

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, novembre 2023.

Textes : Christian Rousseuw et Guy Mercier

Sommaire

- Informer l'ATC
- Les questions de l'instructeur
- Le circuit d'aérodrome à EBSG
- Procédure radio
- La vie au sein de notre Aéroclub
- Réponses aux questions



Informer l'ATC :

Question : Devez-vous informer l'ATC lorsque vous changez d'altitude si vous bénéficiez d'un suivi de vol ?

La réponse est oui.

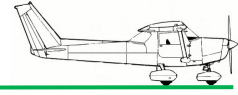
Des orientations sont contenues dans l'AIM (Manuel d'information aéronautique) au paragraphe 4-1-15 (b)(2). Il stipule que lorsqu'ils reçoivent un service consultatif radar VFR, les pilotes doivent informer le contrôleur lorsqu'ils changent d'altitude de croisière VFR.

Les avis VFR, également connus sous le nom de suivi de vol, sont un service fourni par les installations ATC équipées de radar. Les pilotes bénéficiant de ce service sont informés de toute cible radar observée sur l'écran radar qui peut se trouver à une telle proximité de la position de leur avion ou de sa route de vol prévue qu'elle mérite leur attention. Le contrôleur peut émettre un virage ou un changement d'altitude pour aider le pilote à éviter un trafic conflictuel.

Le vecteur d'évitement ou l'altitude est basé sur la trajectoire actuelle ou projetée des deux avions. Il est logique que le contrôleur soit au courant de tout changement d'altitude que vous envisagez d'effectuer.

Le contrôleur peut également attribuer une altitude contraire aux altitudes VFR normales pour éviter le trafic, en particulier dans l'espace aérien de classe B ou C. L'ATC est tenu d'informer l'avion du moment où il doit reprendre les altitudes VFR appropriées.

Christian Rousseau



Les questions de l'instructeur.

Question 1 : Quand pouvez-vous abréger l'indicatif d'appel de votre avion ?

- a. En toute circonstance.
- b. Jamais.
- c. Uniquement si le contrôleur l'utilise.
- d. Uniquement s'il est employé par le contrôleur/commandant d'aérodrome et de la même manière.

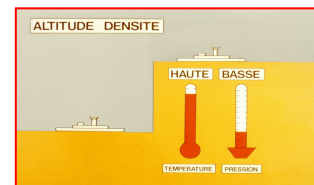


Question 2 : Afin de voir d'autres trafics, les yeux du pilote doivent :

- a. Faire un lent mouvement constant dans toutes les directions.
- b. Parcourir rapidement le ciel.
- c. Faire de larges cercles tout au long de l'horizon.
- d. Observer par secteurs se concentrant pendant un moment sur chaque secteur.

Question 3 : Sous quelle condition l'altitude pression est la même que l'altitude densité ?

- a. Si l'altimètre n'a pas d'erreur de position.
- b. Au niveau de la mer lorsque la température est de 0° F.
- c. A température standard.
- d. Seulement en atmosphère sèche et c'est la raison pour laquelle les pilotes ont souvent soif.



Question 4 : La stabilité longitudinale d'un aéronef est déterminée par :

- a. L'efficacité du stabilisateur horizontal, de la dérive et du compensateur de dérive.
- b. La position du centre de gravité par rapport au point neutre.
- c. Le dièdre, l'angle de flèche et l'effet de rappel en lacet.
- d. La relation liant la traction et la portance au poids et à la traînée.

Question 5 : Quelle est la durée de validité d'un plan de vol pour un vol non contrôlé ?

- a. Le plan de vol est valable jusqu'à son annulation.
- b. 60 minutes après l'EOBT (estimated off block time).
- c. 30 minutes après l'heure estimée de décollage.
- d. 30 minutes après l'EOBT.



Le circuit d'aérodrome à EBSG.

Vous ne le savez peut-être pas tous, mais comme partout autour des aérodromes, il y a des mauvais coucheurs qui pestifèrent contre les avions. Et à EBSG nous n'en sommes malheureusement pas épargnés. Il y a déjà plusieurs années un riverain (c'est ainsi qu'on les nomme) qui se trouve quelque part entre l'aérodrome et la position étape de base de la 09, se plaint si un avion passe au-dessus de sa maison. Concernant le circuit en piste 09, en étape de base (*baseleg*) veillez à ne pas passer trop sur votre gauche afin de ne pas déranger de brave homme...

Lors d'un départ en piste 09. Depuis plusieurs mois on vous demande de prolonger votre « *upwind* », c'est-à-dire de garder le cap de l'axe de piste jusqu'à 800 pieds avant de tourner en « *crosswind* » afin de ne pas survoler les habitations qui se trouvent dans le voisinage de l'hôpital de Baudour.

En fait, il y a mieux car en cas d'un bon vent plus ou moins de face et un avion relativement léger, en tournant à 800 pieds, il y a beaucoup de chance pour que vous survoliez les habitations avec un régime moteur affiché pour la montée, donc beaucoup de bruit. Expérience vécue !

Quelle procédure appliquer ? L'idéal c'est de tourner à gauche en « *crosswind* » vers la grande tour blanche qui est un excellent repère. Cela vous évitera de déranger ces sympathiques riverains qui n'hésitent pas à se plaindre auprès de la DGTA.

En effet, nous avons reçu un courrier de l'Administration de l'Aéronautique nous informant qu'elle a reçu une plainte relative au non-respect du circuit et de la hauteur minimum de vol et nous demandant de faire respecter les procédures.

En décollage de la 27 et avec un vent venant de votre gauche, ne vous laissez pas déporter sur la droite du prolongement de l'axe de piste, car là encore vous déranger un brave homme comme cité ci-dessus. Faites une correction avec le nez dans le vent comme en navigation.

Je rajouterai que les circuits courts main gauche sont INTERDITS en piste 09. Si vous souhaitez le faire en 09, faites-le par la droite, c'est-à-dire au-dessus de l'autoroute, comme pour la 27, à deux conditions : d'une part qu'il n'y ait pas de trafic dans le circuit normal et d'autre part avec l'accord du commandant d'aérodrome.

Ceci est très important, vraiment très important, car lorsque les riverains s'uniront contre l'aérodrome, il y aura des actions en justice qui seront certainement en faveur des plaignants comme ce fut le cas à Amougies par exemple.

Merci à tous de faire un effort.

Guy Mercier



Procédure radio.

Pour ceux qui se rendent à Wevelgem (Courtrai – EBKT), l'indicatif d'appel est désormais « KORTRIJK INFORMATION » qui remplace « Kortrijk Radio ».

Réf. : AIP Part 3 aérodromes (AD) EBKT AD 2.18 ATS Communication facilities



GM

La vie au sein de notre aéroclub.

Premier solo pour Pierre Bertrand qui ne s'y attendait pas et à trouver ce vol extraordinaire mais aussi plus léger ; à n'en pas douter un souvenir impérissable pour un pilote.



Richard Vermeersh qui a reçu son ULM il y a quelques mois, un Shark 128, a sa licence ULM en poche.



Richard Vermeersh qui a reçu son ULM il y a quelques mois, un Shark 128, a sa licence ULM en poche. Toutes nos félicitations à notre ami Richard qui est super heureux.



Examen théorique réussi pour Cécile Renaud dont nous vous avons annoncé le premier vol solo il y a quelques mois. Cécile continue assidument son écolage préparatoire à l'examen pratique.

*Compte tenu de tout cela, qu'est-ce qu'on fait maintenant ?
On respecte les traditions !*



Tradition aussi tous les premiers samedi du mois, le verre de l'amitié suivi d'un barbecue auquel vous êtes tous invité à participer et vivre intensément l'ambiance de notre aéroclub.

IMPORTANT. À propos de l'avion de Richard, il n'y a pas de towbar pour manœuvrer cet appareil au sol et il est strictement défendu de le faire pivoter avec la roue avant sur le sol car on risque d'endommager la jambe du train avant. Pour le tourner il faut baisser l'arrière de l'appareil en appuyant juste devant la dérive verticale.



Dans le numéro précédent, nous vous avons annoncé que notre Cessna 150 Aérobat OO-WEO était chez Lambert Aircraft pour recevoir une nouvelle radio et un transpondeur. C'est donc chose faite et l'avion étant de retour chez nous, est disponible entre autres pour s'initier à l'acrobatie.

L'acrobatie aérienne est une discipline intéressante car elle permet d'affiner le pilotage mais aussi d'améliorer votre perception des sensations de vol. Elle fut malheureusement retirée de la formation des pilotes professionnels il y a plusieurs années mais maintenant elle est revenue pour l'obtention de la Licence de Pilote Professionnel, la CPL. Et c'est une bonne chose car lorsqu'on parle professionnel il est indispensable d'avoir cette formation.

Pour la voltige, nous avons la grande chance dans notre aéroclub d'avoir une instructrice de haute valeur en la personne de notre sympathique Nancy. Grâce à ses qualités de pilote et particulièrement d'instructrice de la voltige, vous pouvez apprendre les figures de base. Le Cessna 150 Aérobat est un avion qui a été développé sur la base du 150 normal et constitue une bonne machine pour s'initier au vol acrobatique.

Il n'est pas nécessaire que vous souhaitiez devenir professionnel pour en faire. Même pour votre plaisir de pilote privé, c'est une bonne pratique qui vous assurera confiance et maîtrise de l'appareil.

Guy Mercier



Réponses aux questions

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

ENJOY YOUR FLIGHTS AND FLY SAFELY



AÉROCLUB
MONS-BORINAGE