

## Info Aéroclub Mons-Borinage EBSG, octobre 2020

Textes: Antoine Baise et Guy Mercier

### Sommaire.

Le petit rappel de réglementation : acceptation du plan de vol.

La sécurité en vol, éviter un abordage.

Les questions de l'instructeur.

La note de l'instructeur : la checklist.

La vie du club.



# Le petit rappel de réglementation.

En ce magnifique samedi matin ensoleillé, un tout aussi magnifique monomoteur quitte EBSG à destination de Le Touquet (LFAT). En tant que commandant d'aérodrome de service je téléphone au briefing (02 206 25 40) en vue d'activer le plan de vol. Ceci fait partie du service que notre aérodrome offre aux pilotes. Mon sympathique correspondant m'informe qu'il n'a pas de plan de vol pour cet avion au départ mais seulement pour le retour... Je recontacte le pilote qui heureusement était encore sur notre fréquence radio pour l'en informer. Après un blabla inutile et quelques hésitations tout aussi inutiles, le pilote décide de s'arranger avec Lille.

Ceci pour vous rappeler que lorsque vous avez déposé un plan de vol, vous devez vous informer auprès de l'organisme qui traite les plans de vol, le briefing, que votre plan de vol est accepté.

Ceci a un double avantage, d'une part nous sommes sûrs que le plan de vol existe et est accepté et d'autre part, en cas d'erreur, le préposé se fera un plaisir de corriger ledit plan de vol. Mais ça, c'est du ressort du pilote et donc à ne pas oublier, please.







## La Sécurité en vol, éviter un abordage.

Vous avez certainement entendu parler de cette collision en vol d'un avion et d'un ULM récemment survenue en France. Bien entendu le BEA procède à une enquête minutieuse pour en connaître la cause. Il y a fort à parier que les pilotes ne se sont pas vus.

Ceci dit, deux machines volantes s'approchant face à face, ça va très vite, même sous un certain angle de convergence.

Il m'arrive souvent d'accompagner un pilote pour un vol local. Et je ne me gène pas pour intervenir lors de la mise en virage pour attirer l'attention de mon pilote sur le fait qu'il n'a pas regardé correctement dans la direction qu'il souhaite prendre. Et pour cause, nous volons avec des Cessna, donc avec des avions à ailes hautes. La moindre inclinaison bouche la vue du côté de l'aile qui se baisse. Et comme c'est dans cette direction que l'on va partir, on ne voit pas très bien ou pas du tout s'il y a un aéronef qui se balade à côté.



Que nous soyons en régime de règles de vol à vue ou aux instruments, que nous nous trouvions en espace contrôlé ou non contrôlé, en tant que pilote commande de bord, nous sommes toujours responsables de la prévention des abordages.

Notre vision est limitée et nous pouvons être soumis à des illusions visuelles. Afin de pallier ces inconvénients, il n'est pas inutile de nous familiariser avec quelques conseils concernant la surveillance de l'espace aérien autour de nous.

Il s'agit de regarder dans toutes les directions en modifiant souvent la distance de focalisation. Tenez compte d'un temps d'adaptation lorsque votre regard passe de l'intérieur de l'avion à l'extérieur.

Rappelez-vous qu'un balayage rapide de l'horizon n'a aucune efficacité pour voir un autre appareil. Pour être efficiente, cette observation doit se faire en examinant par secteurs et par des petits mouvements saccadés des yeux.

Ne négligez pas les angles morts, la rencontre peut survenir de là.

Si la taille apparente d'un autre aéronef semble augmenter en l'absence de mouvement relatif, il y a risque de collision. Une manœuvre d'évitement est à exécuter sans tarder.

Lors d'une montée prolongée en ligne droite, en opérant occasionnellement des petits changements de direction vous améliorerez la visibilité vers l'avant.

Comme expliqué plus haut, assurez-vous que la voie est libre avant tout changement de direction, que ce soit latéralement ou verticalement.

Redoublez de vigilance aux endroits susceptibles d'avoir une densité de trafic importante, comme à l'approche des VOR, des NDB, des aérodromes et des points d'entrée ou de sortie des zones de contrôles.

Juste avant de vous aligner sur la piste lors du décollage, vérifiez soigneusement le secteur d'approche afin de voir un trafic qui s'y présenterait et qui, pour rappel, a priorité. Pour cela, l'idéal est de se placer face à la finale car si vous êtes dans un avion à ailes hautes et que vous vous mettez perpendiculairement ou même en oblique à la trajectoire finale, vous ne pourrez pas voir grand-chose.







## Les questions de l'instructeur.

Question 1. Un avion centré dans la partie arrière de la plage de centrage :

- a. manque de maniabilité
- b. manque de stabilité
- c. est plus performant au décollage
- d. est plus rassurant.



Question 2. Au niveau de la mer, une différence de pression de 1 hectopascal est sensiblement équivalent à :

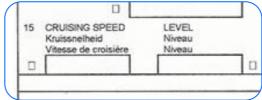
- a. 28 m
- b. 8,5 ft
- c. 300 m
- d. 28 ft.

Question 3. Vous ajoutez un ou deux passagers. Comment ce changement de masse va-t-il impacter sur la vitesse de décrochage ?

- a. La vitesse de décrochage diminue.
- b. La vitesse de décrochage augmente.
- c. Cela dépend de la disposition de la charge supplémentaire à bord de l'avion.
- d. Cela n'impacte pas sur la vitesse de décrochage.

Question 4. Votre avion a une vitesse de croisière de 90 kts. Sur votre plan de vol, dans la case 15, vous indiquez :

- a. N0090
- b. N0900
- c. K0090
- d. VI090



#### Question 5. La finesse est maximale lorsque:

- a. le rapport portance sur traînée est maximal
- b. le rapport portance sur traînée est minimal
- c. la traînée est minimale
- d. la portance est maximale.



## La note de l'instructeur.

Ces derniers temps, plusieurs faits ont retenu mon attention, que ce soit pendant des vols d'instruction ou sur l'aérodrome ;

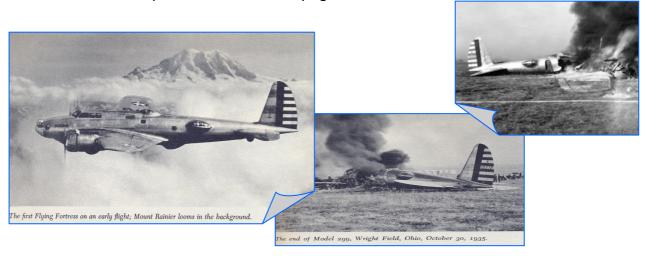
- ... Gaston qui passe devant le hangar avec son ulm en direction de la 27 avec le cache Pitot en place,
- ... Paul qui range l'avion dans le hangar et qui repart sans remettre le control lock et le cache Pitot,
- ... Gus qui fait le plein d'essence avec le beacon allumé.
- ... ou encore récemment, en attendant mon élève pour sa leçon,

j'entreprends de réaliser la visite pré-vol de l'avion moimême. Que ne fut pas ma surprise de découvrir le primer déverrouillé. Le pilote précédent venait d'effectuer tout son vol retour de Charleroi comme cela. Outre la surconsommation, les possibles ratés moteur, le risque et la probable panne moteur au décollage ou en campagne était là. Nous (ils) avons (ont) eu de la chance! (Relire votre « Cockpit » d'avril 2019).



La solution pour éviter ce genre de chose est pourtant simple, c'est la checklist! Je vais vous remettre dans un contexte historique :

30 octobre 1935, les ingénieurs de Boeing assistent à l'un des premiers vols de leur dernier né : le « *Model 299* » qui deviendra le B-17 Flying Fortress.



Cet imposant bombardier concentre tout le savoir-faire technique, mécanique et technologique de leur société. Quelques secondes après son envol, le prototype s'écrase. L'enquête technique révèle que ce crash de plusieurs millions de dollars avait pour origine un simple oubli : le pilote a omis de retirer le système de blocage des commandes, rendant l'avion incontrôlable après son envol. Un groupe de travail détermine alors que, les avions devenant de plus en plus complexes, il n'est plus possible de se reposer sur la seule mémoire des pilotes. Il est ainsi temps d'établir un document auquel ils peuvent se référer, un « pense-bête » des actions vitales ou essentielles à effectuer pour mettre en œuvre ces systèmes complexes en toute sécurité.

#### La checklist est née!

Inutile de dire que ce nouveau document a froissé pas mal de susceptibilités à l'époque. Dans la mentalité du moment, un bon pilote devait tout faire de tête et n'avoir confiance qu'en ses propres qualités. Les constructeurs d'avions, investissant des millions de dollars pour le développement de nouveaux modèles, ils ne pouvaient pas se permettre de perdre un avion et son équipage pour ménager les susceptibilités de quelques-uns. Il est de nos jours inconcevable pour un équipage de partir en vol sans avoir effectué ses checklists. C'est devenu un geste parfaitement naturel et sécurisant.

Au club, nous avons mis au point une **nouvelle checklist** qui sera disposée dans tous les avions et est aussi disponible sur notre site internet. Je vous invite à la consulter, à imprimer votre propre exemplaire et surtout, à l'effectuer. Il en va de votre sécurité.

En plus de cette checklist, **un memo** sur les vitesses, performances, limitations de nos avions a été fait. Il est aussi disponible sur le site.

Un autre point qui fait régulièrement défaut, c'est le calcul de masse & centrage. Quand je vois parfois la charge emportée, je me demande si le pilote va aller faire ses courses chez Trafic!? Dans le but de vous sensibiliser à cela et de respecter les limitations d'avions, nous avons mis à votre disposition **un tableau Excel W&B** pour chaque avion. En rentrant le poids des pilotes, passagers, bagages et le fuel à bord, vous aurez automatiquement une vue du centrage de l'avion. Aussi disponible sur notre site internet.

Fly safely.

Antoine Baise, Instructeur de vol.





### La vie du club.

Il y a toujours du bonheur dans l'air d'EBSG. Souvenir impérissable pour deux élèves assidus qui firent leur premier vol solo; Benjamin Damien s'est retrouvé seul aux commandes le 20 août et Floriano Nappini s'est lui aussi rendu compte que l'avion était plus léger une fois que l'instructeur le laissa seul à bord, le 7 septembre. Bravo à ces deux sympathiques élèves. Bonne continuation dans votre apprentissage des plaisirs aériens.





Nous vous rappelons que les mesures sanitaires en matière de désinfection des cockpits sont toujours d'application d'autant plus que nous vivons une recrudescence du corona virus.

À vos lingettes désinfectantes!

Réponses aux questions. 1:b; 2:d; 3:b; 4:a; 5:a

