Cockpit

AÉROCLUB MONS-BORINAGE

Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, octobre 2021.

Textes : Antoine Baise, Peter Kischen et Guy Mercier

Sommaire

- *Note de l'instructeur : la panne au décollage*
- *N'oubliez jamais la tow bar*
- *Les questions de l'instructeur*
- *Petits rappels de procédure radio bien utiles : read back, abréviation, « F »*
- *Encore quelques rappels d'un autre domaine*
- *Nouvelles de nos membres*

Note de l'instructeur : la panne au décollage.

Une des pires craintes pour un pilote, c'est la panne au décollage 2ème partie : avant je stoppe donc je réduis et je freine !

Pendant l'accélération, tous sens en éveil et le regard au dehors, vérifier :

a) la puissance
b) la vitesse
c) l'absence d'alarmes / alertes...

D'où la nécessité de les avoir en mémoire grâce au « briefing » et de cibler les vérifications sur trois items : la puissance, les paramètres moteur et la vitesse, tout en continuant à porter le regard devant l'avion et à « tendre l'oreille ».
L'arrêt du décollage doit être décidé dès lors qu'un seul de ces trois paramètres n'est pas conforme ou en présence du moindre doute, de ressenti ou perception de quelque chose d'inhabituel ou d'anormal voire si une menace identifiée se concrétise ou un danger inattendu survient.

Par exemple, forte dissymétrie, dureté aux commandes, anémomètre bloqué, odeur inhabituelle (d'essence, de fumée), forte vibration, claquement (pneu qui éclate, collision avec un oiseau), craquement, verrière ou porte qui s'est déverrouillée, panique d'un passager, traversée soudaine de la piste par un animal ou un piéton, un véhicule, alarme visuelle, anomalie moteur, feu, etc...

Si un incident quelconque survient, ce n'est pas le moment de s'engager dans une analyse pour en trouver la cause et la supprimer et le cas échéant de changer sa décision d'interrompre le décollage.

Dès que la décision d'arrêter le décollage est prise, réduire immédiatement la manette des gaz, puis dès que possible et en veillant à bien tenir l'axe, freiner de manière adaptée en tenant compte de la longueur restante avant l'extrémité de la piste, de son état de surface et de son éventuelle contamination. Le manuel de vol d'un avion léger ne mentionne pas la performance « accélération arrêt » (accelerate and stop distance – ASD). Pour en avoir une bonne idée, faire la somme des distances de roulement au décollage et à l'atterrissage.

Le dégagement immédiat n'est pas impératif, notamment s'il nécessite un 180° ou un roulage très long (piste avec peu de voies d'accès) ou en cas d'éclatement de pneu(s), de feu, etc. Signaler l'arrêt décollage à la radio (aborted take off) puis gérer la situation.

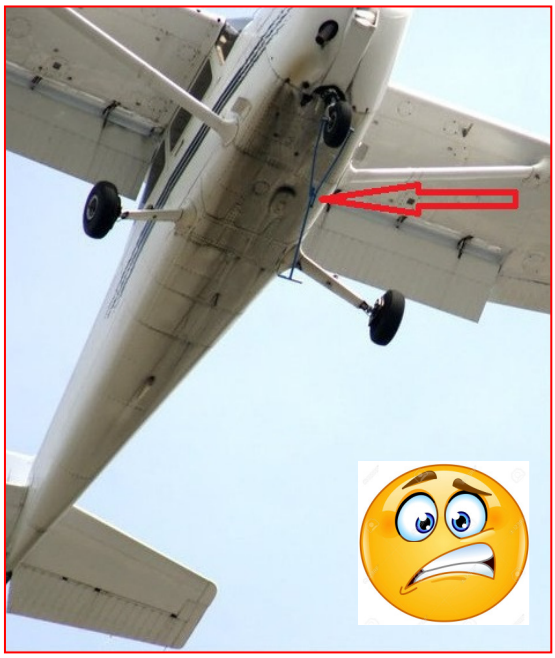
N'envisager un nouveau décollage qu'après avoir analysé dans le calme ce qui s'est passé.
En cas de sortie de piste : la coupure de l'arrivée d'essence (robinet fermé) et la mixture sur pauvre ainsi que la coupure de la batterie et de l'allumage réduiront la probabilité de déclencher un incendie si l'avion percute un obstacle ou passe sur le dos.

PS : N'oubliez pas que Saint-Ghislain dispose d'une raquette en 09 qui permet d'allonger la distance de décollage disponible ou d'arrêt lorsqu'on est en 27...

Antoine Baise, instructeur de vol.

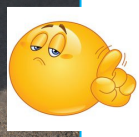
N'oubliez jamais la tow bar.

S'il y a quelque chose que nous voulons éviter, c'est bien d'oublier la barre de traction (tow bar) attachée à l'avion lors du démarrage, voire lors du décollage. Cela risque pour le moins d'être percutant.



Trop de pilotes ont fait leur visite pré-vol dans le hangar, tiré l'avion à l'extérieur, fermé la porte du hangar sans retirer la tow bar, puis sont montés à bord pour démarrer. De même, il est trop facile de la laisser attachée pour répondre au téléphone, charger les bagages dans la cabine, faire un dernier arrêt aux toilettes... Vous en avez compris l'enjeu.
Une excellente habitude est de faire une dernière inspection de l'aéronef juste avant l'embarquement, ainsi que d'exécuter la check liste de démarrage sur laquelle doit figurer l'item « Tow bar : removed ».
De plus, les tow bars devraient être rouge, jaunes ou orange pour qu'elles soient facilement repérées.

Petits conseils : ne laisser jamais la tow bar hors de vos mains jusqu'à ce qu'elle soit accrochée au mur ou rangée dans le compartiment à bagages. Et ne jamais laisser la tow bar sur le sol au parking devant la roue de nez.



Une situation semblable peut se présenter avec le cache tube de Pitot, les bouchons de capot et les cales. Oublier les cales n'est pas si dangereux, mais c'est quand même embarrassant.

Alors accrochez-vous à ces objets jusqu'à ce qu'ils soient bien rangés et profitez de la tranquillité d'esprit lorsque vous vous apprêtez à tourner la clé ou appuyer le bouton de démarrage.

GM

Les questions de l'instructeur.

Question 1 : l'effet de sol :

a. n'existe pas
b. peut permettre de décoller, malgré des performances insuffisantes, mettant ainsi l'avion en danger
c. permet de décoller en sécurité, malgré des performances insuffisantes
d. raccourcit la distance d'atterrissage.

Question 2 : dans l'alphabet aéronautique international, « F » se dit :

a. Fox.
b. Faxtrot.
c. Fix.
d. Foxtrot.

Question 3 : Après l'atterrissage, vous roulez vers le parking et vous stoppez sur le taxiway. Vous annoncez :

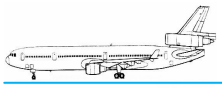
a. F-AB, piste claire.
b. F-AB, piste dégagée.
c. F-AB, piste libérée.
d. F-AB, ouf content d'être posé.

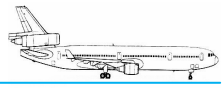
Question 4 : Le dièdre est l'angle que forme le plan horizontal avec :

a. la corde moyenne de l'aile
b. la corde du profil de l'aile
c. l'axe longitudinal de l'aile
d. la référence du fuselage.

Question 5 : Tout au long de la trajectoire d'arrondi, le pilote s'efforce :

a. de diminuer l'incidence pour augmenter la portance
b. d'augmenter l'incidence pour maintenir la portance constante
c. de diminuer l'incidence pour maintenir la portance constante
d. d'augmenter l'incidence pour diminuer la portance.





Petits rappels de procédure radio bien utiles.

1) Le collationnement ou read back.
   Que l'on soit sur un aérodrome contrôlé ou sur une plate-forme non contrôlée, la procédure radio est tout aussi importante. Malheureusement beaucoup de pilotes n'en n'ont pas conscience et ils ne la pratiquent pas correctement. Cela arrive parfois sur un aérodrome contrôlé mais très souvent sur un terrain non contrôlé où elle est même bâclée. Et c'est bien dommage.

   La question du jour est donc : « pourquoi le collationnement » ? Le « read back » si vous préférez. Le but du jeu est que le contrôleur ou le préposé à la tour ait confirmation que vous avez bien reçu et compris les éléments, car il arrive parfois que certains pilotes ne le font pas de façon correcte ou pas complètement. Il peut s'agir d'une simple erreur de la piste en usage ou du QNH. À ce moment là le contrôleur informera le pilote des bons chiffres. Les termes « Roger » et « Wilco » ne sont pas suffisants. Votre interlocuteur a besoin de savoir que vous avez les bonnes informations/instructions. Est-il nécessaire de rappeler que lorsque vous êtes en espace contrôlé, vous recevez une clairance qui doit être impérativement répétée correctement.

2) L'abréviation de votre indicatif.
   Lors du premier contact le pilote donne son indicatif complet *(pensez à parler doucement et clairement afin que votre interlocuteur puisse bien le comprendre).* Pour faciliter les échanges, l'utilisation de l'abréviation a été prévue. Toutefois ceci ne se fait pas n'importe comment et au goût du pilote. La règle est simple ; en général, on prend la première lettre de la nationalité et les deux dernières (ou chiffres) de l'immatriculation. Exemple, OO-FCE s'abrège en O-CE et pas comme FCE comme on l'entend souvent sur la fréquence.
   Très important : vous ne pouvez utiliser l'abréviation que si et seulement si le contrôleur en fait usage et de la même manière.
   Il est malheureusement très courant que les pilotes se permettent d'utiliser leur abréviation alors que le contrôleur ne le fait pas.

3) La lettre « F » en alphabet phonétique se dit « FOXTROT ». N'en déplaise à certains, mais fox n'est pas correct même si on l'entend très souvent tant en Belgique qu'en France.

Il est d'ailleurs regrettable que certains qui sont censés montrer l'exemple ne le font pas.
Est-ce donc si difficile de faire les choses correctement ??? Comme je le dis souvent, si vous savez prendre des mauvaises habitudes, vous savez aussi prendre les bonnes habitudes. Faites votre choix...

GM

Encore quelques rappels d'un autre domaine.

Et si on commençait par quelques questions !

1. Que pensez-vous de notre aéroclub ?
2. Êtes-vous satisfait de la tenue de notre aéroclub ?
3. Que pensez-vous de la propreté des locaux et du hangar ?
4. Pensez-vous qu'il y a suffisamment de discipline par rapport à nos avions ?

À cette dernière question, personnellement je réponds « non ».
En effet ce n'est pas la première fois que je vous fais des rappels sur plusieurs aspects.
Voici quelques points qui ont été remarqués récemment :

- Pas de cache tube de Pitot ni de control-lock sur le FCE.
- Inscription de l'avitaillement incomplet dans le carnet de route du WEO (nombre de litres).
- Placement non correct du bac de récupération d'huile sous le reniflard du WEO.
- Cimetière à insectes sur le pare-brise et les bords d'attaque des avions.
- L'axe de la charnière de la trappe d'accès à la jauge d'huile du WEO à moitié sortie.
- Des traces noires sur le capot moteur du WAC alors que l'avion venait d'être entièrement nettoyé et lustré jusque dans ses moindres recoins.

Les gestes de bien séance si petits soient ils sont de bonne augure et permettent de vivre dans un environnement agréable.
Attention toutefois lors du nettoyage des bords d'attaque et surtout du pare-brise : *il est absolument interdit d'utiliser une éponge à surface à gratter* afin de ne pas griffer le pare brise, ce qui est irrémédiablement irrécupérable. Ne rigolez pas y en a qui ont déjà essayé.

Et enfin il y a l'inscription de votre temps de vol dans le carnet de route de l'avion. Toute minute entamée est due par le pilote qui termine le vol. Il arrive encore fréquemment que certains oublient cette convention et laisse la minute entamée pour le compte du suivant, ce qui n'est pas très correcte.

Il faut toutefois souligner que les élèves sont particulièrement disciplinés et attentifs lors de la visite pré vol et une note positive et des félicitations à cet élève qui a constaté une fuite de liquide de frein de la roue du WEO.

Le quizz de Peter.

Les réponses au quizz du précédent « Cockpit » sont :

1) l'avion a été livré à Zaventem en septembre 1973.
2) Le cockpit de cet avion se trouve en effet dans le hangar 4 à EBSG.

Le quizz de ce mois.

1) Quel est le premier bimoteur qui est capable de monter (climbing one engine out) avec un moteur en panne ?
2) Quel fut le premier avion civil à rapporter de l'argent à son exploitant ?
3) Quel avion célèbre fut équipé de deux moteurs en étoile Pratt & Whitney R1830-92 ?
4) Quel est le seul avion de l'histoire de l'aviation qui équipa, dès 1946, TOUTES les compagnies nationales d'aviation commerciale du monde (transport de passagers et de cargo en même temps ou combiné) ?
5) Quel est le plus gros avion au monde pouvant être équipé de flotteurs ? (Ici il faut faire la distinction entre un seaplane et un floatplane).

À vos neurones...

Peter Kirschen, instructeur de vol

Nouvelles de notre club.

Happiness is good for you.
L'homme heureux du mois : Graziano Capitani qui est un exemple de persévérance pour réaliser son rêve de voler de ses propres ailes avec une licence de pilote privé en poche. De la persévérance, il lui en a fallu car la météo lui a souvent joué le mauvais tour de remettre ses vols d'enseignement à la navigation à vue.
Bravo Graziano pour l'obtention de la PPL. Nous te souhaitons de bons vols.

Réponses aux questions de l'instructeur.

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

AÉROCLUB MONS-BORINAGE

Enjoy your flights and fly safely