

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, septembre 2018.

À propos de l'huile utilisée dans les avions... Très important !

L'huile utilisée pour les moteurs de nos avions est habituellement de la 15W50.

Mais depuis ce 20/09/2018, le WEO prend de la 80D ou de la 100D pour des raisons techniques : indication claire sur le capot !!!

Il est surtout interdit de mélanger les 2 types d'huile (15W50 et 80 ou 100D).

Toutefois la 80D du WEO et la XPD100 du Grumman peuvent être mélangées.

Pour éviter tout accident d'inattention, l'ajout d'huile n'est autorisé que par quelques personnes responsables... ce qui ne vous libère pas de votre obligation de contrôler le niveau avant un vol !

Le Grumman n'accepte plus aussi qu'une huile spéciale XPD100. Pour lui, une réserve se trouve dans le coffre à bagages de l'avion.

Si vous avez un problème de manque d'huile, prière de téléphoner au 0495 238666.



Pops ! Et la porte s'ouvre !

Vous est-il déjà arrivé d'avoir une porte qui s'ouvre en vol ?

Certains d'entre vous l'ont déjà expérimenté avec notre Cessna 150 Aérobat OO-WEO.

En effet, il n'y a pas encore si longtemps, cet avion avait un petit défaut de fermeture de portière. Soyez rassurés, c'est réparé !

Lorsqu'une porte s'ouvre subitement, le premier conseil que l'on peut donner est de la laisser telle quelle. En effet, le plus gros problème dans ce cas est la distraction que cela entraîne. Ce qui peut engendrer un accident.

À l'exception de quelques avions, une porte ouverte en vol ne fera pas de mal, ni à vous, ni à l'avion. Bien sûr ça fait beaucoup de bruit, mais encore une fois, celui-ci ne vous blessera pas et n'affectera pas sérieusement les performances de votre machine.

Si la porte s'ouvre alors que vous vous élancez sur la piste, le mieux sera de couper les gaz, freiner et quitter la piste pour revenir au parking afin de bien la fermer. À condition que vous ayez encore suffisamment de distance de piste.

Si cela se passe juste après avoir quitté le sol, c'est-à-dire durant la montée, vous aurez pour objectif de revenir atterrir, la fermer correctement et reprendre votre vol. Ce qui est et reste important, c'est de voler l'avion. Pouvez-vous imaginer un pire moment ? Personnellement pas ! Le décollage est un instant critique car c'est à ce moment que le pilote doit porter toute son attention à beaucoup de choses et n'a pas besoin d'être distrait.

Donc si une porte ou une fenêtre s'ouvre subitement au décollage, vous avez deux solutions. Soit avorter le décollage s'il vous reste suffisamment de distance pour vous arrêter ou continuer le décollage et revenir atterrir. Puisque maintenant vous savez que ça n'affectera pas significativement les performances, vous pouvez être rassuré quant à la décision prise de continuer le décollage.

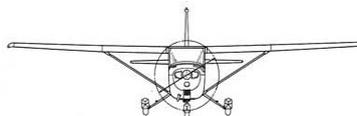
Si cela vous pose un problème de revenir atterrir, vous pourrez tenter de la fermer en vol. Pour ça, vous monterez à une altitude de sécurité, vous mettrez l'avion en palier bien stabilisé, et à vitesse réduite vous pourrez procéder à la fermeture correcte de la porte. Il vous faudra en premier lieu pousser très fort sur celle-ci afin d'en augmenter l'ouverture car la pression exercée par le vent relatif ne vous facilitera pas la vie. Vous serez ainsi en mesure de la claquer avec suffisamment de force. Là encore, il faut conserver l'idée première de voler l'appareil.

En croisière, on pourra procéder de la même manière en gardant à l'esprit la sécurité du vol.

Lorsque ceci se passe à l'atterrissage, soyez prudent pendant la décélération. Alors que vous ralentissez et freinez, il est possible que l'inertie de la porte la fasse pivoter sur ses charnières et l'endommager. Si vous avez un passager, bien entendu celui-ci pourra saisir la poignée afin de l'empêcher de s'ouvrir davantage.

Ok, il y a des fois où il peut être judicieux d'essayer de la fermer alors qu'il pleut ou que les conditions sont IMC. L'idéal serait d'être deux à bord. Mais même dans ce cas il peut être difficile de fermer une porte en plein vol.

Très difficile à cause de la différence de pression de chaque côté de celle-ci. Néanmoins, certains manuels de vol ont une procédure sur ce sujet pour leur avion. Donc, lisez votre manuel de vol afin de connaître la façon de procéder sur ce sujet.



Note de l'instructeur.

À propos des performances...

Le dernier article m'a donné des idées. Parler de l'inhabituel qui est devenu habituel.

Autre que le stress des premiers vols, qu'est-ce qui peut bien faire tiquer nos jeunes ailes ?

Menons l'enquête !

- *Antoine : Salut Alain, comment s'est passé ton vol ?*
- *Alain : Salut ! Très bien. Je suis allé à Tournai, j'a vu la maison de Miss Météo et blabla... et j'ai fait un super atterrissage, un kiss landing !*
- *Antoine dans ses pensées : « blablabla, c'est toujours en solo qu'ils font des kiss et jamais avec moi... » . (Hein Fabrice : voir Cockpit précédent).*
- *Antoine de retour sur terre : à part tout ça, est-ce qu'il y a des choses qui t'ont perturbé ou surpris pendant le vol ?*
- *Alain : maintenant que tu en parles, c'est vrai qu'au décollage, j'ai eu l'impression que c'était pas comme d'habitude.*
- *Antoine : ah bon ?*
- *Alain : oui, les perfos étaient moins bonnes qu'attendues. Je vais réfléchir à tout ça et je reviens vers toi.*

Voici le résumé de sa journée et de sa constatation.

Départ 15h30, vent nul, température 31°C. Il fait très chaud. Je fais le plein d'essence et suis seul à bord. Je me rappelle que la température influence les performances de l'avion (j'ai bien écouté au cours), mais mon bilan de masse et centrage me situant bien à l'intérieur des limites, c'est en toute confiance que je m'aligne piste 09.

Plein gaz, droit devant ! Et là, ça décolle nettement plus long qu'attendu...

Tout va bien, mais ça ne monte pas comme d'habitude.

Je vérifie l'accélérateur, le réchauffage carbu, la richesse, le compte tours ; tout est OK et le restera pendant tout le vol.

De retour, je vais quand même revoir dans ma théorie et plus particulièrement dans le manuel du C150, tableau « *Take-off distances* ». Il y est indiqué que pour des conditions standard (15°C) et vent nul, il faut un roulage de 735 pieds (242 m) et une TTC 50' (total to clear 50 ft obstacle) de 1385 pieds (457 m).

Mais pour une température de 30° C, il faut y ajouter 10 % (par 35° F), soit un roulage de 808 pieds (268 m) et une TTC 50' de 1523 pieds (513 m). C'est nettement plus long, plus que je ne m'y attendais...

Alors, encore plus quand il fait chaud, au moment de mettre les gaz pour décoller, je me rappellerai qu'il est prudent de ne pas laisser derrière moi les mètres de piste qui pourraient bien manquer devant.

Plus précisément :

À EBSG, en STD (15° et 1013 hPa) :

- Distance de roulement : 224 m.
- Distance de décollage : 422 m.

Lors d'une belle journée d'été (35° et 995 hPa) :

- Distance de roulement : 315 m, soit 91 m de plus qu'en STD !!
- Distance de décollage : 566 m, soit 144 m de plus qu'en STD !!

Pour les septiques sur les conditions :

METAR : OMAD 201900Z 32006KT CAVOK 34/29 Q0998 NOSIG.



Questions de l'instructeur : à vos neurones.

1. Les conditions propices au givrage carburateur sont : choisir la combinaison exacte la plus complète.
 1. Température extérieure élevée.
 2. Température extérieure basse.
 3. Forte humidité relative.
 4. Faible humidité relative.
 5. Puissance moteur élevée.
 6. Puissance moteur réduite.
 - a. 2, 3 et 5.
 - b. 2, 4 et 6.
 - c. 1, 3 et 6.
 - d. 2, 3 et 6.

2. Le brouillard de rayonnement est généralement caractérisé par :
 1. L'arrivée sur un sol froid d'une masse d'air humide proche de la saturation.
 2. Le refroidissement par la base, la nuit d'une masse d'air proche de la saturation.
 3. Un vent faible favorisant le maintien en suspension des gouttelettes d'eau.
 4. Un vent fort favorisant le maintien en suspension des gouttelettes d'eau.
 5. Un vent nul favorisant le maintien en suspension des gouttelettes d'eau.
 - a. 1, 3 et 4.
 - b. 1 et 3.
 - c. 2 et 3.
 - d. 2 et 5.

3. Le bouton « squelch » de votre radio sert à :
 - a. Améliorer la qualité de l'émission.
 - b. Augmenter la portée de la réception.
 - c. Diminuer les bruits de fond parasites.
 - d. Diminuer la portée de l'émission.

4. Vous prenez connaissance du METAR de Charleroi : EBCI 071230Z 32012KT 999 FEW016CB SCT030 BKN100 19/13 Q1013 TEMPO 28020G30KT 4000 TSRA SCT015CB = de l'orage avec pluie :
 - a. a été observé à 12 h 30.
 - b. a été observé à 4 h 00.
 - c. est prévu entre 19 h 00 et 13 h 00 UTC.
 - d. est prévu entre 5 h 00 et 12 h 30 UTC.

5. L'utilisation d'un mélange trop riche peut entraîner :
 1. Une augmentation de consommation.
 2. Un abaissement de la température du moteur.
 3. Un échauffement du moteur.
 4. Une augmentation de puissance.
 5. Une émission de fumées noires à l'échappement.
 - a. 1, 2 et 5.
 - b. 1, 3 et 5.

- c. 1, 2, 3, 4 et 5.
- d. 1 et 4.

Antoine Baise, instructeur de vol.



Quoi de neuf chez les élèves ?

Un jour de bonheur pour un élève.

Si la date du 3 août 2018 ne vous dit rien, il y en a au moins un parmi vous qui n'est pas prêt d'oublier ce jour, car un premier vol solo reste inscrit dans la mémoire pour très longtemps. Cet élève pilote, c'est François Otten à qui toutes les félicitations sont envoyées.

Bravo François et bonne continuation dans ton apprentissage.

Y a plus qu'à arroser ça !



Nouvelles de nos avions.

Le HER a été victime d'une collision aviaire (Bird strike). L'impact s'est localisé sur le bord d'attaque de l'aile droite, laquelle subit actuellement une opération chirurgicale au cours de laquelle la partie de tôle endommagée sera prochainement remplacée.

Sur les photos ci-dessous, vous pouvez voir le longeron de l'aile et les nervures qui donnent le profil de l'aile et qui transmettent les efforts du revêtement au longeron.



Travaux à EBSG.

Vous avez pu constater que les travaux de l'aérodrome ont enfin commencé. Pour l'instant, il s'agit d'assurer un égouttage satisfaisant sinon efficace des eaux de pluie qui depuis de nombreuses années stagnaient sur le parking le long de la partie herbeuse. De nouvelles conduites d'évacuation ont été disposées sur toute la longueur et l'eau sera ainsi évacuée à l'arrière des hangars. Le long du chemin d'accès à l'arrière de ceux-ci le fossé a été aménagé de sorte que les eaux puissent quitter notre aérodrome.

En ce qui concerne la tour, nous devrions bénéficier d'une nouvelle radio calibrée en 8,33 kHz selon la réglementation en vigueur. Toutefois, il faudra patienter car, bien que la radio soit disponible, elle doit recevoir un câblage vers le bureau où il y aura un micro et un haut-parleur.

Il s'agit de trouver quelqu'un de compétent pour effectuer ce petit travail. L'un ou l'une d'entre vous peut-être ?



Errata :

Oups !!!

Dans le numéro précédent de notre « Cockpit », une grossière faute d'orthographe a eu l'audace de se glisser à la fin de la première ligne de la page 2.

Veuillez lire : « Pour s'en rendre compte... » au lieu de : « Pour sans rendre compte... ».

Désolé pour ce lapsus, mais même en se relisant et se faisant relire, ça arrive !



Réponses aux questions de l'instructeur.

1 : d 2 : c 3 : c 4 : a 5 : a



Le mot du Président.

Bravo pour le buffet du 15 septembre ...

Je désire d'abord remercier vivement les dames du « Comité des fêtes » pour l'organisation parfaite du pot-luck du 15 septembre 2018. Je crois que de l'avis général le buffet était d'une qualité supérieure et d'un choix très varié. Bravo aussi à tous ceux qui ont participé à l'élaboration d'un tel buffet tout comme j'ai apprécié la spontanéité de nombreux aidants pour assurer le service en cours de soirée.

Je remercie aussi les quelques uns qui opèrent en cachette pour la réussite de ce genre d'évènement. Je parle du nettoyage du hangar, du transport des tables et des chaises, de la vaisselle du lendemain, de l'évacuation des poubelles, etc ...

J'ai été heureux, cette année encore, de constater une importante participation à cette festivité annuelle, bien qu'il ait un petit manque de suivi de la jeune génération Mais même si le cadre vieillit, je m'aperçois de la volonté de tout un chacun de vouloir maintenir de telles activités, tout comme la St Nicolas en fin d'année. Activités essentielles pour garder l'ambiance club, une des caractéristiques que l'Aéroclub Mons-Borinage veut sauvegarder en son sein et aussi pour le bénéfice de la plateforme de l'aérodrome de St-Ghislain.

Bons vols.



Enjoy your flying and have it safe !



**AÉROCLUB
MONS-BORINAGE**