

COCKPIT



Info Aéro Club Mons Borinage EBSG, avril 2015

Texte et mise en page : Guy Mercier

Amies et amis pilotes, bonjour,

Notre aéroclub fait peau neuve.

Comme vous le savez, notre aéroclub a un nouveau nom ; désormais nous sommes **Aéroclub Mons-Borinage**. Mais ceci a des conséquences bien au-delà d'une nouvelle appellation. Il a fallu en changer les documents. Notamment les certificats d'immatriculation. Ces nouveaux certificats nous ont enfin été délivrés et remis dans la pochette des documents de bord. Dès lors, pour l'inscription des vols à la tour, veuillez indiquer dans la colonne « opérateur » ACMB au lieu d'ACB. J'en profite ici pour vous demander d'écrire lisiblement et en caractères d'imprimerie car ces fiches d'inscription des vols doivent être recopiées par Martine qui a souvent du mal à vous lire.

Et pourquoi s'arrêter en si bon chemin ?

Le comité en a profité pour créer un nouveau logo.

Et dans la foulée nous avons un tout nouvel autocollant ainsi qu'un porte-clés qui vous sont proposés pour 2 Euros l'autocollant et 3 Euros le porte-clés.



Cessna 150 OO-WAC



Le nouveau OO-WAC est arrivé. Rassurez-vous c'est toujours le même avion que vous connaissez bien et que vous appréciez. Après lui avoir redonné un joli capot moteur fraîchement repeint, voici des sièges entièrement refaits. Il ne nous reste plus qu'à en prendre grand soin. Mais ce n'est pas tout ; l'hélice est entièrement neuve. En effet, étant arrivée à bout de potentiel, elle se devait d'être *overhauled*, comme on dit en anglais ; c'est-à-dire révisée. Lors de cette révision une petite fissure interne est apparue et cette hélice ne peut plus être remise en service. Il a fallu en installer une nouvelle. C'est chose faite et notre avion est prêt à partager avec vous les joies du vol.



Safety tips : changer de réservoir !

A l'**ACMB** nous pouvons voler sur deux avions qui ont un sélecteur réservoir soit gauche, soit droit, mais pas les deux simultanément, à savoir le Grumman N56BV  et le Morane Saulnier MS-880 OO-ATN.  Ce qui oblige le pilote à gérer l'utilisation des réservoirs. Hors, il se fait qu'il y a peu de temps, un pilote ayant volé sur l'ATN est rentré sur un réservoir presque vide alors que l'autre réservoir avait encore une bonne quantité d'essence. C'est en refaisant le plein que le pilote suivant a constaté que le réservoir sélectionné était sec et bien sec ! Ce qui veut dire que le pilote précédent s'est mis en danger : danger d'expérimenter un arrêt moteur en vol avec les conséquences que cela peut entraîner. Imaginez aussi ce qui se serait passé en cas de remise des gaz... Pour rappel, la check-list pré-atterrissage prévoit de vérifier la quantité de carburant et de passer sur le réservoir le plus rempli et d'actionner la pompe auxiliaire électrique.

A ce sujet, permettez-moi de vous relater une histoire aérienne vraie.

« Nous sommes au début des années quatre-vingt sur un petit aérodrome de notre pays. Il fait très beau et vous comprendrez que le propriétaire d'un avion, un Morane Saulnier MS-880 Rallye Club semblable à notre ATN, aspire à voler. Après une balade dans la région, il revient vers l'aérodrome et annonce qu'il va faire un panneau (vous savez cette manœuvre qui consiste à venir vertical terrain et simuler une panne moteur).

Et voilà notre gaillard qui commence sa manœuvre. Une fois établi en finale, il constate qu'il est beaucoup trop haut et décide de faire un 360 afin de perdre plus d'altitude. Il revient en vent arrière

et à ce moment là son moteur s'arrête pour de bon. C'était mal connaître son avion car cet appareil est capable de descendre rapidement sans prendre trop de vitesse et se poser sur un mouchoir de poche et ce 360 était totalement inutile. Mais voilà, notre pilote exécute un virage complet de 360° et cette fois va se retrouver en finale trop bas.

Résultat, il arrive dans une position très cabrée voulant éviter le talus qui borde l'entrée de piste et la machine est plaquée brutalement sur ce même talus. Le pilote s'en sortira avec deux vertèbres cassées et quelques blessures. »

Lorsque les inspecteurs du service d'enquêtes sur les accidents arriveront sur place pour examiner la carcasse de l'avion, la première chose qu'ils feront sera de regarder s'il y a de l'essence à bord. Pour ceux d'entre vous qui connaissent le MS-880 vous savez que les réservoirs sont uniquement à sélection gauche ou droite. Dans le cas présent le réservoir sélectionné était vide...

Il aurait suffi au pilote de changer de réservoir et d'allumer la pompe auxiliaire, mais encore faut-il vérifier de temps à autre les jauges pour s'apercevoir qu'il est temps de pomper l'essence de l'autre réservoir.

Une bonne méthode consiste à voler alternativement sur un réservoir et puis sur l'autre, par exemple une demi-heure sur chaque réservoir, afin d'équilibrer le centrage latéral. Ceci a également pour avantage de mieux gérer le carburant et d'éviter un oubli qui pourrait se solder par une panne moteur stupide qui elle peut conduire à un atterrissage en campagne voire à une situation plus compliquée mais sans avenir...



Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines.

Ou les effets physiologiques du printemps.

Certains d'entre vous connaissent peut-être ce film des années septante. On y voyait des pilotes d'une lointaine époque à bord d'avions de la même lointaine époque confrontés lors d'une course reliant Paris à Londres. C'est un très beau film amusant qui mérite de faire partie de votre culture cinéophile mais également aérienne. Mais sans vouloir vous offenser, c'est le terme « fou » qui m'interpelle à cette époque de l'année. Le printemps est en approche ; ça vous le savez et vous en avez déjà senti les avant premières belles journées. Alors c'est ici que l'on se sent tout « fou » pour aller voler. Encore une fois sans vouloir vous offenser, je parle de ces pilotes qui hibernent durant plusieurs mois et qui se sentent pousser des ailes à l'arrivée des premiers beaux jours. En effet à la reprise des vols, l'hibernation a presque fossilisé les bons réflexes du pilotage. Certains le savent très bien et n'hésitent pas à se faire accompagner par un autre pilote ou par un instructeur et c'est une bonne chose.

Il est donc primordial, voire absolument nécessaire de se faire recadrer avant de se relancer à l'assaut du ciel si les mois d'hiver ne nous ont pas permis de voler. Il vous appartient en tant que pilote de savoir vous évaluer et de prendre la bonne décision. Nos responsabilités de pilote sont



grandes et lorsque nous emmenons des passagers, il est important que ceux-ci se sentent à l'aise et gardent un excellent souvenir du vol. Les passagers se rendent très bien compte si vous n'êtes pas sûr et il est inutile de leur faire peur. Ce n'est pas le but du jeu.

Dans un autre registre, sachez que des envoyés de l'administration de l'aéronautique peuvent venir sur le terrain vous contrôler. Sachez que dans le cadre de leur visite qui n'est pas une visite de courtoisie, même s'ils s'efforcent de l'être, ils vous demanderont les papiers de bord, votre licence et votre médical, mais ce que vous ignorez peut-être c'est qu'ils vous demanderont aussi votre devis de chargement, vos documents de météo et les notams. Oui je sais, c'est très ennuyeux, énervant et emmerdant ! Alors soyez prévoyant d'emporter ce qu'il faut. Je vous rappelle qu'à cette fin, un ordinateur avec accès internet est à votre disposition dans la salle de cours. A vous de jouer !



Safety, safety and fly safely.

Ce 10 mars 2015 les journalistes nous ont parlé d'un dramatique accident d'hélicoptères en Argentine. D'après leurs dires, l'enquête durera des mois et mois. Toujours d'après leurs dires l'un des hélicoptères aurait été aspiré par l'autre. Enfin bref, du n'importe quoi, il faut bien dire quelque chose pour se rendre intéressant. Quand on voit les images, il est clair que les deux engins évoluaient l'un au dessus de l'autre et celui du dessous s'est mis en montée cabrée et est venu percuter l'autre. Que pensez-vous qu'il se soit passé ? Selon moi, sans vouloir me substituer à l'enquête, la conclusion est à première vue flagrante : nous avons à faire à un manque de visuel sur l'autre appareil.

La leçon qu'on pourrait en tirer c'est que les vols en formation demandent une vigilance constante, quant à avoir l'autre en vue et d'un point de vue réglementation il faut une entente préalable entre les commandants de bord. Evidemment une fois qu'on perd l'autre de vue, il est extrêmement dangereux d'effectuer tout changement de direction ou d'altitude... Nous volons à vue : cela veut non seulement dire qu'il faut être en VMC mais qu'il faut être très attentif aux autres aéronefs que nous pourrions rencontrer. Et ça va très vite, vraiment très vite. Ne pas perdre de vue que le pilote commandant de bord est toujours responsable de la prévention des abordages, même s'il vole en IFR, que le vol soit contrôlé ou non.

Compte tenu des limitations de la vision et des illusions visuelles auxquelles nous pouvons être soumis, il n'est pas inutile de rappeler quelques règles de bonne pratique en matière de surveillance de l'espace aérien :

- Consacrer le plus de temps possible à l'observation de l'espace dans toutes les directions, en modifiant souvent la distance de focalisation en partageant le temps de surveillance extérieure et intérieure ;
- Un large balayage rapide de l'horizon est inefficace pour la détection des objets éloignés. Les objets sont moins visibles lorsque l'œil est en mouvement. Il convient de diviser

mentalement le pare-brise en petits secteurs qui seront examinés successivement par des petits mouvements de la tête et des petits mouvements des yeux par saccades, en utilisant la vision centrale le jour et la vision périphérique la nuit ;

- Utiliser également des mouvements du corps pour découvrir les angles morts éventuels ;
- Si la taille apparente d'un autre avion semble augmenter en l'absence de mouvement relatif, il y a risque de collision et il faut entamer immédiatement une manœuvre d'évitement. Ne vous fiez pas à votre droit à la priorité, vous ne savez pas si l'autre aéronef vous a vu ;
- S'assurer que la voie est libre avant tout changement de direction, avant d'entamer une montée ou une descente ;
- Éviter les longues montées rectilignes. Des petits changements de direction sont nécessaires pour améliorer la visibilité vers l'avant ;
- Redoubler de vigilance dans les zones où la densité du trafic est accrue, notamment aux abords des balises de radionavigation (VOR, NDB), des aérodromes et des points d'entrée ou de sortie des CTR ;
- Vérifier soigneusement l'absence de trafic sur les trajectoires d'approche avant de s'aligner sur une piste. Une autorisation d'alignement pour le décollage ne vous prémunie pas contre un trafic en courte finale : *et si le contrôleur n'avait pas vu ce trafic en approche !!!*



Quand civisme rime avec bon sens !

Au mois de mai 2011 un petit article de votre « Cockpit » vous parlait du reniflard. Pour rappel, en voici l'extrait :

« Vous avez certainement déjà remarqué, sous le moteur des Cessna 150, près de la roue, un dépôt d'huile en forme de macaron de quelques centimètres de diamètre. Cette huile provient du reniflard. Le reniflard, c'est ce petit tuyau qui sort en dessous du capot moteur. Il sert à évacuer les vapeurs d'huile du moteur. En vol ces vapeurs grasses, accompagnées des gaz d'échappement se déposent tout le long du ventre de l'avion. Voilà pourquoi le ventre de nos avions est souvent noir et gras. Un bon nettoyage s'impose dès lors qu'on souhaite avoir un avion propre. Et qui dit propre, dit amélioration de la traînée de frottement, qui je vous le rappelle existe sur toutes les surfaces de l'aéronef. Mais revenons au sol. Après un vol, le reniflard continue d'évacuer ses vapeurs et les dépôts restant dans le tuyau que vous retrouvez sur le sol du hangar. Ce n'est pas très propre et en plus ça glisse quand on marche dedans ! Afin de pallier à cet inconvénient, nous avons reçu deux plateaux en inox. Il vous est demandé de les placer sous le reniflard une fois l'avion remisé dans le hangar. En agissant de la sorte, nous garderons un hangar propre. »



Mais voilà, il est parfois nécessaire de rappeler les bonnes manières. Donc permettez-moi d'insister sur la mise en place des petits bacs sous les Cessna 150, mais surtout de les mettre au bon endroit. S'ils ne sont pas mis sous le reniflard, cela ne sert à rien de les déposer sous l'avion. De plus ces bacs ne sont pas des poubelles. Je vous invite donc à ne pas y déposer ou jeter les chiffons qui vous servent à vérifier le niveau d'huile. Il y a des poubelles dans le hangar et c'est dans ces poubelles qu'il convient d'y jeter vos chiffons.



N'oubliez donc pas de les placer après avoir rentré les avions. Merci.

Et tant que nous y sommes, est-il nécessaire de vous rappeler que dès l'arrêt de votre avion, ce n'est pas fini. Il faut penser à mettre le blocage des commandes « **control lock** » ainsi que le **cache-tube pitot** sans oublier de placer **les ceintures correctement et fermées sur les sièges**. Ça fait nettement plus en ordre, n'est-ce-pas !

Toujours dans l'esprit du comportement civique, nos avions ne sont pas des poubelles et méritent d'être débarrassés de toute sorte de choses qui n'ont plus rien à faire à bord. Il n'est pas rare de trouver des vieux documents, des morceaux de cartes, des bics, des trombones, etc... Je pense que vous serez d'accord avec moi pour dire que ce n'est pas très agréable d'utiliser un avion qui n'est pas en ordre, et ce n'est certainement pas représentatif de l'état d'esprit de notre club aux yeux des passagers.

Merci de faire un effort pour le maintien de la propreté et de l'ordre de nos avions.



Rappel de nos activités pour 2015.

Avril 2015

Des amateurs pour un rendez-vous au salon de l'aviation générale qui se déroule à Friedrichshafen du 14 au 18 avril ? Faites vous connaître !

Samedi 25/4/2015 à 19h

Assemblée générale

Dimanche 26/04/2015

Tous à Cerfontaine par la route ou les airs pour le Jumble Citroën (Rallye automobile)

Mai 2015

3 longs W-E pour l'organisation de navigation(s) libre(s)

3 longs W-E pour laver les avions



Samedi-Dimanche 20-21/06/2015

Barbecue annuel et W-E de festivité pour les 40 ans de l'aéroclub (EBSG)

Samedi 11/07/2015

Direction Nord pour la traversée de la Manche !

Ou suivant la météo voyage vers l'Ouest (destination Le Tréport) ou l'Est (destination Middenzeeland)

Samedi 15/08/2015

Tous à Koksijde par la route ou les airs



Samedi 19/09/2015

Vols vers le Nord Pas de Calais : St-Inglevert et / ou le Touquet

Samedi 5/12/2015

Saint-Nicolas atterri à EBSG



Bienvenue à tous membres et sympathisants à notre drink mythique qui se déroule chaque premier samedi du mois à 18h30 dans notre hangar à EBSG.



Passez une très belle fête de Pâques et si vous volez, volez prudemment.

Attention, si vous volez en ce week-end de Pâques, les cloches volent par tous les temps, ne leur rentrez pas dedans ! Laissez-les faire leurs livraisons !

