

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, juillet 2025.
Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Sommaire.

- ❖ *Y a-t-il un pilote dans l'avion ?*
- ❖ *Les questions de l'instructeur.*
- ❖ *Conduisons-nous équitablement sur les voies de circulation.*
- ❖ *Safety Review Meeting Report.*
- ❖ *Nouvelles de notre Aéroclub*
- ❖ *Réponses aux questions de l'instructeur.*



Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

Là, on n'est pas dans le film américain du début des années 1980. Un avion de tourisme de type Robin DR400 a roulé en direction de la piste, mais il n'y avait pas de pilote pour tenir les commandes. C'est un incident heureusement sans conséquence qui a eu lieu au mois de mars 2024 à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Le pilote, n'arrivant pas à faire démarrer le moteur, descend et fait tourner l'hélice à la main. À ce moment-là, le moteur démarre et l'avion commence à rouler sur le tarmac pour s'arrêter à quelques dizaines de mètres de la piste.

Fort heureusement, il n'y a pas eu de choc avec un appareil qui aurait pu être en train d'atterrir ou de décoller. Il n'a pas non plus heurté un Airbus en stationnement et n'a pas non plus percuté du personnel de piste.

Selon la pratique en vigueur, comme ça l'est également dans notre Aéroclub, le pilote signale l'incident dans un rapport remis à son aéroclub. C'est la pratique comme le veut la procédure, du retour d'expérience qui fut rappelée par notre instructeur en chef, Antoine, lors du « safety meeting » auquel certains d'entre vous ont assisté et les autres qui auraient dû assister à l'occasion de l'Assemblée Générale ce jeudi 15 mai 2025. Le traitement de ces incidents amène si nécessaire la mise en place d'actions de prévention qui sont notifiées à tous, par un système de notification interne, entre autres, notre « *Cockpit* ».

Rapport du BEA.

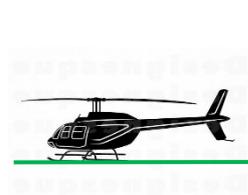
Des utilisations successives du démarreur sans mise en route effective, ont fait baisser fortement la tension de la batterie. Le démarrage normal, en utilisant le démarreur, devenait ainsi de plus en plus incertain. Le pilote a décidé de quitter l'avion sans check-list adaptée ni procédure face à cette situation inhabituelle.

Avant de descendre examiner l'hélice, le pilote n'a pas appliqué complètement le frein de parc. Il n'a pas non plus retiré les clés du sélecteur magnétos. La commande de gaz n'était pas en position plein réduit. La commande de mélange (mixture) était sur la position « plein riche ».

Lorsque le pilote a tourné l'hélice à la main et a passé le point de compression, le moteur a subitement démarré et l'avion a commencé à avancer.

Le pilote a d'abord tenté sans succès d'arrêter l'avion puis est parvenu, avec difficulté, à monter sur l'aile et à actionner avec sa main le palonnier pour modifier la trajectoire du DR400 et éviter la collision avec un A320 au parking. Finalement, il a réussi à pénétrer dans l'avion et à en reprendre le contrôle.

Guy Mercier



Les questions de l'instructeur.

Question 1 : Comparés aux volets de bord de fuite, les dispositifs de bord d'attaque comme les fentes :

- Réduisent l'angle d'attaque critique pour une vitesse donnée.
- Permettent une vitesse plus élevée au décollage et à l'atterrissage.
- Produisent moins de traînée tout en permettant un angle d'attaque plus grand.
- Augmentent la cambrure et permettent un angle d'attaque plus petit.



Question 2 : Quels nuages et quel temps peuvent résulter d'une masse d'air humide et instable, poussée contre une chaîne de montagne par le vent dominant et forcée de s'élever ?

- CB incorporés avec orages et averses de grêles et/ou de pluie.
- Nuages minces d'altostratus et de cirrostratus avec précipitations légères et régulières.
- Couvert avec des stratus bas (brouillard élevé) sans précipitations.
- Nuage NS lisse et non structuré avec bruine légère ou neige (en hiver).

Question 3 : Quelle est l'erreur de parallaxe ?

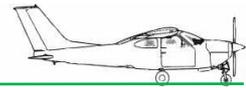
- a. Hypermétropie due au vieillissement, notamment la nuit.
- b. Mauvaise interprétation des instruments due à l'angle de vision.
- c. Mauvaise perception de la vitesse lors du roulage.
- d. Erreur de décodage dans la communication entre les pilotes.

Question 4 : Quels repères au sol devraient être utilisés de préférence pour l'orientation pendant le vol à vue ?

- a. Lignes frontalières.
- b. Chemins de ferme et ruisseaux.
- c. Lignes électriques.
- d. Rivières, voies ferrées, autoroutes.

Question 5 : Laquelle des zones d'atterrissage suivantes est la plus adaptée à un atterrissage en campagne ?

- a. Un lac avec une surface non perturbée.
- b. Un champ brun clair avec des cultures courtes.
- c. Une prairie sans bétail.
- d. Un champ avec des cultures mûres ondulantes.



Conduisons-nous équitablement sur les voies de circulation.

Par un de ces beaux samedi,
Aérodrome : EBSG
QFU en service : 09
METAR : 08012kt. 9999 18/07 Q1019 NOSIG.

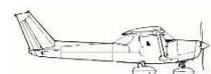
Ce jour-là, notre Cessna 150 OO-MQA revient de la station d'essence pour venir se parquer en face du hangar de l'aéroclub. Alors qu'il s'approche de la tour, un ULM se pose sur la piste 09 et sort de la piste par la bretelle juste en face de la tour. En sortant de la piste par cette bretelle, le pilote quitte la piste à toute vitesse, ne prend pas la peine de ralentir et encore moins de marquer un arrêt. Mais en plus il ne jette même pas un regard sur sa gauche pour voir l'avion qui roule dans sa direction. Nous sommes d'accord, venant de droite, il a la priorité. Mais si le Cessna avait été beaucoup plus prêt, les deux appareils se seraient trouvés dans une situation où une collision était possible.

Comme il devait embarquer un autre passager et repartir tout de suite, l'ULM s'arrête donc en plein milieu du tarmac, bloquant ainsi le passage. C'est seulement une fois sorti de son appareil qu'il s'est aperçu que le Cessna souhaitait passer pour rejoindre le parking en face de notre hangar.

Un peu de convivialité ne fait de mal à personne et aurait été bienvenue afin de partager les voies de circulation avec du bon sens en laissant passer l'avion qui taxiait afin qu'il ne soit pas bloqué.

La circulation des avions au sol est soumise à une réglementation comme les priorités de passage, mais aussi rouler à une vitesse modérée qui permet de rester maître de la machine et de pouvoir éviter un obstacle, voire s'arrêter suffisamment tôt. Il ne faut pas non plus perdre de vue l'envergure sachant que la largeur du parking à EBSG est relativement restreinte dès lors qu'il y a des avions parkés. Il faut être vigilant par rapport aux portes des hangars mais aussi de l'autre côté, surtout lorsqu'un avion au parking est moteur tournant. Heurter une hélice en mouvement avec le saumon d'aile entraînerait une immobilisation des deux appareils.

Guy Mercier



Safety Review Meeting Report

Le Safety Review Meeting Report est établi une fois par an après l'AG.

Préambule

Contenu :

La sécurité aéronautique demeure la priorité absolue de notre club. Chaque année, nous nous engageons à analyser rigoureusement nos pratiques, à identifier les risques potentiels et à renforcer notre culture de sécurité. Ce rapport annuel vise à dresser un bilan clair des événements survenus, des actions menées, ainsi que des axes d'amélioration identifiés au cours de l'année écoulée. À travers cette démarche, nous réaffirmons notre volonté de voler en toute sécurité, dans le respect des normes et avec un souci constant de prévention.

Outcome of the Safety Review Meetings & results of incident and hazard

Il est important de noter que nous ne disposons pas de suffisamment de données pour effectuer des analyses complètes et exhaustives. Cependant, les tendances observées indiquent un manque de vigilance chez les pilotes. Cela signifie qu'il y a des signes récurrents et préoccupants montrant que les pilotes peuvent parfois ne pas être aussi attentifs ou alertes qu'il le faudrait, ce qui peut poser des risques pour la sécurité et l'efficacité des opérations. Une collecte de données plus approfondie et systématique serait nécessaire pour confirmer et quantifier ces observations de manière plus précise.

Nous souhaitons vous rappeler l'importance cruciale de signaler tout incident en utilisant le formulaire d'enregistrement des incidents (Incident Registration Form). Votre contribution est essentielle pour garantir un environnement de travail sûr et sécurisé. Chaque signalement nous permet d'identifier et corriger les dangers potentiels, de mettre en place des mesures préventives efficaces et de respecter les réglementations en matière de sécurité. Le formulaire est disponible sur le site internet du club ainsi que dans la salle de cours.

Au cours de l'année écoulée, trois incidents ont été recensés au sein de notre club :

- Une incursion non autorisée sur une zone de manœuvre,

- Une collision au sol à l'intérieur du hangar,
- Une occupation momentanée de la piste par des animaux.

Ces événements, bien que sans conséquence grave, soulignent la nécessité de rester vigilants et d'améliorer nos pratiques.

Des actions correctives ont été rapidement mises en œuvre, notamment :

- Le marquage au sol dans le hangar pour mieux guider les déplacements au sol,
- Un renforcement des briefings,
- Des articles dans notre revue « *Cockpit* »,
- La mise en place de séances de sensibilisation en tête-à-tête (méthode 1-2-1),
- Et d'autres mesures visant à renforcer la culture sécurité au sein du club.

L'année 2024 s'inscrit dans la continuité des efforts menés les années précédentes en matière de sécurité et de procédures opérationnelles. Voici les points clés relevés :

- **Parachutisme** : Aucun changement notable à signaler, la situation reste identique à celle des années précédentes.
- **Présence à la tour de contrôle** : Bien que la présence soit assurée, la qualité de service reste inégale. Il est souvent nécessaire pour les pilotes de recourir à l'auto-information.
 - Projet en cours : Une procédure spécifique est en cours de réalisation pour formaliser les bonnes pratiques en matière d'auto-info. Celle-ci sera prochainement publiée sur le site internet du club pour en faciliter l'accès à tous.
- **Bouchons d'huile mal fermés** : Ce point a été identifié comme un facteur de risque récurrent, mais des améliorations sont en cours grâce à une vigilance accrue lors des visites pré-vol.
- **Avitaillements** :
Des irrégularités ont été constatées concernant le suivi des avitaillements dans les carnets. Une sensibilisation est prévue afin d'assurer une traçabilité rigoureuse et systématique. Rappelons qu'il faut indiquer FF (Full fuel) ou FP (Fuel Partiel), le nombre de litres avec les décimales et l'horomètre.

L'année 2025 met déjà en lumière plusieurs points d'attention essentiels pour renforcer la sécurité des opérations aériennes au sein du club :

- **Utilisation des check-lists (C/L)**

Des erreurs récurrentes ont été constatées dans l'application des check-lists, notamment :

- Des oublis ou manipulations incorrectes concernant le primer, le control lock, le cache Pitot ou encore la documentation de bord.
- Des erreurs de lecture, une mauvaise interprétation des items ou l'usage de check-lists erronées.
Pour rappel, celle-ci se trouve sur le site internet du club.

- **Préparation insuffisante**

Un manque de préparation a été relevé chez certains pilotes, compromettant la qualité des vols. Il est crucial de renforcer l'importance de l'anticipation et de la rigueur lors des briefings et des inspections pré-vol.

- **Connaissance de l'avion**

Des lacunes ont été observées dans la maîtrise des systèmes avion, en particulier sur des éléments techniques comme le fonctionnement du carburateur.

Une lecture attentive et régulière du **manuel de vol** est vivement recommandée afin d'assurer une compréhension complète et sécuritaire de l'aéronef.

Projets 2025 – Amélioration continue de la sécurité

Dans une logique proactive, plusieurs projets ont été lancés ou planifiés pour 2025, avec pour objectif de renforcer la sécurité opérationnelle, la fiabilité technique et l'accessibilité à l'information pour tous les membres du club :

- **Gestion des problèmes techniques mineurs**

La fréquence de petites anomalies techniques a mis en évidence le besoin d'un outil de suivi structuré.

- Projet : Mise en place d'une MEL (Minimum Equipment List)

Élaboration d'une MEL adaptée à nos opérations afin de clarifier les conditions de vol en présence de pannes ou d'équipements inopérants.

- **Documentation technique**

- Constitution d'une farde technique regroupant les documents utiles pour les pilotes, incluant procédures, notices, fiches de rappel et listes de vérification.

- **Autres projets en cours :**

- **Signaux d'interception** : création d'un support pédagogique clair pour les rappels théoriques.
- **Mass & Centrage (M&C)** : mise à disposition d'exemple type de centrage.
- **Performance de base** : création d'un tableau récapitulatif des performances types (distances de décollage, consommation, etc.) par machine.
- **Check-list d'urgence** : uniformisation et diffusion de C/L spécifiques aux procédures d'urgence, facilement accessibles en vol.
- **Trouble Report** : développement d'un formulaire simplifié pour remonter efficacement tout problème rencontré, technique ou opérationnel.

Ces projets témoignent d'un engagement collectif pour l'amélioration continue et la montée en compétence des membres. Leur concrétisation en 2025 renforcera encore la culture sécurité du club.

The DTO's Safety Management System and its processes & Changes in (Safety) procedures

En complément des points opérationnels, plusieurs dispositifs ont été maintenus ou renforcés afin de garantir un cadre sécurisé et conforme :

- **Safety Box**

Outil accessible à tous les membres pour signaler de manière anonyme ou non toute situation préoccupante, événement évité de justesse ou suggestion liée à la sécurité se situe juste à côté du safety board.

- **ASR (Aviation Safety Report)**

Les rapports de sécurité (ASR) continuent à être encouragés et traités avec rigueur. Ils permettent une traçabilité des événements et facilitent l'analyse récurrente des risques.

- **Représentant DTO**

Le représentant désigné pour la structure DTO (Declared Training Organisation) assure la liaison entre les instructeurs, les responsables sécurité et les autorités. Il veille au respect des exigences réglementaires liées à la formation. Antoine Baise a remplacé Christian Rousseuw à ce poste.

- **Audit BCAA 2024**

Un audit a été réalisé par la BCAA (Belgian Civil Aviation Authority). Cet audit a permis de valider la conformité globale de nos procédures, tout en soulignant quelques points d'amélioration désormais intégrés dans notre plan d'action.

- **Manuel DTO**

Le manuel DTO a été mis à jour pour refléter les évolutions réglementaires et les pratiques internes. Il constitue le référentiel de notre organisation de formation et doit être connu de tous. Celui-ci a été adapté aux activités du club. Les particularités de l'ACMB y sont décrites en caractère bleu.

Relevant safety developments at other airfields

Certains rappels s'avèrent nécessaires pour garantir la conformité réglementaire et la sécurité des vols, en particulier dans notre environnement aérien :

- **Zones GeoZone & vol à basse altitude**

Il est impératif de consulter la carte officielle des zones restreintes via :

 map.droneguide.be

Toute pénétration de zones GeoZone sans autorisation, notamment en-dessous de 500 ft AGL, peut entraîner de graves conséquences réglementaires et sécuritaires.

- **EBOS (Ostende)**

Atterrir et décoller de l'aéroport d'Ostende (EBOS) impose un plan de vol dans tous les cas, et doit être correctement rempli et transmis à temps.

- **Vols en solo**

Les vols solo nécessitent une préparation rigoureuse, en particulier pour les élèves ou les pilotes nouvellement lâchés.

Plusieurs terrains imposent trois reconnaissances préalables avant d'y envoyer un élève en solo.

Information from EASA, BCAA and other authorities related to safety

Plusieurs évolutions réglementaires et rappels de conformité ont été communiqués par la BCAA/ EASA/... pour renforcer la sécurité dans l'espace aérien belge. Les points suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière de la part de tous les pilotes du club :

• **Airspace Infringements**

Les violations de l'espace aérien contrôlé restent une préoccupation majeure pour l'autorité. Une vigilance accrue est attendue, en particulier dans les zones proches de TMA, CTR ou zones temporaires (NOTAM). Trois éléments sont essentiels pour les éviter :

- Utiliser une **carte aéronautique à jour** (papier ou numérique),
- S'assurer que le **GPS et/ou la tablette** utilisée en vol sont bien **actualisés**,
- Réaliser une **préparation de navigation sérieuse**, incluant la lecture des NOTAM et la consultation des GeoZones.

• **LAPL**

Plusieurs changements ont été effectués et sont en vigueur depuis le 05/02/2025.

• **ULM & Drones** : Les activités ULM et drones sont en forte croissance.

Drones : il est essentiel de respecter les zones d'exclusion, d'éviter tout conflit de trajectoire, et de consulter régulièrement les plateformes officielles comme map.droneguide.be.

ULM : un nouvel arrêté royal est entré en vigueur le 20/12/2024.

• **7601** : la nouvelle règle de la panne radio est :

- 7600 si je suis en IMC, et donc je maintiens la dernière clairance pendant 20 minutes minimum avant de poursuivre selon le plan de vol.
- 7601 si je suis en VMC, et alors je me dérouté sur un terrain accessible à vue.

Rappels de sécurité et de conformité individuelle.

En plus des nouveautés réglementaires, certains rappels doivent être régulièrement effectués concernant les exigences de base pour tout pilote :

• **Alcool** : La tolérance zéro reste de mise. Aucun vol ne peut être entrepris sous l'influence de l'alcool, même en dessous des seuils légaux routiers. Tout comportement suspect pourra entraîner une suspension immédiate des privilèges de vol. Des contrôles sont régulièrement effectués par la BCAA.

• **Validité des qualifications**

Il est de la responsabilité de chaque pilote de s'assurer de la validité :

- De sa qualification SEP (Single Engine Piston),
- De sa compétence linguistique (ELP), nécessaire pour l'usage de la radio en anglais.

• **Circuit EBSG (Saint-Ghislain)**

Plusieurs écarts ont été observés dans le respect du circuit de piste à EBSG. Il est impératif de suivre le tracé publié, notamment en ce qui concerne les hauteurs, les points de virage et l'intégration dans le tour de piste. Il en va de la bonne survie de l'aérodrome dans un environnement de moins en moins tolérant.

Antoine Baise, instructeur de vol.



Nouvelles de notre Aéroclub

Attention – Masse et Centrage OO-WEO



La masse et le centrage de l'avion **OO-WEO** ont récemment changé.

Merci de **vérifier et mettre à jour vos calculs de masse et centrage** avant chaque vol pour garantir la sécurité et la conformité.

Le fichier Excel sur le site internet a été mis à jour avec la bonne version.



SMILE

Réponses aux questions de
l'instructeur

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

Enjoy your flights and fly
safely



Toujours à votre service !



Fondée en 1978, Locasix est un acteur majeur dans la location et la vente de [modules habitables](#), [containers de stockage](#), [containers bureau](#), [groupes électrogènes et groupes électrogènes d'occasion](#). Implanté à Saint-Ghislain (entre Tournai et Mons) et à Thimister (en région liégeoise), nous sommes actifs sur l'ensemble du territoire belge ainsi que sur le nord de la France. Locasix dispose de sa propre équipe de techniciens ainsi que de sa propre flotte de véhicules de livraison et d'intervention sur site.