

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage – EBSG, septembre 2025
Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Sommaire

- ❖ *Distance de décollage disponible.*
- ❖ *Les questions de l'instructeur.*
- ❖ *La note de notre chef instructeur :*
 - *Mise en place d'une communauté WhatsApp.*
 - *Avez-vous déjà retourné votre certificat médical de classe 1 ou 2 ?*
- ❖ *Nouvelles de notre aéroclub.*
- ❖ *Les réponses aux questions de l'instructeur.*



Distance de décollage disponible.

Quelles sont les deux choses qui ne servent à rien pour un pilote ?

La première c'est la distance qui est derrière nous lorsqu'on est aligné sur la piste avant de mettre les gaz et la seconde c'est ce qui est au-dessus de nous en vol.

Explication !

Commençons par la seconde. Que ce soit en vol de navigation ou en vol promenade locale, il faut garder à l'esprit que voler bas restreint notre temps de réflexion et disponible pour un atterrissage en campagne en cas de panne moteur. Ce qui veut dire que si par exemple vous volez à 1000 pieds, vous disposez de deux fois moins de temps pour une descente en plané que si vous étiez à 2000 pieds. Vous aurez compris qu'à mille pieds tous ces milliers de pieds disponibles au-dessus de vous pourraient être mis à profit, tout au moins une partie.

Attardons-nous à présent à la première chose, ces quelques mètres, voire dizaines de mètres que vous avez laissés derrière vous lors de l'alignement sur la piste.

Il y a quelques temps, j'accompagnais un ami pour un vol local.

La météo est excellente, ciel bleu, vent presque nul et une température enfin estivale de 30°. Mon pilote s'aligne sur la piste en faisant un virage assez grand pour venir s'aligner sur l'axe de la piste. Je fais remarquer à mon pilote qu'il a laissé une bonne distance derrière lui qui pourrait être utile.

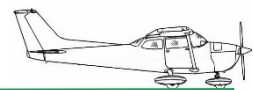
Sa réponse m'a un peu abasourdi... « *Bof, pouuuuuff, ce n'est rien... y a pas d problème* ». Avec deux personnes bien portantes et en bonne santé comme nous, nous étions proche du MTOW + une température de 30° + un vent faible, et une piste qui ne fait que 640 m, oups, j'allais oublier, quelques menus obstacles en bout de piste, les performances au décollage nous ont fait rouler une sacrée bonne distance avant de quitter le sol. Et s'il nous avait manqué 10 m ?

Pourtant, ils existaient, mais malheureusement non utilisés lors de l'alignement... Personnellement lorsque je m'aligne à EBSG je rase le bord de la piste et tourne très court afin de m'accorder le maximum de piste utilisable.

Oh j'entends déjà certains d'entre vous qui minimiseront cela, mais sachez qu'un jour j'ai eu la frayeur de ma vie lors d'un décollage à pleine charge sur un terrain dont l'élévation est de 1500 pieds et où je n'avais pas pris suffisamment de piste. Pour ceux que cela intéresse, rendez-vous à notre bar pour la narration de cet épisode de ma vie. Conclusion, n'oubliez pas que votre avion souffre de la chaleur ; à revoir les effets de l'altitude densité et les performances de votre avion.

Et comme on dit, jamais deux sans trois ! La troisième chose qui ne sert à rien, c'est cet espace vide dans les réservoirs. Avouez que ce serait dommage de ne pas avoir rempli les réservoirs suffisamment pour le vol prévu, et se retrouver avec si peu de carburant au retour que le stress commence à augmenter sérieusement et que l'on transpire à grosses gouttes de peur de ne pas y arriver. Mais voilà, la poisse s'en mêle et il se pourrait que la piste soit encombrée et que l'aérodrome soit fermé. Et c'est là que l'on se maudit car pour se dérouter vers un autre terrain, le terrain en question pourrait être un champ parmi les autres. Alors, prenons le temps de compléter le plein, en tenant compte bien entendu, du devis de masse et centrage que nous aurons préparé très consciencieusement.

Guy Mercier



Les questions de l'instructeur.

Question 1.

La visite prévol est :

- a. La visite médicale annuelle.
- b. La vérification méthodique de l'appareil avant chaque vol.
- c. La vérification de l'appareil lors des visites d'entretien.
- d. La préparation du vol (recueil des NOTAM et de la météo).



Question 2.

En règle générale, lorsqu'on s'élève dans l'atmosphère, la densité de l'air :

- a. diminue, à l'inverse de la pression et de la température.
- b. augmente, à l'inverse de la pression et de la température.
- c. diminue, comme la pression et la température.
- d. augmente, comme la pression et la température.

Question 3.

Les émanations de monoxyde de carbone sont particulièrement dangereuses car elles :

- a. peuvent exploser.
- b. Sont inodores et incolores.
- c. Ont la particularité de n'agir qu'après plusieurs heures.
- d. Peuvent brûler les yeux.

Question 4.

Quels sont les facteurs qui vous permettent de détecter l'approche du décrochage ?

1. Le buffeting
 2. La mollesse des commandes
 3. La modification des bruits aérodynamiques
 4. La mise en fonctionnement de l'avertisseur de décrochage
- a. 1, 2, 3 et 4
 - b. 2 et 4
 - c. 1 et 3
 - d. 2 et 4

Question 5.

Un plan de vol pour un vol transfrontalier VFR doit être déposé :

- a. Une heure avant.
- b. 30 minutes avant.
- c. Avant la frontière.
- d. Il n'y a pas de limite de temps.



La note de notre chef instructeur

Mise en place d'une communauté WhatsApp.

Chers membres,

Dans le but d'améliorer la communication et de renforcer la cohésion entre pilotes, élèves et instructeurs, le club met en place une **communauté WhatsApp officielle**.

Cet outil a pour objectif de :

- **Faciliter l'échange d'informations en temps réel** (météo, disponibilités des avions, créneaux de vol).
- **Diffuser rapidement des documents et annonces importantes** (planning, comptes rendus, check-lists).

- **Renforcer la convivialité et l'esprit associatif** en permettant à chacun de partager ses expériences et d'échanger plus facilement.
- **Simplifier l'organisation des événements** (sorties, stages, réunions, activités sociales)

Nous encourageons vivement tous les membres à rejoindre cette communauté afin de rester informés et de participer activement à la vie du club.

Ensemble, faisons de cet espace un lieu d'échanges constructifs et chaleureux, au service de notre passion commune : l'aviation.

Pour la rejoindre, il suffit de m'envoyer un message WhatsApp au 0479 379 689. Ceci étant bien sûr réservé aux membres de l'ACMB.

Antoine Baise, instructeur de vol

★★★★★

Avez-vous déjà retourné votre certificat médical de classe1 ou 2 ?

Il y est indiqué quelques points importants :

MED.A.020 – Diminution de l'aptitude médicale.

- 1) Les titulaires de licence n'exercent à aucun moment les privilèges de leur licence et des qualifications ou certificats qui y sont liés s'ils :
 1. Ont connaissance d'une quelconque diminution de leur aptitude médicale susceptible de les rendre incapables d'exercer ces privilèges en toute sécurité ;
 2. Prennent ou utilisent des médicaments prescrits ou non prescrits qui sont susceptibles d'influer sur l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence en question ;
 3. Reçoivent tout traitement médical, chirurgical ou autre susceptible d'influer sur la sécurité des vols.
- 2) En outre, les titulaires de licence tâchent d'obtenir, sans retard indu, un avis aéromédical :
 1. S'ils ont subi une opération chirurgicale ou une procédure invasive ;
 2. S'ils ont entamé la prise régulière d'un médicament ;
 3. S'ils souffrent de toute blessure importante impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage ;
 4. S'ils souffrent de toute maladie importante impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage ;
 5. En cas de grossesse ;
 6. S'ils ont été admis dans un hôpital ou une clinique médicale ;
 7. S'ils ont besoin de verres correcteurs pour la première fois.

La règle **MED.A.020** rappelle donc que la **sécurité aérienne repose aussi sur l'auto-évaluation honnête de l'état de santé** de chaque pilote.

Elle établit une **obligation légale et morale** : en cas de doute, ne pas voler et consulter un spécialiste aéronautique.

Antoine Baise, instructeur de vol



Nouvelles de notre aéroclub

Cette fois, c'est notre jeune Theo Vecchio qui fut envoyé seul à bord du Cessna 150 par son instructeur pour son premier vol solo, le vol dont on se souvient toute sa vie de pilote.

Bravo Theo, y a plus qu'à t'envoler vers la licence PPL. Mais avant cela, cap sur l'examen théorique.



Mais où est donc passée l'essence ?
Évaporée ?

Visite prévol... Oups ! Découverte inattendue, le bouchon du réservoir n'a pas été remis en place et bien fermé. Il semblerait que quelqu'un a eu un petit oubli passager.



Réponses aux questions de l'instructeur

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



Bons vols en toute sécurité.



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 sa propre flotte de véhicules de livraison et d'intervention sur site.