

# COCKPIT



Info Aéro Club du Borinage EBSG, octobre novembre 2011

*Amies et amis pilotes, bonjour,*

## **L'ACB, un aéroclub dynamique.**

Cela commence par un rêve ! Celui de voler. Quel que soit l'âge, l'être humain rêve de faire des choses extraordinaires, et celle de voler en fait partie. Quoi de plus naturel alors de s'adresser à un aéroclub qui pourra répondre à ce besoin.

Depuis sa création en 1975, l'Aéroclub du Borinage s'est manifesté par un esprit de club et est résolument tourné vers la pratique de l'aviation dans le respect des règles de sécurité. La formation des élèves pilotes n'a cessé de se développer. Cette année 2011 est une année très riche en nouveaux membres. En effet, ce n'est pas moins de 31 nouvelles inscriptions qui se sont ajoutées à l'ensemble de notre patrimoine humain de pilotes et membres sympathisants. Mais ce ne sont pas tous des débutants, loin s'en faut. Certains ont déjà volé dans un passé plus ou moins lointain, d'autres viennent du monde de l'ULM afin de goûter aux joies de l'acrobatie. Désirant apprendre plus et se perfectionner dans l'art du pilotage, ces pilotes viennent régulièrement chaque samedi (la météo le permettant) pour apprendre les figures de base de l'acrobatie aérienne avec notre bon vieux Cessna 150 Aerobat OO-WEO en compagnie de notre instructrice acro, Nancy.

D'autre part, une nouvelle session de cours théoriques vient de débiter avec 14 élèves. A raison de deux séances de 3 heures par semaines, nous devrions apercevoir la fin de la formation théorique aux alentours de la mi-avril. Mais leur enthousiasme et leur volonté d'apprendre apportent une ambiance agréable dans la bonne humeur.

Une cellule acrobatie est en train d'être mise en place par Nancy, Michel Henry et Thierry Chaval. Le Cessna est un avion facile et sûr pour apprendre les figures de base, looping, renversements à gauche et à droite, tonneaux, tonneaux barriqués, vrille. Toutefois, sa motorisation faible (100 CV) et son aérodynamisme peu évoluée le limite non seulement aux figures de bases mais il faut reprendre de l'altitude après une ou deux figures, perte d'altitude oblige. Aussi lorsqu'on désire passer à un niveau supérieur, il est nécessaire d'avoir un avion plus puissant. Et c'est là que Michel et Thierry ont proposé de mettre leur avion, le Slingsby avec ses 160 CV, à disposition de ceux qui souhaitent passer à un niveau supérieur de voltige.

*Nul doute que cette formule rencontrera le succès.*



### **EBSG dans l'œil de la caméra.**

Durant trois jours, du jeudi 27 au samedi 29 octobre, nous avons eu la visite de trois jeunes étudiants en journalisme et cinéma. Deux d'entre eux, venu de Finlande et d'Estonie, faisaient l'objet d'un échange étudiant avec la Belgique. Dans le cadre de leurs études, ils doivent réaliser un reportage filmé et c'est notre aérodrome qu'ils ont choisi. Le troisième, un Belge, leur servait de guide et de traducteur si besoin était. Le beau temps aidant, c'est avec dynamisme et ravissement qu'ils ont pu réaliser un travail qui dépassait leurs espérances et découvrir le monde de l'aviation de plaisance. Bien entendu, quand on est reçu par l'ACB, un petit tour en avion est un « must ». Ce fut une surprise pour eux car ils ne s'y attendaient pas, une surprise agréable qu'ils mirent à profit pour filmer la région et l'aérodrome vus du ciel. Le beau temps aidant, l'activité n'a pas fait défaut et leur travail fut rempli de moments exaltants.

*Leurs chaleureux remerciements s'adressent à toutes les personnes qu'ils ont eues le plaisir de côtoyer, d'interviewer et de filmer.*



### **Toujours des bons conseils.... Recommandations pour le démarrage d'un moteur froid.**

Ready to start the engine.

Que penser de la façon avec laquelle un pilote démarre le moteur de son avion ?

Je crois que l'on peut déjà avoir une appréciation quant au pilote lui-même en observant et écoutant la mise en route du moteur. Lorsque j'entends le ronronnement d'un moteur qui démarre, j'ai tout de suite une opinion quant au sens aérien du pilote et au respect qu'il a de sa machine.

Un RPM élevé juste après le démarrage est très mauvais pour plusieurs raisons. En premier lieu, le moteur est froid. Ses éléments ne sont pas lubrifiés correctement, et le moteur subit beaucoup de stress lors du premier démarrage. En gardant un nombre de tours bas vous en préservez l'usure. De plus, dès que le moteur tourne, l'hélice souffle des poussières et des gravillons sur ce qui se trouve derrière. Ce peut être un autre avion, ou même des personnes. En outre cela engendre beaucoup de bruit, et alors que de nos jours nous sommes de plus en plus concernés par le bruit, et en particulier les aéroports, il est de bon ton d'en tenir compte pour le bien-être de tout le monde.

Un autre aspect non négligeable est l'enclenchement du démarreur à plusieurs reprises avec insistance alors que le moteur a du mal à se mettre en route. Si un moteur ne démarre pas après quelques révolutions, soit qu'il n'a pas suffisamment d'essence, soit qu'il en a trop et il est noyé. Il est alors temps de prendre une décision. Décider quelle procédure utiliser et l'appliquer. Soit lui apporter plus de « primer », soit le nettoyer du surplus d'essence, et ensuite réessayer. Trop insister à la mise en route n'a qu'un seul effet : user le démarreur et vider la batterie de son énergie.

Ceci est toujours valable, mais l'hiver est à notre porte avec son cortège d'intempéries et de températures basses. Il est donc encore plus important durant cette saison de veiller à cet aspect quant à l'utilisation de nos avions. Assurez-vous, avant de vous aligner pour décoller, que la température soit dans le vert. Si vous mettez plein gaz un moteur froid, vous risquez de le casser, et si ça vous arrive au décollage, croyez-moi, « ce n'est pas une situation d'avenir » !

Et puisque nous parlons de mise en route du moteur, j'attire votre attention sur les alentours de votre avion lorsque vous actionnez le démarreur. A ce moment là, où regardez-vous ? Avez-vous bien regardé s'il n'y a pas une personne devant votre avion près de l'hélice ? Et si un enfant venait à

passer devant l'avion, pensez-vous que vous puissiez le voir s'il est caché par le capot de l'avion ! Il est impératif de regarder dehors **avant** d'actionner le démarreur et pendant le démarrage. Une hélice est un outil extrêmement dangereux, voire meurtrier. Il est donc indispensable que les alentours soient dégagés. Voilà une bonne raison pour prendre le temps de bien regarder avant de mettre l'hélice en mouvement.



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

Notre Cessna 150 OO-WAC vient de recevoir un nouveau gyro-directionnel. Par la même occasion on lui a fait un « *compas swing* », c'est-à-dire un réglage de la boussole et une nouvelle carte de déviation est apposée.

Le BIR, après une longue absence, nous est revenu avec une hélice remise à neuf.

Le Grumman N56BV est allé chez Lambert Aircraft à Wevelgem pour une révision de ses radios et du transpondeur. Tout fonctionne correctement. Récemment l'avion a reçu un nouveau carburateur et le problème d'arrêt moteur au sol a ainsi été résolu.

### **... et encore des dégâts !**

En ce qui concerne le FCE, j'ai le regret de vous annoncer que l'avion a été endommagé par quelqu'un de peu scrupuleux et qui se garde bien de parler de son acte de dégradation. Cela fait plusieurs mois qu'on vous a adressé un courrier concernant les dégâts occasionnés aux avions lors des manipulations au sol. Dans le « *Cockpit* » du mois d'août, vous pouviez lire qu'une bosse avait été faite dans la casserole d'hélice du Grumman N56BV et on demandait au coupable de se faire connaître. Un mois plus tard on vous faisait savoir dans notre journal que le coupable ne s'était pas encore démasqué. Et ce n'est toujours pas fait ! Cette fois, c'est au tour de notre Cessna 172 d'être maltraité. Evidemment personne n'a fait cela, cela doit être l'action d'un quelconque esprit malfaisant !!!! C'est tout simplement scandaleux et trop c'est trop. Oui nous sommes scandalisés par la malhonnêteté et le manque de respect. Nous demandons instamment à la personne qui a occasionné ce dégât de venir vers nous, le comité, afin de trouver un arrangement pour le financement des réparations. Comme vous pouvez le voir sur les photos ci-jointes, le plan mobile du plan de profondeur a été méchamment plié sur le coin droit du côté gauche. Lors du dernier entretien, l'atelier a redressé la tôle et foré deux petits trous afin de stopper la crique qui s'est formée. Ce dégât est très grave car on ne peut plus mettre de tôle de renforcement. Il faut remplacer la tôle en entier et cela va coûter cher. Le club ne peut pas se permettre de dépenser de l'argent à tout va pour des réparations qui auraient pu être évitées si ses membres étaient consciencieux. Au risque de nous répéter, si vous avez une assurance RC familiale, celle-ci couvre ce genre de sinistre. Si vous payez une assurance, c'est pour qu'elle soit utilisée quand c'est nécessaire. Et là, ça l'est ! Et si vous n'êtes pas assurés, ayez au moins l'honnêteté et le courage d'assumer votre responsabilité.

*« Toi le coupable, sache que nous ne sommes pas des gendarmes et que nous ne sommes pas là pour te blâmer. Nous n'avons pas non plus pour mission de te dévoiler au grand public. Ceci restera confidentiel. »*

Pour rappel, cet extrait de la charte du bon usage de l'aérodrome :

***S'il vous arrive de faire des dégâts à un autre appareil que le vôtre, il est de votre devoir d'en avertir IMMEDIATEMENT le propriétaire ou/et le commandant de service. Votre assurance familiale peut couvrir ces dégâts.***



Et tant qu'on y est, pourquoi ne pas continuer ! Par une de ces belles journées automnale, alors que je reviens d'un vol, je constate avec effarement que le WEO est parqué dans l'énorme trou qui se trouve en face de notre hangar avec l'étambot dans l'herbe ...

C'est à croire qu'on le fait exprès et qu'on s'en fout éperdument. Fort heureusement il n'y eu aucun dégât.



*Alors, que faut-il faire pour nous faire comprendre ? Je vous pose la question en espérant que vous aurez une ou des réponses à proposer.*



### **Petit rappel à propos de la fin des vols.**

Quelques pilotes m'ont demandé de rappeler aux utilisateurs de faire le plein de l'avion lorsque les réservoirs sont presque vides et que l'appareil doit être remis au hangar. En effet, il est normal que vous remettiez de l'essence dans l'avion que vous avez utilisé afin que ceux qui voleront après vous, le lendemain ou plus tard, disposent d'un avion prêt. Il s'agit bien entendu ici d'une attitude non



égoïste de respect et d'entraide envers les autres. D'autre part, ceci est utile et **important** afin de prévenir toute formation de condensation à l'intérieur des réservoirs. J'attire aussi votre attention de ne pas remplir le réservoir gauche des Cessna à raz bord, mais de laisser un petit espace. En effet, lorsque vous remplissez à fond ce réservoir, l'essence s'échappe par le trop plein au goutte à goutte, même lorsque l'avion est stationné bien à plat dans le hangar. Le trop plein, c'est ce petit tuyau qui se trouve sous l'aile gauche.

Non seulement il s'agit de gaspillage, mais ceci constitue un danger potentiel d'incendie. Une raison supplémentaire pour éviter de fumer dans les hangars ou sur l'aire de manœuvre ; c'est tout simplement interdit. Car beaucoup de gens, surtout des « touristes visiteurs » se permettent de fumer dans ces endroits. C'est à nous pilotes de leur demander de ne pas fumer. **Lorsqu'un feu se déclare, il est déjà trop tard !** La vitesse à laquelle il peut se propager est si rapide que le sinistre peut être catastrophique. *La sécurité est l'affaire de tous.*



### ***Attention au piège du couché du soleil !***

Nous voici passé à l'heure d'hiver depuis peu et on peut dire que nous sommes encore sous le charme de l'heure d'été et des journées plus longues. Aussi avons-nous tendance à oublier qu'il va faire sombre plus tôt. En effet, en ce début novembre, le soleil se couche vers les 17 h 10 local. Et lorsqu'on envisage un vol vers 16 h 30, après tout, ce n'est pas tard, on risque de rentrer au couché du soleil. Vous me direz qu'on dispose encore de 30 minutes pour voler de jour et donc pour rentrer au terrain. Oui, c'est vrai. Mais ceci n'est que pure théorie issue de la réglementation. Tant qu'on reste dans la réglementation, c'est tout bon, rajoutez-vous ! Mais le piège, c'est que la pratique est souvent différente de la théorie, et 30 minutes après le couché de notre bien aimé soleil, il peut faire déjà bien sombre, au point d'avoir quelques soucis pour retrouver et atteindre le terrain si on s'est éloigné pour une navigation ou une ballade.

*La prudence est donc une fois de plus primordiale.*



## Perdu

Depuis quelques semaines, le WEO a perdu son cache-tube pitot. Après maintes recherches, aussi bien à l'intérieur de l'avion qu'à l'extérieur, sur le parking, dans l'herbe, dans le hangar, nous ne sommes pas arrivés à mettre la main dessus. Il reste une possibilité, celle qu'un utilisateur de cet avion l'ait emporté par inattention avec ses affaires. En effet, il est tout à fait possible qu'il se trouve inséré au milieu de documents, cartes, etc...



On en a une fois retrouvé un à l'intérieur du carnet de route de l'avion !!! Que faisait-il donc là si le pilote a bien fait sa check-list !

Je demande à chaque utilisateur de l'avion de vérifier dans ses documents de vol, éventuellement dans une sacoche, une valise de pilote, etc... si ce cache-tube pitot ne s'y trouve pas, et si oui, de le remettre à l'avion.

*Avec les remerciements de tous.*



## Gala

L'Aéroclub du Borinage organise son dîner de Gala, **le 19 novembre 2011 à 19 h 30**, au restaurant de l'aérodrome et vous invite **cordialement, vous et vos ami(e)s, à y participer.**

Toute réservation doit être faite avant le **12 novembre**, et n'est qu'effective qu'avec le **paiement préalable de 40€/pers au compte de l'ACB 750.9078352.86**

La soirée sera animée par notre ami-pilote GIL :



... *Humoriste - Comédien - Présentateur - Animateur ...*  
Un belge bien de chez nous... GIL  
Un spectacle au titre évocateur :

**"C'est n'importe quoi !"**

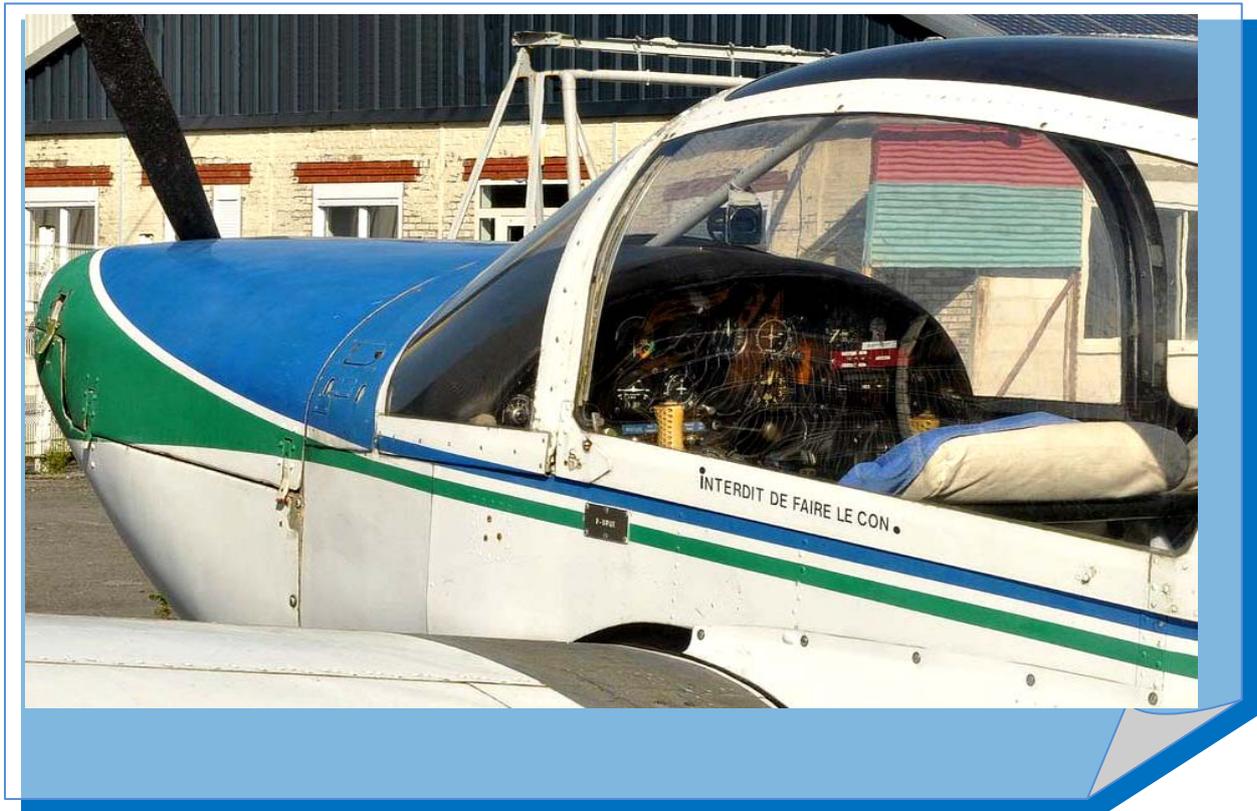
Du gag au visuel, de la caricature aux jeux de mots, il interprète au travers de différents personnages, l'absurde et l'imaginaire de la vie contemporaine avec la participation complice du public.

Le comité de l'Aéroclub proclamera à cette occasion, les nouveaux pilotes licenciés des deux dernières années.

*Nous espérons vous y trouver nombreux.*



*La photo du mois*



*Bons vols et volez prudemment !*

