

Amis et amies pilotes, bonjour,

HOW DO YOU READ ?

DE LA RADIO, TOUJOURS DE LA RADIO.

Le monde de l'aviation dans lequel nous vivons n'arrête pas d'évoluer. Et la procédure radio ne fait pas exception à la règle. Ainsi l'expression « Go ahead » ne se dit plus ; elle est remplacée par celle plus explicite et plus appropriée « **PASS YOUR MESSAGE** » (« Passez votre message »). Littéralement, go ahead veut dire « en avant, aller de l'avant, continuer ». Il est donc possible d'avoir confusion dans la compréhension de ce qu'on demande. « Pass your message » est vraiment l'expression appropriée pour inviter quelqu'un à transmettre son message. Toutefois, on admettra que les habitudes sont difficiles à changer. Ne nous étonnons donc pas d'encore entendre ce « go ahead », car parfois dans le feu de l'action, il sortira automatiquement.

Et puisque nous parlons de procédure radio, je crois opportun de rappeler que même sur un aérodrome non contrôlé comme EBSG, si vous utilisez la radio, que vous soyez pilote privé, pilote professionnel, pilote de ligne, instructeur ou examinateur, vous êtes tenu de faire votre procédure correctement. Ainsi je remarque de plus en plus que lorsqu'un pilote appelle au parking en vue de partir voler, il déclare d'emblée qu'il roule pour le point d'attente de telle piste sans demander quoi que ce soit. Ceci est contraire aux règles de bonne conduite et à la logique, car il est possible que le commandant d'aérodrome en fonction change la piste en usage. Alors, pour ces petits futés qui décident eux-mêmes du choix de la piste, je recommande vivement de se corriger car les remarques ne manqueront pas de tomber aussi sec. Ce n'est pas parce que vous venez volez pour votre plaisir, et qui plus est sur une plateforme non contrôlée, que vous pouvez dire n'importe quoi. N'oubliez pas que vous êtes sur une fréquence officielle. De plus, si vous utilisez la radio, vous êtes sensé avoir une licence radio ou une annotation sur votre licence de pilote et donc vous êtes sensé utiliser la phraséologie correcte. Cette procédure constitue un plan de vol qui sert à faire connaître à votre interlocuteur les détails de votre vol, quel type d'aéronef, le nombre de personnes à bord, et surtout vos intentions (vol local, destination, origine, acro, etc...).

Voici donc un exemple du comment formuler votre demande d'informations pour votre vol :

« St-Ghislain radio, OO-WAC Cessna one five zero on the parking, 1 person on board (1 POB), request taxi informations for

- *local flight*
- *touch and goes*
- *VFR flight to (destination) ”*

Petit détail important, sur un aérodrome non contrôlé, on demande des informations, tandis que sur un aérodrome contrôlé, on demande des instructions. Lorsque vous revenez d'un vol, c'est le même scénario, mais ici, n'oubliez pas de donner votre provenance.

“St-Ghislain radio, OO-WAC Cessna one five zero, 1 POB,

- *Coming back from local flight*
- *VFR flight from (origin) to your field position (xxx) at one thousand five hundred feet (1500 ft), estimate your field in 5 minutes, request landing informations”*

Lors de notre déplacement à Reims, j’ai remarqué que les contrôleurs de Paris Info et de Lille Info ont plusieurs fois été obligés de demander à des pilotes qui les appelaient de communiquer le type d’aéronef, le nombre de personnes à bord et la destination ; ces contrôleurs font preuve de beaucoup de patience. Il serait quand même préférable que les pilotes donnent directement ces renseignements lors de la transmission de leur message, ce qui éviterait d’encombrer la fréquence.

Ah, voici le retour d’Abbeville. Sur 6 avions qui reviennent sur St-Ghislain, 1 seul, oui 1 seul a fait sa procédure radio correctement. C’est dire s’il y a des progrès à faire !

Lorsque vous signalez votre position en « vent arrière » et en « finale », vous devez signifier si vous faites un « complet » (full stop) ou un « toucher décoller » (touch and go). Par contre en étape de base, on ne le spécifie pas. Si ceci ne vous apparaît pas important, sachez que pour le « contrôleur » ça l’est afin de mieux gérer le trafic. Si vous faites votre procédure en français, ne mélangez pas les deux langues : français et anglais. Vous êtes en « vent arrière » ou « en finale pour un complet » et pas vent arrière ou finale pour un full stop. Vous êtes en « vent arrière » ou en finale pour un « toucher décoller » et pas « vent arrière » ou « finale » pour « touch and go ».

* * *

PLAN DE VOL ET BRIEFING.

Vous connaissez le briefing, cet organisme de Belgocontrol auprès duquel vous déposez vos plans de vol et qui les gère. Vous avez trois possibilités pour déposer votre plan de vol : soit par téléphone en énonçant chacune des cases, soit par fax, soit par internet via le site de Belgocontrol. Lorsque vous faxez votre document, il est fréquent que votre plan de vol soit mal écrit et c’est là que le bât blesse. Le préposé du briefing risque de mal interpréter une lettre ou un chiffre, ce qui entraîne des erreurs. Ou alors votre plan de vol n’est pas accepté, auquel cas vous devez réintroduire un nouveau plan de vol. N’oubliez pas qu’après avoir déposé un plan de vol vous devez vous enquerir de savoir s’il est accepté. Ceci est la responsabilité du pilote, une de plus ! Ce samedi 21 mai 2011, alors que quelques uns d’entre nous partent pour Abbeville, ce n’est pas moins de 3 plans de vol mal écrits qui ont dû être corrigés. Lors de l’activation des plans de vol, le gars du briefing prétendait ne pas avoir tel et tel plan de vol car les immatriculations ne correspondaient pas. Erreurs engendrées par une écriture douteuse. Si vous voulez un exemple de détail, la lettre E a été confondue avec un F tout simplement parce que le pilote a fait coïncider la barre horizontale du bas du E avec la ligne de la case. En passant par le fax la qualité et donc la lisibilité de votre document est amoindrie. Veillez donc à écrire lisiblement et évitez les surcharges et ratures. Afin de vous aider pour ce problème, Cédric a remanié le document en le rendant plus clair. Les cases à remplir sont plus larges, ce qui devrait vous permettre de soigner votre plan de vol, à condition que vous y mettiez de la bonne volonté.

* * *

QUELQUES NOUVELLES DE NOS MEMBRES.... VOLANTS !

Dans la cuvée 2010, Thomas Solimando est devenu pilote privé en octobre 2010.

Eric Debacker a réussi son théorique le 17 novembre 2010 avec un excellent 91 %, Benjamin Vroye a réussi son théorique le 3 décembre 2010 avec 86,1 %. Ils préparent sérieusement leur examen pratique. Vincent Formato a passé et réussi le théorique le 1^{er} septembre 2010 et réussi le pratique en avril 2011.

De la cuvée 2011, à peine les cours théoriques terminés que Pierre Rucquoy se faisait un joli 86,8 % au théorique. De beaux résultats. Voilà de quoi encourager ceux qui s'entraînent avec les questionnaires.

* * *

L'ACB EN ACTIVITES

Le 7 mai, notre déplacement vers Reims Prunay se faisait sous un soleil radieux. Comme vous le savez certainement, c'est à Reims que nos Cessna ont été montés. En effet, la firme de Wichita y avait installé une unité de montage de ses monomoteurs et du bimoteur 337 Push Pull pour l'Europe et l'Afrique. Au rendez-vous à LFQA, deux sympathiques viticulteurs producteurs de ce merveilleux nectar qu'est le champagne nous attendaient. Bien entendu l'accueil des Champenois n'avait d'égal que le délicieux breuvage qu'ils nous offrirent. Après une première dégustation en guise d'apéro, un repas convivial dans l'un des meilleurs restaurants de la région. L'après-midi fut consacré à la visite des caves de la coopérative de Mailly, sympathique petite bourgade au milieu des vignobles de la Champagne. Ensuite une dernière dégustation avant de repartir pour Saint-Ghislain.



*L'apéro avec ce geste
sympathique de notre hôte*



*Notre hôte Jean-Claude nous conte
avec coeur son métier de vigneron*





Ci-dessous, les effets de la dégustation se lit sur les visages : du bonheur et de la bonne-humeur.



Je vous donne rendez-vous le samedi 25 juin pour notre concours annuel de navigation suivi de son repas. Soyez fidèles à cette rencontre aérienne, on va bien s'amuser dans la sympathique ambiance de notre aéroclub. Pensez dès à présent à former votre équipage et réserver votre avion ainsi que le repas du soir.

GM

*** * ***

LE GRUMMAN AA-5A CHEETAH N56BV.



Le Grumman Cheetah, AA-5A pour sa désignation OACI, est un charmant petit avion quadriplace, ou 2+2 comme le prétendent certains. En fait, on dit d'un avion qu'il est 2 + 2 parce qu'il n'est pas un vrai 4 places. Foutaise, car en vérité, et cela depuis que le monde est monde, $2 + 2 = 4$. Cessons donc de tergiverser sur des peccadilles, on ne fait que se dissiper et gaspiller notre énergie. Je dis donc que le Cheetah est un quadriplace pouvant emporter 4 personnes (oui j'insiste !) dans un cockpit commode.

Les pilotes de *l'Aéroclub du Borinage* qui volent avec le Grumman AA-5A Cheetah N 56 BV sont unanimes pour dire que cet avion est très plaisant à piloter. Et c'est vrai que cet appareil nous donne des sensations agréables. Hormis sa silhouette et son look qui ne laissent personne indifférent, il possède des qualités de vol qui sont appréciées. Une bonne visibilité en vol grâce à son aile basse et ses grandes fenêtres, une cabine confortable, on est bien assis et suffisamment haut pour avoir une visibilité vers l'avant optimale, il est bien équipé et il vole vite pour un avion qui n'a que 150 hp sous le capot (118 nœuds à 65 % et 128 kts à 75 %). Cette qualité de vitesse lui est générée par un profil aérodynamique efficace, des lignes pures, l'absence de rivets sur les ailes, celles-ci sont assemblées par collage, donc diminution de la traînée de frottement, la présence d'un profilage de jonction aile fuselage qui réduit la traînée d'interférence, un revêtement très lisse, si lisse que lorsque l'avion approche du décrochage, le buffeting est pratiquement inexistant. C'est la raison pour laquelle le constructeur lui a fixé des stall stripes sur les bords d'attaque des ailes. Ces petites pièces angulaires engendrent une turbulence à grand angle d'attaque, le buffeting, permettant ainsi au pilote d'avoir une sensation physique à l'approche du décrochage.

L'accès à bord en place arrière est facilité par des dossiers de sièges avant rabattables. Quant aux places avant, il suffit de relever le coussin, on peut mettre ses pieds sur les sièges, c'est prévu pour, ils sont très solides. Le planché de l'avion est une structure en forme de nid d'abeille. C'est léger et en même temps très solide.

Notre Cheetah est équipé de réservoirs « long range » pouvant enfermer 26 gallons US de chaque côté. Mais avec un tel plein de carburant, décoller à quatre à bord devient un peu délicat. Qui avait parlé de 2 + 2 ? Dans ce cas on se contentera d'un maximum de 19 gallons de chaque côté. A cet effet, une plaque indiquant 19 GAL est bien visible à l'intérieur des réservoirs. Ceux-ci sont logés dans le longeron principal qui a la forme d'un tube.

La commande et l'indicateur des volets se trouvent entre les deux sièges. Si l'accès à cette commande est très aisé, nous observons cependant un point négatif. Il faut y prêter très attention car lorsqu'on actionne la commande de volets pour les descendre, d'une part l'indicateur de position n'est pas très visible, et d'autre part si vous relâchez l'interrupteur brusquement il se remet en position haute, ce qui veut dire que les volets remontent sans que vous vous en aperceviez ! Et ce n'est pas tellement l'effet recherché. Donc prudence ! Dans ce cas, il est recommandé de laisser revenir cet interrupteur au neutre en le maintenant.

L'histoire de cet avion vous intéresse ? La voici.

A l'origine, la firme américaine Grumman est surtout spécialisée dans la conception et la fabrication d'avions d'armes embarqués sur porte-avions. Au début des années septante l'avionneur décide de se lancer dans le développement d'avions de tourisme, car à l'époque, le marché est très porteur. Deux modèles font leur entrée sur le marché en même temps, un petit biplace destiné à l'écologie, la série AA-1, et un quadriplace pour le voyage, la série AA-5.

Le biplace est un avion à ailes basses rectangulaires à dièdre positif. Il est doté de volets de courbures simples (plain flaps pour les anglophones). L'origine du AA-1 vient d'un constructeur amateur connu sous le nom de Jim Bede qui en est le concepteur et sa première désignation est Bede BD-1 dont le premier vol remonte à juillet 1963. L'avion est alors propulsé par un Continental de 90 hp. Plus tard, Bede re-motorise l'appareil avec un Lycoming O-235 de 108 hp et le renomme AA-1 Yankee. Il en assure la production lui-même dans son usine « American Aviation » de Cleveland dans l'Ohio de 1968 à 1971. En 1971 Jim apporte quelques modifications à l'avion, notamment une nouvelle aile et l'équipe pour l'écologie. Le Yankee devient alors AA-1A Trainer et est certifié en janvier 1971. En 1972 le AA-1A est remplacé par le AA-1B qui a une masse au décollage plus importante. Toutefois, une version Deluxe appelée Tr2 est disponible et comporte un habillage de sièges plus élégant, des sabots de roues et un équipement standard d'avionique.



Le grand frère du petit biplace sera développé par American Aviation en 1970 et son premier vol a lieu en août de la même année. Il est désigné AA-5 Traveler et partage 60 % d'éléments de structure en commun avec son petit frère. Afin d'accueillir quatre personnes à son bord, le AA-5 a un fuselage plus long, une aile de plus grande envergure, une masse au décollage sensiblement plus élevée grâce à un moteur Lycoming O-320 développant 150 hp. Fin 1971 les livraisons ont commencé et le succès est au rendez-vous.

C'est en 1972 que le constructeur Grumman achète American Aviation et crée un département avions légers sous l'égide de Grumman American Aviation Corporation. Grumman continuera d'améliorer le AA-1B en une version d'entraînement AA-1C T-Cat et la version Deluxe deviendra le Lynx. La production du petit biplace prend fin en 1978 juste avant que Grumman American ne soit repris par Gulfstream. Quant au

quadriplace, le constructeur sort une version équipée d'un Lycoming O-360 délivrant 180 hp, c'est le AA-5B Tiger.



Toutefois le Traveler n'est pas très stable sur son axe de tangage et la solution réside dans un plan de profondeur plus large. Solution qui est également adaptée sur le modèle 150 hp qui devient le AA-5A Cheetah en 1976.



En septembre 1978, la société American Jet Industries rachète la production des AA-5A et B et la société est rebaptisée Gulfstream American. Malheureusement, avec la récession de la vente des monomoteurs d'aviation générale, Gulfstream cesse la production fin 1979. Il faudra attendre une petite dizaine d'années pour qu'une firme s'intéresse de nouveau au Tiger. C'est le constructeur American General Aircraft Corporation qui redémarre la production du AA-5B, renommé alors AG-5B. Mais la conjoncture ne s'est pas améliorée et ce constructeur se trouve dans une situation financière telle qu'il doit cesser son activité. En 2002 une société est créée sous le nom Tiger Aircraft pour remettre le Tiger en production. Il n'y aura pas de changements quant à la conception de l'avion, mais de nouveaux équipements radios tels un Garmin GPS/nav/coms, an S/Tec autopilot.

Malheureusement Tiger Aircraft cesse ses opérations en novembre 2006 suite à des difficultés financières. Depuis, plus aucun constructeur ne s'est lancé dans l'aventure de ce bel avion. Peut-être qu'un jour ...



GM