

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, juin 2023.

Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Mise en page : Guy Mercier

Sommaire.

- L'importance du collationnement.
- Les questions de l'instructeur.
- La note de l'instructeur : rappel pour le renouvellement de votre SEP.
- Nouvelles du club.

L'importance du collationnement.



MAI 2022

En approche sur l'aéroport de Charles de Gaulle, un Airbus A320 passe à 2 m de hauteur à une distance de 1 km 5 de la piste.

Ce jour là l'ILS n'est pas disponible ; les pilotes feront donc une « non precision approach », utilisant les altimètres pour gérer le plan de descente et l'approche.

Les infos météo de l'ATIS sont : Niveau de transition 70, vent 280°/10 kt, visibilité 10 km, nuages fragmentés à 1500 ft, peu de Cb à 5000 ft, t° 19°C, point de rosée 14°C, QNH 1001.

Durant toute l'approche l'avion est resté dans les nuages sans références visuelles, avec des turbulences modérées et volant au travers d'une averse de pluie.

L'équipage s'attend à poser l'avion avec une indication de l'altimètre à 392 ft.

À 11 h 32 la contrôleur aérienne autorise l'équipage à descendre à 6000 ft avec un QNH erroné (1011 au lieu de 1001 actuellement en vigueur)

« Red Nose 4311, descend 6,000 ft, 1011. »

Le pilote collationne avec le QNH « 6000 ft, 1011 » au lieu de 1001.

2 minutes après, la contrôleur autorise la descente à 5000 ft en répétant le QNH erroné :

« Red Nose 4311, descend 5000 ft, 1011, cleared full RNP 27 R ».

Le pilote monitoring collationne l'information : « Descend 5000 ft, QNH 1011, cleared full RNP approach 27 R, Red Nose 4311. »

Le collationnement permet d'assurer qu'on partage les mêmes informations.

Entretemps, un autre appareil d'une autre compagnie est autorisé à descendre à 5000 ft avec le même QNH erroné : « *Easy 75 Mike Alpha, direct papa golf 650 and descend 5000 ft, 1011, cleared approach 27R* ». L'équipage de cet appareil collationne avec le QNH valide à 1001, sans faire confirmer cette valeur auprès de la contrôlease : « *Direct to papa golf 650 descend 5000 ft QNH 1001 Easy75 Victor Alpha* ».

Cela n'est pas relevé par la contrôlease.

Du fait du réglage des altimètres avec un QNH erroné, l'équipage a donc réalisé une approche avec des minima environ 280 ft en dessous du plan de descente publié. Les radiosondes ne donnent pas d'information car ne fonctionnant pas...

À 11 h 40, à une altitude indiquée de 1392 ft QNH 1011 (1123 ft QNH 1001, 837 ft RA) correspondant à l'altitude de stabilisation pour l'équipage (1000 ft au-dessus de l'aérodrome) et à une distance de 3,1 NM du seuil de piste, l'avion est en configuration atterrissage à une IAS de 139 kt et avec une vitesse verticale de 738 ft/min.

Dans la tour, une alarme de proximité de sol se déclenche. Le contrôleur avertit l'équipage : « *RedNose 4311, I just had a ground proximity alert, are you okay? Do you see the runway?* ».

Il s'agit d'une annonce non standard, il aurait dû lui dire de surveiller son altitude et redonner le QNH.

Le pilote annonce et fait une remise des gaz, ne voit pas le terrain car dans la pluie et la rampe d'éclairage n'est pas allumée. Ça passe très très bas, à 2 m du sol...

Le contrôleur répond : « *Roger Red Nose 4311, turn right on heading 360 and climb altitude 5000 ft, 1001* ». L'équipage collationne en utilisant le QNH erroné précédent, ce qui n'est pas relevé par le contrôleur.

L'avion revient se représenter mais il est toujours au mauvais calage, personne ne le remarque mais heureusement la visibilité est améliorée et les lampes d'approche allumées, et là le pilote se rend compte qu'ils sont bas et corrige.

Cette discipline de renvoi des informations a été développée parce qu'il y a des vies qui ont été perdues.

Et chez nous à EBSG, il est déjà arrivé plus d'une fois qu'un pilote collationne la piste 27 au lieu de la 09 donnée par le (la) préposé(e) de la tour. Pourquoi ? Par simple habitude d'utilisation de la 27. Et si la personne dans la tour ne voit pas l'avion partir vers la 27, il (elle) ne fait pas son boulot correctement... C'est malheureusement souvent le cas à EBSG. Le rôle du commandant d'aérodrome est également de regarder dehors... et surveiller ce qui se passe... pour améliorer la sécurité.

Il faut être très vigilant et à l'écoute. Idem lors du retour d'un vol. Parfois, un pilote ayant décollé de la piste 27, lorsqu'il revient, ne prend pas la peine de **demande**r les paramètres et annonce de lui-même la piste 27 ; ce qui est une façon de faire erronée et non-conforme à la procédure radio officielle. Peut-être est-on passé en 09 ?

Le but du jeu est de **demande**r les informations et les collationner après réception.

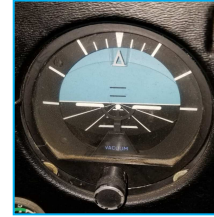
Guy Mercier



Les questions de l'instructeur.

Question 1 : Le fonctionnement de l'horizon artificiel repose sur :

- a. Un siphon.
- b. Une cavité résonnante.
- c. Un niveau à bulle.
- d. Un gyroscope.



Question 2 : La partie de l'aile qui assure la jonction avec le fuselage s'appelle :

- a. Le penne.
- b. Le winglet.
- c. L'emplanture.
- d. Le karman.



Question 3 : la maniabilité d'un avion autour de l'axe de tangage :

- a. Dépend du chargement.
- b. Est sa capacité à revenir à l'incidence d'origine après un écart.
- c. Est d'autant meilleure que sa stabilité est bonne.
- d. Ne dépend pas du chargement.

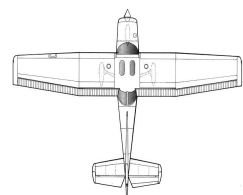
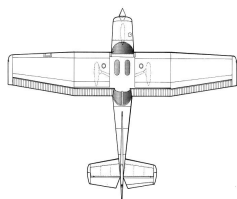


Question 4 : La traînée engendrée par l'aile dépend de : (choisir la combinaison la plus exacte) :

- 1. La masse volumique de l'air.
 - 2. La vitesse du vent relatif.
 - 3. La surface alaire.
 - 4. L'incidence de l'air.
 - 5. La forme du profil de l'aile.
- a. 2, 3, 5
 - b. 3, 4, 5
 - c. 1, 2, 3, 4, 5
 - d. 1, 2, 4

Question 5 : Sur une piste disposant d'un seuil décalé, vous devez :

- a. Atterrir et décoller avant le seuil décalé.
- b. Décoller après le seuil décalé.
- c. Atterrir avant le seuil décalé.
- d. Atterrir après le seuil décalé.



Note de l'instructeur : rappel.

De temps en temps, les rappels font du bien... on oublie vite et le temps passe vite.

Nombre d'entre vous m'appelle en stress car la SEP va bientôt ou est expirée. Ce n'est pas un gros problème car étant FE (Flight Examiner), je peux procéder au renouvellement de votre licence. Voici les deux options qui s'offrent à vous :

Proroger votre licence par expérience, ceci peut se faire dans l'année qui précède l'échéance. N'attendez pas le dernier mois pour demander à un instructeur de vous accompagner pour le vol de contrôle.

Si vous n'avez pas l'expérience, vous pouvez le faire dans les 3 mois qui précèdent l'échéance avec un examinateur. Là aussi, n'attendez pas le dernier moment pour l'appeler. Je vous rappelle aussi qu'il vous faut un vol de contrôle avec un examinateur, si vous n'avez plus volé depuis longtemps ou si vous n'êtes plus à l'aise avec les différents exercices. Prenez la peine de refaire un vol avec un instructeur préalablement. Le FE n'est pas là pour instruire, il est là pour vous examiner.

N'oubliez pas non plus de nous envoyer copie de tout changement sur vos licences, afin que notre base de données soit à jour et que l'on puisse vous prévenir si une échéance arrive. Pour cela, il faut aussi que l'information soit dans le fichier informatique (Christian) et pas seulement dans votre dossier « élève » !

Après quelques temps difficiles, notre équipe d'instructeurs s'est enfin complétée. Nous avons eu le plaisir d'accueillir John il y a quelques mois et maintenant Julien et Karim nous ont aussi rejoint ce mois-ci. D'ici un mois, nous compléterons encore notre équipe avec Mathieu.

Avis donc aux nouveaux et aux anciens élèves, les beaux jours sont là et nous avons de la capacité pour vous !

À bientôt.

Antoine Baise, instructeur de vol.



Nouvelles du club.

Après avoir suivi les cours théoriques assidument et étudié très sérieusement, certains élèves récoltent les fruits de leur travail.

Comme Michel Filip et Richard Vermeersch qui ont réussi leur examen théorique.



Quant à Therry Raout, c'est la licence PPL qu'il a obtenue et s'oriente vers la CPL.

Tout récemment, c'est un doublet pour Simon Peric qui a réussi son examen théorique et fait son premier vol solo.



C'est ça des bonnes nouvelles qui font du bien. Ainsi que le staff des instructeurs qui s'est étoffé comme l'a énoncé Antoine dans la note de l'instructeur ci-dessus.

Mais une bonne nouvelle touche aussi notre Cessna 150 Aerobat OO-WEO.

La DGTA ayant enfin accepté notre version des faits, grâce à la ténacité de notre comité qui a su avancer les arguments justes, l'avion a pu être convoyé à EBKT pour le renouvellement de son certificat d'examen de navigabilité et se trouve maintenant chez Lambert Aircraft pour l'installation d'une nouvelle radio et d'un transpondeur.



Malheureusement il y a des choses moins agréables.

Je ne voudrais pas être un rabat joie, mais il y a des comportements qui ne sont pas vraiment acceptables et qui n'ont pas leur place dans notre association.

En premier lieu, notre FCE a reçu des nouveaux carénages de roue depuis peu et déjà des traces de chaussures sont visibles sur celui de gauche. Sachez que ces carénages ne sont pas des marche-pieds.

À vous, pilote, de surveiller vos passager à l'embarquement.





Sur la photo à gauche, on peut voir que le bord de fuite de l'aileron gauche du FCE est plié ; et ça, c'est plus grave. Il serait intéressant de savoir comment cela a pu se produire !



Et comme on dit, jamais deux sans trois ! Cette fois c'est le WAC qui en a pris un coup, un sacré coup dans la queue, oupppsss, ça fait vraiment mal et c'est encore plus grave. Vous pouvez voir sur la photo ci-dessous que le dessous du gouvernail de direction est complètement râpé. C'est le résultat d'un atterrissage avec « tail strike ».

Combien de temps a duré le strike ?

Ça c'est au pilote de nous le dire, encore faut-il qu'il s'en soit rendu compte et qu'il ait l'honnêteté de le signaler.

Il faut savoir qu'un tel choc doit faire l'objet d'un compte rendu, soit dans le carnet de route dans la colonne « remarques », soit dans le « trouble report » s'il y en a un.



Savez-vous que la cellule retient en mémoire les chocs et que ceux-ci sont cumulatifs ; ce qui veut dire que c'est ainsi que la cellule fatigue et peut avoir des fissures ou criques qui se forment et qui peuvent conduire à la rupture.

La plus grande vigilance reste de rigueur dans une activité comme la nôtre qui requière une attitude rigoureusement respectueuse des procédures et du matériel.

Petit rappel pour les instructeurs.

Dans le « Cockpit » précédent il vous a été demandé d'effacer le tableau après utilisation. Ce tableau reste souvent rempli de vos explications. Ce n'est pas au suivant de nettoyer votre travail pour pouvoir disposer du tableau. Il s'agit d'une question de civisme et aussi de respecter la propreté du local.

Pour terminer positivement, vous avez fourni un effort pour placer à la bonne position le petit bac récupérateur d'huile sous le Cessna 150. Soyez-en remercié.

Réponses aux questions de l'instructeur

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



AÉROCLUB
MONS-BORINAGE

ENJOY YOUR FLIGHTS AND FLY SAFELY.