COCKPIT

AÉROCLUB MONS-BORINAGE

Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, septembre 2016.

Texte et mise en page : Guy Mercier

Amies et amis pilotes, bonjour.

Avant propos.

Début septembre est pour beaucoup ce qu'il est convenu d'appeler la rentrée. Et bien souvent, qui dit rentrée, dit renouveau, dit prise de bonnes décisions… Alors allons-y ; je vous invite dans ce numéro de « Cockpit » à méditer sur certains comportements dans notre association d'aéroclub. Autant vous prévenir tout de suite, ça ne va pas plaire à tout le monde…

La vie en communauté aéronautique.

Si l'aviation est une activité qui requiert de la discipline et même une fameuse discipline, un club doit fonctionner avec de la discipline. Afin que les choses se passent en harmonie, il faut accepter des règles. Des règles qui ne sont pas instaurées pour vous ennuyer mais pour que chaque membre se sente bien au sein de cet environnement et éviter les situations de bordel dans le respect sous toutes ses formes. Cependant il faut bien reconnaître que certains individus ont perdu le sens du respect des biens d'autrui et ne se sentent pas concernés par certaines choses de la vie au sein d'une association telle que la nôtre. A cet effet j'aimerais vous parler de quelques comportements qui sont à juste titre le reflet de ce problème.
La première chose qui me vient à l'esprit concerne le plein des réservoirs.

Il y a très exactement 59 mois je vous parlais du remplissage des réservoirs des Cessna. 59 mois, cela nous ramène à novembre 2011. Çà fait suffisamment longtemps, trop longtemps peut-être, pour vous rappeler une procédure concernant le remplissage des réservoirs des Cessna.
Pour ceux et celles d'entre vous qui n'étaient pas encore membres de notre aéroclub à cette époque, voici de quoi il s'agit.

Lors du remplissage des réservoirs, il est important de laisser un espace de 2 ou 3 cm entre le liquide et le bord du réservoir, voire 4 cm si l'avion doit être remisé au hangar. En effet, en cette période estivale, alors que les avions sont remisés au hangar, le trop plein d'un Cessna se met à couler abondamment.

Est-il nécessaire de vous rappeler que ceci constitue un beau gaspillage même si le prix de l'essence AvGas a suivi la baisse des produits pétroliers mais surtout un danger certain d'incendie ; et puis tant que nous y sommes, cela constitue aussi de la pollution.

Si cela vous arrive lors de la remise au hangar du Cessna, la solution consiste à mettre une planche en dessous de la roue gauche afin que l'avion se trouve légèrement incliné à droite. Il faudra néanmoins un certain temps pour que l'écoulement s'arrête. Vous pouvez aussi aider le processus en levant le bout de l'aile gauche pendant une petite période. Et pensez à placer un bac en dessous du petit tube. Vous trouverez deux bacs blancs en plastique à votre disposition dans le hangar.

Et puis il y a un aspect qui nous échappe souvent : en cette période de canicule, rappelez-vous que la chaleur dilate les corps mais aussi les liquides. Dès lors, un avion stationné sur le tarmac en plein soleil verra son volume d'essence augmenter par dilatation ; ce qui provoquera un écoulement par le trop plein. Ceci est également vrai dans notre hangar. En effet, les hangars étant métalliques, ils chauffent l'air ambiant à l'intérieur et par la même occasion les avions. Il vous suffit de toucher les avions pour vous en rendre compte. Vous comprendrez aisément que ceci a également un effet de dilatation de l'essence.

L'air dans le hangar est étouffant et un peu de fraîcheur vous fera du bien. Rendez-vous dans la salle de cours où la température est nettement plus agréable. Mais pour cela, pensez à fermer la porte afin de garder la fraicheur à l'intérieur, idem pour le bureau et les locaux huile et maintenance. Ah tant que j'y pense, n'oubliez pas d'éteindre la lumière quand vous quittez les lieux car si vous ne le savez pas encore, c'est le club qui paie les factures de consommation d'énergie…

Toujours concernant le stationnement en plein soleil, pensez à laisser les portes des avions ouvertes afin d'assurer une circulation d'air dans la cabine. Pour le Grumman, laissez le canopy ouvert ne fusse qu'une trentaine de cm. Ce sera non seulement moins désagréable lors de l'embarquement mais vis-à-vis de l'avionique ce n'est que bénéfique. Un de nos camarades en fit la mauvaise expérience alors qu'il devait ramener son avion de Grimbergen : radio inopérable. Il demande conseil à un technicien qui lui dit de retirer sa radio et la mettre dans un frigo pendant une dizaine de minutes. Ce qu'il fit et ensuite ayant replacé l'appareil à bord ça fonctionnait normalement. Que ceci ne vous fasse pas sourire car c'est comme certains cosmétiques, ça fonctionne et nous le valons bien !

Je disais donc en commençant, discipline ! Mais finalement, ne pensez-vous pas qu'il s'agit tout simplement de bon sens appliqué !!! Malheureusement, comme le disait un de mes professeurs, ça ne court pas les rues…

Comment voyez-vous nos avions et que pensez-vous de leur présentation ?

Ensuite, quand je suis revenu il y a quelques semaines, j'ai vu des avions lamentablement et honteusement dégoutants.
Et je me demande dans quelle mesure les pilotes ont le respect du matériel avec lequel ils volent. Je suis conscient que la plupart n'en ont rien à foutre de nettoyer un avion, qu'ils ont quand même contribué à salir, soyons honnêtes, mais qu'en plus ils considèrent que quelqu'un d'autre n'a qu'à le faire… là c'est tout simplement égoïste et irrespectueux. Sont-ils conscients que de tels comportements annihilent la bonne volonté de certains…
J'ai donc décidé de nettoyer nos trois Cessna et de leur appliquer un polissage qu'ils méritent afin qu'ils soient plus présentables. Maintenant que c'est fait j'espère que chacun d'entre vous aura à cœur d'apporter son petit grain de sel à la bonne tenue de nos machines volantes.

Le vol est terminé, l'avion s'est arrêté au parking, peut-être même est-il remisé à l'intérieur du hangar. Ah que ce vol était agréable dans ce merveilleux avion. Un petit détail a pourtant contribué à cela : l'avion était tout propre ! Ne trouvez-vous pas agréable de voler avec un avion propre ! Et bien sachez que la propreté des avions que vous utilisez au sein de l'association Aéroclub Mons Borinage c'est aussi votre affaire…
Aussi je demande à chaque utilisateur de nettoyer ce qu'il a sali. Et oui, vous avez bien lu. Vous avez souillé l'avion qui n'est pas à vous mais à l'aéroclub. Il est donc normal que vous nettoyez.
Alors voilà ce qu'il y a lieu de faire :
Prenez la peau qui se trouve sur les étagères du hangar, mouillez-la bien et frottez les parties suivantes :

- Le pare-brise
- Les bords d'attaque des ailes
- Les bords d'attaque des haubans
- Les bords d'attaque du plan de profondeur
- Les sabots de roues
- L'avant du capot moteur et la casserole d'hélice
- Oui, tant que vous y êtes, l'hélice aussi, pourquoi pas !

Les insectes écrasés partent tellement facilement lorsque c'est fait juste après le vol et cela ne prend que quelques minutes. On appelle cela « faire preuve de civisme mais surtout d'amour de nos avions ».

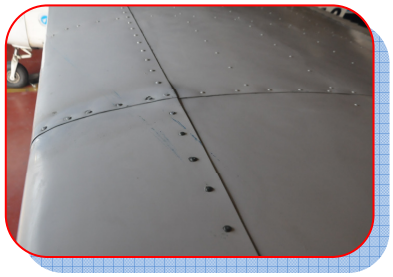
Je sais que certains et une certaine pilote (*j'ai les noms*) le font déjà et c'est très bien, je dirais même plus c'est un bon esprit club, mais j'insiste pour que chacun fasse un effort. Et je crois aussi que les instructeurs ont un rôle à jouer pour cela en l'apprenant à leurs élèves. D'autre part le fait d'avoir des avions propres, lorsqu'ils vont en maintenance, ça incitera les mécanos à en prendre meilleur soin… car là aussi j'ai constaté des choses qui me font dresser le poil (*du moins ce qu'il m'en reste*) !

Mais attention, il est toutefois strictement interdit d'utiliser une éponge qui gratte. En effet, un petit malin (*mais lui je n'ai pas son nom*) n'a rien trouvé de mieux que de nettoyer le pare-brise et les vitres-arrières du WEO avec une éponge qui gratte. C'est certainement parti d'une bonne intention mais le résultat est catastrophique. Les vitres sont griffées à la mort qui tue…
C'est tout bonnement scandaleux et inconscient car lorsque vous vous trouverez en approche sur la 27 face au soleil, vous ne verrez rien… Bon amusement et bonne chance…
Et à l'attéro, bonjour les difficultés… Ceux qui ont volé avec le HER il y a plusieurs mois, savent de quoi je parle…

Maintenant, parlons du plus grave ! Et oui il y a malheureusement plus grave !
Car en nettoyant les machines, j'ai pu constater les nombreux coups et griffes qui endommagent la cellule de nos aéronefs.

Exemples : le WAC est très abimé.
Je n'exagère nullement en écrivant ceci et il vous suffira de regarder d'un peu plus près pour vous en rendre compte. Allez, je vais vous aider…
Premièrement, les bords d'attaque ont reçus des coups ; difficile de savoir comment mais ils sont loin d'être insignifiants, sauf un dont je connais l'origine et ai un sérieux soupçon quant à l'auteur, mais heureusement pour lui je n'ai aucune preuve.

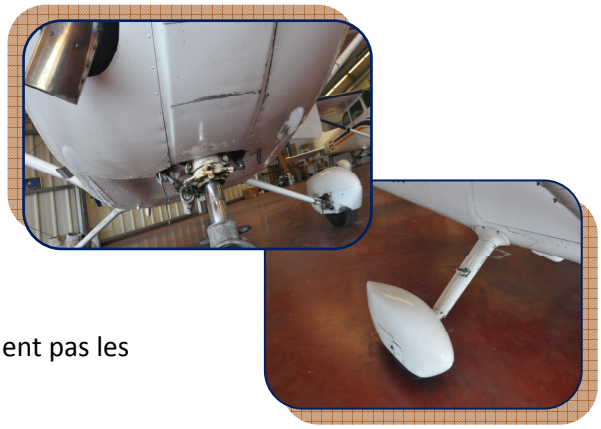
Deuxièmement, les haubans sont couverts de coups très certainement dus à l'échelle que vous utilisez lors du *refuelling*. On tape l'échelle contre sans aucune retenue et on n'a même pas le bon sens de la mette à une distance qui éviterait ce problème.



Troisièmement, le dessus du bout de l'aile gauche donne la preuve que quelqu'un a fait passer le saumon d'aile du FCE sur sa surface. Evidemment vous ne l'avez jamais remarqué car jamais vous n'inspectez cette partie de l'avion. Comment puis-je savoir qu'il s'agit du FCE ? C'est très simple avec un peu de logique : la rayure est bleu foncé (comme le saumon) (non pas le poisson…) et il n'y a que le Cessna 172 dont le saumon puisse passer au dessus de l'aile du 150. CQFD.

Il y a aussi les traces de chaussures lorsque vous utilisez les marches-pieds le long du fuselage.

Enfin bref, ce pauvre Cessna dont le seul but est de vous donner du plaisir en voit de toutes les couleurs. Avouez qu'il ne mérite pas cela.



Allez un p'tit coup pour le FCE.
Quand vous utilisez la *tow-bar*, assurez-vous de ne pas frotter contre le dessous du capot moteur, ça évitera de le griffer et d'en enlever la couleur. Sachez qu'une fois la couleur partie, le métal est à nu et exposé à la corrosion.

Veillez à ce que vos passagers ou vous-même ne prennent pas les carénages de roues pour des marches-pieds.

Comme déjà mentionné, évitez de poser des objets sur le tableau de bord afin de ne pas rayer le pare-brise. Ceci arrive encore beaucoup trop souvent, surtout avec les casques.

Ça en fait des choses, hein ? Et bien ce n'est pas tout ; voici la suite.

Il n'y a pas très longtemps, des oiseaux s'étaient invités à loger dans le hangar. Et qui dit oiseaux, dit dépôts d'excréments. Et eux, ils larguent en vol donc on ne sait pas très bien où ça va atterrir. Vous l'avez deviné, peut-être même les avez-vous vues ; des fientes d'oiseaux se trouvaient sur les avions. Et depuis ce temps, pas un seul pilote, vraiment pas un n'a eu le bon sens et le civisme de les enlever. Sachez que ces excréments abiment la peinture par leur acidité, donc corrosifs, et que bien souvent il reste une trace très difficile à enlever. A votre avis, c'est à qui de nettoyer cela ??? A ma connaissance personne n'est désigné pour ce rôle. Rappelez-vous, nous sommes en association, dans un club !

Comme le disait le président Kennedy, *« ne vous demandez pas ce que l'Amérique peut faire pour vous, mais que pouvez-vous faire pour l'Amérique ?»*
Cette parole de bon sens, il suffit de la transposer chez nous : *« Ne vous demandez pas ce que l'aéroclub peut faire pour vous, mais que pouvez-vous faire pour l'aéroclub ? »*

Je suis conscient d'y aller très fort cette fois dans mes propos, mais sachez que je suis à la fois excédé par ce que j'ai vu et aussi très déçu de la mentalité en général, je dis bien en général, car je sais qu'il y a quelques rares, vraiment très rares bonnes volontés *(si si j'ai les noms)* et je ne mettrai pas tout le monde dans le même sac, aussi j'encourage et remercie ceux qui ont cette volonté de contribuer au bien être dans notre aéroclub. Ne perdez pas de vue que des avions bien tenus sont également gage de sécurité ; et la sécurité, **votre sécurité**, ça vous interpelle n'est-ce pas !

Allons, changeons d'atmosphère ! Parlons technique de vol si vous voulez bien.

Le vol, toujours la même fin, l'atterrissage. Difficulté d'arrondir ?

Il fut un temps, un de mes temps de nouveau pilote, au cours duquel j'éprouvais des difficultés pour arrondir le Cessna 172 à l'atterrissage. Ce qui avait pour conséquence de poser l'avion en trois points. Pas très beau, surtout que parfois ça se transformait en atterrissage du type kangourou… Pour ceux qui ne connaissent pas, il s'agit de rebondir une paire de fois voire plus. Le danger c'est que l'on peut avoir envie de pousser dedans, c'est-à-dire le manche vers l'avant et là c'est un *« nose gear landing »,* un atterrissage sur la roue de nez en premier. À éviter à tout prix car les conséquences peuvent être dramatiques. En effet le train avant peut littéralement se rompre et on se retrouve sur le nez en moins de temps qu'il ne faut pour le dire, ou l'écrire dans ce cas-ci. Là l'hélice tape dans le sol en aller retour et on lui fait des moustaches, et crac c'est le moteur qui encaisse. La facture est plutôt salée…

J'en parlais donc à mon instructeur qui vint donc faire une mise au point avec moi dans l'avion. Il découvrit très vite que je ne pouvais tout simplement pas tirer le manche vers l'arrière suffisamment.

En effet, vu ma taille, 1m63, (*non non, pas sur la pointe des pieds*), je devais non seulement avancer le siège à fond en avant mais je mettais aussi le dossier le plus droit possible. Et c'est là l'erreur.
Mon coude gauche ne pouvait pas reculer, étant en butée contre mon corps. Donc une fois le dossier un peu moins droit, je pouvais mieux tirer sur le manche pour réussir un bel arrondi.

Il est donc important de bien ajuster le siège et le dossier quand celui-ci est réglable afin de se trouver non seulement en position confortable mais aussi d'aisance pour les manœuvres. Parfois un coussin peut apporter la solution.

Une autre expérience du même genre me fut donnée il y a quelques années. La personne avec qui je volais ne savait pas arrondir et touchait toujours en trois points bien que sa taille ne lui posa aucun problème et de plus nous étions en Cessna 150. Après avoir observé et discuté j'en concluais qu'elle se focalisait uniquement sur la portion de piste juste devant elle. Je lui expliquais donc qu'en finale on vise ce qu'on appelle la zone de toucher, qui je vous rappelle se trouve dans le premier tiers de piste. Une fois sur ce point la vision doit s'adapter à autre chose, c'est-à-dire qu'au fur et à mesure de l'arrondi le regard se projette sur l'extrémité de piste, voire vers l'horizon. Et hop ça va tout seul. Dès que la technique fut comprise et acquise, ses atterrissages furent exemplaires.

Le démarrage en passant par la check-list.

Dans la procédure de démarrage, un des premiers points consiste à mettre le contact batterie.
Vous savez que cet interrupteur est constitué de deux parties : d'un côté le commutateur batterie, de l'autre celui de l'alternateur ; et deux façons de procéder pour le démarrage.
D'une part mettre les deux sur *« ON »* en même temps, d'autre part mettre uniquement le contact batterie et une fois le moteur en fonctionnement, mettre le contact alternateur. Seulement voilà, il y a le risque d'oublier ce dernier et dans ce cas tous les systèmes électriques utiliseront la charge de la batterie jusqu'à son épuisement. À ce moment vous vous trouvez en vol sans radio, sans transpondeur, sans VOR, sans éclairage, sans indicateur de virage *(turn and bank),* sans possibilité d'utiliser les volets pour l'atterrissage.

Sur certains avions, un témoin lumineux de panne d'alternateur peut vous alerter qu'il y a un souci à ce niveau. Encore faut-il le voir… Bien sûr tant que vous n'avez pas mis l'alternateur sur *« ON »,* le témoin est allumé ; encore faut-il le voir…

Dans le cas où vous avez branché votre alternateur, si le témoin vient à s'illuminer, c'est qu'il y a probablement un problème lié à cet équipement. Coupez l'alternateur et après un instant rallumez-le. Si la lampe est toujours allumée, c'est qu'il y a vraiment un souci avec votre alternateur : il n'assure plus sa fonction. Il faut donc envisager d'atterrir le plus tôt possible sur un aérodrome où l'on pourra faire procéder à la réparation.

Sur le tableau de bord il y a des instruments concernant le fonctionnement du moteur, tels la pression et la température d'huile mais aussi un ampèremètre. Vous êtes supposés regarder de

temps à autre ces indicateurs qui ne sont pas placés là pour la décoration mais pour vous permettre de surveiller votre moteur. Et si votre ampèremètre indique une décharge, c'est que l'alternateur n'alimente plus la batterie. Il est donc temps d'envisager l'atterrissage si la situation ne se rétablit pas après avoir coupé puis remis l'alternateur.

En conclusion et pour revenir à la phase de démarrage il est donc recommandé de mettre les deux interrupteurs sur *« ON »* en même temps et ainsi on évite d'oublier de bancher l'alternateur.

Il est beau notre aérodrome.

Une nouvelle manche à air a été érigée à côté du « holding point » de la piste 09. Elle est donc déplacée plus vers l'extrémité du terrain par rapport à l'ancienne position et le mât de support n'a plus de câbles tendeurs.
J'en profite pour vous rappeler que la remontée sur la piste face à la tour est interdite afin de ne pas souffler dans le hangar des ULM.

NOTAM

EBFN Koksijde Air Base. From 15/09/2016 til 18/09/2016. Compétitions acrobatiques organisées par le Belgian Aerobatic Club.
15 septembre : arrivée des candidats et entraînements l'après-midi.
16 et 17 septembre : compétitions de 9 h 30 à 19 h.
18 septembre : compétitions de 9 h 30 à 17 h.
Le notam de Belgocontrol n'étant pas encore paru, soyez vigilants si vous voulez voler vers la côte belge du côté de Koksijde ces jours là.

La photo du mois.

Voyez-vous, quelle que soit la taille, il y a lieu de faire preuve de prudence aux abords des autres aéronefs. Un accrochage est si vite arrivé. Prenez le temps lors des manœuvres que ce soit lors du taxi ou lors du déplacement manuel avec la *tow-bar*.
Et faites vous aider dans la mesure du possible.

Merci de votre écoute et à la prochaine fois.
Et si vous volez, volez prudemment.
Happy flying

AÉROCLUB
MONS-BORINAGE