

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, juin 2017.

Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Les nouveaux jouets du FCE.

Dans le précédent « Cockpit », vous avez pu faire connaissance avec le nouveau tableau de bord du FCE. Le voici donc équipé de la nouvelle radio avec 8.33 KHz d'espacement devenu obligatoire, d'un GPS et d'un écran moderne ASPEN Evolution 1000.

Dans ce même numéro, l'ASPEN fut présenté très succinctement. Le mode d'emploi édité par le fabricant est publié en anglais et comporte pas moins de 200 pages, et le moins que l'on puisse dire c'est qu'il n'est pas très pratique d'utilisation. D'autre part il faut savoir qu'il est fait pour les trois modèles d'ASPEN et comme l'instrument dont nous disposons est le spécimen de base, ce qui est déjà bien suffisant pour notre usage, beaucoup d'explications ne nous concernent pas.



Magnifiques et intéressants à la fois, ces gadgets nous demandent de se mettre au courant de leur utilisation et fonctionnement. Dans le but de vous rendre l'utilisation de l'ASPEN plus facile, un document de présentation et mode d'emploi a été rédigé en français et que vous pouvez consulter ou télécharger à partir du site web de notre aéroclub. Il se trouve dans la rubrique « Documents utiles ».

La plupart d'entre vous ont déjà un GPS et celui de l'avion n'aura aucun secret pour vous. Sachez toutefois que le GARMIN du FCE possède une petite batterie incorporée. Il est donc important lors de l'arrêt de l'avion de penser à couper celui-ci. La mise hors tension par l'interrupteur général de l'avionique ne suffit pas.

D'autre part, l'ASPEN a lui aussi un interrupteur totalement indépendant qui se situe dans le bas à droite des instruments de vol et intitulé EFD. Vous avez donc trois actions d'arrêt des instruments et de l'avionique à exécuter.



Remarque : vous disposez maintenant de deux altimètres ; l'ancien altimètre mécanique et celui de l'ASPEN. **Veillez à calibrer les deux instruments.** Il en est de même pour le gyro directionnel. L'ancien a toujours besoin d'être ajusté sur la boussole mais celui de l'ASPEN n'a pas besoin de cet ajustement car il s'agit d'un compas asservi (slaved compass).

Warning ! Attention !

Bien que ces instruments constituent indéniablement une facilité et une aide, il existe un risque. Ce danger ne vient pas de ces nouveaux jouets, mais du pilote. En effet, grande est la tentation de vouloir « jouer » avec ces nouveautés, de les explorer afin de mieux les connaître. Et c'est tout à fait légitime ! Vous l'aurez compris, l'attention du pilote est focalisée sur ces outils que l'on veut tester absolument. Et donc le « look-out » et la sécurité du vol sont mis au second plan... Imaginez un instant qu'un avion vienne en sens opposé ou sur une route convergente à la même altitude et que son pilote joue avec ses instruments tout comme vous... Bingo, vous avez deviné, ça va faire boum ! C'est ce qu'on appelle une situation sans avenir !

Il y a donc lieu de rester vigilant quant à la conduite du vol et de la sécurité.

Merci de votre attention, la sécurité des autres est aussi la vôtre.

Encore deux petits détails importants : le control lock servant à immobiliser les commandes s'installe et se retire par en-dessous. Il est impossible de réaliser ces actions par au-dessus comme précédemment et donc inutile de forcer.

Deuxièmement, ne plus accrocher les clefs à un bouton d'instrument, elles risquent de tomber et d'être difficilement trouvables. (Au cas où, implorez Saint-Antoine de Padou). Placez-les au-dessus du tableau de bord délicatement sans les jeter afin de ne pas griffer le pare-brise. D'ailleurs, il y a un « velcro » sur le dessus et au centre du tableau de bord et c'est une bonne idée de poser le porte clef en tissu sur ce « scratch » de sorte que les clefs ne se baladent pas n'importe où.



Et puisque nous parlons de ne pas griffer le pare-brise, pour rappel, évitez de poser des objets métalliques au-dessus du tableau de bord contre le pare-brise ; le prix d'un nouveau est d'environ 230 dollars US + la main d'œuvre. A ce sujet, vous pouvez constater une fameuse griffe d'environ 12 cm juste en face du pilote, probablement occasionnée par la dépose d'un casque ou d'autre chose... L'état du pare-brise du OO-HER est un bel exemple de ce qu'il faut éviter. Les pilotes qui volent avec le HER savent de quoi je parle. En effet lors d'un atterrissage en piste 27 avec le soleil en face il est difficile de bien évaluer l'atterrissage. On peut franchement parler de danger.



Ce pourrait-il que cette fiction devienne réalité ?

C'était une fin d'après-midi calme et ensoleillée. Après une journée de travail bien remplie, le pilote se présenta à son aéroclub pour effectuer un petit vol local tranquille au-dessus de la campagne verdoyante par ce temps splendide, histoire de prendre un peu de bon temps avec sa passion du vol. Il sortit l'avion du hangar, effectua la visite pré vol et estima que pour un vol d'environ une demi-heure il avait suffisamment de carburant. Il décolla donc et mit le cap vers le large.

Après trois bons quart d'heure – c'est plus que prévu mais ce n'est pas grave - il revint vers son aérodrome. En passant à la verticale pour observer l'aire à signaux il remarqua un avion immobile sur la piste.

Il décide alors de faire un passage pour voir ce qui se passe. En fait, l'avion sur la piste a fait un atterrissage plutôt dur, il a rebondi plusieurs fois et le pilote a eu la mauvaise idée de pousser sur le manche. Résultat, la roue de nez entre en contact avec le sol en premier et a cédé. L'avion se trouve maintenant sur le nez au beau milieu de la piste, laquelle est donc fermée.

Mais notre pilote de ce soir continue à tourner au-dessus de l'aérodrome, espérant que la piste sera vite dégagée et remise en service. Pendant ce temps, le moteur s'obstine à consommer de l'essence. Notre aviateur commence à stresser car il n'a aucune idée de combien de temps il dispose encore avant que le moteur ne s'arrête. Il est grand temps de prendre une décision. Le déroutement vers un autre aérodrome s'impose. Oui mais voilà, l'aérodrome le plus proche se trouve à... une distance trop éloignée et tenter de s'y rendre finira sûrement par « aller aux vaches ». La jauge gauche est déjà presque à zéro et la droite s'approche dangereusement de la ligne rouge... C'est là que notre homme volant se rend compte qu'il eût mieux valu perdre un peu de temps à compléter le plein avant de partir... si on peut appeler cela perdre du temps (*question de point de vue*) !!!...

Vous aimeriez connaître la suite, n'est-ce-pas ? Et bien je suis désolé mais je ne vous la raconterai pas vu qu'il s'agit d'une histoire sortie de mon imagination. Laissez donc travailler la vôtre, mais sachez que pour éviter une situation de ce genre, il faut prévoir d'emporter suffisamment de carburant. C'est l'objet de la note de l'instructeur.



Le mot de l'instructeur.

Gestion du carburant.

Le 25 août 2016, ça a changé ! Fini l'absence de règles ou les anciennes règles... Nous sommes passés sous l'Europe avec le Règlement 965/2012 annexe 7 - PART NCO.

Outre l'aspect réglementaire, on constate souvent que beaucoup de pilotes ne prévoient pas de solution de repli. Que ce soit pour un petit vol local ou une navigation, il est important de prévoir quelque chose. Pour palier à ces différentes possibilités, l'EASA a sorti quelques textes vous y aidant...

Votre bilan carburant devra/devrait ressembler à cela :

Etape prévue A=>B	Dégagement* ?=>C	* Pour tout vol au delà des abords d'un aérodrome ou qui n'est pas dans le voisinage du lieu de départ
__ h __ mn	__ h __ mn	<= Délestage d'étape
__ h __ mn	__ h __ mn	<= Conditions météo prévues
__ h __ mn	__ h __ mn	<= Route ATC prévues et retard dans le trafic
__ h __ mn	__ h __ mn	<= Dépressurisation ou panne d'un moteur
__ h __ mn	__ h __ mn	<= Toute situation susceptible de retarder l'atterrissage ou d'augmenter la consommation
__ h __ mn		<= Réserve réglementaire
__ h __ mn	__ L	Totaux

Une petite explication s'impose

Le délestage d'étape :

se calcule à l'avance de manière bloc-bloc,

Comprend la mise en route, le chauffage moteur, le roulage, les essais, le décollage, les procédures de départ, la montée, la croisière, la descente, les procédures d'arrivée, l'approche, le roulage au parking.

2) Conditions météo prévues:

- Tenir compte des conditions météo du jour (vent, cb, hauteur des nuages, ...)

3) Route ATC prévues et retard dans le trafic, tenir compte :

Changement de route imposée par l'ATC,

D'attente due au trafic (au sol et en vol),

De refus de transit

D'attente en entrée de zone (360 d'attente)

4) Pour avion pressurisé ou bi moteur, tenir compte d'une surconsommation :

Due à un changement d'altitude suite à une dépressurisation,

En bimoteur, suite à la perte d'un moteur, ...

5) Toute situation susceptible de retarder l'atterrissage ou d'augmenter la consommation:

Situation entraînant une surconsommation ; cône d'hélice absent, train bloqué sorti, absence de carénage de roue,...

Et aussi votre forme physique, votre entraînement récent, vos compétences techniques, votre expérience, Un pilote expérimenté avec un GPS sur un avion équipé d'un autopilote fera une route plus directe qu'un jeune PPL faisant une navigation pour la première fois vers un terrain inconnu en utilisant la navigation à l'estime.

6) La réserve réglementaire :

De jour, en vol local => 10'

De jour vers une destination => 30'

De nuit => 45'

Le commandant de bord doit vérifier à intervalles réguliers que le vol peut se poursuivre vers la destination avec le fuel nécessaire vers cette destination + la réserve. Si ce n'est pas le cas, le commandant doit entreprendre les actions nécessaires pour se poser en sécurité (déroutement, atterrissage de précaution, consommer cette réserve).

7) Pour le dégagement :

Celui-ci doit être prévu pour tout vol au-delà des abords d'un aérodrome et il devra être mis en oeuvre à l'endroit le plus défavorable. Prévoir une solution dans tous les cas n'est toutefois pas une mauvaise idée. À EBSG, on a Maubeuge pas loin !

Antoine Baise, flight instructor.



La photo du mois.



Un Boeing 737-800 d'Aeromexico au roulage vers sa porte à l'aéroport de Los Angeles est entré en collision avec un camion d'approvisionnement samedi après-midi. Les huit occupants du camion ont tous été blessés mais leur vie n'est pas en danger. L'appareil effectuait le vol AM642 du samedi 20 mai et venait d'atterrir en provenance de Mexico quand son aile droite a percuté le camion qui s'est alors retourné. Il n'y a pas eu d'incendie ni de fuite de carburant.

L'accident s'est produit un peu avant 14h30. Le 737, légèrement endommagé, a néanmoins été en mesure de rouler jusqu'à sa porte. Il n'y a eu aucun blessé parmi les 149 passagers de l'avion mais l'un d'entre eux s'est plaint de douleurs après le débarquement, a indiqué l'aéroport de Los Angeles.

Le Boeing 737-800 impliqué dans l'incident est immatriculé XA-AML (MSN 36707) selon les sites de suivi en ligne. L'appareil est immobilisé en attendant d'être inspecté ce dimanche par une équipe d'Aeromexico qui déterminera l'étendue des dégâts et sa navigabilité, selon l'aéroport.

Comme nous pouvons le constater, les collisions au sol peuvent arriver sur de grands aéroports. La circulation y est dense. Aussi, dans le but de réduire ce risque on y a tracé des voies de circulation pour les véhicules au sol et des règles de circulation strictes y sont appliquées. Sur certains aéroports, comme c'est le cas pour Charleroi, un permis de conduite est octroyé au personnel qui circule sur le site après un test de connaissances théoriques.

Bien évidemment, nous n'en sommes pas là sur la plate forme de Saint-Ghislain ; la circulation de voitures n'y est pas interdite ni réglementée. Toutefois ceci n'exclut pas d'user de bon sens et donc d'être très prudent d'autant plus que l'espace est relativement réduit.

Voici quelques recommandations :

- Rouler à vitesse réduite.
- Etre attentif aux autres véhicules et surtout aux avions.
- Les avions ont la priorité de passage.
- On ne s'approche pas trop près d'un avion dont le moteur tourne.
- Si on stationne sa voiture dans l'herbe au bout des hangars, on veille à ne pas être trop près du taxiway afin que les avions puissent passer sans difficulté.
- Si vous gardez votre véhicule dans un hangar, laissez la clef sur le contact pour qu'on puisse la déplacer au cas où ce serait nécessaire pour sortir ou rentrer un avion par exemple.

Le commandant d'aérodrome est en droit de vous faire une remarque si vous ne vous comportez pas avec civisme ou si vous roulez trop vite. Ayez à l'esprit que des personnes, voire des enfants peuvent faire irruption des hangars et c'est donc à chacun d'y mettre du sien pour que tout se passe dans une bonne ambiance et en toute sécurité (même si l'aérodrome n'est pas une plaine de jeu pour enfants).

Lorsque vous êtes aux commandes de votre avion, les déplacements sont faits avec autant de prudence. Ayez toujours à l'esprit la notion de l'envergure des ailes. Ceci est particulièrement vrai pour les manœuvres manuelles dans le hangar. Endommager un avion est vite arrivé. On en a déjà malheureusement déjà fait les frais !

Lors de la sortie ou la rentrée dans le hangar, la première chose importante est d'ouvrir les portes entièrement, ce qui limite déjà les chances de les cogner. Ensuite faites-vous aider en demandant à d'autres personnes de se placer en bout d'ailes pour voir si ça passe... N'hésitez pas à inviter vos passagers à participer. Et si par malheur il vous arrive de causer une dégradation à un avion, ayez l'extrême et aimable honnêteté de le signaler.



C'est bientôt la fête.

Comme chaque année, la fête aura lieu à l'Aéroclub Mons Borinage le samedi 24 juin. Durant la journée, un jeu de navigation auquel tous les pilotes sont invités. Pour les élèves c'est une belle occasion de pratiquer la navigation soit avec leur instructeur ou pourquoi pas avec un autre pilote. En plus d'être instructif, c'est très amusant et ça développe le sens de l'observation.

BBQ le soir dans une ambiance amicale.

Aérodrome de St-Chielam / EBSG
Info 0495.238666

Réservez ...
votre avion...
Votre place ...
maintenant !

Organisé par l'Aéroclub Mons Borinage
le samedi 24 juin de 10 h à 20 h
Jeu de navigation
... suivi en soirée d'un BBQ

PAF 20 € après
dépenses
réservation-aeroclub.borinage@gmail.com

Fantaisie accessible à pilote de tout niveau...



LMC: last minute change.

Savez-vous ce qu'un LMC dans le transport aérien ? Comme la traduction l'indique, il s'agit d'un changement de dernière minute. Ceci concerne un ou plusieurs passagers qui viennent de s'enregistrer pour un vol en toute dernière minute avant le départ. Ici j'ai une info de dernière minute à rajouter dans ce « Cockpit » du mois de juin 2017.

Après en avoir fait voir de toutes les couleurs à son instructeur qui aime ça, et ce n'est probablement pas fini, notre jeune pilote Fabrice Puggioni a fait le vol le plus mémorable de sa vie de pilote, son premier solo.

Ça fait du bien, hein Fabrice !!! En tout cas toutes les félicitations sont de rigueur. C'est un heureux évènement qui s'arrose.



Enjoy your flights and fly safely.

