









Amies et amis pilotes, bonjour,

L'aéroclub du Borinage, un aéroclub dynamique et sympa.

Le 25 juin dernier a eu lieu notre concours annuel de navigation. La météo nous a un peu boudés mais il en faut d'autres pour décourager les joyeux participants. C'est vrai que le matin ce n'était pas très engageant mais dès le début de l'après-midi ça devenait meilleur. Ce sont 7 équipages qui ont joué le jeu, dont trois avions extérieurs à l'ACB, le Robin OO-YOB, le Slingsby G-BXKW et le Robin 3000 OO-LDR venu de Namur.

Les équipages :

<p>Jean-Marie Van Der Vaeren et Marc Depreter Avion : Robin DR-40 - OO-YOB</p> 	<p>Josiane Dupont et Louis Philippe Mr Gois et Mlle Asseau Avion : Robin 3000 - OO-LDR</p> 	<p>Tharcisse Loseke et Damien Mousset Avion : Cessna 150 - OO-WAC</p> 
<p>Mr Florio, Damien Mousset Et Marc Depreter Avion : Cessna 172 - OO-FCE</p>  	<p>Pierre Tits et sa femme Anne Thomas Solimando et Martine Lienard Avion : Cessna 172 - OO-FCE</p>  	<p>Alain Huygens et Cédric Carré Avion : Slingsby RF-7 - G-BXKW</p> 

Jean Ribesse et sa fille

Marc François et son épouse

Avion : Piper PA-28 OO-BIR



Comme chaque année, Christian s'est donné à fond pour concocter un trajet des plus intéressants, tant du point de vue navigation que du point de vue culture générale. Un parcours instructif qui permet aux candidats de découvrir notre région riche en monuments et châteaux.

Pour la partie théorique, les 10 questions proposées ne devaient pas poser de problèmes au vu des résultats très satisfaisants (un 7/10, deux 8/10 et quatre 10/10). Pour ceux que cela intéresse, voici ces questions avec les bonnes réponses en bleu.

1. *A quoi servent les nervures d'une aile ?*
 - a. *Elles permettent de fixer le revêtement au longeron principal*
 - b. *Elles donnent la forme à l'aile et transmettent les efforts du revêtement au longeron*
 - c. *Elles augmentent la raideur du longeron principal*
 - d. *Elles servent à fixer les réservoirs dans les ailes*

2. *Avec un centre de gravité situé en limite avant, on peut s'attendre à :*
 - a. *une diminution de la vitesse de décrochage*
 - b. *une diminution de la vitesse d'atterrissage*
 - c. *une tendance à embarquer à droite au décollage*
 - d. *une diminution de la distance franchissable*

3. *Dans un circuit à droite, vous tournez en finale avec 45° d'inclinaison à la vitesse d'approche et la bille se trouve à gauche, qu'est-ce que cela signifie et quelle peut être la conséquence ?*
 - a. *L'avion se trouve en dérapage et à grand angle d'attaque, ce qui peut déclencher un départ en vrille à droite, bonjour les dégâts*
 - b. *L'avion vole lentement et peut se cabrer brutalement*
 - c. *L'avion entame une glissade qui augmentera le taux de descente, on arrivera plus vite*
 - d. *Cela signifie qu'il n'y a plus pour longtemps pour se retrouver au bar*

4. *Quelle est la différence entre direction magnétique et direction compas ?*
 - a. *C'est la différence angulaire entre l'orientation de l'axe de la piste et la trajectoire pour rejoindre le bar des pilotes*
 - b. *C'est la différence angulaire entre le nord magnétique et le nord de la boussole, c'est-à-dire la déviation du compas*
 - c. *C'est la différence entre le nord compas et le nord vrai*
 - d. *C'est la différence entre le nord vrai et le nord magnétique*

5. *Votre altimètre indique 3500 pieds calibré sur 1030 HPa. A l'endroit survolé, le QNH est de 994 HPa. Quelle est l'altitude de l'avion ? (1HPa = 30 pieds)*
 - a. *3000 FT*
 - b. *2420 FT*
 - c. *3500 FT*
 - d. *4560 FT*

6. *Les brouillards matinaux se dissipent plus facilement si :*
 - a. *Le ciel est clair*
 - b. *Le ciel est couvert*
 - c. *Le sol est froid*

- d. *On n'a pas trop bu la veille*
7. *Quelle est la durée de validité d'un plan de vol non contrôlé ?*
- Le plan de vol est valable jusqu'à son annulation*
 - 60 minutes après l'EOBT*
 - 30 minutes après l'heure estimée de décollage*
 - 30 minutes après l'EOBT*
8. *Afin de voir d'autres trafics, les yeux du pilote doivent :*
- Faire un lent mouvement constant dans toutes les directions*
 - Parcourir rapidement le ciel*
 - Faire de larges cercles tout au long de l'horizon*
 - Observer par secteurs se concentrant pendant un moment sur chaque secteur*
9. *Lorsque l'on souhaite que notre interlocuteur transmette son message, quelle est la phrase correcte ?*
- I read you five*
 - Go ahead*
 - Give me a break*
 - Pass your message*
10. *Quel type de précipitation peut engendrer les conditions givrantes les plus sévères ?*
- Le passage au bar pendant plusieurs heures*
 - La neige*
 - La pluie givrante*
 - La grêle*

Les résultats sont les suivants :

- 1^{er} Marc Depreter avec 1.540 points (mais comment a-t-il fait ? Il a sûrement du s'entraîner avant !)
- 2^{ème} Jean-Marie Van Der Vaeren avec 1310 points
- 3^{ème} Josiane Dupont avec 1.230 points
- 4^{ème} Alain Huygens avec 1.190 points
- 5^{ème} Jean Ribesse et Marc François avec 1.040 points
- 6^{ème} Tharcisse Loseke avec 920 points
- 7^{ème} Pierre Tits avec 870 points.

Remerciements.

Le comité de l'aéroclub tient à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du délicieux buffet qui égailât les papilles gustatives de chacun. Un grand merci tout particulièrement aux charmantes dames qui ont organisé et veillé à ce repas convivial.

Ci-dessous je me permets de transmettre les remerciements de notre ami Thierry Marchal.

Un grand merci à tous les bénévoles, les connus, les moins connus et les anonymes

pour l'organisation du concours et du souper du club, bonne ambiance,

bons petits plats, apéro moins traître (-;-) que l'an dernier ,

belle formule et belle réussite malgré le temps maussade !

Prochain rendez-vous (de gala !) le 29/10 . . .

* * *

Compétitions de voltige

Le 17 juin dernier se déroulaient des compétitions de voltige à Saint-Hubert (EBSH). Trois pilotes de Saint-Ghislain ont participé et en sont revenus avec un joli classement.

Il faut dire que ces pilotes s'entraînent régulièrement, soit tous les week-ends ; leur travail et leur persévérance sont à ce point que le résultat est vraiment excellent. La voltige demande beaucoup de **concentration et d'entraînement**.



Voici le témoignage de Michel.

Trois voltigeurs de St-Ghislain à la compétition de voltige à St-Hubert

Après un vol sans problème, slalomant entre quelques rares cumulus, nos trois voltigeurs, à bord des 2 Slingsby bien connus à St-Ghislain, ont rallié l'aérodrome de St-Hubert le jeudi 16 juin en fin de journée. Bonjour aux copains et aux concurrents déjà arrivés, découverte rapide des infrastructures (hôtel confortable, restaurant sympa, accueil super sympa, ...), c'est le moment de découvrir "le box" de voltige. Pas de chance ; météo maussade, plafond à 1000 ft, mais il en faut plus pour arrêter Thierry et Jean-François qui, accompagnés de Michel, vont aller survoler ce sacré foutu box, situé non pas au-dessus du terrain mais à côté du terrain, non pas dans l'axe d'une des pistes de EBSH mais à 15-20° de l'axe de l'une d'entre elles, avec comme repères au sol, des bois, des bois, et encore des bois, ... Heureusement on repère la croix blanche matérialisant le centre du box et les 4 "T" indiquant les extrémités du box (1 km x 1 km) ; en vol, c'est petit, très petit, surtout à 200-250 km/h. Atterrissage, débriefing au bar (comme à EBSG?), et dodo ...

Jeudi 17 juin, 9 heures, briefing par notre directeur de compétition, Nancy, tirage au sort de l'ordre de passage du programme sportman connu, et c'est Michel qui commencera ... Décollage, attente dans le holding d'attente, appel des juges, figure de sécurité dans le box, montée à 3800 ft, 2500 RPM, 25 pouces, trimmé à 120 kts, piqué 45° pour prise de vitesse, 3 battements d'ailes, et hop, c'est parti. Les figures s'enchaînent, montée 45°, vrille, (où qu'il est le box, oui, c'est bon) tonneau, rétablissement tombé, tiré-tiré (où qu'il est le box, ok, toujours ok, on continue), himmelman, virage, mise dos, demi-boucle, renversement, 1/4 descente, retournement sous 45 montant, looping devant les juges, ouf, c'est fini (ah oui, battement d'ailes pour dire au revoir), ... 3 minutes de vol accro, résultat de plusieurs heures d'entraînement, ... et c'est l'atterrissage ... Jean-François décolle, Thierry se prépare, ... et chacun donnera le maximum, rempli de l'enthousiasme bien connu de tous ...

Beau temps sur EBSH, les autres candidats feront le max, ... de très beaux vols. On retiendra la majesté du Yak52 d'Etienne Verhellen (pilote à Cerfontaine) et la magie tranquille du Stampe piloté par Benoit Moyaux (pilote à Namur), la puissance fulgurante des Extra 300, ... Nous recevons notre 1^{er} programme inconnu ; un enchaînement de figures, associées à des rotations partielles verticales (montantes ou descendantes), ... Préparation au sol, et encore préparation au sol, et encore préparation au sol ... Nos trois pilotes, comme tous les concurrents, sous le regard amusé des curieux, débutent alors leurs ballets,

au sol, mimant les mouvements et diverses positions de leurs avions dans ces diverses séquences, en prenant attention à rester dans le box imaginaire, en restant dans le sens indiqué, ... Bon, faut y aller, top, pré-vol, parachute, installation dans l'habitacle, bouclage du harnais, serré, encore serré, encore un peu plus, pour ne faire qu'un avec l'avion ... On respire (ça serre), on revoit une dernière fois son programme dans l'avion, on s'assure de disposer des fréquences radio, des pistes, ... fermeture de la verrière, personne devant, contact, ... et c'est parti mon kiki. Chacun donnera le maximum, certains seront un peu désorientés, d'autres feront de jolies figures ... à l'envers ... mais tous feront de très beaux vols, instructifs, pour eux-mêmes, ...

Les deux autres journées, samedi et dimanche, furent maussades ; plafond bas, pluie, ... bref, pas de vol pour les Slingsby. On profite pour discuter avec les autres pilotes, avec les juges, ... On parle avion, planeur, compétition, sécurité aérienne, et chacun met un point d'honneur à défendre son avion. Qu'il est beau le Slingsby!

Dimanche après-midi, avec les autorités locales, proclamation des résultats : sur les huit concurrents dans cette catégorie, Etienne Verhellen (Yak52) est premier avec 2.331 points, Benoit Moyaux est deuxième avec 2.230 points, et tir groupé pour l'équipe de St-Ghislain (Michel est troisième, 2.173 points, Thierry est quatrième avec 1.233 points, et Jean-François est cinquième avec 1.115 points). Bravo à tous, merci aux organisateurs et à Nancy, et vive l'équipe de voltige de St-Ghislain qui vous attend pour découvrir leur passionLe prochain accro à l'accro, en Slingsby, en Cessna aérobat, en Extra300, en SV4, en R2160 ... c'est vous ? A bientôt.

Michel.

* * *

Nouvelles de nos avions

Dans le cadre de la maintenance de nos avions, le BIR a renouvelé son CN cette semaine, mais son hélice doit partir en révision. Elle a atteint son TBO (*time between overhaul*). Quant au FCE, son avionique a besoin d'être remise en état. La première radio est partie en réparation, on ne dispose plus pour l'instant que d'une seule radio. Au retour de cet appareil, ce sera la deuxième radio qui sera mise en réparation ainsi que le VOR. Quant au gyro directionnel, lui aussi s'est mis en grève. Son remplacement est prévu.

Nouvelles de nos membres... volants

Ghislain Zannen a remporté la grande victoire de l'examen théorique. Bravo Gil car tu le mérites après tant d'heures passées à distraire ton prof aux cours et aussi à l'étude.

NOTAM

LFAV, Valenciennes dans le nord de la France sera fermée à la circulation aérienne le **jeudi 14 juillet**, jour de la fête nationale française, en raison d'un meeting aérien au cours duquel la Patrouille de France participera.

