

Flight



The Journal of the Canadian Owners and Pilots Association

JULY 2020

More than
80
Classified Ads
(p.46)

Aviation Photography

JP Bonin marks
20 years 'shooting'
aircraft



UNDERWING CAMPING
TIPS FROM EXPERIENCED CAMPERS

CHRISTINE GERVAIS
INTRODUCING COPA'S NEW CEO

HANDHELD TRANSCEIVERS
*WE HIGHLIGHT 3 DIFFERENT
MANUFACTURERS*

DEPARTMENTS

4 PRESIDENT'S CORNER

JC AUDET DEFINES WHAT COPA IS

6 MAILBOX

INSPIRATIONAL STORIES

7 ALL FOR FLIGHT

RISE AND SOAR — STUDENT PILOT SHOWS GREAT INITIATIVE

8 NEWSLINE

INTRODUCING COPA'S NEW PRESIDENT AND CEO

16 AVIATION ACCESSORIES

COPA FLIGHT REVIEWS HANDHELD TRANSCIVERS

18 YOUNGER VOICES

YOUNG PILOTS PROFILED

20 AVIATION SAFETY

THE WALK AROUND

22 LEARNING FROM OTHERS' MISTAKES

THE CARIBOU VS THE STEAMROLLER

24 EXCERPTS

SHIRLEE SMITH MATHESON RECOUNTS FATE OF CP FLIGHT 3505

38 REGIONS

LOCAL NEWS AND MEMBER ACTIVITIES



FEATURE

A PASSIONATE SHUTTERBUG

The quality of aviation photographer and COPA Flight contributor Jean-Pierre Bonin's work is such that it's hard to comprehend that he does not do it for a living. As he marks twenty years of dedicating himself to his hobby, Bonin's passion for all things aviation is evident, even as he notes he is not a pilot. So, what is it that motivates this COPA member? The opportunity to share.

ON THE COVER: COPA Flight contributing photographer Jean-Pierre Bonin captures this 1946 Piper J3C-65 at one of the many fly-ins he attends.

COPA Flight



EDITOR

Steve Drinkwater
steve@copaflight.ca
604-229-1629

GRAPHIC DESIGNER
Shannon Swanson

DISPLAY ADVERTISING SALES
Katherine Kjaer
250-592-5331
katherine@copaflight.ca

CLASSIFIED ADVERTISING SALES & PRODUCTION
Roberta Drinkwater
604-999-2411
admin@copaflight.ca

CONTRIBUTING WRITERS
Janine Cross, Phil Lightstone

ACCOUNTS RECEIVABLE Diana Topping
604-339-3612

FINANCIAL CONTROLLER Anthea Williams
ASSISTANT ADMIN Rajei Gill

COPA Flight is published under contract to COPA
by Canadian Aviator Publishing Ltd.



COPA BOARD OF DIRECTORS

B.C. & Yukon
- Vacant -

Kate Klassen
kklassen@copanational.org, 604-366-8211

Alberta & N.W.T.
Henry Vos
hvoss@copanational.org, 780-835-1992

Ken Zachkewich
kzachkewich@copanational.org, 780-623-0673

Saskatchewan
Candace Pardo
cpardo@copanational.org, 306-621-7181

Manitoba & Nunavut
Jim Bell, Secretary
jbell@copanational.org, 204-293-5402

Northern Ontario
Lloyd Richards
lrichards@copanational.org, 705-267-7111

Southern Ontario
Kevin Elwood
kelwood@copanational.org, 705-444-9461

Doug Ronan
dronan@copanational.org, 705-327-4730

Clark Morawetz
cmorawetz@copanational.org, 905-809-4835

Québec
Jonathan Beauchesne, Treasurer
jbeauchesne@copanational.org, 514-585-3959

Mathieu Delorme
mdelorme@copanational.org, 514-248-5379

Newfoundland and Labrador
Bill Mahoney, Eastern Vice-Chair
bmahoney@copanational.org, 709-685-6885

Maritimes
Brian Pinsent
bpinsent@copanational.org, 506-383-1867

Debbie Brekelmans
dbrekelmans@copanational.org, 902-499-7941

Ex-Officio
Bernard Gervais, CEO and President
bgervais@copanational.org, 613-236-4901

Canadian Owners and Pilots Association
75 Albert Street, Suite 903,
Ottawa, ON K1P 5E7
613-236-4901 | www.copanational.org
Find us on Facebook and Instagram
@copanational #allforflight

COPA Members \$15 per year
Non-Members \$30 per year
Single Copy Price \$4.95
(includes mailing in Canada)



TWENTY YEARS OF AVIATION PHOTOGRAPHY

WHY I DO IT AND WHAT I GET IN RETURN

Text and photos by Jean-Pierre Bonin



The title may be a bit presumptuous considering the many very talented photographers out there. And, having taken my first aircraft picture at age 13 in 1964 (a KLM DC-8 at Montreal/Dorval), some have questioned this ‘20-year celebration’ of mine. The fact is, between 1975 and 2000 I did almost no aviation photos at all. Then one morning in June of 2000, Hélène, my wife, came into the house saying, “You’ll never guess what’s in the garage on the other side of the street.” On July 2, 2000, Hélène tells me, “Go meet him. Anyway, you’re dying to do so!”

And thus started my adventure in the wonderful world of GA aviation. Luc Couillard, my neighbour, had all the composite parts of an Ultravia Pelican 600, including the fuselage, in his garage. His partner, Christian Godin, had all the metal parts (wings and tail) at his backyard workshop. I had just met my first two pilots.

I was learning how to put up a website at the time, so I added a section for a weekly picture follow-up of the evolution of their plane. On June 18, 2001 their plane was flying and on October 28, 2001 so was I — in a GA aircraft.

In 2002 I witnessed my first fly-in in Lachute (CSE4) with my friend and fellow aviation photographer Pierre Langlois. In 2006, Lac-à-la-Tortue airport (CSL3) held an aviation festival and it was the start of my collaboration with LaBrousse magazine

(now L’Aviateur) of the Québec Bush Pilots Association (APBQ, now Aviateurs.Québec).

The year 2006 also marks my first COPA membership. Some may ask, “But why? You’re not a pilot nor an aircraft owner.” Well, the answer was easy: “To Advance, Promote, and Preserve the Canadian Freedom to Fly”. Or, in other words, put money where my mouth was. And of course, I also started my contributions to COPA Flight magazine.

One of the most frequent comments I get is, “You should sell your pictures.” Nope, no thanks. I share my pics on the Internet (search *djipibi* or Jean-Pierre Bonin aviation) and I send, to any pilot who asks, photos I may have taken of his or her aircraft, in high resolution and at no charge. Yes, I give a lot from the right hand, but then I received so much in my left hand.



I've flown north to Chisasibi (CYKU), near the northern limit of Cree territory, south to Sun 'n Fun at Lakeland Linder airport (KLAL) in Florida, west to Geneseo airport (D52) and Oshkosh (KOSH) for AirVenture in the U.S. I've been to Billy Bishop Toronto City Island airport (CYTZ), Huronia airport (CYEE) and Midland and Tillsonburg airport (CYTB) in Ontario, and many others in eastern Ontario and Quebec, of course. I've flown in trikes, taildraggers, singles or twins, pushers or pullers, on straight floats or amphibis, on straight skis or wheels/skis, on powered parachutes, gyrocopters and helicopters, experimentals, kits or certified aircraft. I've gone up in a balloon, a sailplane, ultralights and warbirds.

So, what was the question again? Oh yes — why don't I sell my pics to pilots or aircraft owners? I guess you see the point.

I may seem to be bragging here, but it's not my intention. However, it might explain why my interest in aviation developed into a devouring passion (Hélène says it's no passion, it's a pathology.) This is not all about flying machines. It's mostly about those magnificent men and women, many becoming friends over the years. About those fly-in and air show organizers and volunteers, all of whom have all been so generous and welcoming. About those pilots and their crews and passengers relating their experiences, and fellow photographers sharing tips and tricks of the trade.

With so many photographers out there, all sharing pics over the Internet, often all 'invading' the same best vantage points and getting similar results, I turned instead to the human side of events, even events where no aircraft were to be seen (annual general assemblies or formation sessions or banquets,

▲ Bonin makes it a point to capture the joy exhibited by youth at these events.

any event were pilots and aficionados would gather). I went behind the scene, taking pictures of volunteers, people manning corporate or information booths and, of course, spectators coming alone or as families. This, I guess, has become my trademark.

So, as the years went by, I went from aircraft photographer to aviation photographer. Then Dave O'Malley of Vintage Wings of Canada said to me, "JP, you are not an aviation photographer, you're an aviation event photographer." And proud to be, may I add. O'Malley also once said, "JP, you are documenting an era in aviation". Looking back on those 20 years, he again was spot on.

Thanks to all for two decades of fun, smiles, laughs, fiestas and happy memorabilia. 📷

VINGT ANS DE PHOTOGRAPHIE AÉRONAUTIQUE

POURQUOI JE LE FAIS ET CE QUE J'OBTIENS EN RETOUR

TEXTE ET PHOTOS DE JEAN-PIERRE BONIN



Le titre est peut-être un peu prétentieux compte tenu des nombreux photographes très talentueux dans le domaine. Et, après avoir pris ma première photo d'avion à 13 ans en 1964 (un DC-8 de KLM à Montréal/Dorval), certains ont remis en question cette célébration de mon « 20e anniversaire ». Le fait est qu'entre 1975 et 2000, je n'ai pratiquement pas fait de photos d'aviation. Puis un matin de juin 2000, Hélène, mon épouse, est entrée dans la maison en disant: « Tu ne devineras jamais ce qu'il y a dans le garage de l'autre côté de la rue...». Le 2 juillet 2000, Hélène me dit: « Va le rencontrer. De toute façon, tu meurs d'envie de le faire ! »

Et c'est ainsi qu'a commencé mon aventure dans le monde merveilleux de l'aviation générale. Luc Couillard,

mon voisin, avait toutes les pièces composites d'un Ultravia Pelican 600, y compris le fuselage dans son garage. Son partenaire, Christian Godin, avait toutes les pièces métalliques (ailes et queue) dans son atelier d'arrière-cour. Je venais de rencontrer mes deux premiers pilotes.

J'étais en train d'apprendre à mettre en place un site web à l'époque, alors j'ai ajouté une section pour un suivi hebdomadaire en photos de l'évolution de leur avion. Le 18 juin 2001, l'avion volait et le 28 octobre 2001, moi aussi... dans un avion d'aviation générale.

En 2002 j'ai assisté à mon premier rendez-vous aérien à Lachute (CSE4) avec mon ami et photographe d'aviation Pierre Langlois. L'aéroport de Lac-à-la-Tortue (CSL3) a tenu un

▲ Capturing night shots like this one demand special skills.

Festival de l'aviation en 2006 et ce fut le début de ma collaboration avec le magazine LaBrousse (maintenant L'Aviateur) de l'Association des pilotes de brousse du Québec (APBQ, maintenant Aviateurs.Québec).

L'année 2006 marque également ma première adhésion à la COPA. Certains peuvent demander « Mais pourquoi ? Vous n'êtes pas un pilote ni un propriétaire d'aéronef... » Eh bien, la réponse est simple : « Avancer, promouvoir, et préserver la liberté de vol des Canadiens ». Ou, en d'autres termes, passer de la parole aux actes. C'est ainsi que j'ai également débuté mes contributions au magazine COPA Flight à ce moment.

AVIATION PHOTOGRAPHY



Un des commentaires les plus fréquents qu'on me dit est « Tu devrais vendre tes photos ». Non, non merci. Je partage mes photos sur Internet (recherchez djipibi ou Jean-Pierre Bonin aviation) et j'envoie, gratuitement, des photos en haute résolution à tout pilote qui demande des photos que j'aurais pu prendre de son aéronef. Oui, je donne beaucoup de la main droite mais il faut l'admettre, j'ai reçu tellement de la main gauche : Vol vers le nord jusqu'à Chisasibi (CYKU, imite nord du territoire Cri); vers le sud jusqu'à Sun 'n Fun, l'aéroport de Lakeland Linder (KLAL), Floride; « Ouest » vers Geneseo (D52) et à Air-Venture en Oshkosh (KOSH) aux États-Unis; ou Billy Bishop Toronto City Island (CYTZ), Huronia Airport (CYEE), Midland et Tillsonburg airport (CYTB) en Ontario et quelques autres dans l'est de l'Ontario et tant d'autres au Québec bien sûr. J'ai volé dans des avions à roue avant, à roue de queue, mono ou bimoteurs / moteur monté en avant (pull) ou en arrière (push), sur flotteurs ou amphibies, sur skis ou skis / roues, dans des pendulaires et des gyrocoptères ainsi que des hélicoptères, des aéronefs expérimentaux, des kits ou des avions certifiés; en montgolfière, en planeur, en ULM, en « warbirds ».

Quelle était donc encore la question ? Ah oui... pourquoi je ne vends pas mes photos aux pilotes ou propriétaires d'aéronefs... Je suppose que vous voyez le topo.

Mais je peux sembler être en train de me vanter ici. Ce n'est pas mon intention je vous l'assure. Mais cela peut expliquer pourquoi mon intérêt pour l'aviation s'est transformé en une passion dévorante (Hélène dit que ce n'est pas une passion, c'est une pathologie.)

Il ne s'agit pas uniquement de machines volantes. Il s'agit surtout de ces magnifiques hommes et femmes, dont beaucoup sont devenus amis au fil des ans. Les organisateurs de vols et de spectacles aériens et les bénévoles sont tous si généreux et accueillants, les pilotes et leurs équipages et passagers racontent leurs expériences et les collègues photographes partagent



leurs trucs et astuces.

Avec autant de photographes dans le domaine partageant tous des photos sur Internet, « envahissant » souvent tous le même « meilleur point de vue », et obtenant souvent des résultats similaires, je me suis tourné vers le « côté humain » des événements, même ceux où aucun avion ne devait être vu (assemblées générales annuelles ou sessions de formation ou banquets, tous les événements étaient des pilotes et des aficionados se réunissaient). Je suis allé dans les coulisses, j'ai pris des photos des bénévoles, des gens qui animaient des kiosques d'information ou ceux de compagnies et bien sûr, pris des photos des spectateurs qui venaient seuls ou en famille. Je suppose que c'est devenu

▲ Les gens dans les aéroports sont un sujet aussi important que les avions pour J-P Bonin.

ma « marque de commerce ».

Ainsi au fil des années, je suis passé de photographe d'avion à photographe d'aviation. Puis Dave O'Malley des Ailes d'époque du Canada m'a dit : « JP, tu n'es pas photographe d'aviation, tu es photographe d'événements aériens. » Et je me permettrai d'ajouter, fier de l'être. M. O'Malley m'a aussi dit « JP, tu es en train de documenter une époque », et portant un regard sur ces 20 dernières années, je dirais qu'il était encore en plein dans le mille.

Merci à tous et à toutes pour deux décennies de plaisir, de sourires, de rires, de fêtes et de joyeux souvenirs. 🐣