

Cockpit

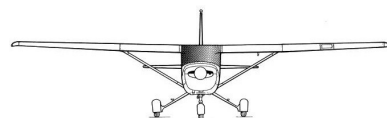


Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, juillet 2022.

Textes : Antoine Baise, Peter Kirschen et Guy Mercier

Sommaire.

- Note de l'instructeur : panne au décollage, 5^{ème} partie, panne majeure après la rotation.
- Les questions de l'instructeur.
- La précipitation, l'amie fidèle des erreurs.
- Approche en contre QFU.
- LMC : last minute change + rappel réglementation
- Le quizz de Peter.
- Nouvelles du club.
- Les réponses aux questions de l'instructeur.



Note de l'instructeur.

Une des pires craintes pour un pilote, c'est la panne au décollage... Suite, 5^{ème} partie : panne majeure après rotation (suite).

La manœuvre du demi-tour vers l'aérodrome est souvent dangereuse car elle implique d'atterrir à contre QFU ; ce qui est relativement difficile à maîtriser, beaucoup de facteurs entrent en ligne de compte.

Toutefois, une telle option ne devrait pas être systématiquement écartée car dans certains cas elle peut s'avérer vitale, notamment lorsque l'aérodrome est enclavé dans des zones très urbanisées avec une trouée d'envol n'offrant aucune aire propice à un atterrissage d'urgence suffisamment proche.

Le demi-tour ne devrait être envisagé que si :

- Le pilote est suffisamment entraîné pour l'exécuter de façon sûre. Avec le stress et l'urgence de la situation, la vitesse, l'inclinaison et la perte d'altitude seront plus importantes.
- Être à une hauteur minimum de 1000 ft (voire 1200 ft ou 1500 ft pour avoir plus de marge. Pousser dans le manche afin d'atteindre la vitesse de finesse maximum, faire demi-tour et revenir sur l'axe de piste correspond à une perte d'altitude de 800 ft.

- La limite d'éloignement après l'extrémité de piste découle évidemment des performances en montée selon le choix du type de montée et des performances de montée ou en vol plané de l'avion.
- La longueur de piste, l'utilisation de la plus grande longueur de piste disponible réduit la distance d'éloignement et augmente la marge de sécurité par rapport aux obstacles.
- Le vent est inférieur à 5 kts lors du décollage, même si le vent a tendance à ramener l'avion plus rapidement vers l'aérodrome et à augmenter la pente de montée, la limitation à 5 kts de vent évitera les difficultés à atterrir avec une composante de vent arrière (augmentation de la vitesse sol).
- Le trafic, la confirmation qu'aucun autre décollage n'est en cours implique :
 - d'être attentif aux messages échangés (TWR ou A/A) ;
 - d'avoir vérifié avant l'alignement, l'absence d'aéronefs en finale ainsi qu'en étape de base.

N'oublions pas :

1. Avant l'envol, porter sa vigilance sur la puissance de décollage, les alarmes et la vitesse ainsi que sur ce qui se passe à l'extérieur devant l'avion.
2. En cas d'incident après l'envol, donner la priorité aux actions qui permettront à l'avion de continuer à voler à la vitesse de sécurité sur une trajectoire adaptée à la situation.
3. N'envisager le demi-tour que si ces conditions d'exécution ont été établies et vérifiées au départ et que cette option a été énoncée lors du briefing « Sécurité au décollage ».
4. Dans la mesure du possible, informer les passagers et les ATS sur la situation (ou les aéronefs de la circulation d'aérodrome en auto-information).
5. Si possible, avant de toucher le sol : circuits carburant et électriques coupés, portes déverrouillées.

Antoine Baise, instructeur de vol.



Les questions de l'instructeur.

Question 1. Pour éviter un obstacle situé dans l'axe de décollage, on adoptera :

- a. la configuration pleins volets
- b. la montée à V_z max
- c. la montée à pente max
- d. la configuration volets rentrés

Question 2. La vitesse de finesse maximale permet d'obtenir :

- a. le meilleur angle de plané et le taux de chute minimal
- b. la meilleure vitesse de manœuvre
- c. le meilleur angle de plané
- d. le taux de chute minimal



Question 3. Le brouillard de rayonnement est particulièrement probable :

- a. dans le secteur chaud d'une perturbation
- b. dans une traîne ou dans une dépression
- c. dans un anticyclone ou une dorsale
- d. dans anticyclone ou une dépression

Question 4. Les lignes d'égale pression représentées sur les cartes météorologiques s'appellent :

- a. isobares
- b. isogones
- c. isothermes
- d. isohypses

Question 5. Sur un aérodrome contrôlé, il est nécessaire d'obtenir une clearance avant :

- a. de pénétrer sur la piste
- b. l'arrêt moteur
- c. la mise en route du moteur
- d. de contacter l'ATIS.



La précipitation, l'amie fidèle des erreurs...

Rien ne sert de courir... Il faut prendre le temps de bien faire les choses.
Faire ce que l'on a à faire dans la précipitation n'apporte rien de bon.

On constate malheureusement que la procédure d'arrêt complet d'un avion est souvent bâclée. Ceci peut conduire à l'omission d'un ou plusieurs éléments, ce qui peut présenter un certain danger, comme par exemple oublier de couper les magnétos. Dans une succession d'avions qui se présentent à l'atterrissage, il y a un premier et puis ceux qui suivent.

De retour d'un vol sur campagne, après un atterrissage sans problème à EBSG, un Cessna vient se positionner au parking. Tandis qu'un autre appareil approchait du parking, après avoir arrêté le moteur, le pilote de notre Cessna s'empresse vite, je dirais même plus, très vite, de sortir de son avion afin de le pousser en arrière dans le but de donner plus d'espace à l'autre avion qui arrive. En effet, à EBSG la largeur du parking ne permet pas de mettre les avions n'importe comment. Aussi il est habituel de placer les avions avec la queue au-dessus de l'herbe.

Un autre pilote qui se trouvait à proximité s'aperçut de quelque chose d'anormal. Il alla vers le pilote du Cessna pour lui signaler que le rotating beacon fonctionnait encore. Ce qui veut dire que la batterie n'est pas coupée mais, qui sait, peut-être que les magnétos ne le sont pas aussi... et si les magnétos ne sont pas coupées, un grand danger existe...

Le très sympathique pilote du Cessna pestiféra contre lui-même de cet oubli.
Tout ça pour RAPIDEMENT laisser de la place à un autre.

L'attitude recommandée à adopter : prendre le temps de faire correctement sa check-liste d'arrêt.
Si un autre avion arrive, et bien il n'a qu'à patienter.
Bien entendu il ne faut pas me faire dire ce que je n'ai pas dit, à savoir traîner.

On fait les choses normalement, à vitesse normale, sans précipitation aucune, car même en exécutant la check-list avec précipitation, il est possible d'omettre un item.

Guy Mercier



Approche en contre QFU.



Une de ces belles journées ensoleillées dont le printemps nous a gratifié, a donné l'envie à ce pilote de voler.

Aérodrome : EBSG

Piste en usage : 27

QNH : 1029

CAVOK

Vent : nul

Aéronefs : Cessna 172 et Robinson R44

Le pilote du Cessna prend contact radio et reçoit les informations qu'il collationne. Juste avant le roulage, le préposé à la tour demande au pilote s'il veut qu'on change de piste et prendre la 09 parce que sur son écran d'ordinateur il lit un très faible vent venant du sud-est. Il s'avère en réalité que ce responsable du terrain regarde le vent de la base de Chièvres... Vous avez dit bizarre ! Le pilote lui répond que ce n'est pas nécessaire vu que le vent est vraiment nul... à EBSG. Pas un souffle...

Alors qu'il procède à sa check-list, il entend sur la fréquence un hélicoptère qui s'approche et qui demande les informations. Aucune réponse de la part du préposé en poste.

Le pilote de l'hélicoptère dont l'intention était de venir faire le plein d'Avgas, s'annonce en étape de base directe pour la 09 et ensuite en finale pour la 09.

Le responsable de la tour ne réagit pas et laisse l'hélicoptère approcher en contre QFU.

Le Cessna annonce qu'il est au point d'attente de la 27 et près pour le départ.

Toujours pas de réponse de la tour et le pilote du Cessna s'aligne et décolle dès que l'hélico s'est posé à la station carburant.

Chercher l'erreur.

1. Pas de réponse de la part de la tour bien que la personne en charge soit présente.
2. L'hélico ne passe pas à la verticale du terrain pour avoir la bonne information quant à la piste en usage. S'il l'avait fait, il aurait vu le « T » et aurait vu qu'un avion roulait vers le point d'attente de la 27.
3. Intégration directe en contre QFU alors qu'un appareil s'apprête à décoller en 27.
4. Et devinez la meilleure ! Selon le responsable de l'aérodrome, le pilote de l'hélico s'est basé sur l'éolienne qui se trouve un peu plus au nord est du terrain pour choisir la 09. Et c'est un pilote professionnel !

On ne sait pas où on va, mais on y va tout droit, et qui plus est en marchant sur la tête !!!

Guy Mercier



LMC : *Last Minute Change.*

Réglementation



Nouvelle procédure d'utilisation du transpondeur sur les aéroports contrôlés.

Les anciennes habitudes doivent être changées lors de l'utilisation du transpondeur en MODE S dans un environnement contrôlé avec guidage des déplacements au sol.

- **NE PAS** mettre le transpondeur sur ON uniquement au point d'attente avant d'entrer sur la piste ou couper le transpondeur après avoir quitté la piste.
- **NE PAS** mettre le transpondeur en mode GND (ground = sol).
- **NE PAS** mettre le transpondeur sur ON sans avoir sélectionné le mode ALT.

Voici la procédure à adopter :

- ✓ Les pilotes doivent mettre le transpondeur sur ALT dès qu'ils reçoivent la clairance pour rouler « Cleared to taxi » **avant** de quitter la position de parking.
- ✓ à l'arrivée, les pilotes gardent le transpondeur sur ALT jusqu'à leur arrivée à leur position de parking. Une fois au parking, passer en mode A code 2000 avant de couper le transpondeur.
(AIP part 3 AD 2.20 Local aérodrome regulations 1.3)

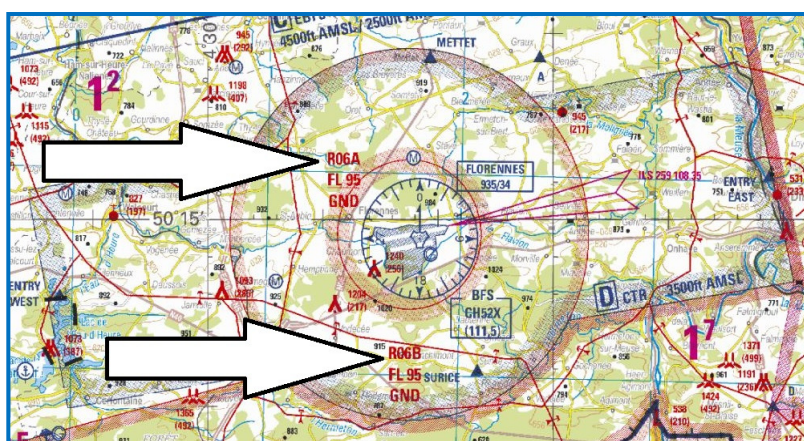


Rappel

Pour rester dans le registre de la réglementation, un petit rappel n'est pas superflu.

Il y a quelques semaines nous (ACMB) avons reçu une « SAFETY INFORMATION » de la part de l'officier de sécurité de la base de Florennes, attirant notre attention sur les incursions des zones RO6A et RO6B.

Je cite : « *Plusieurs incursions non autorisées ont eu récemment lieu dans la RO6A et la RO6B. Ne pas respecter les restrictions de l'AIP, outre le danger réel que ça peut créer en vol, peut amener à une enquête de la DGTA avec des poursuites judiciaires si l'infraction est qualifiée. Pour la bonne sécurité de tous, veuillez dès lors respecter strictement l'AIP et vous tenir informé de l'activation de la RO6B par NOTAM.* »



Le quizz de Peter.

Le quizz précédent nous demandait :

Quand fut instauré le message de détresse « Mayday, mayday, mayday » et pour quelle raison ?

Réponse : en 1923. Un pilote français en difficulté avait lancé à la radio « venez m'aider » alors qu'il se rendait en Angleterre. Son message fut capté par un opérateur britannique qui comprit « mayday ».

Le nouveau quizz.

Quel fut le premier indicatif d'appel d'un avion immatriculé en Belgique ?

Quand l'indicatif d'appel belge devint OO- (OSCAR OSCAR) ?



Nouvelles de notre club.

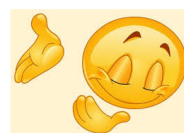


Bienvenu aux nouveaux instructeurs

Willy Oliva qui a déjà rejoint l'équipe depuis plusieurs mois et qui vient de la région de Tournai.

Sami El Bkraoui Caron qui nous vient d'Arras. Ce n'est pas la porte à côté, mais quand on est passionné on ne compte pas... les kilomètres.

Welcom aboard.



Philippe Ribeaucourt est depuis peu, pilote privé. Après une période qualifiée de difficile ou compliquée, c'est avec une persévérance hors du commun que notre ami Philippe a le bonheur de se promener avec un papier de qualité en poche que l'on appelle une PPL.

Conclusion, les félicitations s'imposent et tous nos vœux de bons vols.



Le Grumman AA-5A Cheetah N56BV est rentré au bercail. Si le renouvellement du certificat de navigabilité a pris beaucoup de temps c'est parce que le moteur a reçu trois cylindres entièrement révisés. Ainsi l'avion retrouve un nouveau souffle de jeunesse.



Afin de vous proposer plus de possibilités de réserver un avion pour assouvir votre désir de voler, nous avons loué un deuxième Cessna 172, le OO-MUA.

Petites différences par rapport au FCE :

- la puissance du moteur : 160 cv
- la configuration maximum de sortie des volets : 30° au lieu de 40°.

Réponses aux questions de l'instructeur

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



Enjoy your flights and fly safely.

