que vous pouvez mettre en pratique en tant que propriétaire pour vous assurer que votre aéronef soit au sommet de sa forme!

Pour enlever la pollution, le calcium et prévenir la corrosion, un lavage extérieur, suivi de l'application d'une cire protectrice est de mise. N'oubliez pas que vous devez utiliser un savon doux et une cire de carnauba pour les avions recouverts de toile. Assurez-vous en même temps de faire l'inspection visuelle de votre aéronef pour déceler toute anomalie (exemple : fibre de verre craqué, boulon lousse ou manquant, fuite, etc.). Profitez-en pour aussi rafraîchir l'intérieur!

Les forts vents et le poids de la neige peuvent endommager vos contrôles de vol, assurez-vous de les inspecter et de faire l'essai du débattement. Il est toujours conseillé de recharger votre batterie après une longue période d'inactivité. Il se vend maintenant des chargeurs intelligents qui ne nécessitent aucune supervision.

Le point fixe est une pratique courante à effectuer avant chaque vol. Le premier point fixe du printemps l'est d'autant plus. Il vous permettra de déceler des anomalies du moteur qui peuvent survenir suite à une longue période d'inactivité. Passez en revue votre liste de vérification en prenant le temps de bien vérifier chaque point. En tant que propriétaire, il est de votre devoir de compléter votre Rapport annuel d'information sur la navigation aérienne (RAINA) et de vérifier les consignes de navigabilité associées à votre appareil en consultant le site web <https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/cawis-swimn/> suivant : <https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/cawis-swimn/>. Veuillez noter que le RAINA doit être soumis entre le 1^{er} janvier et le 31 mars de chaque année.

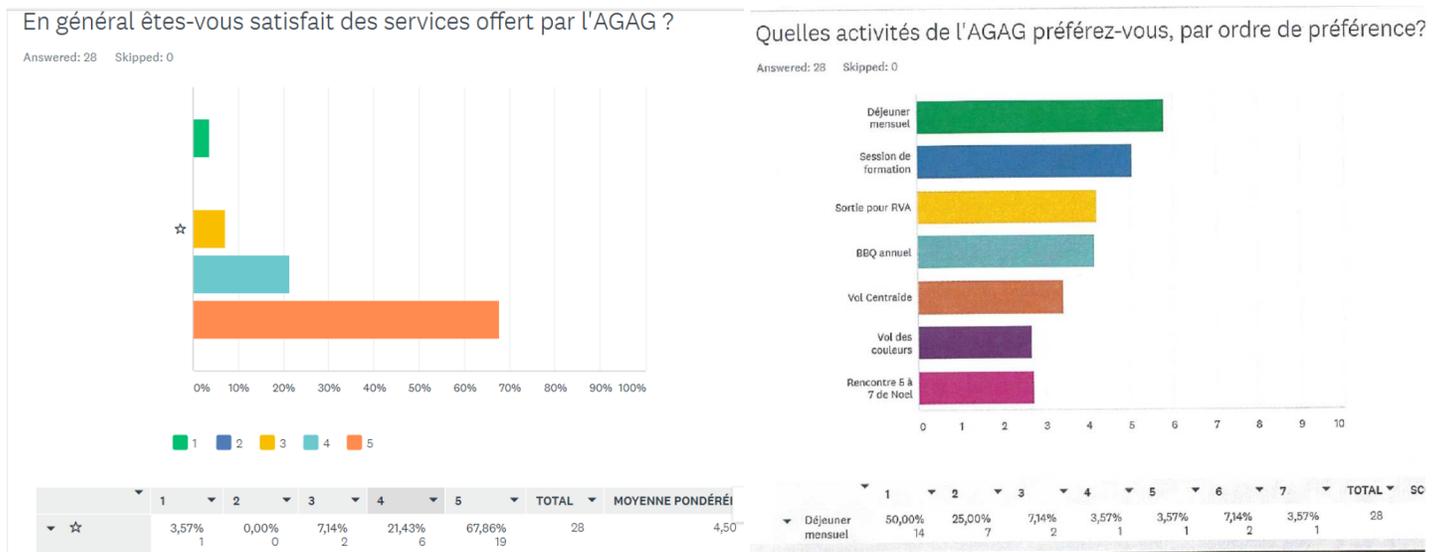
Une fois toutes les vérifications nécessaires effectuées, préparez-vous pour le décollage! Votre première envolée servira à pratiquer vos posé-décollés. Si vous n'avez pas volé avec votre aéronef depuis plus de 6 mois, 5 posé-décollés s'imposent, le tout sans passer.

Sondage 2019

Mario Lepage, Directeur de l'AGAG et pilote

Au début 2019 le conseil d'administration de l'AGAG a décidé de procéder à un sondage auprès de l'ensemble de ses membres. Cette consultation portait sur deux volets soit, d'évaluer le degré de satisfaction faces aux différentes activités de notre association (interne et externe) ainsi que d'obtenir des suggestions et commentaires sur la tenue et l'organisation de ces activités. L'objectif ultime de cette consultation étant de réorienter et/ou de parfaire nos décisions face à la planification des activités et des services.

Dans un premier temps, je remercie les membres qui ont répondu aux questionnaires. Près de 50% des adhérents ont participé. De façon général les membres sont plus que satisfaits des services rendus par l'association. De fait 68% des répondants ont donnés 5 étoiles sur 5 comme degré de satisfaction global.



En référence aux activités les plus appréciés, les déjeuners mensuels et les sessions de formations sont sans contredits les plus primés. À ce titre, 50% des répondants ont placés les déjeuners au premier rang des activités alors que 32% ont choisis les sessions de formation comme numéro 1.

Relativement au 5 à 7 de la période des Fêtes 71% des membres ont manifestés le désir de poursuivre la rencontre au même endroit que par les années antérieures soit le restaurant de l'aéroport. Toutefois selon les commentaires obtenus la formule repas devrait être revue. Le tout sera discuté lors de nos prochaines rencontres et des discussions seront entamées avec nos partenaires du restaurant L'Aviateur.

Concernant le 5 à 7 annuel , considérez-vous que:

Answered: 28 Skipped: 0

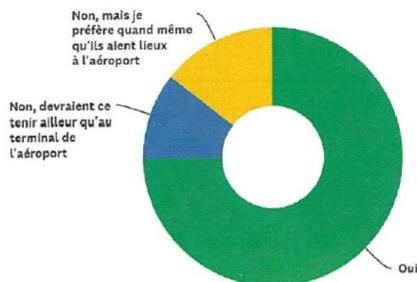


CHOIX DE RÉPONSES

- ▼ Devrait avoir lieu au restaurant l'Aviateur selon la même formule que celle de 2018
- ▼ Devrait avoir lieu au restaurant l'Aviateur avec une formule différente (repas complet, buffet, etc...)
- ▼ Devrait avoir lieu à un autre restaurant
- ▼ Devrait avoir lieu dans une salle de réception (ex: Maison du citoyen, etc...)

Concernant les sessions de formation (MAJC et autres), considérez-vous que le terminal de l'aéroport de Gatineau constitue un site adéquat pour ces présentations?

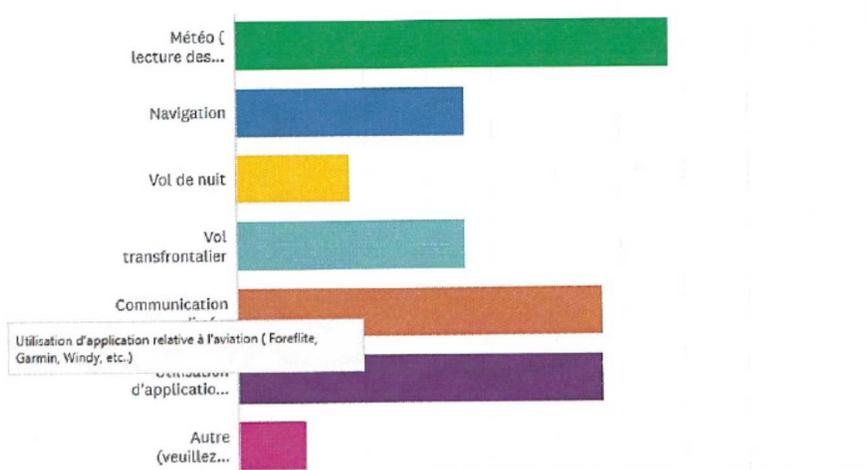
Answered: 28 Skipped: 0



Le sondage démontre un très grand intérêt des membres pour les sessions de formation et d'information. Le terminal de l'aéroport demeure l'endroit privilégié pour tenir ces rencontres. La météo, la navigation et les communications sont les thèmes les plus demandés.

Selon vous qu'elles sujets devraient faire l'objet d'une session d'information.

Answered: 28 Skipped: 0



À cet effet l'association est présentement en pourparlers avec les représentants de l'école de Pilotage Évolution. Des instructeurs seront attitrés pour préparer différentes sessions de formation/information sur les sujets demandés par nos membres. Les sessions d'une durée d'environ 90 minutes chacune devraient débuter à l'automne prochain.

En conclusion le conseil de direction utilisera les résultats de ce sondage afin d'améliorer ses services aux membres et rendre les activités les plus pertinentes et intéressantes possible pour l'ensemble de ses membres. Nous demeurons toujours ouverts à toutes suggestions.

Des nouvelles de AEGO

Le 7 mai dernier s'est tenue une rencontre des utilisateurs dans le cadre du Comité du Système de gestion de la sécurité (SGS). Voici un résumé des échanges :

- ✈ Les travaux de construction du premier hangar par JHL ont débuté le 3 juin;
- ✈ Le projet d'installation d'un ILS/DME continue; la date prévue est en 2019;
- ✈ GDG, entreprise d'épandage, sera en opération à CYND jusqu'à la fin août;
- ✈ On souligne une forte présence de dindons sauvages sur le site;
- ✈ Le 13 août, les Red Arrows de la Royal Air Force (RAF) feront une démonstration aérienne à l'AEGO;
- ✈ Le spectacle aérien annuel aura lieu du 6 au 8 septembre. Deux F-35, le CF-18 démo et les Snowbirds y seront;
- ✈ Le gestionnaire de la Station d'information de vol (FSS) apporte les points suivants :
 - Au sujet des incursions de piste, le gestionnaire veut organiser des séances d'information afin de discuter de ce problème. À titre d'information, il y a eu 106 incursions de l'espace aérien de CYND en 2018;
 - NAV CANADA souhaite faire des présentations aux opérateurs/locataires afin de fournir de l'information au sujet des façons d'opérer / de la réglementation dans les zones aériennes



AGAG

Équipe de rédaction

Christian Roy, Coordonnateur

Croy2028@gmail.com

Roger Brind'Amour

rbaaspire@yahoo.com

Mario Lepage

lepagemario@hotmail.com

Daniel Morissette

daniel@morissette.com

Courrier électronique :

gensaviationgatineau@gmail.com



<https://www.facebook.com/Association-des-gens-de-l'aviation-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...

ADS-B AU CANADA – ET LE REMPLACEMENT DES ELT

Les aéronefs de l'aviation générale relèvent de la phase III du mandat ADS-B proposé par Nav Canada. Il est proposé que tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien requis par le transpondeur soient équipés de l'ADS-B 1090ES (à espacement fixe). La COPA travaille actuellement avec Nav Canada sur la question de la diversité des antennes, ce qui entraînerait des coûts importants pour les installations ADS-B. Les pilotes devraient noter que l'équipement répondant au mandat des États-Unis pour l'ADS-B 978UAT (basé au sol) en 2020 ne sera pas conforme dans l'espace aérien canadien.

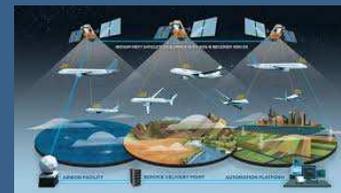
Source : COPA

Nav Can – Redevance révisée

NAV CANADA a publié aux fins de consultation une proposition de redevances révisées visant à recouvrer les coûts applicables aux services de données de surveillance dépendant automatique en mode diffusion (ADS-B) satellitaire dans l'espace aérien intérieur en route et l'espace aérien océanique de l'Atlantique Nord. Les changements proposés seraient mis en œuvre en deux phases et entreraient en vigueur le 1^{er} septembre 2019 et le 1^{er} janvier 2020 respectivement.

En général, les révisions proposées des tarifs des redevances, qui entreront en vigueur le 1^{er} septembre 2019, représentent une augmentation moyenne de 0,8 pour cent des tarifs de base, ce qui permet de recouvrer les coûts des services de données de surveillance satellitaire dans l'espace aérien intérieur.

Source : NAV CAN, 4 juin 2019



Nos partenaires associés



AÉROPORT EXÉCUTIF
GATINEAU-OTTAWA



ÉVOLUTION
ÉCOLE DE PILOTAGE



VMIK

VERRE TREMPÉ ET LAMINÉ

L'AGAG VOUS DIT MERCI!