



L'Épervier

Bulletin du Club de l'Aéronef Expérimental de Sherbrooke

FEVRIER 2003

CONSEIL D'ADMINISTRATION 2003

Président : Frédéric Dallaire
Vice-Président : James Innes
Secrétaire/Trésorier : Raymond Roy
Directeur : Alain Lacasse
Directeur : Liva Italo
Directeur : André Véronneau

Éditeur du bulletin : Serge Ballard, balrob@videotron.ca

Mot du président

Agenda de Janvier

La prochaine réunion régulière sera tenue à l'aéroport de Sherbrooke dimanche le 16 février 2003 à compter de 9 :30 am.

Serge b

Mot du président Des Faucheurs de Marguerites du Québec



Bonjour à tous. Voici une nouvelle des Faucheurs de Marguerites. Serge Ballard, un membre de notre club de Sherbrooke, travaille présentement à la mise à jour complète de notre site internet (il y a mis plus de 100 heures jusqu'à présent). **La version francophone est**

complétée alors que l'équivalent anglophone est en cours de traduction. La nouvelle version sera publiée dans quelques semaines. Vous y trouverez une foule d'informations, tant sur la mission de l'organisation que sur les activités de l'événement. Au sujet du concours de jugement des aéronefs, il sera possible d'y voir les règlements et la grille de pointage dont se servent les juges. Ceux qui le désirent pourront même s'inscrire d'avance en imprimant le formulaire et en nous le remettant dûment remplie lors de l'événement. Ce site deviendra un excellent moyen de communiquer notre passion de l'aviation. Je vous invite à le visiter régulièrement pour découvrir cette nouvelle version à l'adresse suivante : www.lesfaucheurs.com.

Je profite de ce bulletin pour remercier Serge de ce si beau travail.

Réal Paquette

Les Faucheurs se préparent

L'organisation du prochain Rendez-vous Aérien des Faucheurs de Marguerites du Québec va bon train. Le CA a tenue une rencontre par mois depuis le mois de novembre. Nous en sommes à trouver des commanditaires et à préparer les communiqués et invitations qui seront envoyés à diverses publications spécialisées. Si vous avez des idées pour assurer le financement de l'événement, n'hésitez pas à nous en parler.

Le Conseil d'Administration de Les Faucheurs de Marguerites du Québec 2003 est composé comme suit :

Réal Paquette, président, responsable des communiqués
Alain Talbot, vice-président, responsable des commandites
Daniel Gagnon, secrétaire/trésorier, responsable des finances
Marc Strout, directeur, responsable des ateliers et conférences
Gérald Kelley, directeur, responsable du salon des exposants
Gilles Labrie, directeur, responsable de la sécurité sur l'aire de stationnement des aéronefs



D'autres personnes clefs participent aux rencontres afin d'appuyer le Conseil d'Administration dans ses démarches. Je profite de l'occasion pour inviter tous les clubs de constructeurs du Québec à entrer en contact avec nous pour discuter de leur participation à cet événement. De plus je remercie les membres du RAA 415 pour leur dévouement et le travail formidable qu'ils ont accompli l'été dernier alors qu'ils ont été juges tout le week-end à l'occasion de notre Concours de Construction Amateur.



Je me dois de leur faire des excuses publiques en tant que coordinateur, et par la même occasion à tous nos bénévoles, au nom du CA de Les Faucheurs de Marguerites 2002, pour toutes les bévues qui ont eu cours l'été dernier; i.e. l'admission qu'ils ont dû payer, les coupons de dîner qui n'ont pas été octroyés et la soirée des bénévoles qui n'a pas eu lieu. Nous espérons vraiment réaliser tout ceci, mais ... En gros, faute de moyens financiers, on a paru « cheap » et on ne peut qu'en être désolé.



Nous sommes conscients que l'événement ne peut avoir lieu sans le concours précieux des bénévoles et des juges. Si des gens prennent la peine de consacrer leur week-end et souvent plus pour nous donner un coup de pouce, c'est notre devoir de leur offrir un minimum de soutien et de

remerciements. Soyez donc tous assurés que nous mettons tout en œuvre, par des moyens qui auront peu d'impacts financiers, pour que la chose ne se répète pas en 2003.

Serge b

Mise à jour des connaissances

Bonjour à tous,

La présentation de cette année portera sur la survie et les régions inhospitalières.

Il nous fait plaisir de vous inviter à l'une des présentations de l'édition 2003 des séminaires sur la sécurité aérienne.

Date Endroit Salle Heure

Samedi 25-01-2003 Rimouski Nord Sud Aviation 1-866-721-2172 13H00

Dimanche 26-01-2003 Thetford Mines Aéroport de Thetford Mines
418-423-4937 09H00

Mercredi 29-01-2003 Québec Les Ailes Québécoises 418-872-9532 19H00

Samedi 08-02-2003 Alma Louis-Marie Tremblay 418-673-4245 09H00

Mercredi 12-02-2003 St-Hubert Auditorium de l'ENA
514-281-7000 x.5692 20H00

Vendredi 21-03-2003 Les Cèdres ANGLAIS Laurentide Aviation 514-875-6669 19H00

Samedi 15-03-2003 Val d'Or Commission Scolaire L'Or et des Bois, au 799 Boul. Forest 819-825-1351 09H00

Dimanche 16-03-2003 Mont-Laurier Aéroport de Mont-Laurier 819-623-5475 10H00

Samedi 22-03-2003 Laval Maison des Arts de Laval
10H00

Samedi 05-04-2003 Sherbrooke Hangar de Conceptair
819-562-9591 09H00

Mercredi 23-04-2003 Sept-Îles Aéroport de Sept-Îles 418-962-2555 19H00

À déterminer Trois-Rivières

Merci et au plaisir de parler sécurité avec vous!

Greetings to all the Québec aviation community,

It is our pleasure to invite you to one of the 2003 season's aviation safety seminar presentation.

Date Place Room Time

Saturday 25-01-2003 Rimouski Nord Sud Aviation 1-866-721-2172 13H00

Sunday 26-01-2003 Thetford Mines Aéroport de Thetford Mines 418-423-4937 09H00

Wednesday 29-01-2003 Québec Les Ailes Québécoises

418-872-9532 19H00
 Saturday 08-02-2003 Alma Louis-Marie Tremblay 418-673-4245 09H00
 Wednesday 12-02-2003 St-Hubert Auditorium de l'ENA 514-281-7000 x.5692 20H00
 Friday 21-03-2003 Les Cèdres ENGLISH Laurentide Aviation 514-875-6669 19H00
 Saturday 15-03-2003 Val d'Or Polyvalente Le carrefour 819-825-1351 09H00
 Sunday 16-03-2003 Mont-Laurier Aéroport de Mont-Laurier 819-623-5475 10H00
 Saturday 22-03-2003 Laval Maison des Arts de Laval 10H00
 Saturday 05-04-2003 Sherbrooke Hangar de Conceptair 819-562-9591 09H00
 Wednesday 23-04-2003 Sept-Îles Aéroport de Sept-Îles 418-962-2555 19H00
 À déterminer Trois-Rivières

Thank you and see you all!

Michel Leduc,
 System safety/Sécurité du système (NAB)
 Transports Canada - Québec
 (514) 633-3484
<http://www.tc.gc.ca/quebec/fr/secureaerienne>
leducmi@tc.gc.ca

Survival Kit

Suite à la demande générale faite à Jim Innes concernant son fameux kit de survie, ce dernier m'a demandé d'en publier le contenu. Le kit pèse 12 lbs et mesure 6 po de diamètre par 27 po de long. En voici la liste :

First aid :1 triangular bandage
 1 roll first aid tape
 6 2x2 gauze sponge
 18 band-aids
 2 2'' pressure bandage
 4 4x4 gauze sponge
 tylenol
 lypsil
 polysporin creme
 2 sanitary pads
 3 safety pins
 Fire: parafin stove
 Magnesium fir starter
 Water proof matches
 Fire starter kit
 Bic lighter
 Shelter: Nylon cord (50)
 Cotton gloves
 Muskol repellent
 Mosquito hood
 2 space blanket

2 orange garbage bags
 tent
 wire saw
 survival saw
 Signals: Whistle
 2 fusee
 3 cyalume
 Food/water :
 Cook pot
 Cup
 Tea bags
 Oxo cubes
 Water purification tablets
 Snare wire
 Fish line & hooks
 Dextrosol tablets
 3 instant soup mix
 ustensils
 aluminum foil
 Misc. Compass
 Knife shapener
 Signal card
 Extras: Sleeping bag
 Survival knife
 Flare gun & flares
 Signal mirror (old compact disk)
 Tekna lite

Serge b pour James Innes

LA MAGIE DU « RIB #1 »

Un certain mois de juin, j'ai décidé d'apporter mon projet de construction d'avion à notre rendez-vous annuel de l'aviation récréative « Les Faucheurs de Marguerites ». J'étais très fier de ce que j'avais réalisé et j'avais bien hâte de montrer aux autres constructeurs ce magnifique fuselage d'aluminium auquel il manquait à peu près tout. Il n'y avait ni canopy, ni train d'atterrissage, ni instrument, ni siège et encore moins de moteur. L'empennage n'était pas monté non plus.

J'ai donc pris ce fuselage tout brillant comme l'est l'aluminium 6061-T6 tout neuf et je l'ai solidement attaché sur une petite remorque. Je n'avais que quelques kilomètres à franchir pour me rendre à l'aéroport. Il a quand même fallu que je m'arrête à une station de service pour faire le plein d'essence. Ce qui devait arriver arriva...Des gens qui se retournent sur votre passage et qui ont un regard incrédule ou admiratif. C'est dans ces moments-là que vous ressentez cette fierté de constructeur. Vous vous sentez, disons-le, assez exceptionnel, merveilleux, extraordinaire, bref vous êtes quelqu'un de pas ordinaire. Imaginez!! Vous construisez « UN AVION ».

Alors, arrivé à cette station de service, je me sens prêt à affronter ces regards et à accepter les compliments et même à répondre à quelques questions. Après tout, il faut savoir rester modeste.

Je commence à faire le plein, je sens que je ne passe pas inaperçu et finalement un client ose s'approcher. Je vois dans son regard cette étincelle de passion et il me dit : « C'est vraiment fantastique, je n'ai jamais vu un bateau comme ça. C'est-tu un bateau de course? » Ben, j'ai dit : « Non, c'est un avion ». « Ah! bon », et il est reparti. J'avais plus vraiment envie de parler avec un gars de bateau.

Cette histoire est arrivée il y a quelques années. Depuis ce temps j'ai terminé mon avion et j'ai vu pas mal de projets et toutes sortes de pièces. Il n'y a pas beaucoup de pièces dans un avion qui soient facilement identifiables à un avion et à rien d'autres. En tout cas pas un fuselage. Des pneus, un moteur, des cadrans, des câbles, des sièges et même une hélice, ça peut aller sur un bateau. Par contre, vous prenez une seule nervure de n'importe lequel des avions que vous connaissez, vous l'accrochez sur le mur d'un centre d'achat et chaque personne qui le verra, saura que cette pièce vient d'une machine volante.

Vous pouvez acheter tout ce que vous voudrez pour votre projet d'avion, ça ne servira qu'à être ajouté à une paire de « ribs ». Il y a dans une seule petite nervure toute la science et toute la magie du vol. Avant de construire mon fuselage, j'avais commencé par fabriquer les plaques de bois qui allaient servir à former chacune de mes nervures. Une fois la technique maîtrisée, j'ai fabriqué une à une toutes ces nervures et pour chacune je ressentais une sorte d'admiration. La forme et les lignes de ces pièces allaient me permettre de réaliser mon plus grand rêve : celui de voler.



Ce que je raconte là, je l'avais complètement oublié. C'était du passé. Si ça m'est revenu c'est que je suis allé visiter un copain qui vient de recevoir ses plans. Il n'y a encore aucun matériel chez lui permettant la construction d'un avion.

Pourtant lorsque je suis arrivé, la table de billard était recouverte d'une feuille de 4 X 8 sur laquelle il avait dessiné la forme de son premier « rib ». Et croyez-moi ce qu'il voyait sur cette table ce n'était pas un bateau... Et c'est comme ça que nos rêves prennent leur envol.

GÉRALD KELLEY

Le Junkers W33 Bremen

En cette période de l'année, plusieurs d'entre-vous sont à préparer la prochaine saison de vol. À cause de la température, la plupart d'entre nous ne peuvent travailler sur leur avion à moins que vous ayez un hangar chauffé ou un projet en construction dans le sous-sol.

C'est donc une période où il fait bon de lire. C'est pourquoi je vous ai trouvé un article très très intéressant qui raconte un vol historique peu connu qui a un lien avec notre histoire de l'aviation. Ce qui est le plus frappant c'est surtout les conditions de vol que ces pilotes ont dû affronter. Bonne lecture et si possible évitez de vous retrouver dans de telles conditions cet été...

Gérald Kelley

Reproduction autorisée
Revue Historique Québec
Février 2002, Vol. 7 #3

Les défis de l'Atlantique

Le Junkers W33 Bremen
Par Michel Gagné
Société d'histoire postale du Québec

Parmi les exploits enregistrés au cours des premières années du XXe siècle, ceux concernant l'aviation étaient tout particulièrement à l'avant-plan de l'actualité. Voici l'histoire de trois valeureux aviateurs dont l'exploit s'est terminé au Canada. Il est bon de savoir que l'histoire de cette odyssée remonte à 1924, alors que Fitzmaurice envisage de compléter un vol transatlantique à destination du continent américain. Un prototype d'avion étudié et mis à l'épreuve l'année suivante. Fitzmaurice et le capitaine R.R. MacIntosh tentent la traversée aux commandes d'un monoplan Fokker, le Princess Xenia. Malheureusement, ils doivent rebrousser chemin à cause des conditions météorologiques défavorables. L'expérience acquise sera toutefois précieuse et aidera Fitzmaurice pour son envolée avec Koehl et von Huenefeld. Le 12 avril 1928, un monoplan Junkers W33 ayant pour nom Bremen, s'envole de l'aérodrome militaire de Bal Donnel, près de Dublin, en Irlande, avec, à son bord, le baron Ehrenfried von Huenefeld, le capitaine Herman Koehl et le colonel James Fitzmaurice.

L'équipage espère compléter la traversée de l'Atlantique dans la direction est-ouest. Le vol représente une entreprise hasardeuse en raison des vents d'ouest de l'Atlantique Nord et des perturbations magnétiques de la côte Est du Canada. Ils connaissent bien des difficultés car, en 1927, ils avaient échoué individuellement lors d'un même essai. Le Bremen était devenu la propriété de von Huenefeld grâce à l'appui financier de banquiers de la ville de Brême (Bremen en allemand), du même nom que l'appareil. C'est vers 05h30 que le Bremen, équipé d'un moteur Junker LV d'une puissance de 300 chevaux-vapeur, sous l'enregistrement D1167, prend son envol. Après avoir parcouru quelques 1200 verges sur une piste spécialement aménagée, l'appareil est incapable d'atteindre la vitesse escomptée, à cause de la trop faible vélocité du vent à cet endroit. Puis, soudain, un mouton égaré fait son apparition à une dizaine de verges devant l'appareil. L'équipage est envahi d'un sentiment de frayeur et craint une catastrophe. Dans un geste désespéré, le pilote met les gaz et obtient in extremis la vitesse nécessaire pour éviter la collision. Cette manœuvre fut des plus heureuses car l'avion prit suffisamment d'altitude pour éviter – également de justesse – un arbre à l'extrémité de la piste. Après avoir survolé le territoire irlandais, le Bremen pointe sa carlingue en direction de l'Amérique à une vitesse de croisière de 210 km/h. La traversée se déroule sans incident majeur, si ce n'est que l'équipage doit affronter quelques bourrasques de pluie ou de neige. À quelques reprises, des bombes fumigènes furent lâchées afin de connaître la vélocité et la direction des vents, dans le but d'apporter les corrections nécessaires au plan de vol.

Tout se déroule sans encombre jusqu'au moment où le monoplane s'approche à quelques 640 kilomètres des côtes de Terre-Neuve. Les conditions météorologiques deviennent alors de plus en plus maussades. Les fameuses variations magnétiques de la région perturbent la navigation visuelle. C'est alors qu'un coup de vent d'une force inouïe frappe l'appareil et le projette directement dans le nuage malgré les manœuvres pour l'éviter. Ils décident donc de diminuer leur altitude et de combattre l'élément de la nature de la façon opposée. À quelques dix-huit mètres de la surface de la mer, une grosse vague surgit au-dessous d'eux, les obligeant à se redresser. Cette fois, ils sont entièrement à la merci de leurs instruments. Les difficultés s'accumulent lorsque l'éclairage des instruments tombe en panne et que l'on découvre une fuite dans le réservoir d'essence. Comme il fait nuit et qu'il est devenu dangereux de piloter à basse altitude, l'équipage préfère redresser l'appareil à 2000 mètres, en dépit du froid intense, de brouillard et de la neige. Il est impossible de voir scintiller la moindre étoile pouvant raviver l'espoir. Le doute s'installe. À ce moment, von Huenefeld, Koehl et Fitzmaurice voient disparaître leur

chance d'atteindre leur destination : Mitchell Field, dans l'État de New York.

Les yeux rougis par la fatigue et la tension, ils espèrent voir une lueur indiquant l'approche du continent américain. Puis, comme par enchantement, l'épais brouillard se dissipe. Devant eux, apparaît un magnifique ciel étoilé. La constellation de la Grande Ourse et l'étoile polaire, fidèles guides des marins depuis plusieurs siècles, deviennent visibles, ce qui permet à l'équipage de redresser la trajectoire. Scrutant l'horizon, Fitzmaurice se rend compte que ce qu'il croyait être des nuages de brouillard était en réalité la neige recouvrant une région forestière. Une fusée éclairante est alors lancée et l'appareil survole la région. Toutefois, la fatigue, combinée à une navigation à trop haute altitude, empêche l'équipage de bien distinguer les objets au sol. Après le lancement d'une troisième fusée, ils aperçoivent une large colline boisée recouverte de neige. C'est alors qu'ils constatent qu'ils survolent le continent. Aux premières lueurs du jour, ils peuvent faire les observations nécessaires. Leur enthousiasme s'estompe lorsqu'ils constatent qu'aucun signe de vie n'est apparent. Ils concluent alors qu'ils sont à plusieurs kilomètres à l'intérieur du Labrador et décident de modifier leur route vers le sud-est, utilisant encore une fois le soleil comme guide. Peu de temps après, ils observent une large rivière avec des montagnes de chaque côté. Ils descendent jusqu'à trente mètres de la surface de la rivière et conservent cette altitude durant deux heures. Trop fatigués, ils oublient de noter des points de repère. La vérification du carburant indique qu'il reste une réserve de trois heures. La direction sud-est est maintenue et la nécessité de trouver un signe de vie devient impérieuse.

De tous les événements fâcheux dont fut accablé l'équipage, c'est le phénomène d'illusion qui fut le plus difficile à combattre. Par moments, cela allait jusqu'à observer une ville entière avec ses églises, ses maisons et même des incendies! À une autre occasion, ils crurent apercevoir un aéroport avec des avions sur des pistes. Fitzmaurice utilisa même ses binoculaires pour vérifier ses observations et, à chaque reprise, il se faisait illusion. Ceci démontre bien l'état de fatigue extrême dans lequel se trouvait l'équipage. Avec le sentiment d'être perdus au-dessus de cette terre inhospitalière, la crainte d'une panne d'essence devient la principale préoccupation. C'est alors que Fitzmaurice se remémore ses lectures de jeunesse où certaines méthodes de premiers soins et de sauvetage étaient décrites par les pionniers et les trappeurs de la baie d'Hudson.

Au moment de consulter les cartes pour localiser leur position, une violente tempête de neige s'abat sur eux. Après une envolée de plus de trente-six heures, l'équipage se voit forcé d'atterrir sur un lac gelé de l'île Greenly, à

l'entrée du détroit de Belle-Isle, qui sert de frontière entre le Québec et Terre-Neuve. En effectuant les manœuvres d'approche, Fitzmaurice observe une masse ayant l'apparence d'un navire emprisonné dans les glaces. Ils survolent l'emplacement pour signaler leur présence et constatent qu'il s'agit plutôt d'un phare. En diminuant leur altitude, les hommes de l'équipage observent un groupe de chiens qu'ils confondent avec une meute de loups. Ils en déduisent que le phare est inoccupé. À ce moment, le bruit du moteur attire l'attention des occupants et la vue de quatre personnes surgissant du bâtiment fait tressaillir de joie l'équipage. On procède alors sans plus tarder aux manœuvres d'atterrissage, qui se déroulent bien jusqu'au moment où un fracas se fait entendre. La glace vient de se rompre sous le poids de l'appareil et le train avant s'enfonce rapidement. L'impact cause au capitaine Koehl une violente coupure au front, tandis que le baron von Huenefeld et le commandant Fitzmaurice sortent indemnes de l'aventure.

Une fois sortis de l'habitacle, les trois membres d'équipage sont rapidement secourus par les habitants de l'île et conduits au phare par le gardien, M. Letemplier. Un message disant que « l'aéroplane allemand est descendu à Greenly Island, vent sud-est avec neige » est alors transmis à la station de radio de Pointe-Amour, sur la côte du Labrador. Le ministère de la Marine et des Pêcheries de Terre-Neuve répond que si le Bremen ne peut reprendre son envol, il sera dans l'obligation d'évacuer les aviateurs par un vapeur, car plusieurs semaines seraient nécessaires pour rejoindre Québec. Quelques instants plus tard, les députés de la Chambre des Communes accueillent la nouvelle avec enthousiasme. Le premier ministre Mackenzie King demande la permission d'interrompre la séance parlementaire afin de permettre au ministre de la Défense nationale, l'honorable J.L. Ralston, de communiquer l'importante nouvelle. Le gouvernement décide alors d'envoyer d'urgence une équipe de secours composée du réputé pilote canadien Duke Shiller et du docteur Louis Cuisinier, l'as du volant français et pilote pour une société canadienne. Ne réussissant pas à dégager l'appareil des glaces, l'équipage envisage de le démanteler et de poursuivre le voyage jusqu'à New York, comme simples passagers sur un autre appareil. Le séjour forcé de l'équipage allemand en sol canadien amène les forces à se mobiliser pour leur venir en aide. Le 20 avril, à l'instar des Canadiens, les Américains envoient une expédition, commandée par Bert Blatchen et Floyd Bennett, ayant pour but de livrer aux Allemands les pièces de rechange qui leur permettraient de réparer le Bremen et de poursuivre leur route. Mais les conditions météorologiques défavorables les obligent à faire escale à La Malbaie. Durant l'attente d'une température plus clémente, d'autres aviateurs américains joignent les rangs des secouristes. Au même moment, un train du Canadien National quitte Montréal en direction de

La Malbaie avec des pièces de rechange supplémentaires. Le lendemain, un appareil américain atterrit sur les plaines d'Abraham avec à son bord deux journalistes du New York Daily News. Pendant ce temps, l'un des deux aviateurs, Floyd Bennett, contracte une pneumonie et doit être hospitalisé à Québec. Son état critique oblige les médecins à contacter l'Institut Rockefeller, de New York, afin d'obtenir les médicaments nécessaires. La mission sera confiée à un ami personnel de Bennett, le colonel Charles Lindbergh. Après avoir parcouru les 475 milles, en longeant la rivière Richelieu, l'as pilote atterrit à Québec quelques trois heures et quinze minutes plus tard. Malheureusement, les efforts sont vains et Bennett rend l'âme avant l'arrivée des secours. Les circonstances dans lesquelles la tragédie est survenue ont amené les autorités à procéder à des funérailles civiles. Ce n'est que le 26 avril que Bert Blatchen pourra ramener les trois aviateurs. Le mois suivant, les héros sont reçus officiellement par le premier ministre, Louis-Alexandre Taschereau. Quand au Bremen, il sera transporté discrètement en pièces, par bateau, depuis l'île Greenly jusqu'à New York.

Avis à tous

En ce début d'année, les membres sont invités à renouveler leur cotisation. Pour l'année 2003, vous pouvez vous inscrire lors de la réunion de février ou par la poste. La cotisation est maintenue à \$20 CDN pour cette année encore. Le CAES a voté de ne pas hausser les contributions de \$15 pour les non-membres du RAA tel que demandé. Toutefois d'autres mesures seront prises afin de venir en aide au RAA.

Pour ceux qui désirent renouveler par la poste, nous vous demandons d'utiliser le coupon réponse inclus dans le bulletin et de le faire parvenir, accompagné de votre chèque, au secrétaire/trésorier du CAES.

Serge b

Coupon pour renouvellement de la Carte de Membre CAES en 2003. Faites un chèque au montant de \$20 à l'ordre du CAES.

C.A.E.S.	Nom : _____
a/s R.G. Roy	Adresse : _____
500 Farwell	Ville : _____
Sherbrooke, Qc	Province : _____
J1J 2S8	Code Postal : _____
	Tél : _____
	Courriel : _____
	#membre RAA : _____
	date d'expiration : _____
	#membre COPA : _____
	date d'expiration : _____



L'Épervier

Bulletin du Club de l'Aéronef Expérimental de Sherbrooke

FEVRIER 2003

CONSEIL D'ADMINISTRATION 2003

Président : Frédéric Dallaire
Vice-Président : James Innes
Secrétaire/Trésorier : Raymond Roy
Directeur : Alain Lacasse
Directeur : Liva Italo
Directeur : André Véronneau

Éditeur du bulletin : Serge Ballard, balrob@videotron.ca

Mot du président

Agenda de Janvier

La prochaine réunion régulière sera tenue à l'aéroport de Sherbrooke dimanche le 16 février 2003 à compter de 9 :30 am.

Serge b

Mot du président Des Faucheurs de Marguerites du Québec



Bonjour à tous. Voici une nouvelle des Faucheurs de Marguerites. Serge Ballard, un membre de notre club de Sherbrooke, travaille présentement à la mise à jour complète de notre site internet (il y a mis plus de 100 heures jusqu'à présent). **La version francophone est**

complétée alors que l'équivalent anglophone est en cours de traduction. La nouvelle version sera publiée dans quelques semaines. Vous y trouverez une foule d'informations, tant sur la mission de l'organisation que sur les activités de l'événement. Au sujet du concours de jugement des aéronefs, il sera possible d'y voir les règlements et la grille de pointage dont se servent les juges. Ceux qui le désirent pourront même s'inscrire d'avance en imprimant le formulaire et en nous le remettant dûment remplie lors de l'événement. Ce site deviendra un excellent moyen de communiquer notre passion de l'aviation. Je vous invite à le visiter régulièrement pour découvrir cette nouvelle version à l'adresse suivante : www.lesfaucheurs.com.

Je profite de ce bulletin pour remercier Serge de ce si beau travail.

Réal Paquette

Les Faucheurs se préparent

L'organisation du prochain Rendez-vous Aérien des Faucheurs de Marguerites du Québec va bon train. Le CA a tenue une rencontre par mois depuis le mois de novembre. Nous en sommes à trouver des commanditaires et à préparer les communiqués et invitations qui seront envoyés à diverses publications spécialisées. Si vous avez des idées pour assurer le financement de l'événement, n'hésitez pas à nous en parler.

Le Conseil d'Administration de Les Faucheurs de Marguerites du Québec 2003 est composé comme suit :

Réal Paquette, président, responsable des communiqués
Alain Talbot, vice-président, responsable des commandites
Daniel Gagnon, secrétaire/trésorier, responsable des finances
Marc Strout, directeur, responsable des ateliers et conférences
Gérald Kelley, directeur, responsable du salon des exposants
Gilles Labrie, directeur, responsable de la sécurité sur l'aire de stationnement des aéronefs



D'autres personnes clefs participent aux rencontres afin d'appuyer le Conseil d'Administration dans ses démarches. Je profite de l'occasion pour inviter tous les clubs de constructeurs du Québec à entrer en contact avec nous pour discuter de leur participation à cet événement. De plus je remercie les membres du RAA 415 pour leur dévouement et le travail formidable qu'ils ont accompli l'été dernier alors qu'ils ont été juges tout le week-end à l'occasion de notre Concours de Construction Amateur.



Je me dois de leur faire des excuses publiques en tant que coordinateur, et par la même occasion à tous nos bénévoles, au nom du CA de Les Faucheurs de Marguerites 2002, pour toutes les bévues qui ont eu cours l'été dernier; i.e. l'admission qu'ils ont dû payer, les coupons de dîner qui n'ont pas été octroyés et la soirée des bénévoles qui n'a pas eu lieu. Nous espérons vraiment réaliser tout ceci, mais ... En gros, faute de moyens financiers, on a paru « cheap » et on ne peut qu'en être désolé.



Nous sommes conscients que l'événement ne peut avoir lieu sans le concours précieux des bénévoles et des juges. Si des gens prennent la peine de consacrer leur week-end et souvent plus pour nous donner un coup de pouce, c'est notre devoir de leur offrir un minimum de soutien et de

remerciements. Soyez donc tous assurés que nous mettons tout en œuvre, par des moyens qui auront peu d'impacts financiers, pour que la chose ne se répète pas en 2003.

Serge b

Mise à jour des connaissances

Bonjour à tous,

La présentation de cette année portera sur la survie et les régions inhospitalières.

Il nous fait plaisir de vous inviter à l'une des présentations de l'édition 2003 des séminaires sur la sécurité aérienne.

Date Endroit Salle Heure

Samedi 25-01-2003 Rimouski Nord Sud Aviation 1-866-721-2172 13H00

Dimanche 26-01-2003 Thetford Mines Aéroport de Thetford Mines
418-423-4937 09H00

Mercredi 29-01-2003 Québec Les Ailes Québécoises 418-872-9532 19H00

Samedi 08-02-2003 Alma Louis-Marie Tremblay 418-673-4245 09H00

Mercredi 12-02-2003 St-Hubert Auditorium de l'ENA
514-281-7000 x.5692 20H00

Vendredi 21-03-2003 Les Cèdres ANGLAIS Laurentide Aviation 514-875-6669 19H00

Samedi 15-03-2003 Val d'Or Comission Scolaire L'Or et des Bois, au 799 Boul. Forest 819-825-1351 09H00

Dimanche 16-03-2003 Mont-Laurier Aéroport de Mont-Laurier 819-623-5475 10H00

Samedi 22-03-2003 Laval Maison des Arts de Laval
10H00

Samedi 05-04-2003 Sherbrooke Hangar de Conceptair
819-562-9591 09H00

Mercredi 23-04-2003 Sept-Îles Aéroport de Sept-Îles 418-962-2555 19H00

À déterminer Trois-Rivières

Merci et au plaisir de parler sécurité avec vous!

Greetings to all the Québec aviation community,

It is our pleasure to invite you to one of the 2003 season's aviation safety seminar presentation.

Date Place Room Time

Saturday 25-01-2003 Rimouski Nord Sud Aviation 1-866-721-2172 13H00

Sunday 26-01-2003 Thetford Mines Aéroport de Thetford Mines 418-423-4937 09H00

Wednesday 29-01-2003 Québec Les Ailes Québécoises

418-872-9532 19H00
 Saturday 08-02-2003 Alma Louis-Marie Tremblay 418-673-4245 09H00
 Wednesday 12-02-2003 St-Hubert Auditorium de l'ENA 514-281-7000 x.5692 20H00
 Friday 21-03-2003 Les Cèdres ENGLISH Laurentide Aviation 514-875-6669 19H00
 Saturday 15-03-2003 Val d'Or Polyvalente Le carrefour 819-825-1351 09H00
 Sunday 16-03-2003 Mont-Laurier Aéroport de Mont-Laurier 819-623-5475 10H00
 Saturday 22-03-2003 Laval Maison des Arts de Laval 10H00
 Saturday 05-04-2003 Sherbrooke Hangar de Conceptair 819-562-9591 09H00
 Wednesday 23-04-2003 Sept-Îles Aéroport de Sept-Îles 418-962-2555 19H00
 À déterminer Trois-Rivières

Thank you and see you all!

Michel Leduc,
 System safety/Sécurité du système (NAB)
 Transports Canada - Québec
 (514) 633-3484
<http://www.tc.gc.ca/quebec/fr/secureaerienne>
leducmi@tc.gc.ca

Survival Kit

Suite à la demande générale faite à Jim Innes concernant son fameux kit de survie, ce dernier m'a demandé d'en publier le contenu. Le kit pèse 12 lbs et mesure 6 po de diamètre par 27 po de long. En voici la liste :

First aid :1 triangular bandage
 1 roll first aid tape
 6 2x2 gauze sponge
 18 bandaids
 2 2'' pressure bandage
 4 4x4 gauze sponge
 tylenol
 lypsil
 polysporin creme
 2 sanitary pads
 3 safety pins
 Fire: parafin stove
 Magnesium fir starter
 Water proof matches
 Fire starter kit
 Bic lighter
 Shelter: Nylon cord (50)
 Cotton gloves
 Muskol repellent
 Mosquito hood
 2 space blanket

2 orange garbage bags
 tent
 wire saw
 survival saw
 Signals: Whistle
 2 fusee
 3 cyalume
 Food/water :
 Cook pot
 Cup
 Tea bags
 Oxo cubes
 Water purification tablets
 Snare wire
 Fish line & hooks
 Dextrosol tablets
 3 instant soup mix
 ustensils
 aluminum foil
 Misc. Compass
 Knife shapener
 Signal card
 Extras: Sleeping bag
 Survival knife
 Flare gun & flares
 Signal mirror (old compact disk)
 Tekna lite

Serge b pour James Innes

LA MAGIE DU « RIB #1 »

Un certain mois de juin, j'ai décidé d'apporter mon projet de construction d'avion à notre rendez-vous annuel de l'aviation récréative « Les Faucheurs de Marguerites ». J'étais très fier de ce que j'avais réalisé et j'avais bien hâte de montrer aux autres constructeurs ce magnifique fuselage d'aluminium auquel il manquait à peu près tout. Il n'y avait ni canopy, ni train d'atterrissage, ni instrument, ni siège et encore moins de moteur. L'empennage n'était pas monté non plus.

J'ai donc pris ce fuselage tout brillant comme l'est l'aluminium 6061-T6 tout neuf et je l'ai solidement attaché sur une petite remorque. Je n'avais que quelques kilomètres à franchir pour me rendre à l'aéroport. Il a quand même fallu que je m'arrête à une station de service pour faire le plein d'essence. Ce qui devait arriver arriva...Des gens qui se retournent sur votre passage et qui ont un regard incrédule ou admiratif. C'est dans ces moments-là que vous ressentez cette fierté de constructeur. Vous vous sentez, disons-le, assez exceptionnel, merveilleux, extraordinaire, bref vous êtes quelqu'un de pas ordinaire. Imaginez!! Vous construisez « UN AVION ».

Alors, arrivé à cette station de service, je me sens prêt à affronter ces regards et à accepter les compliments et même à répondre à quelques questions. Après tout, il faut savoir rester modeste.

Je commence à faire le plein, je sens que je ne passe pas inaperçu et finalement un client ose s'approcher. Je vois dans son regard cette étincelle de passion et il me dit : « C'est vraiment fantastique, je n'ai jamais vu un bateau comme ça. C'est-tu un bateau de course? » Ben, j'ai dit : « Non, c'est un avion ». « Ah! bon », et il est reparti. J'avais plus vraiment envie de parler avec un gars de bateau.

Cette histoire est arrivée il y a quelques années. Depuis ce temps j'ai terminé mon avion et j'ai vu pas mal de projets et toutes sortes de pièces. Il n'y a pas beaucoup de pièces dans un avion qui soient facilement identifiables à un avion et à rien d'autres. En tout cas pas un fuselage. Des pneus, un moteur, des cadrans, des câbles, des sièges et même une hélice, ça peut aller sur un bateau. Par contre, vous prenez une seule nervure de n'importe lequel des avions que vous connaissez, vous l'accrochez sur le mur d'un centre d'achat et chaque personne qui le verra, saura que cette pièce vient d'une machine volante.

Vous pouvez acheter tout ce que vous voudrez pour votre projet d'avion, ça ne servira qu'à être ajouté à une paire de « ribs ». Il y a dans une seule petite nervure toute la science et toute la magie du vol. Avant de construire mon fuselage, j'avais commencé par fabriquer les plaques de bois qui allaient servir à former chacune de mes nervures. Une fois la technique maîtrisée, j'ai fabriqué une à une toutes ces nervures et pour chacune je ressentais une sorte d'admiration. La forme et les lignes de ces pièces allaient me permettre de réaliser mon plus grand rêve : celui de voler.



Ce que je raconte là, je l'avais complètement oublié. C'était du passé. Si ça m'est revenu c'est que je suis allé visiter un copain qui vient de recevoir ses plans. Il n'y a encore aucun matériel chez lui permettant la construction d'un avion.

Pourtant lorsque je suis arrivé, la table de billard était recouverte d'une feuille de 4 X 8 sur laquelle il avait dessiné la forme de son premier « rib ». Et croyez-moi ce qu'il voyait sur cette table ce n'était pas un bateau... Et c'est comme ça que nos rêves prennent leur envol.

GÉRALD KELLEY

Le Junkers W33 Bremen

En cette période de l'année, plusieurs d'entre-vous sont à préparer la prochaine saison de vol. À cause de la température, la plupart d'entre nous ne peuvent travailler sur leur avion à moins que vous ayez un hangar chauffé ou un projet en construction dans le sous-sol.

C'est donc une période où il fait bon de lire. C'est pourquoi je vous ai trouvé un article très très intéressant qui raconte un vol historique peu connu qui a un lien avec notre histoire de l'aviation. Ce qui est le plus frappant c'est surtout les conditions de vol que ces pilotes ont dû affronter. Bonne lecture et si possible évitez de vous retrouver dans de telles conditions cet été...

Gérald Kelley

Reproduction autorisée
Revue Historique Québec
Février 2002, Vol. 7 #3

Les défis de l'Atlantique

Le Junkers W33 Bremen
Par Michel Gagné
Société d'histoire postale du Québec

Parmi les exploits enregistrés au cours des premières années du XXe siècle, ceux concernant l'aviation étaient tout particulièrement à l'avant-plan de l'actualité. Voici l'histoire de trois valeureux aviateurs dont l'exploit s'est terminé au Canada. Il est bon de savoir que l'histoire de cette odyssée remonte à 1924, alors que Fitzmaurice envisage de compléter un vol transatlantique à destination du continent américain. Un prototype d'avion étudié et mis à l'épreuve l'année suivante. Fitzmaurice et le capitaine R.R. MacIntosh tentent la traversée aux commandes d'un monoplan Fokker, le Princess Xenia. Malheureusement, ils doivent rebrousser chemin à cause des conditions météorologiques défavorables. L'expérience acquise sera toutefois précieuse et aidera Fitzmaurice pour son envolée avec Koehl et von Huenefeld. Le 12 avril 1928, un monoplan Junkers W33 ayant pour nom Bremen, s'envole de l'aérodrome militaire de Bal Donnel, près de Dublin, en Irlande, avec, à son bord, le baron Ehrenfried von Huenefeld, le capitaine Herman Koehl et le colonel James Fitzmaurice.

L'équipage espère compléter la traversée de l'Atlantique dans la direction est-ouest. Le vol représente une entreprise hasardeuse en raison des vents d'ouest de l'Atlantique Nord et des perturbations magnétiques de la côte Est du Canada. Ils connaissent bien des difficultés car, en 1927, ils avaient échoué individuellement lors d'un même essai. Le Bremen était devenu la propriété de von Huenefeld grâce à l'appui financier de banquiers de la ville de Brême (Bremen en allemand), du même nom que l'appareil. C'est vers 05h30 que le Bremen, équipé d'un moteur Junker LV d'une puissance de 300 chevaux-vapeur, sous l'enregistrement D1167, prend son envol. Après avoir parcouru quelques 1200 verges sur une piste spécialement aménagée, l'appareil est incapable d'atteindre la vitesse escomptée, à cause de la trop faible vitesse du vent à cet endroit. Puis, soudain, un mouton égaré fait son apparition à une dizaine de verges devant l'appareil. L'équipage est envahi d'un sentiment de frayeur et craint une catastrophe. Dans un geste désespéré, le pilote met les gaz et obtient in extremis la vitesse nécessaire pour éviter la collision. Cette manœuvre fut des plus heureuses car l'avion prit suffisamment d'altitude pour éviter – également de justesse – un arbre à l'extrémité de la piste. Après avoir survolé le territoire irlandais, le Bremen pointe sa carlingue en direction de l'Amérique à une vitesse de croisière de 210 km/h. La traversée se déroule sans incident majeur, si ce n'est que l'équipage doit affronter quelques bourrasques de pluie ou de neige. À quelques reprises, des bombes fumigènes furent lâchées afin de connaître la vitesse et la direction des vents, dans le but d'apporter les corrections nécessaires au plan de vol.

Tout se déroule sans encombre jusqu'au moment où le monoplane s'approche à quelques 640 kilomètres des côtes de Terre-Neuve. Les conditions météorologiques deviennent alors de plus en plus maussades. Les fameuses variations magnétiques de la région perturbent la navigation visuelle. C'est alors qu'un coup de vent d'une force inouïe frappe l'appareil et le projette directement dans le nuage malgré les manœuvres pour l'éviter. Ils décident donc de diminuer leur altitude et de combattre l'élément de la nature de la façon opposée. À quelques dix-huit mètres de la surface de la mer, une grosse vague surgit au-dessous d'eux, les obligeant à se redresser. Cette fois, ils sont entièrement à la merci de leurs instruments. Les difficultés s'accumulent lorsque l'éclairage des instruments tombe en panne et que l'on découvre une fuite dans le réservoir d'essence. Comme il fait nuit et qu'il est devenu dangereux de piloter à basse altitude, l'équipage préfère redresser l'appareil à 2000 mètres, en dépit du froid intense, de brouillard et de la neige. Il est impossible de voir scintiller la moindre étoile pouvant raviver l'espoir. Le doute s'installe. À ce moment, von Huenefeld, Koehl et Fitzmaurice voient disparaître leur

chance d'atteindre leur destination : Mitchell Field, dans l'État de New York.

Les yeux rougis par la fatigue et la tension, ils espèrent voir une lueur indiquant l'approche du continent américain. Puis, comme par enchantement, l'épais brouillard se dissipe. Devant eux, apparaît un magnifique ciel étoilé. La constellation de la Grande Ourse et l'étoile polaire, fidèles guides des marins depuis plusieurs siècles, deviennent visibles, ce qui permet à l'équipage de redresser la trajectoire. Scrutant l'horizon, Fitzmaurice se rend compte que ce qu'il croyait être des nuages de brouillard était en réalité la neige recouvrant une région forestière. Une fusée éclairante est alors lancée et l'appareil survole la région. Toutefois, la fatigue, combinée à une navigation à trop haute altitude, empêche l'équipage de bien distinguer les objets au sol. Après le lancement d'une troisième fusée, ils aperçoivent une large colline boisée recouverte de neige. C'est alors qu'ils constatent qu'ils survolent le continent. Aux premières lueurs du jour, ils peuvent faire les observations nécessaires. Leur enthousiasme s'estompe lorsqu'ils constatent qu'aucun signe de vie n'est apparent. Ils concluent alors qu'ils sont à plusieurs kilomètres à l'intérieur du Labrador et décident de modifier leur route vers le sud-est, utilisant encore une fois le soleil comme guide. Peu de temps après, ils observent une large rivière avec des montagnes de chaque côté. Ils descendent jusqu'à trente mètres de la surface de la rivière et conservent cette altitude durant deux heures. Trop fatigués, ils oublient de noter des points de repère. La vérification du carburant indique qu'il reste une réserve de trois heures. La direction sud-est est maintenue et la nécessité de trouver un signe de vie devient impérieuse.

De tous les événements fâcheux dont fut accablé l'équipage, c'est le phénomène d'illusion qui fut le plus difficile à combattre. Par moments, cela allait jusqu'à observer une ville entière avec ses églises, ses maisons et même des incendies! À une autre occasion, ils crurent apercevoir un aéroport avec des avions sur des pistes. Fitzmaurice utilisa même ses binoculaires pour vérifier ses observations et, à chaque reprise, il se faisait illusion. Ceci démontre bien l'état de fatigue extrême dans lequel se trouvait l'équipage. Avec le sentiment d'être perdus au-dessus de cette terre inhospitalière, la crainte d'une panne d'essence devient la principale préoccupation. C'est alors que Fitzmaurice se remémore ses lectures de jeunesse où certaines méthodes de premiers soins et de sauvetage étaient décrites par les pionniers et les trappeurs de la baie d'Hudson.

Au moment de consulter les cartes pour localiser leur position, une violente tempête de neige s'abat sur eux. Après une envolée de plus de trente-six heures, l'équipage se voit forcé d'atterrir sur un lac gelé de l'île Greenly, à

l'entrée du détroit de Belle-Isle, qui sert de frontière entre le Québec et Terre-Neuve. En effectuant les manœuvres d'approche, Fitzmaurice observe une masse ayant l'apparence d'un navire emprisonné dans les glaces. Ils survolent l'emplacement pour signaler leur présence et constatent qu'il s'agit plutôt d'un phare. En diminuant leur altitude, les hommes de l'équipage observent un groupe de chiens qu'ils confondent avec une meute de loups. Ils en déduisent que le phare est inoccupé. À ce moment, le bruit du moteur attire l'attention des occupants et la vue de quatre personnes surgissant du bâtiment fait tressaillir de joie l'équipage. On procède alors sans plus tarder aux manœuvres d'atterrissage, qui se déroulent bien jusqu'au moment où un fracas se fait entendre. La glace vient de se rompre sous le poids de l'appareil et le train avant s'enfonce rapidement. L'impact cause au capitaine Koehl une violente coupure au front, tandis que le baron von Huenefeld et le commandant Fitzmaurice sortent indemnes de l'aventure.

Une fois sortis de l'habitacle, les trois membres d'équipage sont rapidement secourus par les habitants de l'île et conduits au phare par le gardien, M. Letemplier. Un message disant que « l'aéroplane allemand est descendu à Greenly Island, vent sud-est avec neige » est alors transmis à la station de radio de Pointe-Amour, sur la côte du Labrador. Le ministère de la Marine et des Pêcheries de Terre-Neuve répond que si le Bremen ne peut reprendre son envol, il sera dans l'obligation d'évacuer les aviateurs par un vapeur, car plusieurs semaines seraient nécessaires pour rejoindre Québec. Quelques instants plus tard, les députés de la Chambre des Communes accueillent la nouvelle avec enthousiasme. Le premier ministre Mackenzie King demande la permission d'interrompre la séance parlementaire afin de permettre au ministre de la Défense nationale, l'honorable J.L. Ralston, de communiquer l'importante nouvelle. Le gouvernement décide alors d'envoyer d'urgence une équipe de secours composée du réputé pilote canadien Duke Shiller et du docteur Louis Cuisinier, l'as du volant français et pilote pour une société canadienne. Ne réussissant pas à dégager l'appareil des glaces, l'équipage envisage de le démanteler et de poursuivre le voyage jusqu'à New York, comme simples passagers sur un autre appareil. Le séjour forcé de l'équipage allemand en sol canadien amène les forces à se mobiliser pour leur venir en aide. Le 20 avril, à l'instar des Canadiens, les Américains envoient une expédition, commandée par Bert Blatchen et Floyd Bennett, ayant pour but de livrer aux Allemands les pièces de rechange qui leur permettraient de réparer le Bremen et de poursuivre leur route. Mais les conditions météorologiques défavorables les obligent à faire escale à La Malbaie. Durant l'attente d'une température plus clémente, d'autres aviateurs américains joignent les rangs des secouristes. Au même moment, un train du Canadien National quitte Montréal en direction de

La Malbaie avec des pièces de rechange supplémentaires. Le lendemain, un appareil américain atterrit sur les plaines d'Abraham avec à son bord deux journalistes du New York Daily News. Pendant ce temps, l'un des deux aviateurs, Floyd Bennett, contracte une pneumonie et doit être hospitalisé à Québec. Son état critique oblige les médecins à contacter l'Institut Rockefeller, de New York, afin d'obtenir les médicaments nécessaires. La mission sera confiée à un ami personnel de Bennett, le colonel Charles Lindbergh. Après avoir parcouru les 475 milles, en longeant la rivière Richelieu, l'as pilote atterrit à Québec quelques trois heures et quinze minutes plus tard. Malheureusement, les efforts sont vains et Bennett rend l'âme avant l'arrivée des secours. Les circonstances dans lesquelles la tragédie est survenue ont amené les autorités à procéder à des funérailles civiles. Ce n'est que le 26 avril que Bert Blatchen pourra ramener les trois aviateurs. Le mois suivant, les héros sont reçus officiellement par le premier ministre, Louis-Alexandre Taschereau. Quand au Bremen, il sera transporté discrètement en pièces, par bateau, depuis l'île Greenly jusqu'à New York.

Avis à tous

En ce début d'année, les membres sont invités à renouveler leur cotisation. Pour l'année 2003, vous pouvez vous inscrire lors de la réunion de février ou par la poste. La cotisation est maintenue à \$20 CDN pour cette année encore. Le CAES a voté de ne pas hausser les contributions de \$15 pour les non-membres du RAA tel que demandé. Toutefois d'autres mesures seront prises afin de venir en aide au RAA.

Pour ceux qui désirent renouveler par la poste, nous vous demandons d'utiliser le coupon réponse inclus dans le bulletin et de le faire parvenir, accompagné de votre chèque, au secrétaire/trésorier du CAES.

Serge b

Coupon pour renouvellement de la Carte de Membre CAES en 2003. Faites un chèque au montant de \$20 à l'ordre du CAES.

C.A.E.S.	Nom : _____
a/s R.G. Roy	Adresse : _____
500 Farwell	Ville : _____
Sherbrooke, Qc	Province : _____
J1J 2S8	Code Postal : _____
	Tél : _____
	Courriel : _____
	#membre RAA : _____
	date d'expiration : _____
	#membre COPA : _____
	date d'expiration : _____