

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, avril 2024

Textes et mise page : Guy Mercier

Sommaire.

- *Le retour de la belle saison.*
- *De la distraction à l'erreur.*
- *Les questions de l'instructeur.*
- *Le nettoyage du pare-brise.*
- *L'inscription des vols à la tour.*
- *Nouvelles de notre club.*
- *Warning.*



Le retour de la belle saison.

Nous venons de passer l'équinoxe de printemps, la durée du jour égale la durée de la nuit. Toutefois, le vaisseau Terre ne s'arrête pas et continue son périple autour du Soleil. Ainsi notre hémisphère nord verra sa durée d'ensoleillement augmenter pendant encore quelques mois. Ce qui engendre un changement climatique, pour utiliser l'expression à la mode, ou plus exactement un changement de saison. En principe la météo nous gratifiera de plus en plus de belles journées ensoleillées qui nous donneront envie de voler.

Pour ceux et celles d'entre vous qui avez mis votre activité aérienne de côté durant l'hiver, ce sera l'occasion de reprendre les commandes de nos Cessna.

Si vous vous sentez moins à l'aise, n'hésitez pas à demander à un instructeur ou à un ami pilote de vous accompagner. Profitez de ces premiers vols pour refaire quelques exercices basiques comme des 360° à différentes inclinaisons, le vol à vitesse lente, pourquoi pas des décrochages. Faites des circuits sous différentes configurations d'atterrissage avec pleins volets et sans et aussi des panneaux, etc., histoire de se remettre à niveau. Relisez le manuel de vol de l'avion, notamment les procédures d'urgences.

Vive le printemps et vive l'aviation. Faites-vous plaisir à voler prudemment.



De la distraction à l'erreur.

À choisir entre être concentré sur ce que l'on est en train de faire ou se laisser distraire et disperser par un événement extérieur. Que choisissez-vous ?

La réponse ne va pas vous plaire, et pourtant... c'est la réalité !

La majeure partie d'entre vous choisiront « se laisser distraire » sans s'en rendre compte.

Voici donc un exemple.

De retour d'un vol, le pilote du Cessna se dirige vers le parking et tourne son avion afin de le positionner nez vers le hangar, comme c'est d'usage sur notre aérodrome ; il n'y aura ensuite plus qu'à le repousser en arrière pour libérer la zone de circulation. Pendant qu'il arrête le moteur et coupe l'avionique, un autre pilote commence à sortir un autre avion avec lequel il va voler. Étant donné que le premier Cessna bloque le passage, ce second pilote se précipite pour repousser le Cessna en arrière.

Et c'est là que le bas blesse, hélas, que nous entrons dans la zone rouge, et qui dit rouge, dit danger. Car en effet, la personne pousse l'avion par l'hélice, sans se rendre compte que le feu anticollision (rotating beacon) fonctionne encore. Donc, le master switch est encore sur « ON ».

Et les magnétos ? Sont-elles coupées ?



Explication de notre pilote : je cite : « *J'ai été distrait de ma checklist d'arrêt par un pilote qui avait besoin d'un coup de main immédiat et qui m'a poussé en arrière au parking (eh oui... avec le master switch ON apparemment...). Je n'ai pas pris le temps de réfléchir en quittant précipitamment l'avion, pendant ce temps ma passagère a vidé l'avion, et le coup de main terminé, je suis reparti vers ma voiture en oubliant mon avion.* »

Analyse : c'est le « *précipitamment* » qui coince... Ne pas se laisser distraire, par rien, même par un collègue qui repousse l'avion par l'hélice sans checker le beacon qui flashe... »

J'espère sincèrement que la personne qui a repoussé l'avion par l'hélice lira cet article et que le choc aura suffisamment d'effet que pour lui faire comprendre le risque inconsidéré qu'il a pris... J'ajouterai toutefois que personne, absolument personne, n'est à l'abri de tomber dans ce piège. Soyez toujours vigilant, ne relâchez jamais votre attention.

Conséquence : l'interrupteur général étant resté sur ON avec l'avion remis au hangar, il s'ensuivit que la batterie était totalement déchargée et que les personnes suivantes voulant voler avec cet avion n'ont pas pu faire leur vol.

Voir et lire ou relire « Cockpit 2022 juillet », la précipitation, l'amie fidèle des erreurs.



Les questions de l'instructeur.



Question 1 : Le but principal d'utiliser la commande de mélange est :

- D'ajuster le débit d'essence afin d'obtenir le meilleur taux du mélange air essence.
- De diminuer la quantité d'air arrivant dans les cylindres.
- D'augmenter la quantité d'oxygène délivré au moteur.
- De couper l'arrivée d'essence lors de l'arrêt du moteur.



Question 2 : Laquelle de ces phrases est utilisée pour informer la tour de contrôle qu'un pilote exécute une remise des gaz ?

- Pulling up.
- Overshooting.
- Will make another approach.
- Going around.

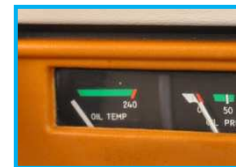
Question 3 : Dans l'arc blanc vous sortez les volets en restant en palier ; que devient la portance ?

- La portance diminue car les volets augmentent la traînée.
- La portance augmente vu que le CL augmente.
- La portance ne change pas.
- La portance varie.



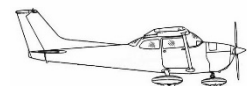
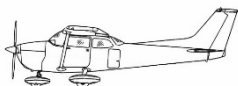
Question 4 : Quelle action faut-il prendre pour refroidir un moteur qui surchauffe en montée ?

- Réduire la vitesse de montée et augmenter le RPM.
- Réduire le taux de montée et augmenter la vitesse.
- Augmenter la vitesse de montée et le RPM.
- Fermer les volets de capot.



Question 5 : Quelles contraintes la structure d'une aile subit lors de la création de la portance ?

- Des efforts de flexion et de cisaillement.
- Des contraintes de torsion et de cisaillement.
- Des contraintes de flexion et de torsion sur l'extrados et l'intrados.
- Des efforts de compression sur l'extrados et des efforts de tension sur l'intrados.



Le nettoyage du pare-brise.

S'il y a quelque chose qui est désagréable, c'est bien de voler avec un avion dont le pare-brise est sale qui réduit la visibilité, surtout lors de l'atterrissage face au soleil descendant, ce qui rend la manœuvre délicate.

Dès lors, son nettoyage requiert une technique qui ne le détériorera pas.

Si le pare-brise est très sale ou poussiéreux, la première chose à faire est de le rincer avec de l'eau propre avant de vaporiser un nettoyant dessus. Cela aidera à détacher et à enlever la couche de saleté et de poussière que vous ne voulez certainement pas frotter sur votre pare-brise, surtout s'il s'agit de plexiglas comme sur nos Cessna. Cette saleté et cette poussière pourraient rayer le pare-brise, même si vous utilisez un tout nouveau chiffon en microfibre parfait.

Après avoir rincé la saleté et la poussière, vous pouvez envisager de nettoyer le pare-brise avec votre nettoyant et un chiffon en microfibre propre ou une bonne éponge, en utilisant des mouvements de balayage dans le sens du vol, c'est-à-dire de bas en haut et de haut en bas.

En outre, n'utilisez pas une serviette de l'atelier d'entretien pour nettoyer les fenêtres



et le pare-brise, elles sont souvent utilisées pour autre chose et ne conviennent pas du tout pour le nettoyage des vitres et pare-brise car elles peuvent laisser des traces, voire occasionner des griffes car elles peuvent contenir des particules résiduelles de sable ou de saletés.



L'inscription des vols à la tour.

Vous savez que tout vol doit être inscrit à la tour. Il faut reconnaître que de ce côté-là vous êtes en général bien discipliné(e)s. Il y a toutefois un bémol dans la manière de remplir ce carnet. Et pour cause. Les abréviations de votre nom ne sont pas réglementaires, de même que les abréviations que les instructeurs ont l'habitude d'utiliser dans le carnet de route de l'avion.

D'autre part, une seule ligne est suffisante pour inscrire votre vol, du départ à l'arrivée. Il ne sert à rien d'inscrire dans la colonne « Airfield of departure » EBSG quand vous partez. On sait très bien que vous décollez de EBSG puisque vous êtes à EBSG. Cette colonne est utilisée pour l'arrivée dans laquelle vous indiquez le code OACI de l'aérodrome d'où vous venez. Donc dans le cas d'un vol local, St-Ghislain – St-Ghislain, vous pourrez y inscrire EBSG et ceci seulement lorsque vous repassez à la tour pour inscrire votre arrivée. Et si vous revenez d'un autre aérodrome vous y indiquez le code de cet aérodrome.

Et pour ceux qui l'ignorent, l'écriture est un moyen de communication, ce qui veut dire que bien écrire est important pour que l'on puisse lire ce que vous avez écrit. Vous êtes invités à bien écrire dans ce registre des vols (ainsi que dans le carnet de route de l'avion).



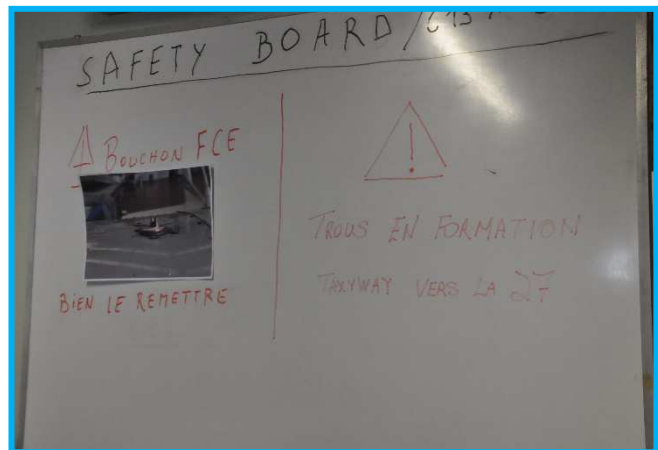
Nouvelles de notre club.



- ❖ Thomas Pichelle a maintenant sa licence CPL en poche. Nous lui souhaitons de nombreux vols des plus agréables. Bonne continuation à toi Thomas pour la suite des opérations et l'obtention de qualifications complémentaires.
- ❖ Dans un aéroclub comme le nôtre, il est de bon ton d'avoir des membres qui donnent de leur temps pour le bien de notre communauté. C'est ainsi que récemment, Benjamin Vroye a nettoyé et poli le pare-brise du WAC et du WEO en respectant bien la procédure. C'est encore Benjamin qui a réparé le « push to talk » du FCE qui ne fonctionnait plus. Un grand merci pour ton dévouement, Benjamin.
- ❖ Vous aurez certainement remarqué dans la salle de cours un tableau appelé « Safety Board ». Le but est d'y inscrire, comme son nom l'indique, des événements ou des informations concernant la sécurité. Ceci afin de répondre à la demande de la DGTA toujours plus exigeante.



Il y a lieu ici de souligner le travail harassant effectué par le Comité de notre aéroclub assisté par deux de nos membres, Michel Filip et Willy Oliva, qui ont apporté leurs compétences afin de répondre aux questions pertinentes de la DGTA et de l'EASA, pour donner suite à l'audit que l'administration est venue faire chez nous dont il avait été rapporté dans le précédent « Cockpit » de décembre dernier.



Warning.

Lorsque vous roulez vers le point d'attente de la piste 27 d'EBSG, faites très attention à l'état du revêtement de ce taxiway, il y a de nombreux nids de poule en formation.

Réponses aux questions de
l'instructeur

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



Enjoy your flights and fly safely