

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, février 2026.

Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Sommaire.

- ❖ Les conseils utiles
 - ✓ La jauge d'huile du OO-FCE
 - ✓ Visite pré vol et trim
- ❖ Les questions de l'instructeur
- ❖ La note de l'instructeur
 - ✓ Communauté WhatsApp
 - ✓ Farde des documents de vol
 - ✓ Utilité de la MEL
- ❖ Nouvelles de notre Aéroclub
- ❖ Réponses aux questions de l'instructeur



La caricature de Diego

Les conseils utiles

La jauge d'huile du OO-FCE.

Récemment en voulant vérifier le niveau d'huile de notre FCE, il était impossible, vraiment impossible de dévisser ladite jauge tant le pilote précédent l'avait serrée fort. Il a donc fallu utiliser une pince afin d'y arriver.

Le danger c'est qu'il y a risque d'endommager le tube de la jauge au niveau de sa connexion avec le réservoir d'huile. Et là, et bien ce serait catastrophique car pourrait y avoir une fuite d'huile. Je rappelle qu'il est inutile et **absolument INTERDIT** de serrer ce bouchon.

Ce n'est pas un joint plat que l'on peut serrer. C'est un joint spécial de forme cylindrique (O-ring) qui assure une bonne étanchéité. Il suffit juste de fermer la jauge tout simplement sans serrer. Alors pour ceux qui veulent faire étalage de leur force, il y a d'autres moyens de le faire et surtout pas sur nos avions...



Ceci avait déjà été mentionné dans le « Cockpit » de juillet 2015 et aussi par un courriel envoyé à tous.

J'invite les instructeurs à bien enseigner cette pratique aux élèves ou à ceux qui font leur vol de maintien de compétence qui volent sur le FCE.

Guy Mercier

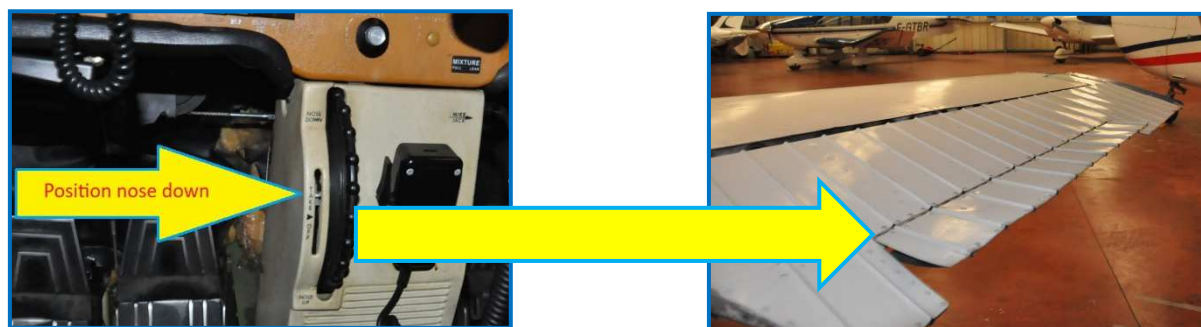


Visite pré vol et trim.

Par quoi commencez-vous votre visite pré vol ?

Un pilote m'a interpellé pour me montrer que la position du trim par rapport au plan de profondeur formait un angle anormalement grand (voir photo) ! Direction le cockpit... Je lui montrais alors la position de la commande du trim qui se trouvait très au-dessus de la position neutre, c'est-à-dire « *nose down* ». Et voilà la cause !

Je lui ai expliqué que pour avoir une position du trim neutre au niveau du plan de profondeur quand on le met à l'horizontale, il faut d'abord vérifier et mettre si besoin la commande au neutre dans le cockpit.

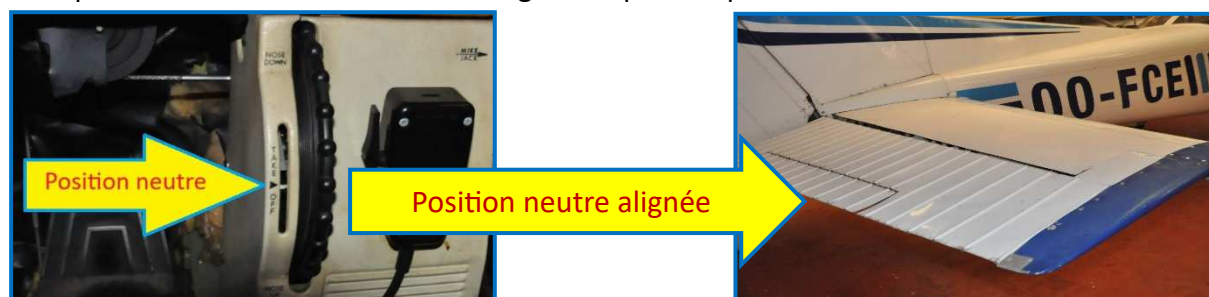


Afin d'approfondir l'idée, supposons que l'on ne vérifie pas la position de la commande du trim à l'intérieur de l'avion et qu'elle se trouve décentrée mais qu'extérieurement le trim soit bien dans l'axe du plan de profondeur... Ce qui veut dire que le système est déréglé. Une fois installé à bord on procède à la mise en route et arrivé au point d'attente, on exécute la check list au cours de laquelle on positionne la roulette du trim au neutre (position take-off).

Seulement voilà, étant donné que mécanisme est déréglé, on croit que le trim est bien en position décollage alors qu'il ne l'est pas. Ceci provoquera une difficulté de contrôle de l'avion, impossible de lever le nez ou bien l'avion va se cabrer juste après avoir quitté le sol et décrocher.

Le trim exerce une action très puissante sur le tangage vu la longueur du bras de levier entre le trim et l'axe de tangage. La moindre variation d'incidence du trim se fait sensiblement sentir au pilotage.

Il est donc important de bien vérifier la position de la commande du trim à l'intérieur de l'avion et la position du trim à l'extérieur en regard du plan de profondeur.



Guy Mercier



Les questions de l'instructeur.



Question 1. Lors d'un vol dans un air plus froid que l'air ISA, l'altitude indiquée est :

- a. Plus élevée que l'altitude vraie.
- b. Moins élevée que l'altitude vraie.
- c. Égale à l'altitude vraie.
- d. Égale à l'altitude standard.

Question 2. Le verglas météorologique et aéronautique est dû à la transformation en glace :

- a. De l'eau stagnante sur le sol.
- b. De la pluie ou bruine surfondue.
- c. De la neige.
- d. De la grêle.



Question 3. Comment appelle-t-on une structure dépourvue de couples, de gabarits et de lisses ou raidisseurs ?

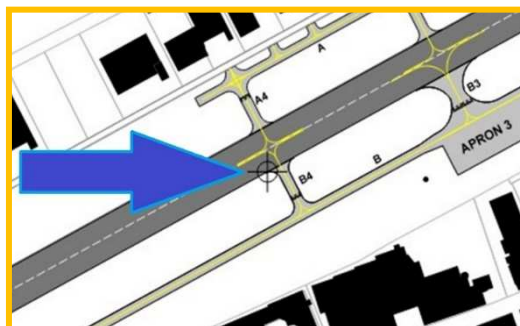
- a. Une structure en porte à faux.
- b. Une structure en nid d'abeille.
- c. Une structure monocoque.
- d. Une structure semi-monocoque.

Question 4. La complaisance est un risque dû à :

- a. Le nombre élevé d'erreurs normalement commises par les humains.
- b. L'automatisation accrue du cockpit.
- c. Le taux d'erreur élevé des systèmes techniques.
- d. De meilleures options de formation pour les jeunes pilotes.

Question 5. Sur la carte d'aérodrome ci-contre, à quoi correspond le petit cercle avec une croix montré par la flèche ?

- a. Le milieu de la longueur de la piste.
- b. Le point de décision pour choisir d'aller vers la gauche ou vers la droite.
- c. L'endroit au-delà duquel il n'y a plus suffisamment de distance pour décoller.
- d. L'ARP, l'aérodrome référence point, l'endroit des coordonnées géographiques de l'aérodrome et de son élévation.



Guy Mercier



La note de l'instructeur.

Rappel : le club a mis en place une communauté WhatsApp.

Nous encourageons vivement tous les membres à rejoindre cette communauté afin de rester informé 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.

Farde des documents de vol – avion.

Cette farde regroupe l'ensemble des documents réglementaires, opérationnels et de sécurité requis pour l'exploitation des avions.

Elle est **obligatoirement conservée à bord de l'avion** et doit rester disponible à tout moment pour l'équipage et les autorités compétentes.

Les documents contenus dans cette farde ne peuvent en aucun cas être retirés de l'aéronef.

Toute consultation doit se faire **sur place**, et chaque utilisateur est tenu de veiller à leur **intégrité et leur bon rangement** après utilisation.

Liste des documents contenus dans la farde.

- Certificat d'immatriculation
- Certificat de navigabilité
- Certificat d'examen de navigabilité
- Licence radio
- Certificat d'assurance
- Fiche de pesée
- Checklist normale
- MEL (Minimum Equipment List)
- Mémo d'utilisation
- Carte d'approche EBSG
- Carte IGN réduite
- Procédure radio « non contrôlé »
- Procédure radio « contrôlé »
- Signaux d'interception
- Procédure en cas d'incident ou de danger
- Procédure en cas d'accident ou d'incident grave
- Modèles de pesée FF
- Modèles de pesée FP
- Trouble report



Utilité de la MEL (Minimum Equipment List) dans un club d'aviation.

La MEL est un document essentiel qui définit les équipements et instruments pouvant être temporairement inopérants tout en permettant l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité et dans le respect de la réglementation.

Dans un club d'aviation, la MEL joue un rôle particulièrement important car elle permet de concilier sécurité des vols, continuité des opérations et gestion efficace de la flotte.

Pourquoi une MEL est indispensable ?

1. Sécurité des vols.

La MEL garantit que tout vol effectué avec un équipement défaillant reste acceptable du point de vue de la sécurité. Elle précise les conditions, limitations ou procédures compensatoires à appliquer, évitant toute prise de décision subjective ou risquée.

2. Aide à la décision pour les pilotes.

Elle fournit un cadre clair et commun à tous les membres du club, permettant aux pilotes de savoir immédiatement si un avion peut être utilisé, et sous quelles conditions, sans interprétation personnelle.

3. Conformité réglementaire.

L'utilisation d'une MEL assure que l'exploitation de l'aéronef reste conforme aux exigences légales et aux recommandations du constructeur, protégeant ainsi le pilote, le club et l'exploitant en cas de contrôle ou d'incident.

4. Continuité des activités du club.

En identifiant précisément les équipements non indispensables à certains types de vols, la MEL évite l'immobilisation inutile des aéronefs, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé.

5. Standardisation des pratiques.

La MEL favorise une culture de sécurité commune, avec des règles identiques pour tous les pilotes, quels que soient leur expérience ou leur niveau de qualification.

<u>EQUIPMENT</u>	<u>DAY VFR</u>	<u>SOLO</u>	<u>NIGHT VFR</u>
Watch	x	x	x
Altimeter	x	x	x
Airspeed indicator	x	x	x
Magnetic compas	x	x	x
RPM indicator	x	x	x
Oil temp gauge	x	x	x
Oil press gauge	x	x	x
Fuel gauge	x	x	x
Radio com	x	x	x
Seat belt	x	x	x
First aid kit	x	x	x
Fire extinguisher	x	x	x
Documents	x	x	x
Flaps	x	x	x
Radio nav		x	x
Vertical speed indicator		x	x
Attitude indicator		x	x
Directional gyro		x	x
Suction gauge		x	x
Turn and slip			x
Taxi light			x
Landing light			x
Nav light			x
Dome light			x
Pitot heater			x
GPS not up to date	Chart up to date on board		

Antoine Baise : instructeur de vol



Nouvelles de notre Aéroclub.

Nicolas Six a récolté le résultat d'une étude assidue et a réussi son examen théorique avec brio. Super, et maintenant cap sur la pratique.



Avec une participation au salon des vacances qui s'est tenu à Mons dernièrement, l'Aéroclub Mons Borinage a pu avoir une fenêtre sur un public nombreux. Un grand merci à ceux qui sont venus tenir le stand durant les trois jours, preuve que l'esprit « Club » est bien présent au sein de notre association. En même temps nous avons pu faire connaissance des pilotes du [Royal Tournai Air Club](#) basé sur l'aérodrome de Maubray (EBTY). En effet l'espace qui nous fut octroyé était partagé avec cet aéroclub très actif dans la pratique du vol à voile. Nos deux clubs ont ainsi pu échanger de belles conversations aéronautiques. Une belle amitié s'est donc créée entre nous. Je m'en voudrais de ne pas remercier le [Royal Tournai Air Club](#) qui est venu installer du matériel tel que les tableaux d'affichage, les spots lumineux et les écrans de projection qui permirent aux visiteurs d'admirer de très belles photos de nos activités respectives.

Vivement le retour du beau temps qui rendra la piste de EBTY praticable car étant en herbe elle a malheureusement des soucis d'eau en période pluvieuse. Ce terrain n'est pas loin de Saint-Ghislain et donc une destination facile pour aller saluer les vélivoles, et pourquoi pas déguster une boisson - ou plus - dans l'accueillant bar de ce très sympathique aéroclub.

GM



*Réponses aux questions de
l'instructeur*

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

*Fly safe and enjoy
yours flights*



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 de bureau, groupes électrogènes et groupes électrogènes d'occasion](#). Implantés 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.