

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, décembre 2016.

Texte et mise en page : Guy Mercier

Amies et amis pilotes, bonjour.

It's winter time...



Sans même avoir été invité, le voilà qui s'est installé, il nous a envahi, il va même jusqu'à entraver notre passion de voler. Il, c'est l'hiver. Et oui, c'est une de ses particularités de nous restreindre de voler.

Bon d'accord, on ne sait rien y faire, il faut l'accepter.

Mais sommes-nous à ce point restreints dans notre activité ? Force est de reconnaître que si la navigation n'est pas encouragée, il nous reste tout de même les vols locaux. Et là, croyez-moi il y a moyen de ne pas s'ennuyer. Il est vraiment possible de faire des choses instructives qui peuvent affiner le pilotage.

Par exemple, pouvons-nous atterrir avec précision ?

Question pour le moins intéressante, étant donné que nos passagers jugent habituellement tout notre vol sur l'atterrissage ; nous avons donc à cœur de les réussir aussi bien que nous le pouvons. La réponse est bien sûr la même pour les atterrissages comme pour toute tentative quelle qu'elle soit. Il faut de la pratique, de la pratique et encore de la pratique.



La réglementation nous dit qu' « un pilote peut exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers à condition d'avoir effectué au cours des 90 jours précédents au moins 3 décollages et 3 atterrissages comme pilote manipulant les commandes d'un avion du même type ou de même classe, ou d'un simulateur de vol du même type ». Dès lors, si vous n'avez qu'un atterrissage par mois dans les trois derniers mois ou pourquoi pas trois atterrissages 85 jours auparavant, vous êtes dans la légalité. Mais sincèrement, quelle est votre compétence ? En vérité pas très élevée. Certain(e)s pilotes qui volent régulièrement commencent souvent par faire quelques toucher-décoller (touch and go) avant de partir en navigation ou même de s'éloigner pour un vol local. Est-ce une bonne pratique ? Pour sûr que ça l'est.

Mais ceci n'est pas suffisant ; il vous faut vous mettre au défi si vous voulez vous améliorer. Par exemple, vous visez un point sur la piste qui sera l'endroit du toucher. Ceci peut être les marques du

seuil de piste ou simplement les premières lignes de l'axe de piste. Observez ainsi quelle est votre précision d'atterrissage par rapport au but que vous vous étiez fixé. Que ceci ne vous conduise pas à plaquer l'avion au sol juste dans le but de toucher le point visé sur la piste ; vous devez vous poser sur le train principal et le plus doux possible, c'est-à-dire éviter de toucher avec la roue de nez en premier (nose wheel landing). Attention ça casse ! Idéalement, l'avertisseur de décrochage se fera entendre juste avant le toucher. Souvenez-vous que l'avion atterrira de lui-même tandis que vous arrondissez. Je suis tout disposé à parier que vous flotterez jusqu'à dépasser votre but lors de vos premiers essais. Ceci vous apprendra comment votre avion flotte durant l'arrondi et aiguïsera votre contrôle de la vitesse en finale.

OK, maintenant travaillons l'axe central de la piste. Avant de voler, placez manuellement à l'aide de la tow-bar votre avion sur une ligne sur le parking. Ensuite installez-vous aux commandes et notez l'emplacement de cette ligne par rapport au capot du moteur. Enregistrez mentalement cette image comme référence. De cette manière vous savez comment se présente la vue quand vous atterrissez sur la ligne centrale. Je parie que vous vous êtes posé un peu sur la gauche de la ligne..

Maintenant mettez en pratique en gardant cet axe de piste exactement où il se trouve durant le décollage et l'atterrissage. Après avoir figuré cela, entraînez-vous à atterrir juste un peu à droite de l'axe de piste, ensuite de nouveau sur l'axe.



La pratique de ces exercices vous rendra capable d'atterrir à n'importe quel endroit que vous vous êtes fixé sur la piste. Atterrissage court, long, à droite ou à gauche. C'est vous qui avez le contrôle et pas vous qui êtes contrôlé. Vous en serez d'autant plus satisfait que vous utilisez un aérodrome dont la piste est courte et pas très large finalement.

Commencez votre entraînement par vent calme le matin ou en fin d'après-midi. Au fur et à mesure que vous vous améliorerez, vous pratiquerez par vent plus fort. Bien entendu, si vous vous sentez mal à l'aise avec ces exercices, vous avez toujours la possibilité de vous faire aider par nos sympathiques instructeurs qui se feront un plaisir de vous aider. Par la suite, vous vous confronterez avec un vent de travers, avec ce toujours aussi sympa instructeur si vous pensez être en présence d'un vent qui vous semble être au-delà de vos capacités.

Pratiquer de la sorte vous mettra en confiance le jour où le vent sera de travers et plus fort que vous ne le pensiez.



Il ne faut toutefois pas oublier qu'un bon atterrissage résulte d'une bonne approche. Inversement, une mauvaise approche a pour conséquence la plupart du temps un mauvais atterrissage. Une bonne approche c'est avoir la bonne vitesse, d'être dans la bonne configuration et d'être sur la bonne pente depuis un point situé à environ 500 pieds au-dessus du sol jusqu'à l'arrondi juste au-dessus de la piste.

Dès que vous passez le seuil de piste, portez votre attention vers l'extrémité du bout de piste. Certains pilotes éprouvent des difficultés quant à juger à quel moment commencer l'arrondi parce qu'ils se concentrent sur le sol trop près de l'avion. Et ceci peut avoir pour conséquence de faire un atterrissage dur, voire un trois points, c'est-à-dire se poser sur les trois roues en même temps. Là, on est bon pour rebondir plusieurs fois – c'est ce qu'on appelle un atterrissage kangourou... Et encore une fois, ça peut casser...

Lorsque vous regardez vers la fin de la piste vous apercevrez l'horizon s'étendre jusqu'à ce qu'il semble presque comme si vous étiez assis sur le sol. À ce moment augmentez progressivement et gentiment la traction sur le manche afin de garder la même vision sur la fin de piste. Si elle grandit, c'est que vous vous enfoncez trop rapidement – tirez un peu plus sur le manche si votre vitesse est correcte ou trop élevée, ou ajoutez un peu de puissance si votre vitesse est trop faible.

Si la fin de piste devient plus étroite visuellement parlant, vous êtes trop haut. Réduisez la puissance tout en ajustant votre assiette à piquer afin de garder la bonne vitesse.

Ne relâchez pas votre attention dès que les roues touchent le sol ; ce n'est pas terminé. Si vous faites les choses exactement comme il faut, la portance des ailes décrochera dès que les roues principales sont à quelques centimètres au-dessus de la piste. L'avion se posera alors en douceur. C'est le « kiss landing » tant désiré. (*Tout le monde aime les bisous, non ?*). Maintenez le manche vers l'arrière pendant tout le déroulement de l'atterrissage. Et pour terminer, n'arrêtez pas de piloter votre avion jusqu'à l'arrêt complet du moteur en exécutant une check-list correcte.

Consacrez un peu de temps et d'efforts à améliorer votre talent à atterrir sera payant en termes de sécurité et de confort. De plus vous en ressentirez une grande satisfaction personnelle, quelque chose qui vous fera vibrer de l'intérieur. N'est-ce pas cela que vous recherchez inconsciemment... La sensation de plaisir, du plaisir de voler, du plaisir de vous sentir bien dans votre peau de pilote.



C'est la fête des enfants.

Décembre, le mois des fêtes... et anniversaire pour certains... Il y a les fêtes en entreprises où les travailleurs se retrouvent autour d'une table pour festoyer, mais il y a surtout celle du 6 décembre, celle des enfants qui ont rendez-vous avec Saint-Nicolas.

Cette année encore le grand saint, patron des enfants sages et des moins sages (encore faut-il savoir de quoi il s'agit !) nous a fait l'honneur de sa présence.

Et pour le bonheur de tous, ce samedi 3 décembre, dame météo nous a gratifiés d'un beau ciel bleu ensoleillé.

Alors que les préparatifs de l'avion Cessna 172 immatriculé OO-FCE étaient en pleine effervescence, Saint-Nicolas attendait patiemment sur le bord de son petit nuage qu'on vienne le chercher, lui et son fidèle compagnon que nous appelons « Zwarte Piet ». Ah Zwarte Piet ! Ce dévoué serviteur qui n'a pas peur de se salir en ramonant les cheminées afin que son



maître puisse passer pour déposer les cadeaux et jouets. C'est la raison pour laquelle il est noir ! Il faut dire que ce petit nuage n'a pas été difficile à trouver dans ce ciel bleu sans nuage, sauf un, celui-là. Et une fois en approche vers notre piste 09 en usage ce jour là, un petit passage pour faire signe aux enfants que St-Nicolas arrive. Et hop, un atterrissage court (si, si, un kiss landing) afin de sortir près du public venu nombreux pour accueillir celui qui fait rêver, ou pleurer parfois, les petites têtes blondes...

Un grand merci à toutes les personnes qui ont préparé et animé cette belle fête des enfants.



Bonne Année

2016 se termine, une nouvelle année pointe le nez et comme c'est la tradition, on pense déjà à se souhaiter de bonnes choses et pour nous pilotes bien souvent on souhaite de bons et nombreux vols. Alors pour ne pas déroger à cette bonne habitude, votre aéroclub vous souhaite une très heureuse année 2017 pour vous et tous ceux que vous aimez. Que cette année nous permette de nous rencontrer très souvent et de partager notre belle passion dans la bonne humeur, de voler aussi souvent que nous le voulions et de partager de nombreux moments agréables ensemble.



La photo du mois

Les règles de priorité sont les mêmes pour tout le monde, sinon... ça fait splatch !



Le petit mot de nos amis les avions :

Chers pilotes,

Nous apprécions tout particulièrement vous emmenez à notre bord pour vous donner ce plaisir extraordinaire que vous seuls les pilotes connaissez et appréciez.

Aussi permettez-nous de vous souhaiter une belle année volante tandis que vous vous rappellerez de toujours bien prendre soin de nous, de nous traiter avec douceur et respect, et enfin de nous débarrasser des impuretés ramassées durant le vol afin de garder une aérodynamique d'une belle finesse et un look agréable, car comme vous le savez, nous aimons être présentables, propres et sentir bon.

Bonne année, bons vols et surtout volez prudemment.

Airplanement vos

