

COCKPIT



Info Aéro Club du Borinage EBSG, juillet 2012

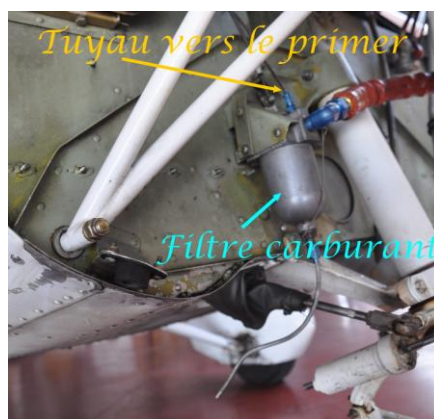
Textes et mise en page : Ghislain Zannen et Guy Mercier
Avec l'aimable et enthousiaste collaboration d'Eric Debacker

La technique au service de la pratique.

Vendredi matin, 9 h, je prépare le 172 pour le conduire à Wevelgem pour un entretien des 50 h. Après une pré-flight minutieuse, c'est au tour de la check-list de démarrage. Utilisation du primer, juste deux petites injections suffiront. C'est là que je constate que le primer n'était pas verrouillé. Il était déjà presque sorti. Conclusion, il n'a pas été verrouillé lors du vol précédent. Pour le verrouiller, il suffit une fois le petit ergot entré dans son logement, de tourner d'un quart de tour. Et le tour est joué : le primer est verrouillé. Et ceci est une action importante.

Quelles peuvent être les conséquences d'un primer non verrouillé ?

Il faut d'abord comprendre en quoi consiste le système. Le primer, ou pompe d'injection pour rester franco français, est une petite pompe manuelle qui prélève de l'essence au niveau du filtre de carburant (le strainer que vous purgez lors de la pré-flight), et l'envoie dans les conduits d'admission sur deux cylindres dans le cas du Cessna 172. Cet apport d'essence facilitera le démarrage d'un moteur froid. Alors, que se passe-t-il si le primer n'est pas bien fermé et verrouillé ? Cela permet à l'essence de passer par cette voie par aspiration lors de l'ouverture de la soupape d'admission, et la quantité d'essence supplémentaire qui est ainsi injectée dans les cylindres entraîne un mélange trop riche, qui peut suffire à noyer le moteur. Avec un mélange trop riche le moteur ne fonctionnera pas correctement ; il ne tournera pas rond. Si un mélange trop riche est favorable vis-à-vis de la détonation, la combustion incomplète du mélange entraîne une consommation excessive. Au-delà d'un gaspillage d'essence il peut en résulter un encrassement des bougies par les dépôts de carbone et de suie sur les bougies et les soupapes, provoquant alors des fumées noires et des explosions à l'échappement. Le moteur ne tourne pas rond.





GM



Aux membres & amis de l'ACB (et autres...why not...)

Récit d'un w.end...

Dans le cadre des activités de notre club, était prévu une journée à LFQA Reims-Prunay...

Rien ne bougeant vraiment... la grande gu... de votre serviteur soussigné s'est mise en route pour rameuter (réveiller) les organisateurs et intéresser des participants...

Lors de ma retraite je pourrai envisager une fonction bénévole de médiateur, rassembleur, motivateur, négociateur, "téléphoneur", (...animateur: mais çà je le fais déjà... et pas gratos... 😊)

Trêve de plaisanterie...mais en restant dans la bonne humeur :

nous fûmes 500 mais par un prompt dé-renfort... (phrase connue et détournée de Corneille)... que dis-je : nous fûmes 12, puis 4, puis 8.... bref nous avons stabilisé le chiffre à 8...

Pour être clair : 2 en Camping Car (si si...)

3 en C172

3 en DA40.

Une météo suffisamment clémente pour nous permettre de décoller samedi vers 11h pour le C172 et 10' plus tard pour le DA40 (après avoir laissé passer un vilain grain au dessus de EBSG).

En restant en deçà de 2000 ft, un voyage sans encombre pour rattraper le FCE et arriver 53' plus tard à LFQA, me laissant la possibilité d'une "longue finale" pour "griller" mes amis du C172 qui faisait gentiment le circuit "vent arrière"...

Et qui nous attendaient ? Notre jolie fermière et son pti mec venus en Camping Car (des amoureux écolos je vous dis !)

Qu'ils soient au passage énorrrrmément remerciés pour nous avoir organisé ce w.end !!!

Car en effet, après s'être agréablement sustentés au resto de LFQA (à conseiller !) et sans compter les premiers verres de bon breuvage...sauf le pilote du FCE qui pensait fermement ramener son équipage en fin de journée...Doux rêve qu'il finira par perdre - vous lirez plus loin - sous la bonne influence de sa femme et encore plus des autres (je sais c'est lâche...). Après ces premières agapes disais-je, nous fûmes pris en main (et véhiculé) par Jean Claude : un homme amoureux de sa région, de ses terres, de son champagne, de son métier... Je comprends pourquoi "nos amis de la ferme" (mais si vous voyez...la petite jolie et le grand catcheur...) sont amis avec un gars pareil. Nous avons visité les Ets Mailly, les infrastructures, les caves et les cuvées, nous avons bu sans soif ses paroles et ses explications...autant que les verres de dégustations qui ont suivis... Déjà bien en forme et avec une ambiance déjà garantie par l'amitié et la bonne entente, nous nous sommes rendus... à une autre dégustation chez ce génial Jean Claude (et son frère... puisqu'il s'agit du Champagne Remy Frères). Au passage je souligne le rapport qualité/prix de ce Champagne que je conseille vivement. Vous ne serez pas déçu ! Ils méritent vraiment ici un coup de pub ! Pour passer commande vous pouvez aisément vous adresser à notre gentil catcheur qui centralise et livre à EBSG (pour éventuellement goûter il faut voir également avec lui).

C'est là que nous sommes venus à bout du pilote FCE qui ne tenait plus... Sous prétexte d'une bonne météo prévue pour dimanche... et surtout en lui "cédant" un instructeur connu (qui avait prévu l'aller avec lui mais le retour avec moi) et principalement parce qu'il avait terriblement soif de ce bon breuvage à bulles... il décida de rester, aidé en cela par sa femme qui, tout compte fait, n'avait pas trop de remords de laisser les enfants se débrouiller seuls en blocus (tu parles, ils ne demandaient pas mieux...). Oui mais pour dormir ??? Plus de chambre libre. Qu'à cela ne tienne, une chambre double et 2 chambres single deviendront tout simplement 2 chambres double... (Non non, même sous la torture je ne vous dirai jamais qui a couché avec qui... j'ai promis juré... Vous pouvez toujours essayer de deviner).

Après avoir goûté les différentes cuvées et refait le monde, la politique, l'immigration, le commerce, la crise ; mais surtout après quelques crises de rire mémorables, nous avons laissé le soin à notre hôte de ranger les bouteilles (vides bien entendu). Vite quelques dernières commandes (qui nous seront livrées à EBSG) et nous voilà en route pour l'hôtel Campanille (entassés - mais confortablement - dans le camping car dans lequel je le rappelle, nos "amis de la ferme" passeront la nuit). Après s'être rafraîchis rapido (je ne parle pas de boisson cette fois), nous avons pris la route "Camping Car" pour notre diner du soir dans un endroit charmant et gastronome où nous sommes même parvenus à faire sourire le personnel. Si un jour vous y allez, ne demandez pas comme dessert un Irish Coffee... ni un café Irlandais... Private Joke...

Au retour, toujours dans le camping car, votre narrateur chantait et les autres commençaient à penser à la douce nuit du Campanille.

Au matin, petit déj' de 09.30' où chacun, avec des petits yeux (tien-tien...), riait encore de la veille. Pour le prix on en a repris encore et encore... un peu de tout : des forces qu'il nous fallait pour reprendre la route de l'aérodrome où nous prîmes encore un grand café et un grand bol d'air. Hélas ! Sérieux les pilotes ! Après une visite des autres avions du club et des autogires, le dépôt des plans de vol et le paiement taxe on redevient tous plus sérieux et un peu tristes de quitter nos hôtes. Pendant que les

pilotes font les checks et autres formalités (ils ont été bien gardés nos avions chéris et le personnel de la tour est plus que serviable, il est très sympa de surcroit), on se promet tous de refaire ce genre d'escapade et surtout de garder cette ambiance club qu'il faut absolument développer plus... Et pour ce faire la première étape est faite bénévolement (flute, j'avais dit pas de bénévolat...) par votre serviteur via cette narration qui, je l'espère, vous aura fait plaisir et vous donnera l'envie d'avoir envie... de participer à la prochaine activité. Le Comité vous tiendra au courant bien entendu, mon bénévolat s'arrête là... pour l'instant (!!)

Le vol de retour fut vraiment agréable, à 7.500 pieds entre et/ou au-dessus des cumulus et strato-cumulus. Après la frontière descente tranquille dans les "trouées" avec un peu de psv au passage ; arrivée à EBSG. Parti après le FCE, je lui ai chipé la place pour atterrir en premier, pendant que lui il faisait un beau circuit après l'"over head" pour vérifier quid piste en usage. "Mon" DA40 touche gentiment le sol en "kisslanding" (waow le pilote...) à 12.45' suivi par le C172. Clôtures, formalités, petit blabla sur le parking et nous voilà en terrasse pour une brochette frites et une bonne pinte, car on arrive pas à clôturer... un si bon w.end.

On s'embrasse, on se dit à bientôt, et on se redit qu'il faut absolument "remettre ça"... avec ou sans d'autres, Na ! Comme on dit: ceux qui ne viennent pas on toujours tort.

Pour ma part j'ai ri et j'ai revécu notre w.end en vous le narrant par la présente... et ça m'a diantrement bien plu, re-Na !

Et voilà le lien photos... bon amusement:
<http://sdrv.ms/Lm1Jt6>

Avec mes salutations cavok ciel azur à tous et toutes !

GIL (Ghislain)



L'évolution des élèves.

L'évènement inoubliable pour Bernard Duchenne, son premier solo à bord du WAC, on sent la différence quand l'instructeur n'est plus à côté nous dit Bernard. Et un examen pratique PPL réussi pour Lotfi Bensenouci. Et voilà un pilote de plus ; bons vols, d'autant plus que Lotfi envisage une carrière aéronautique.



Le jeu concours annuel de navigation.

En ce samedi 23 juin, dame météo nous gratifia d'un temps superbe afin que notre jeu annuel de navigation puisse se dérouler dans les meilleures conditions. Comme chaque année, les équipages préparent leur vol avec le plus grand sérieux. Les temps de vol sont calculés avec précision, ce qui permet à certains d'être exacts quant au temps estimé et au temps réel, à d'autre d'en être très proche. Il faut savoir que la préparation de ce jeu de navigation demande beaucoup de travail. Il faut choisir un trajet, des points tournants, avec éventuellement un relevé de position à l'aide des VOR, des repères à choisir et à photographier. Ensuite il faut mettre tout cela en musique afin que les concurrents aient un document clair et précis pour préparer leur navigation. Notre dévoué Christian Rousseuw nous a une fois de plus concocté un joli parcours avec de belles choses à découvrir. Et puis il y a aussi le petit questionnaire théorique dont vous pouvez lire l'exemplaire avec les bonnes réponses en bleu ci-dessous.

Et le soir, nous voici tous rassemblés pour partager un repas succulent et aussi varié que les goûts de chacun. Organisé avec soin par les dames du comité des fêtes, on peut dire que nous fûmes tous comblés par la qualité et la quantité des mets présentés. Nous vous adressons nos plus sincères remerciements, mesdames.

Des remerciements tout particuliers aux personnes qui ont contribué à l'élaboration du somptueux buffet. Nul doute que chacun y trouva son plaisir gustatif dans une ambiance réussie d'un club sympathique.



Alors, ces questions... les voici !

1. *Des cumulus de beau temps impliquent :*
 - a. *De la turbulence au niveau et au-dessous des nuages.*
 - b. *Une faible visibilité en surface.*
 - c. *Des conditions de vol calmes sous les nuages.*
 - d. *Un risque élevé de passage au bar après le vol.*

2. *L'épaisseur de la troposphère varie avec :*
 - a. *La rotation de la terre.*
 - b. *Le vent.*
 - c. *La longitude.*
 - d. *La latitude.*

3. *Afin d'éviter les turbulences de sillage lors d'un décollage derrière un avion plus gros, le pilote doit :*
 - a. *Suivre une trajectoire plus basse que celle du trafic précédent.*
 - b. *Suivre une trajectoire parallèle à la trajectoire de l'autre avion du côté du vent.*
 - c. *Suivre une trajectoire au-dessus et dans le vent de l'avion plus gros.*
 - d. *Suivre une trajectoire au-dessus et en arrière du vent.*

4. *Dans l'arc blanc vous sortez les volets en restant en palier ; que devient la portance ?*
 - a. *La portance diminue car les volets augmentent la traînée.*
 - b. *La portance augmente vu que le CL augmente.*
 - c. *La portance ne change pas.*
 - d. *La portance varie.*

5. *Les indications d'un VOR ont pour référence le nord :*
 - a. *Géographique.*
 - b. *Magnétique.*
 - c. *Vrai.*
 - d. *Compas.*

6. *Quelle action faut-il prendre pour refroidir un moteur qui surchauffe en montée ?*
 - a. *Réduire la vitesse de montée et augmenter le RPM.*
 - b. *Réduire le taux de montée et augmenter la vitesse.*
 - c. *Augmenter la vitesse de montée et le RPM.*
 - d. *Fermer les volets de capot.*

7. *Lequel des messages suivants sera utilisé par une station contrôlant une situation de détresse pour imposer le silence ?*
 - a. *Stop transmitting, mayday.*
 - b. *Stop transmitting, emergency.*
 - c. *Stop transmitting, distress.*
 - d. *All stations in this frequency, mayday traffic.*

8. *Quelle est la façon correcte de transmettre le nombre 13500 ?*
 - a. *One three five hundred.*

- b. *One three thousand five hundred.*
 - c. *One three five zero zero.*
 - d. *Thirteen thousand five hundred.*
9. *Quelle est la durée de validité d'un plan de vol non contrôlé ?*
- a. *Le plan de vol est valable jusqu'à son annulation.*
 - b. *30 minutes après l'heure estimée de décollage.*
 - c. *60 minutes après l'EOBT.*
 - d. *30 minutes après l'EOBT.*
10. *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 sur la 27, direction le bar parce que toutes ces questions ça donne soif !*
 - d. *Une diminution de la distance franchissable.*

Après avoir discuté avec quelques uns des participants, je crois opportun de donner quelques explications sur deux questions qui n'ont pas eu la quote.

À la question numéro 2, presque tout le monde a répondu le D, la latitude. C'est vrai que l'épaisseur de la tropopause varie avec la latitude, mais ceci est causé par la rotation de la terre, car si la terre ne tournait pas, il n'y aurait pas cette variation. La bonne réponse est donc le A, la rotation de la terre. N'oubliez pas que tout comme à l'examen, il faut choisir la meilleure réponse.

La question numéro 4 : là aussi, à part deux candidats, tout le monde a répondu le B, la portance augmente vu que le CL augmente. La bonne réponse est le C, la portance ne change pas. Pourquoi ? Rappelons nous la formule de la portance : $L = \frac{1}{2} \rho S V^2 C_L$. Il faut bien lire la question car il y est spécifié « en restant en palier ». Ceci veut dire que l'avion ne monte pas et ne descend pas. Bien sûr, lorsqu'on sort des volets la portance augmente puisqu'on augmente le CL par augmentation de l'angle d'attaque. Mais comme on veut **rester en palier**, il faut une action simultanée sur le manche vers l'avant, c'est-à-dire adopter une assiette à piquer, autrement dit empêcher l'angle d'attaque d'augmenter, et ainsi le CL n'augmente pas. La portance n'augmente pas. CQFD.

GM

N'oubliez pas le prochain rendez-vous d'activité aérienne, un déplacement sur Saint-Omer le samedi 7 juillet.



NOTAM

LFAV : des mongolfiades sont
Organisées les 6, 7 et 8 juillet.

Et le 14 juillet, meeting aérien.

