

# COCKPIT



Info Aéro Club du Borinage EBSG, août 2011

*Amies et amis pilotes, bonjour,*

## **Présentation**

Depuis quelques mois vous recevez notre nouveau bulletin d'informations dans lequel vous lisez des nouvelles et articles divers qui jusqu'à aujourd'hui vous étaient présentés sous le titre « Info ACB EBSG ». Lors de la réunion mensuelle du comité, nous avons décidé qu'à partir de ce mois d'août il serait intitulé « COCKPIT », un nom plus original qui sonne bien et qui s'adresse bien aux passionnés d'aviation que vous êtes. Ce petit journal de l'aéroclub a pour but de vous informer sur ce qui se passe au sein de notre association, de vous annoncer des nouveaux membres, des élèves qui ont réussi leurs examens ou obtenu leur licence, de vous transmettre quelques remarques sur la sécurité et du soin à apporter à nos avions, de vous donner des conseils, de vous instruire des changements en réglementation ou procédure radio, etc... Ce « Cockpit », c'est **vos** journal ; vous êtes cordialement invités à y participer en donnant vos idées, vos remarques, et pourquoi pas y insérer un écrit. Plusieurs d'entre vous ont déjà donné quelques idées d'articles dont je me ferai un plaisir de travailler le sujet. Tenez-moi au courant lorsque vous avez passé et réussi un examen quel qu'il soit en m'envoyant un e-mail ([guymercierfly@hotmail.com](mailto:guymercierfly@hotmail.com)) ou par sms pour ceux qui ont mon numéro. Voilà quelque temps déjà que l'idée m'était venue d'écrire sur des sujets aussi divers que la procédure radio, le plan de vol, le bon usage de l'aérodrome, car je jugeais utile de faire quelques rappels afin d'améliorer les choses. C'était chose faite sous la forme d'une simple lettre, mais ce n'était qu'occasionnel. Maintenant l'idée est bien lancée et la parution est prévue mensuelle dans la mesure des possibilités. J'ai voulu également en soigner la présentation en utilisant des couleurs et en l'illustrant de quelques photos. J'ai déjà reçu beaucoup de remarques d'encouragements qui me donnent encore plus de joie à continuer sur ce cap et je vous en remercie. Je vous en souhaite bonne lecture.

Guy

\* \* \*

## Quelques nouvelles de nos membres

Félicitation à Marc Depreter qui vient de réussir son théorique PPL. C'est tout neuf, tout chaud et excellent.

Réussite de l'examen d'Anglais pour Thomas Solimando, Fabiano Gulino, Pierre Rucquoi et Ghislain Zannen. Congratulations gentlemen.

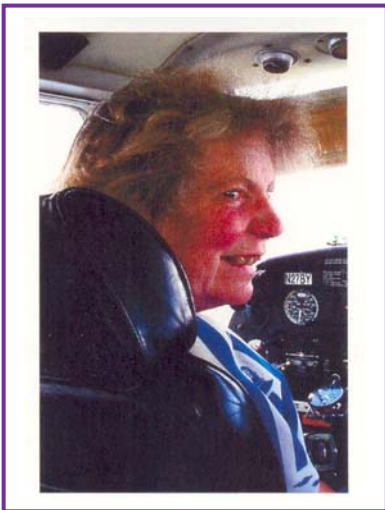
Et en toute dernière minute, Pierre Rucquoi vient de réussir son examen pilote privé pratique. Un nouveau pilote dans notre grande famille des hommes volants. Sincères félicitations.

\* \* \*

## In memoriam

Miss Devleminck nous a quittés ce 1er août 2011.

Christiane Devleminck est née le 22 février 1927 à Halle.



En observant Christiane Devleminck faire le plein de son Aztec avant de s'emparer des cieux, puis atterrir pour s'envoler à nouveau avec son Robin et un nouvel élève, se définit une personnalité hors du commun. Des archives privées, constituées principalement des films en Super 8 et 8mm, évoquent son histoire passée. Enfant souffrant de tuberculose, soignée dans un sanatorium en Suisse, Christiane contemplait les avions, suivait les exploits du mythique Hermann Geiger : "l'ange des neiges", l'aviateur qui mit au point le décollage et l'atterrissage sur les courtes pentes des montagnes... Ainsi, en cachette de son père, à Davos, Christiane Devleminck affectueusement surnommée "la Miss", apprit à voler sur ski sur le lac glacé. Dès la fin des années quarante, elle défia toutes les conventions, devint mécanicienne puis pilote dans un univers peuplé principalement d'hommes. A l'aéroport de Grimbergen, elle créa son école DAS (Devleminck Air Service) qui s'imposa très vite comme la référence aéronautique en Belgique dans les années cinquante. Elle passe ainsi des heures à réparer ou contrôler le moteur de ses avions, parfois dans le froid glacial de son hangar, sans jamais se plaindre. Et ensuite voler, "voler à tout prix" les mains encore pleines de cambouis : le voilà son plus grand bonheur ! Miss Devleminck se transforme en plein ciel, parle comme elle ne le ferait jamais au sol. Ainsi, elle peut vous emmener pour un baptême de l'air .... Quelle émotion de voir les paysages d'en haut, d'être surpris par un décrochage, les vrilles, les looping, les rires de "Miss" qui jouit en voltigeant dans les nuages avec une précision et une prudence à couper le souffle... Elle est parvenue à faire de son rêve une réalité qu'elle a su préserver contre vents et marées ! 55.000 heures de vol, plus de huit ans passés dans les airs ! Elle ne s'est jamais mariée et ne regrette rien. Pince-sans-rire, elle ne laisse jamais indifférent. Mais gare à ceux qui veulent la détourner de ses avions, de son plaisir de voler ! Mécanicienne et aviatrice hors pair elle forma, de l'aube au crépuscule et de père en fils, des milliers de pilotes. Et lorsque l'aéroport de Grimbergen ferma, sans hésiter et du haut de ses septante ans, elle ré ouvrit son école à St Ghislain. Face à autant de travail depuis plus de 55 ans aujourd'hui elle affirme sans vanité : "Je n'ai jamais travaillé, j'ai toujours joué". Avec la complicité du Ministre André Flahaut, pour ses

50.000 heures de vol ses amis et élèves ont organisé en 2001 une fête surprise en son honneur. A l'âge de 77 ans la Miss, heureuse comme une enfant, avec un instructeur comme guide, décolle et effectue des figures dans le ciel avec le mythique avion de chasse : le Fouga-Magister. Dans les airs, jeunesse et vieillesse ne font plus qu'un. Ce documentaire est une invitation au plaisir de voler, la transmission de cette passion, un chant aux sortilèges du ciel, un portrait de femme qui a calqué sa vie sur celle des oiseaux. Humble et mystérieuse, Christiane Devleminck fixe toujours son étoile et ne s'en détourne pas.

C'est parmi les anges qu'elle prend maintenant son envol ! Bon vol, Miss, nous penserons encore souvent à vous.

\* \* \*

### *A propos de l'examen d'Anglais*

Ce foutu examen d'Anglais qui vous complique l'existence, a besoin de quelques explications. Tout d'abord il ne faut pas confondre cet examen avec un examen pour l'obtention de la licence radio. Ce sont deux choses bien différentes et distinctes, qui n'ont donc rien à voir l'une avec l'autre. Pour la licence radio il faut savoir que, maintenant, un candidat élève pilote qui passe son examen PPL sera coté sur sa procédure durant le vol par l'examineur. La connaissance de la procédure radio sera notée sur sa licence de pilote. Par contre le pilote qui n'a pas de licence radio, c'est-à-dire un pilote qui a eu sa licence avant le système actuel, peut passer une épreuve de connaissance de la procédure radio auprès de l'administration. On parle bien ici de procédure radio.

En ce qui concerne l'examen d'Anglais (ELP pour English language proficiency), il s'agit d'une épreuve portant sur la connaissance de la langue anglaise. L'épreuve est divisée en trois parties. Elle consiste généralement en une conversation courante au cours de laquelle on parle de soi, de ce que l'on fait, etc... Dans la deuxième partie on vous montre trois photos que vous devez commenter. La troisième partie est faite à l'aide d'un ordinateur avec lequel on vous fait écouter quelques phrases et on vous demande d'expliquer ce que vous avez compris. Il peut y avoir des variantes selon l'organisme qui fait passer l'examen. Trois niveaux de compétence sont dispensés : avec un niveau 4 la validité est de 3 ans, ce qui veut dire que dans trois ans on remet ça. Un niveau 5 est valable 6 ans et un niveau 6 est valable à vie. Toutefois dans notre bien-aimée Belgique le niveau 6 n'est pas indiqué comme tel sur la licence mais un 5 qui sera revalidé automatiquement sans repasser d'examen. Là ils se foutent vraiment de nous ! C'est une histoire belge typique d'une administration qui ne se complait que dans la complexité ridicule et inutile. Il vous en coutera entre 130 et 150 euros selon l'organisme qui fait passer ces examens. Une véritable arnaque ! Si vous ne me croyez pas convertissez en francs belges et vous comprendrez que vous payez entre 5200 et 6000 francs belges pour un bête examen d'Anglais !!!

Quoi qu'il en soit, si vous êtes pilote privé ou professionnel, vous devez passer cet examen avant la prochaine revalidation de licence. Si vous êtes élève, un bon conseil, passez cet examen avant votre pratique ainsi lorsque vous irez à l'administration pour obtenir votre licence, vous serez directement en règle.

\* \* \*

## Petits rappels utiles de civisme

1. Au mois de mai, je vous parlais du reniflard de nos Cessna 150 qui laisse s'écouler de l'huile sur le sol lorsque l'avion est à l'arrêt. A cet effet nous disposons de deux bacs que l'on dispose sous l'orifice du reniflard afin que le sol du hangar reste propre. Seulement voilà, le but du jeu consiste à les placer sans tarder parce que l'huile n'attend pas pour s'écouler sur le sol, mais surtout de les placer au bon endroit, car si vous ne les placez pas en dessous du reniflard, c'est tout aussi raté. En effet, certains arrivent à mettre le bac sous l'avion, c'est déjà pas mal, près de la roue avant, c'est pas mal non plus, et même derrière, mais si c'est pour le mettre n'importe où, c'est autre chose. On le place devant la roue ou sur le côté, mais de plus en plus rarement au bon endroit, c'est-à-dire sous le reniflard. Pour ce faire il suffit de se baisser un peu, si ce n'est pas trop difficile, et de regarder où se trouve ce sacré tuyau. Et là il suffit de placer le petit bac dans le prolongement vertical de cet orifice. Voilà, ce n'est pas plus difficile. Enfin je crois ! En d'autres termes, **on le place derrière la roue, contre la roue et en oblique**. Voir photos ci-dessous.



2. Le nettoyage des pare-brises est une action importante. En effet, voler demande de bien voir à l'extérieur et dès lors un pare-brise sale limitera votre visibilité. Avant de voler assurez vous donc d'avoir un pare-brise propre. Pour se faire il faut être très prudent quant à la façon de procéder et surtout avec quel matériel ! Le but étant de nettoyer mais surtout de **ne pas griffer le plexi**. Les griffes sont irrécupérables, elles réduisent votre visibilité, surtout lorsque vous avez le soleil de face. Evitez d'utiliser le papier du rouleau que vous trouvez dans le hangar. Il y a à votre disposition du produit de nettoyage qui décolle bien les insectes. Laissez agir une minute ou deux et rincez à l'eau claire. Enfin essuyez à l'aide d'une peau de chamois qui n'a pas trainé dans la poussière. Veillez donc à ce qu'elle soit propre et sans poussière. **Ne jamais frotter le pare-brise à sec**.

3. Les coups dans les avions. Là il y a beaucoup d'efforts à faire, vraiment beaucoup. Il arrive trop souvent que des gens peu scrupuleux et je-m'en-foutistes manipulent les avions sans prêter attention aux autres machines et on cogne sans vergogne les avions voisins. C'est encore arrivé récemment avec le Grumman ; on a fait une bosse dans la casserole d'hélice. (*Que le coupable se dénonce !*). Cela peut arriver à n'importe qui, mais soyez honnêtes, signalez-le aux responsables du club et au commandant d'aérodrome. D'autre part, si vous avez une assurance familiale, celle-ci peut intervenir. C'est à ça qu'elle sert ! Si vous devez sortir ou rentrer un ou des avions, ne le faites pas seul(e) dans la mesure du possible, demandez de l'aide, il y a bien quelqu'autre(s) pilote(s) disponible(s) sur la plateforme. Et pensez à aller de vous-même aider un copain qui en a besoin, même pour les avions des autres hangars. Cela fait toujours plaisir d'avoir un coup de main, surtout s'il s'agit d'avion dont la masse est plus importante.

\* \* \*

### ***Nouvelles de nos avions***

Comme annoncé le mois précédent, le FCE a reçu un tout nouveau gyro directionnel. La radio devrait être de retour après le 15 août car les techniciens sont en congé (vive les vacances bien méritées après un bon labeur). Quant au BIR, vu que son hélice est déclassée, il en recevra une toute nouvelle. Le temps que la livraison ait lieu (coming from USA) et l'hélice remplacée, et l'avion sera de nouveau disponible. Malheureusement cela demande du temps ! Le Grumman Cheetah, comme ceux qui l'utilisent le savent, le problème de l'arrêt du moteur au ralenti à l'atterrissage est en cours d'investigation et sera, nous l'espérons, réparé le plus vite possible.

\* \* \*

### ***Activités : rappel***

Dimanche 14 août : navigation vers LYDD en Angleterre et visite du village RYE

Samedi 10 septembre : nettoyage des avions, souper pizza

Samedi 29 octobre : gala de l'ACB, animation par Gil

**Je vous propose un refresher radio (c'est gratuit, c'est intéressant, utile et nécessaire) le samedi 3 septembre à 15 h. Inscrivez-vous auprès de Guy (voir adresse e-mail dans le premier article).**

\* \* \*

### ***Offre d'emploi pour bénévoles dévoués et passionné(e)s Commandants d'aérodrome***

Comme vous le savez, en Belgique, l'utilisation d'un aérodrome est soumise à la condition qu'il y ait une personne en charge du site. Il est absolument interdit de décoller ou d'atterrir sur un aérodrome si celui-ci n'est pas ouvert avec la présence d'une personne en charge. À EBSG nous avons une équipe de bénévoles qui assurent cette tâche. Toutefois il faut se rendre à l'évidence : nous manquons cruellement de personnel. C'est la raison pour laquelle nous lançons un appel urgent à votre bonne volonté afin de venir rejoindre notre équipe. Nous attirons votre attention sur ce

problème qui est le problème de chacun d'entre nous. Nous partageons une passion commune, celle de voler. Oui il s'agit d'un partage, aussi comprenez que ce partage doit également se trouver dans le rôle de commandant d'aérodrome. Il est primordial que vous preniez conscience que ce ne doit pas toujours être les mêmes qui se dévouent, qui donnent leur temps pour que vous puissiez voler.



\* \* \*

## ***Technique de vol***

### ***La remise des gaz ou go-around***

C'était un dimanche matin, la météo était clémente, le vent, bien que tout à fait cross, était faible. Le Cessna 172 en approche sur la piste 27 arrivait trop haut mais surtout sa vitesse était trop élevée. Conclusion, passé en face de la tour, l'avion n'était toujours pas posé. Je dus intervenir et lui dis de remettre les gaz. (Oui c'est aussi le rôle du commandant d'aérodrome d'aider un pilote !) Une deuxième tentative exactement pareille et de nouveau lui dire de remettre les gaz. Je lui propose de revenir en 09, pensant qu'il pouvait être gêné par une légère composante arrière du vent qui bien que faible était variable en orientation. Ce n'était pas ça. Il fallu encore deux tentatives infructueuses sur la 09 et ce n'est qu'à la cinquième approche que l'avion se pose en douceur. Que faut-il en conclure et que serait-il arrivé si le pilote s'était posé sur le peu de piste qui restait à sa disposition, car il en avait la ferme intention ? La première chose est le non respect des paramètres. La deuxième qui selon moi est plus grave, c'est le manque de jugement, car, croire que l'on peut se poser et s'arrêter dans le dernier quart d'une piste qui n'a que 640 m de LDA relève de la pure illusion.

Le but du jeu est de se poser dans le premier tiers de piste. Si on constate qu'on ne peut le faire, il est temps de penser à la remise des gaz. Les raisons vous amenant à cette procédure sont multiples :

- une vitesse d'approche trop élevée qui vous mènera trop loin sur la piste
- Une hauteur d'approche excessive qui vous fera atterrir au-delà du premier tiers
- Des conditions météo particulières (direction et force du vent, rafales, turbulences,...)
- Vous ne vous sentez pas à l'aise dans votre approche
- Un avion s'aligne sur la piste devant vous et le pilote prend son temps pour décoller
- Un avion n'a pas encore quitté la piste après son atterrissage
- La possibilité de turbulences de sillage qui peuvent vous mettre en danger

Tant de raisons qui doivent vous faire prendre la bonne décision, **remettre les gaz**.

Cela dit, vous arrive-t-il de vous entraîner à cet exercice ? Car sachons le, faire une remise de gaz n'a rien de déshonorant. Ne prêtons guère attention aux remarques stupides et non fondées de quelqu'observateur au sol qui ne se trouve pas à la place du pilote pour en juger. Il est vrai que certains, même sans être pilote, se permettent de critiquer une approche manquée ; ils feraient mieux de se taire et d'apprendre par l'observation. Et là je dis « doucement les gars, vous ne savez pas !!!! ».

Une fois la décision de remettre les gaz prise, on s'y tient, on ne change pas d'avis se disant que finalement on va quand même se poser. Un comportement indécis peut réduire vos chances de faire un décollage ou un atterrissage en toute sécurité, autrement dit un comportement qui conduit à l'accident. Si un pilote remet les gaz pour un go-around, puis décide qu'il peut atterrir, réduit les gaz, etc ... il se met dans une situation telle qu'il ne puisse plus exécuter un go-around ni se poser et stopper l'avion sur ce qui lui reste de piste disponible... et c'est l'accident. Car pendant qu'il hésite, il perd de l'altitude, l'avion continue sa course et la piste défile sous lui.

La technique de remise des gaz consiste à être ferme mais sans brutalité.

1. On décide de la remise des gaz ;
2. On met plein gaz, mais sans brusquerie ....
3. On repousse le réchauffeur si on l'a utilisé durant l'approche, à moins qu'on l'ait repoussé en courte finale dans l'éventualité d'une remise des gaz
4. On rentre les volets jusqu'à la moitié de ce qu'on a sélectionné pour l'approche ou jusqu'à 10°. Attention, les rentrer complètement en une fois fera s'enfoncer l'avion dangereusement
5. Ajuster l'attitude de l'avion de sorte à maintenir l'altitude et entamer une montée en douceur ;
6. Trimer ;
7. Dès que la vitesse de montée le permet, remonter les volets jusqu'à 0° ;
8. Continuer la montée pour un nouveau circuit.

Dans le cas d'une remise de gaz à cause d'un avion qui s'aligne devant vous dans l'intention de décoller, pensez à décaler votre trajectoire sur la droite de la piste si vous êtes assis à gauche, suffisamment de sorte que vous puissiez voir celui qui décolle. Il s'agit ici de garder l'autre en vue durant sa montée. Car bien qu'un appareil en approche finale ait la priorité, un rendez-vous avec un

autre aéronef juste au-dessus de la piste n'est pas une bonne idée ni une situation d'avenir favorable.

Il est important de s'en remettre au manuel de vol de votre avion, car selon la machine avec laquelle on vole il peut y avoir des actions particulières comme remonter le train d'atterrissage par exemple. Et pourquoi ne pas demander à un instructeur de vous accompagner si vous en sentez la nécessité.

*Bon vol, mais surtout volez prudemment !*

