

# Cockpit



## Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, Mars 2017.

Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

### Le back track ou la remontée de piste.

En ce magnifique samedi du 11 mars, nous avons eu des problèmes de communication parce que le micro de la radio de la tour s'était mis en grève. Et pour couronner le tout la petite portable a fini par se mettre en arrêt d'activité pour cause de surplus de travail.

Etant donné la météo splendide, les pilotes avaient envie de voler – à juste titre – et je peux vous dire que le trafic était intense. J'adore cela... Je parle du trafic, pas de la grève du micro.

Le vent est presque nul et c'est la 09 en usage.

Au retour d'un vol, le pilote d'un appareil ne trouve rien de mieux que de stationner son engin en plein milieu du parking et de bricoler sur l'hélice de son avion, bloquant ainsi le passage.

À ce moment notre bon Cessna FCE parké en face du hangar ACMB se met en marche et le pilote, voyant qu'il n'y a pas possibilité de passer, demande un back track sur la 09. Le trafic le permettant, je l'approuve. Lorsque l'avion arrive en bout de taxiway au seuil de la 27, je confirme au pilote de procéder au back track puisqu'il n'y a rien en approche. Celui-ci ne s'engage pas tout de suite mais demande un « radio check ». Je lui réponds que je le reçois 5 et confirme qu'il peut s'engager sur la piste pour la remonter.

Lorsqu'il s'approche à hauteur de l'aire à signaux je lui demande de rejoindre le taxiway via la première bretelle. Aucune réponse mais il continue tout droit sans revenir sur le taxiway tout en insistant sur un « radio check »... Assurément il ne recevait aucune de mes transmissions et je constate donc que j'ai un problème de micro. Le Cessna arrive au seuil de la piste 09 où il s'arrête pour que le pilote fasse ses vérifications avant le décollage.

Voilà une attitude embarrassante, vu qu'il encombre la piste. D'autant plus que le taxiway de la 09 était libre et accessible. Et le plus frustrant c'est ne pas pouvoir intervenir à cause de cette grève de radiossss...



En conclusion, si vous êtes amené à remonter la piste, il faut la quitter le plus tôt possible. Il faut garder à l'esprit que la piste sert aux décollages et aux atterrissages et surtout pas comme point d'attente pour y faire l'essai moteur et autres vérifications. Dès lors, il est fortement déconseillé de

rester sur la piste pour y faire sa check-list. Cela prend un certain temps durant lequel un autre avion peut arriver dans le but de se poser. Il s'agit là d'une incursion de piste... Ce qui est inadmissible...

Peu de temps auparavant un cas similaire a eu lieu. Un visiteur remonte la 27 et fait ses check sur la piste. Un problème moteur et voilà notre appareil bloqué sur la piste moteur arrêté. Comme cet avion n'a pas de démarreur, il faut lancer l'hélice à la main et donc un volontaire est allé jusque là pour le démarrer... Plutôt gênant et encore une fois un bon bol de chance qu'il n'y avait pas de trafic en approche.

À EBSG nous avons un commandant d'aérodrome qui peut vous aider avant de vous engager sur la piste pour la remonter. En effet, selon l'endroit où vous vous trouvez, la vue sur l'approche peut être réduite voire nulle et donc, pour voir un trafic en finale c'est plutôt raté. L'assistance du commandant par un message radio (hors période de grève) est très appréciable afin de s'engager sur la piste en toute sécurité.

Vu l'étroitesse des « holding points » à EBSG, il n'est pas possible de sortir de la piste et faire demi tour, à moins d'être équipé d'une roulette de queue, auquel cas il est possible de pivoter sur place. Si vous envisagez de remonter la piste il est impératif d'avoir effectué votre check-list y compris l'essai moteur avant de monter sur celle-ci. Pour cela, à EBSG, vous avez deux possibilités : soit sur le parking, soit à l'entrée d'une bretelle d'accès. C'est là et à aucun autre endroit. Mais encore une fois si vous envisagez d'emprunter une bretelle, il n'y a que celle en face du bar qui est utilisable étant donné que celle en face de la tour est interdite dans ce sens. Dès lors ne perdez pas de vue que vous allez bloquer le taxiway si vous faites vos essais à l'entrée de la bretelle. Usez de bon sens pour que les choses se passent bien sans gêner quiconque.



## Conseil lors de l'alignement pour le décollage.

Qu'est-on sensé vérifier lorsqu'on s'aligne sur la piste ?

Il y a au moins deux choses auxquelles nous devrions penser.

- Jeter un coup d'œil à la manche à air. Elle est le meilleur indicateur de vent dont nous disposons pour le décollage et elle se trouve généralement près de la piste.
- La deuxième chose, regarder s'il y a du trafic en finale. Les contrôleurs peuvent faire une erreur tout comme les pilotes.

Une fois autorisé (sur terrain contrôlé), ou approuvé sur terrain non contrôlé, soyons sûrs d'être prêts pour le décollage. Ce n'est pas très rassurant de se trouver en attente sur la piste plus longtemps qu'il ne faut en tournant le dos au trafic. Dès lors si vous êtes paré et le dites à la tour, soyez prêt à rouler et décoller rapidement, réduisant ainsi ce genre d'incursion de piste.



## La photo du mois.

Cette photo vient de « Airliners.net » et illustre très bien ce qui vient d'être discuté.



Commentaire du photographe :

*These two aircraft just missed. The PA38 was on take off. The other aircraft aborted due to this. But the PA38 did not see the other aircraft flying over her from the aborted landing. The PA38 continued to take off just missing the aircraft above by inches. By far the nearest I have ever come to seeing a crash. Thank heavens the gods were smiling on them and they continued on their way !*

Ces deux avions se sont manqués de peu. Le PA-38 décollait. L'autre avion, en phase d'atterrissage, dût remettre les gaz à cause du décollage du PA-38. Mais le pilote du PA-38 n'a pas vu l'autre appareil qui volait au-dessus de lui pendant la remise de gaz. Le PA-38 a continué son décollage manquant de justesse l'abordage avec l'autre.



## Nouveau tableau de bord pour le FCE.

Tout comme la plupart des technologies, l'avionique des avions évolue aussi, même pour les petits avions. C'est ainsi que les concepteurs d'instruments ont créé de nouvelles plateformes à écran digital ; ce qu'on appelle EFIS pour Electronic Flight Instrument System.

La mise en conformité des radios d'avion nous a amené à remplacer celles de notre FCE et prochainement le WAC et le WEO. En effet l'espacement des fréquences VHF passe à 8.33 KHz. Il a donc été décidé de remplacer les radios existantes par une nouvelle station NAV/COM. Par la même occasion l'équipement du FCE s'est vu octroyer un GPS ainsi qu'un ASPEN Evolution EFD1000 PFD.

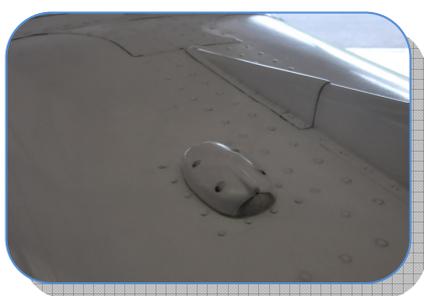
Celui-ci nous donne une nouvelle représentation des instruments mécaniques conventionnels tels l'horizon artificiel, l'anémomètre, l'altimètre, le coordonateur de virage, le variomètre et le gyro directionnel. Bien que l'ASPEN remplace six instruments, les anciens ont été maintenus afin de garder d'une part la vision d'instruments conventionnels dont nous avons l'habitude et d'autre part avoir un support en cas de panne.



La partie supérieure de l'instrument représente l'horizon artificiel entouré d'une bande indiquant la vitesse sur la gauche, d'une bande concernant l'altimètre sur la droite et d'un indicateur de coordination de virage dans le haut.

La partie inférieure représente les données de navigation avec la rose des vents qui peut être représentée entière ou en portion d'arc. On peut également y lire le variomètre qui apparaît sur la droite dès que l'avion est en montée ou en descente.

Entre ces deux parties se trouve une barre de données sur laquelle on peut afficher la pression barométrique. On peut y lire aussi la TAS (True Air Speed) ainsi que la température extérieure.



Lorsque vous effectuerez la visite pré-vol de l'avion vous remarquerez sur le dos du fuselage derrière le cockpit une protubérance. Il s'agit du Remote Sensor Module (RSM) qui contient le magnétomètre, l'antenne GPS et la sonde de température extérieure.



## Le mot de l'instructeur. Documents nécessaires.

L'administration belge effectue des contrôles aléatoires sur le territoire. Il en va de même pour la France et les autres pays. Suite à leur visite à EBSG récemment, voici un petit rappel.

Les documents qui doivent se trouver dans l'avion :

- Le certificat d'immatriculation
- Le certificat de navigabilité
- Le certificat d'examen de navigabilité
- Le certificat des vols autorisés
- Le carnet de route
- La licence de station d'aéronef
- Le manuel de vol
- La fiche de pesée
- L'attestation d'assurance ne doit pas se trouver obligatoirement à bord de l'avion en Belgique contrairement à la France. Afin de s'assurer que celui-ci est bien assuré et afin d'éviter des difficultés dans d'autres états, il est donc préférable de le laisser à bord.
- La check-list de référence est celle du manuel de vol

Concernant le pilote :

- La licence
- Le certificat médical

- La carte d'identité ou le passeport
- Carte aéro à jour

En Belgique, il m'a été aussi demandé de prouver que les notams et la météo avaient été consultés. Si ceux-ci ne sont pas affichés à la tour, vous devez donc les avoir avec vous en version papier. Les nouvelles technologies sont uniquement « tolérées » par certains inspecteurs pour prouver que les notams et la météo ont bien été consultés.

*Antoine Baise, flight instructor.*



## Connaissez-vous un endroit éducatif en dehors de la salle de cours pour l'aviation ?

Et bien, cet endroit est le bar.

En effet, en plus d'être un lieu où l'on peut se détendre en prenant un verre entre amis, on peut y apprendre un tas de choses sur l'aviation, notamment en écoutant les expériences de chacun.

Il fut une époque où l'on devait effectuer un vol seul à bord durant une heure à au moins 2.000 mètres pour obtenir la licence de pilote privé. On appelait ce vol le « baro » parce qu'on emportait un barographe enregistreur pour preuve. De nos jours cette épreuve a disparu.

En ce temps là donc, je préparais ma licence de pilote privé et par un jour de ciel bleu sans aucun nuage, je me sentais pousser des ailes pour effectuer ce fameux vol à 2000 mètres. Une fois l'avion prêt, me voilà installé à bord en pleine forme et tellement excité à l'idée de voler haut par ce temps magnifique.

Aligné sur la piste 29 d'Amougies (EBAM), je me les gaz et l'avion accélère. Alors que j'approchais de la vitesse de décollage, un bruit infernal de claquement de métal se fait entendre. Instantanément je devinais qu'il s'agissait de ma ceinture. Et c'était bien cela. Que faut-il faire à ce moment là ? La sagesse dirait d'abandonner le décollage mais mon égo me dit que si je fais cela j'aurais l'air con. Donc je continue le décollage et une fois à altitude suffisante et l'avion bien « trimé », j'ouvre la porte tant bien que mal car la pression du vent relatif est considérable ; et hop, j'attrape la ceinture qui pendait à l'extérieur.

Comment ai-je pu supposer tout de suite qu'il s'agissait de la ceinture qui claquait sur l'avion ? Tout simplement parce que quelqu'un en avait fait l'expérience avant moi et en avait parlé au bar...

Conclusion : le bar est un endroit intéressant à fréquenter où l'on passe d'agréables moments avec les amis et où l'on peut partager et apprendre des choses instructives. Ecouter les aventures et les expériences des autres peut être très enrichissant ainsi que partager les nôtres.

À ne pas négliger et à fréquenter sans modération...



*Enjoy and fly safely*

