

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, janvier 2018.



Pour commencer ce premier numéro de « Cockpit » de 2018, afin de respecter la coutume, je vous souhaite à tous, pilotes brevetés, élèves pilotes et membres sympathisants une très belle nouvelle année.

Quelle soit colorée de passionnantes aventures aériennes, de vols agréables et excitants, que ce soit en simples circuits d'aérodrome, en balades aériennes ou en déplacement de navigation et bien sûr en de bons moments partagés ensemble autour d'un verre que je vous conseille de consommer avec persévérance pour que l'ambiance de notre aéroclub soit agréable tout au long de l'année.



La vie du club.

Les fervents et assidus du club ont pu constater depuis peu la récente disposition prise pour ranger et parquer les avions dans le hangar de l'Aéroclub. Sortir et rentrer les avions et bien les agencer dans le hangar sont certes les phases les plus fastidieuses de nos activités de pilote. Il s'ensuit donc que pouvoir apporter une optimisation à ces opérations sera profitable à tout point de vue. Si la disposition actuelle est adoptée comme le montre les photos ci-jointes, il est permis de penser que le but est atteint. Avec les avions ainsi stationnés, il y a plus d'espace libre et cette localisation n'entraîne que le déplacement de deux appareils (trois dans le cas du Grumman) pour disposer d'un des avions à l'arrière du hangar pour autant que cet aménagement soit maintenu à chaque manœuvre de remise en place des appareils. De plus, des marques, lignes d'axe et repères sur le sol permettent de guider et replacer les avions à leur position.



Mais ces repères d'alignement ne dispensent en rien d'avoir l'habituel « Sharp look out » pour éviter de cogner bouts d'ailes ou empennages entre avions ou sur les montants des portes et suspentes de la toiture ! La position horizontale des hélices évitera aussi ce genre de déboires.

Cet arrangement est bien sûr fonction de la composition actuelle de la flotte garée et ne variera que par un changement de celle-ci. Vous êtes donc invités à respecter ce choix d'agencement, non pas par esprit de pure discipline militaire mais par facilité de manœuvre, car en utilisant ces mêmes emplacements, nous éviterons de laborieuses recherches et remise en question des manœuvres de parking à chaque utilisation des avions et surtout nous diminuerons le risque de coups et griffes. Et à cet effet, n'hésitez pas à vous faire aider pour rentrer les machines car le faire seul augmente les risques d'accrochage...

Merci de votre bonne collaboration.

Xavier Linard



Et pour continuer sur le même cap, est-il nécessaire de rappeler de placer les bacs de réception d'huile sous les Cessna 150 ? La réponse est « OUI » car un léger laisser-aller s'est installé. En effet, depuis quelques temps, les dépôts d'huile ont refait leur apparition sur le sol.



La cause est très simple, soit on oublie de placer les petits bacs sous les Cessna 150, soit on ne les dispose pas correctement. La position correcte est derrière et **contre** la roue de nez et **légèrement sur la droite** par rapport à l'axe de l'avion étant donné que le reniflard se trouve sur le côté. Il suffit de bien regarder que le bac soit juste en dessous de ce reniflard. Les instructeurs et examinateurs sont instamment priés d'y veiller en instruisant leurs élèves dans ce sens.



Mais au fait, qu'est-ce que ce reniflard ?

Si les anciens connaissent, les nouveaux seront certainement intéressés d'en apprendre davantage.

Vous avez certainement déjà remarqué, sous le moteur des Cessna 150, près de la roue, un dépôt d'huile en forme de macaron de quelques centimètres de diamètre. Cette huile provient du reniflard. Le reniflard, c'est ce petit tuyau qui sort en dessous du capot moteur. Il sert à évacuer les vapeurs d'huile du moteur.

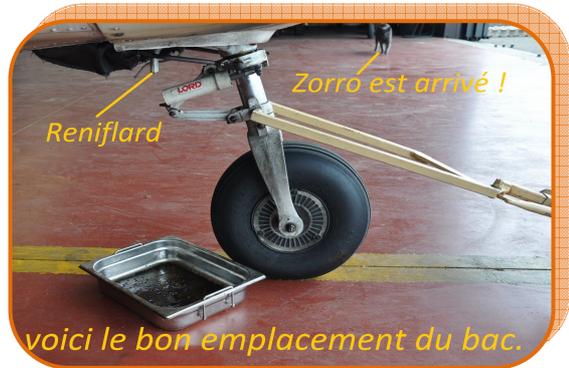
Quand le moteur fonctionne, l'huile chauffe et une partie se transforme en vapeur. La combustion dans les cylindres fait passer quelques résidus de vapeur d'eau et d'huile dans le carter. Ces vapeurs

doivent être évacuées afin d'éviter que la pression n'y soit trop forte et ne pas accumuler de l'eau dans l'huile.

En vol ces vapeurs grasses, accompagnées des gaz d'échappement se déposent tout le long du ventre de l'avion. Voilà pourquoi le ventre de nos avions est souvent noir et gras. Un bon nettoyage s'impose dès lors qu'on souhaite avoir un avion propre. Et qui dit propre, dit amélioration de la traînée de frottement qui, je vous le rappelle, existe sur toutes les surfaces de l'aéronef.

Mais revenons au sol. Après un vol, le reniflard continue d'évacuer ses vapeurs et les dépôts restant dans le tuyau se retrouvent sur le sol du hangar dès lors que l'on rentre l'avion juste après le vol. Ce n'est pas très propre et en plus ça glisse quand on marche dedans !

Vous comprenez à juste titre, que l'idéal est donc de récupérer ces dépôts dans un récipient.



Voilà pourquoi il vous est demandé de mettre ces bacs **immédiatement** et de veiller à les positionner sous le reniflard, surtout de bien les placer sinon ça ne sert à rien...

Merci d'y prêter attention et ainsi de veiller à la propreté des lieux.



Note de l'instructeur.

SEP

La prorogation d'une qualification de classe SEP peut se faire de deux façons : par expérience ou par test avec un examinateur.

Par expérience.

Dans les 12 mois précédant la fin de validité de la qualification (et non dans les 12 mois précédant votre demande), vous avez effectué sur la classe d'appareil concernée ou sur un type monomoteur à pistons :

- 12 heures de vol dont 6 heures comme commandant de bord (PIC),
- Dont 12 décollages et 12 atterrissages,
- Dont un vol d'entraînement d'une heure minimum avec un instructeur FI(A) ou CRI(A) qui devra apposer sur le carnet de vol son numéro d'instructeur et sa signature. Ce vol peut être remplacé par n'importe quel autre contrôle de compétences ou un examen pratique avec un examinateur pour toute autre qualification de classe ou de type avion. L'instructeur peut détenir une licence délivrée par un autre Etat européen appliquant l'AIRCREW. Il faudra alors fournir la copie de sa licence afin de permettre aux services officiels de vérifier qu'il est bien FI dans son pays.

Par test avec un examinateur.

Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification, vous avez effectué un contrôle de compétence avec un examinateur FE(A) ou CRE(A) sur la classe SEP.

Antoine Baise, Flight instructor.



Heurter une motte d'herbe ou comment casser un avion...

Regardez bien les photos ci-jointes. On y voit des mottes d'herbe. Ceci est à priori anodin. Et pourtant ! Ces amas d'herbes et de terre sont en fait un piège redoutable pour le train d'atterrissage d'un avion. Comment cela est-il possible ?



Nous sommes le samedi 9 décembre 2017 et il est 9h30 du matin. Je prends mon rôle de commandant d'aérodrome et cette tâche commence toujours par une inspection piste. En effet il n'est pas rare de trouver des choses qui n'ont rien à y faire et qui peuvent abimer un avion. Ce peut être des cailloux dont la grosseur peut endommager les pneus ou même des morceaux de métal. Cette fois il s'agit bien de mottes d'herbes et de terre assez importantes qui se trouvent sur la piste. Leur particularité c'est qu'elles sont gelées et qu'elles adhèrent à l'asphalte et de ce fait elles sont dures comme de la pierre. Il a donc fallu aller chercher un outil pour les déloger. Vu du cockpit, elles ne sont pas toujours très visibles et peuvent être difficiles à éviter. On serait tenté de croire qu'elles sont sans danger, et pourtant...

Et bien croyez moi, quelle que soit la vitesse à laquelle vous vous la prenez, elle fera mal. Et si votre vitesse est encore relativement élevée, le train d'atterrissage risque fort d'être endommagé, voire cassé, surtout s'il s'agit de la roue de nez.

Et c'est ici que le rôle du commandant ne se borne pas seulement à ouvrir et fermer le terrain ou à répondre à la radio, mais aussi à veiller à ce que la piste soit libre de tout objet indésirable. En principe le commandant en fonction est sensé faire une inspection piste.

Ce problème est particulièrement courant sur les pistes en herbe qui sont bien souvent parsemées de monticules de taupes. Là encore, si vous fréquentez les terrains dont la piste est dans cet état, soyez particulièrement prudents et ne prenez pas ce fait à la légère.

Pensez aussi que si un tel accident vous arrive sur la piste, celle-ci serait fermée pour un certain temps, le temps de dégager votre avion et cela peut prendre de longues minutes, si pas plus, mettant les autres usagers dans une situation peu agréable surtout s'ils sont en l'air.

Safety is my first concerned.



Winter start.

Ne confondez pas "Démarrage par temps froid" avec "Démarrage à froid".

Démarrage à froid signifie que le moteur a eu suffisamment de temps pour refroidir après le vol précédent. A cet égard il suffit de regarder la température de l'huile.

Démarrage par temps froid signifie que la température extérieure est hivernale. Une température de 5°C peut être utilisée pour séparer les « opérations par temps froid » et les « opérations par températures hivernales ». Souffrez que les avions qui dorment dans les hangars par une température qui reste la plupart du temps au-dessus de 5°C.

Pour effectuer un démarrage par temps froid et moteur froid, nous avons à notre disposition le « PRIMER ». Gardez vous toutefois d'utiliser trop le "primer", car dans ce cas vous noyez le moteur. Si vous avez appliqué trop de « primer » et que le moteur ne démarre pas, utilisez la procédure de « démarrage moteur noyé » afin d'éviter un incendie et soyez prêt à engager une procédure de démarrage avec feu. Rappelez-vous que ce cas doit faire l'objet d'un « trouble report ».

Après utilisation du « primer », poussez celui-ci à fond dans son orifice et tournez un quart de tour pour le verrouiller afin d'éviter que le moteur ne puise de l'essence via le primer.

Normalement le moteur démarre facilement avec une ou deux injections du « primer » par température chaude et trois à six injections par temps froid avec la manette des gaz ouverte d'un centimètre.

Par température extrêmement froide, il peut être nécessaire de « primer » en même temps qu'actionner le démarreur.

Pomper avec le « trottle » peut entraîner une accumulation d'essence dans le conduit d'arrivée d'air, créant ainsi un risque d'incendie en cas de retour de flamme (backfire). Si cela arrive, continuez à actionner le démarreur pour aspirer les flammes à l'intérieur du moteur.

Précaution :

Engagez le démarreur durant un maximum de 30 secondes, suivi d'un minimum de 2 minutes OFF !

Ne poussez pas la manette des gaz à fond et puis la mettre à 1 cm car dans ce cas on injecte une quantité importante d'essence dans le carburateur ; ce qui peut provoquer un départ de feu.

N'ouvrez pas la manette des gaz durant la procédure de démarrage, vous apportez plus d'air alors que le moteur a besoin de carburant.

La lecture du manuel de vol de l'avion vous apportera toutes les explications et vous permettra d'acquérir les bonnes actions.



La vie du club, suite...

Ça vole bien chez les élèves.

Un vol que l'on ne peut jamais oublier.

Thomas Dudziak a fait son 1^{er} solo le 27 octobre

Geoffrey Descamps a fait son 1^{er} solo le 18 décembre.

Pour 2017 nous avons enregistré 15 nouvelles inscriptions.



Bon vol et volez prudemment au sein de notre aéroclub.

