

# COCKPIT



Info Aéro Club du Borinage EBSG, décembre 2011

*Amies et amis pilotes, bonjour,*

*Mais que fait donc le commandant d'aérodrome ?*

Le commandant d'aérodrome a pour rôle principal d'assurer une présence physique sur le terrain, d'ouvrir et de fermer l'aérodrome, mais aussi de veiller au bon déroulement de l'activité aviation sur la plate forme ainsi qu'au respect des règles de l'air. Voilà en quelques mots en quoi consiste sa fonction. Toutefois, lorsqu'on y regarde de plus près, on s'aperçoit que d'autres services gravitent autour, comme la transmission d'information à la radio, veiller au choix de la piste en usage compte tenu du vent, servir de l'essence à un client, la dépose, l'activation et la clôture des plans de vol, et en cas de problème, appeler les secours et avertir les autorités, etc...

Pour déposer vos plans de vol, vous disposez de trois possibilités. La première et la moins courante, c'est l'appel téléphonique au briefing auprès duquel vous dictez votre plan de vol. La deuxième, remplir le document ad hoc et le faxer au briefing. Dans ce cas, si vous n'êtes pas doué d'une belle écriture ou si vous ne remplissez pas clairement les cases, le préposé du service risque de refuser votre plan de vol. Vous devez en outre vérifier auprès du briefing que votre plan de vol est accepté. La troisième, la plus facile et la préférée du briefing, remplir votre plan de vol sur le site internet de Belgocontrol. Cette solution est de loin la plus facile car il n'est pas possible d'y faire des erreurs, car lorsque erreur il y a, le système refuse d'envoyer votre plan de vol. De plus, la plupart des cases vous proposent ce qu'il y a lieu d'inscrire, comme le type d'aéronef par exemple. Le commandant d'aérodrome est sensé pouvoir vous aider pour votre plan de vol, mais aussi vérifier s'il est écrit correctement et sans erreur afin qu'il ne soit pas refusé.

La présence du commandant dans la tour est à ce point importante que si le Centre d'Informations de Vol (le FIC, Flight Information Center – Brussels Info si vous préférez) est à la recherche d'un aéronef, il lui arrive de téléphoner à la tour de EBSG afin de savoir si l'engin recherché s'y trouve. Je me souviens d'un dimanche après-midi où un Cessna 150 se pose à EBSG sans contact radio. Quelques instants après, le FIC me téléphone me demandant si l'avion en question s'est posé chez nous, car il avait perdu le contact radio avec le pilote, qui de son côté, avait affiché 7600 à son transpondeur. Il fut donc rassuré de savoir que l'avion était en sécurité. Ceci vous confirme que lorsque vous établissez un contact radio, vous êtes tenu de demander la permission de quitter la fréquence, sinon on vous recherche. Et c'est également valable avec Brussels Info, qui, comme son nom l'indique, n'est que de l'information. Ici on ne demande pas l'autorisation pour quitter la

fréquence, on se contente de le dire. C'est ce qui constitue la «clôture du plan de vol», car il s'agit bien d'un plan de vol bien que verbal.

Vous devez encore savoir que le commandant peut intervenir à la radio pour donner un conseil à un pilote, comme par exemple lui dire de remettre les gaz quand il s'aperçoit que l'avion arrive trop long ou trop vite. Croyez-moi il est préférable d'intervenir de la sorte plutôt que de voir l'avion se cracher en bout de piste. Idem lorsqu'on sait qu'on a un avion à train escamotable en approche ; il suffit de lui dire « *check gear down* », « *vérifiez train sorti* » pour attirer l'attention du pilote de vérifier qu'il a bien sorti le train. Car c'est bien connu, *il y a deux sortes de pilotes, ceux qui se sont déjà posés sur le ventre et ceux qui doivent seulement le faire.*

Vous le constatez, le rôle du commandant est intéressant et vital, surtout quand il y a du trafic. Et pour conclure, c'est un passe temps formidable et passionnant. Alors venez rejoindre l'équipe de ces fabuleux commandants d'aérodrome grâce à qui vous pouvez voler, car lorsqu'il n'y en a pas, le terrain est fermé et vous ne volez pas ! We need you !



## *C'est la fête !*

Le gala du 26 novembre, un beau succès.

Avec pas moins de 106 personnes, le gala annuel de l'Aéroclub du Borinage a permis aux convives de se retrouver dans une ambiance agréable et amusante. En effet, notre ami pilote et humoriste Gil a bien amusé la galerie avec ses sketches et jeux de mots. Mais comme chaque année, les pilotes brevetés étaient mis en vedettes pour le traditionnel coupé de cravate et la remise de diplôme.

Ce sont donc quatre pilotes qui passèrent avec succès leur licence de pilote privé d'avion (PPL (A)) dans le courant de l'année 2011. Thomas Solimando, Vincent Formato, Ghislain Zannen, dit Gil, et Marc Depreter. C'est donc par les mains expertes du président, Charlie Mousset, que les cravates tombèrent dans le club des pilotes brevetés. Si vous souhaitez voir les photos de la fête, rendez-vous sur le site :

[https://picasaweb.google.com/114855201692450461909/Gala\\_2011#](https://picasaweb.google.com/114855201692450461909/Gala_2011#)



## *Saint-Nicolas visite les enfants « sages ».*

Comme chaque année, c'est par l'aérodrome de Saint-Ghislain (EBSG) que Saint-Nicolas et son ami Père Fouettard descendirent sur terre, en ce samedi 3 décembre, pour rencontrer les enfants des familles des membres de l'ACB. La journée très pluvieuse ne s'annonçait pas très encourageante, surtout avec un vent fort soufflant jusqu'à 20 nœuds et parfois avec des rafales jusqu'à 28 nœuds. Mais vers 15 h 30 les éléments se calmèrent et aux alentours de 16 h, l'avion de Saint-Nicolas était prêt pour aller chercher ses passagers VIP. 16 h15 décollage du OO-FCE avec à son bord l'espace pour accueillir le grand saint et son ami, mais aussi des cadeaux pour les enfants. Il ne me fallut pas longtemps pour remarquer une petite lumière particulière au milieu des quelques nuages qui se baladaient encore dans ce magnifique ciel aux couleurs du soleil couchant. Je décidai donc de me diriger vers elle et à mesure que je m'en approchais, je pouvais distinguer les silhouettes de mes passagers VIP. Quelques minutes plus tard nous étions déjà en descente pour rejoindre le circuit et avant d'atterrir faire un passage pour que Saint-Nicolas puisse saluer de la main tous les enfants et leurs parents qui attendaient sur le parking. Après un atterrissage de la douceur d'une caresse que l'on donne à un enfant, l'avion s'immobilise en face de la taverne et des familles. Il était temps car Père Fouettard commençait bizarrement à pâlir !!!

Et pour voir les photos c'est également sur Picasa que ça se passe :

<https://picasaweb.google.com/114855201692450461909/StNicolas2011#>



## Dans l'aviation, on parle toujours de ... Q !

Dans l'aviation comme dans d'autres domaines, on se facilite la vie par l'adoption d'un langage simplifié. Pour abrégé les transmissions en alphabet morse à l'époque de la radiotélégraphie, la terminologie aéronautique avait été condensée en groupes de 3 lettres commençant tous par la lettre Q , initiale de Question. C'est en 1932 que cette technique entre dans l'aéronautique alors qu'elle est déjà utilisée dans la marine depuis 1909.

Voici un petit rappel des principaux codes Q que nous utilisons couramment :

- QFU : direction magnétique de la piste arrondie à la dizaine supérieure ou inférieure.
  - QFE : pression atmosphérique au niveau du sol. Un altimètre calibré au QFE indiquera une hauteur, mais une hauteur au dessus du niveau de l'aérodrome.
  - QFF : pression atmosphérique réduite au niveau de la mer en atmosphère réelle. C'est donc la pression réelle que mesurerait un baromètre qui pourrait être descendu verticalement au MSL. Le QFF est utilisé par les météorologistes pour le tracé des isobares sur les cartes météorologiques.
  - QNH : pression atmosphérique réduite au niveau de la mer, en atmosphère standard. Un altimètre calibré au QNH indiquera une altitude par rapport au niveau moyen de la mer.
  - QNE : pression atmosphérique standard (1013.2 hPa). Un altimètre calibré au QNE indiquera une altitude pression et l'avion volera en niveaux de vol.
  - QTE : relèvement vrai d'un avion par rapport à une station, donc par rapport au nord vrai.
  - QUJ : relèvement vrai d'une station par rapport à un avion, donc par rapport au nord vrai.
  - QDM : relèvement magnétique d'une station par rapport à un avion, donc par rapport au nord magnétique. Ou route magnétique vers une station. On demande un QDM pour rejoindre une station (M comme Maison). C'est aussi un TO et l'aiguille (CDI) centrée sur le VOR.
  - QDR : relèvement magnétique d'un avion par rapport à une station, donc par rapport au nord magnétique. On demande un QDR pour connaître la direction dans laquelle nous nous trouvons par rapport à une station. C'est aussi un FROM et l'aiguille (CDI) centrée sur le VOR.
  - QRI : quelle est la tonalité de mon émission ? (= how do you read ?)
  - QGO : aérodrome fermé pour cause météorologique en dessous des minimas.
  - QBA : visibilité horizontale exprimée en mètre si elle est inférieure à 5 km et en km au-delà.
  - QBB : hauteur de la base des nuages au-dessus de l'élévation officielle de l'aérodrome.
  - QNT : Quelle est la vitesse maximale du vent au sol, ou rafales de vent.
  - QGP : Quel est mon numéro d'ordre à l'atterrissage ?
  - QBI : êtes-vous en IFR ?
- Et puis, il y a aussi les Q Terreux, ce sont ceux qu'on ne voit jamais quand on a besoin d'aide, qui ne donnent jamais de coup de main et qui ne font rien pour la communauté, ou pour l'aéroclub.

La liste est longue et exhaustive, aussi, si vous êtes intéressés d'en savoir plus vous pouvez consulter le site internet :

<http://passion-aviation.html.pagesperso-orange.fr/Code%20Q.htm>



## Conseils divers pour l'hiver.

Cette fois, çà y est, l'hiver est là. Les températures ont baissé et l'humidité est parfois élevée. Attention donc au brouillard, au givrage et aux démarrages difficiles. En plus de cela il peut arriver que votre pare-brise soit embué parce la température et l'humidité y sont propices, mais aussi parce que vous respirez (heureusement), et votre expiration dégage de la vapeur qui se condensera sur le pare-brise froid. Il est donc tentant d'essuyer le pare-brise et les vitres latérales avec un chiffon ou avec un tissu que vous avez à votre portée. Ceci est fortement **déconseillé** car vous risquez de griffer les vitrages en plexi non seulement avec l'étoffe en question mais surtout avec vos bagues si vous en portez. Soyez vigilant sur ce point car, comme cela a déjà été mentionné (voir Cockpit du mois d'août), les griffes sont irrécupérables et limiteront la visibilité, surtout face au soleil. Un atterrissage face au soleil est déjà délicat, mais si en plus la visibilité est détériorée par les griffes, la situation n'est pas des plus agréables.

Sur le plan de la météo, informez-vous des conditions météo prévues. Ce n'est pas parce qu'il fait beau ici que c'est la même chose quelques kilomètres plus loin. Il y a peu, deux avions de chez nous étaient en déplacement vers les côtes du nord de la France. A leur retour, le stress des pilotes monta au moins d'un cran car ils se sont retrouvés au dessus de la couche nuageuse. Ayant pris contact avec Lille Approche ils demandèrent des infos sur la météo de Saint-Ghislain. Il faisait magnifique à EBSG avec un ciel bleu et une visibilité superbe, alors qu'à Lille (LFQQ) les conditions étaient IMC, le brouillard s'était rendu maître des lieux. La tour de Lille nous téléphona pour demander notre météo afin de rassurer nos pilotes. Voilà ce que j'appelle du service. Et nos amis purent rentrer au lieu de se dérouter et trouver une solution pour rejoindre le bercail.

Le brouillard se forme parce que l'air se refroidit ; la température de l'air atteint ou descend en dessous de la température du point de rosée, ou l'humidité relative augmente, soit par des précipitations, soit par le passage de la masse d'air sur une étendue d'eau.

Le brouillard est constitué de gouttelettes d'eau microscopiques flottant près de la surface terrestre et qui réduit la visibilité à moins d'un kilomètre. Durant cette période hivernale, le brouillard peut être composé de cristaux de glace, mais aussi de gouttelettes d'eau surfondue. Cette eau en surfusion gèlera dès qu'elle entre en contact avec un corps, avions ou véhicules en stationnement. Nous sommes alors en présence de brouillard givrant et c'est ce type de brouillard que nous rencontrons en hiver lorsque les températures sont négatives.

Chez nous, le type de brouillard que nous rencontrons le plus souvent est le brouillard de rayonnement. Sa formation est provoquée par une baisse de température au sol lors du rayonnement nocturne provenant de la surface terrestre. La température de l'air en contact avec le sol diminue et lorsque le point de rosée est atteint, il y a condensation. Etant donné que nous sommes influencés par un climat maritime, donc par de l'air humide, lorsque la nuit est claire sans nuage avec un vent nul ou faible, les conditions sont remplies pour la formation du brouillard de rayonnement. Ce phénomène peut survenir rapidement, même avant la tombée de la nuit, car ne l'oublions pas, la température diminue déjà dans le courant de l'après-midi. Il y a tout lieu d'être prudent quant à effectuer un vol en fin de journée. Une bonne connaissance des prévisions météorologiques ou d'un peu de réflexion peut nous éviter bien des désagréments.

Rappelons le dicton : « *horizon pas net, restons à la buvette* » !

Pour que le vol reste un plaisir, mettons la sécurité et la prudence de notre côté.

Bons vols.



*La photo du mois.*



*Les membres du comité de l'Aéroclub du Borinage vous souhaitent un*

*Joyeux Noël*

