

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, avril 2026.
Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Sommaire.

- ❖ *L'après hiver*
- ❖ *La rubrique des rappels*
- ❖ *Les questions de l'instructeur*
- ❖ *La note de l'instructeur : un risque invisible mais bien réel*
- ❖ *Nouvelles de notre Aéroclub*
- ❖ *Réponses aux questions de l'instructeur*



L'après hiver.

Il arrive, il est là, après plusieurs mois d'hiver, le printemps se pointe pour notre bonheur. Et les belles journées dont nous avons déjà profité nous inviteront à voler plus, d'autant plus que les journées se sont déjà rallongées sensiblement et ça va continuer.

Hormis une météo parfois dissuasive, la maintenance des avions, une disponibilité limitée des instructeurs, ou encore les convenances personnelles, la saison d'hiver dont nous venons de tourner la page ne nous a pas gratifié de beaucoup de jours de temps propices au vol. Pour certains d'entre nous le nombre de vols peut se compter sur les doigts d'une main, ce qui est peu. C'est ici qu'il peut être intéressant et sécuritaire de refaire un vol avec un instructeur, histoire de bien remettre le pieds à l'étrier, pardon, au palonnier.

Et si vous êtes dans les conditions pour une prorogation par expérience (voir « Cockpit » juin 2023) profitez-en pour faire votre vol de contrôle avec un instructeur, ou avec un examinateur dans le cas contraire.

Avec le retour du beau temps, il y a aussi celui des insectes et eux, ne se gênent pas pour salir nos avions. C'est là que vous me voyez venir, n'est-ce pas... Alors venons-y directement, il s'agit de prendre soin de nos avions, c'est-à-dire nettoyer le pare-brise, les bords d'attaques des ailes et du plan de profondeur ainsi que les haubans après le vol. Et voilà, c'est tout simple, et ainsi nos avions resteront propres et présentables.

Agréables vols à tous.

Guy Mercier



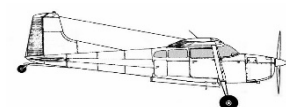
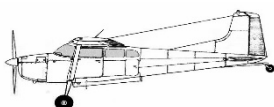
La rubrique des rappels.

- Messieurs les instructeurs, lorsque vous avez terminé votre exposé, soyez sympas, nettoyez le tableau afin que l'utilisateur suivant n'ait pas à effacer vos notes, et en plus ça fera une salle de cours en ordre.
- Et à propos d'ordre de notre salle de cours, au mois de juin 2025 une édition spéciale concernant les règles pour un comportement respectueux au sein de notre association avait été publiée. Malheureusement « **ON** » n'en a pas beaucoup tenu compte. Je pense par exemple aux verres utilisés restés sur le comptoir sans être nettoyés. Ils sont restés là au moins 3 semaines, il y avait même de la moisissure dans certains verres. Bravo les gars, voilà un bel exemple pour la jeunesse qui suit.
- Le sempiternel rappel concernant la mise en position correcte des bacs d'huile sous le reniflard des Cessna 150, sachant aussi que le FCE n'en a pas besoin. Les photos ci-dessous parlent d'elles-mêmes. Incroyable mais vrai !!!!



- Lorsque vous faites le plein veuillez bien à renseigner le nombre de litres (avec les 2 décimales... sans arrondir !) et avec l'index horaire de l'avion dans le carnet de route. Il y a encore trop de récalcitrants qui négligent cette exigence. L'indication « BF » dont certains se contentent n'est pas suffisante (Point 6 de l'édition spéciale règles de vie...).
- La procédure radio ! Et oui encore elle... Il faut toutefois féliciter les élèves qui s'appliquent très bien à l'utiliser correctement. Les anciens ainsi que les instructeurs (ne leur en déplaise) devraient s'en inspirer en prenant exemple sur ceux qui l'utilisent correctement.

Guy Mercier



Les questions de l'instructeur.



Question 1. La stabilisation autour de l'axe latéral pendant la croisière est obtenue par le :

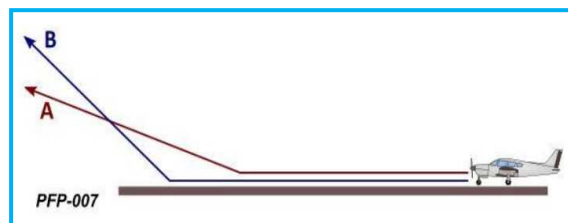
- a. Stabilisateur horizontal.
- b. Les aérofreins.
- c. Les volets d'ailes.
- d. Le gouvernail vertical.

Question 2. Quelle est la signification d'une zone marquée comme « TMZ » ?

- a. Transportation Management Zone.
- b. Transponder Mandatory Zone.
- c. Traffic Management Zone.
- d. Touring Motorglider Zone.

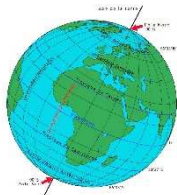
Question 3. Comment la configuration de l'avion influence-t-elle les performances au décollage alors que tous les autres paramètres restent constants ? Voir le schéma ci-dessous.

- a. L'avion B a une pression des pneus plus élevée que l'avion A.
- b. L'avion A a une pression des pneus plus élevée que l'avion B.
- c. L'avion B a un réglage de volets plus élevé que l'avion A.
- d. L'avion A a un réglage de volets plus élevé que l'avion B.



Question 4. Quelle est la distance entre les parallèles de latitude 48°N et 49°N le long d'un méridien ?

- a. 1 NM
- b. 60 NM
- c. 111 NM
- d. 10 NM



Question 5. Une couche d'inversion près du sol peut être causée par :

- a. Un refroidissement du sol durant la nuit.
- b. Un soulèvement d'air sur une grande échelle.
- c. Des vents qui s'intensifient et qui soufflent en rafales.
- d. Un épaissement des nuages dans les couches moyennes.

Guy Mercier



La note de l'instructeur.



Grace aux formulaires ASR, identification d'un danger, nous avons mis en évidence une mauvaise habitude qui s'est installée et qui n'est pas sans risque.

Préparer l'avion pour faire la visite pré-vol et déjà y insérer la clef dans les magnétos.

La sécurité en aviation repose avant tout sur des habitudes rigoureuses et des procédures respectées sans compromis. Parmi ces bonnes pratiques, l'une des plus importantes, et pourtant parfois négligée, concerne donc la gestion de la clé de contact des magnétos lors de la visite prévol.

Un risque invisible mais bien réel.

Sur un avion à moteur à pistons, les magnétos fonctionnent indépendamment du circuit électrique principal. Cela signifie que même si la batterie est coupée, le moteur peut toujours produire une étincelle si l'hélice est déplacée, à condition que les magnétos ne soient pas correctement mises à la masse.

Laisser la clé sur le contact pendant la visite pré-vol crée une ambiguïté dangereuse : rien ne garantit que le système est réellement sur « OFF ». Un défaut de mise à la masse, un interrupteur défectueux ou une erreur humaine peuvent entraîner un allumage intempestif. Dans ce cas, un simple mouvement de l'hélice peut provoquer un démarrage du moteur avec des conséquences potentiellement graves pour toute personne à proximité.



REX : un ami instructeur a un jour eu la peur de sa vie en arrivant près de l'avion pendant que son élève faisait sa visite pré-vol. En posant simplement son coude sur le bout

de l'hélice, l'hélice s'est abaissée de 10 cm et cela a suffi à la magnéto de passer son click, l'avion a essayé de démarrer. Heureusement, la mixture était bien coupée et l'hélice n'a fait que deux tours. L'élève avait déjà mis la clef dans le barillet des magnétos et l'avait tourné sur « BOTH » pour vérifier que c'était la bonne. Il pensait l'avoir remise sur « OFF » mais il s'était arrêté sur « LEFT ».

Une règle simple : clé retirée = sécurité renforcée.

Retirer la clé des magnétos pendant la visite pré-vol permet d'éliminer toute ambiguïté. C'est un signal clair pour soi-même et pour les autres : le moteur ne doit en aucun cas être considéré comme prêt à démarrer.

Cette pratique présente plusieurs avantages :

- Elle réduit drastiquement le risque de démarrage accidentel.
- Elle impose une action volontaire avant toute mise en route.
- Elle renforce la discipline et la conscience des dangers liés à l'hélice.

Une clé visible : un réflexe supplémentaire de sécurité.

Au-delà du simple retrait, il est fortement recommandé de déposer la clé sous la verrière, de manière bien visible depuis l'extérieur. Cette habitude apporte une sécurité supplémentaire :

- Elle permet à toute personne autour de l'avion de vérifier immédiatement que la clé n'est pas sur le contact.
- Elle évite d'oublier la clé dans une poche ou à un endroit non identifié.
- Elle renforce la communication visuelle entre pilotes et personnels au sol.

Ne remettre la clé qu'au moment du démarrage.

La clé ne doit être insérée qu'au moment précis où le pilote est prêt à démarrer, après avoir effectué toutes les vérifications nécessaires :

- Zone dégagée autour de l'hélice.
- Personne à proximité.
- Procédure de démarrage annoncée clairement.

Cela garantit que le démarrage se fait dans un environnement contrôlé et sécurisé.

Une question de culture sécurité (TEM).

Au-delà de la procédure elle-même, cette habitude participe à une culture de sécurité essentielle en aviation. Elle montre une anticipation des risques, une discipline personnelle et un respect des bonnes pratiques transmises par l'expérience.

En conclusion, ne pas laisser la clé sur les magnétos pendant la visite pré-vol et la placer de manière visible sous le pare-brise n'est pas un simple détail : c'est une barrière de sécurité fondamentale. Une action simple, rapide, mais qui peut éviter des accidents graves.

Antoine Baise : instructeur de vol

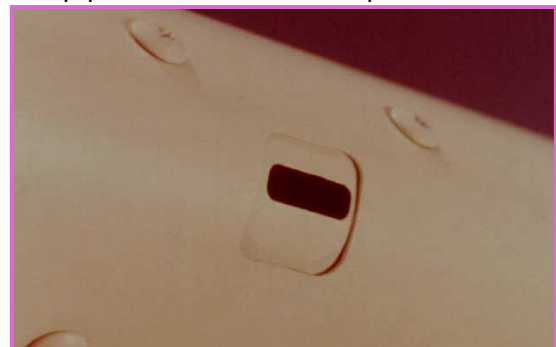


Visite pré-vol et hygiène buccal.

Il vous arrive peut-être de tester l'avertisseur de décrochage de votre Cessna. Alors vous posez votre bouche sur l'orifice et aspirez un grand coup pour entendre le son particulier

de ce système. *Très mauvaise idée !* Hormis le fait que ce n'est pas très hygiénique, avez-vous déjà pensé que vous pourriez aspirer dans votre bouche un insecte qui y aurait trouvé refuge, et pourquoi pas une guêpe, une araignée, etc... non non, pas un serpent à sonnette, rassurez-vous.

Donc à éviter !



GM

Vérifier la quantité de carburant.

Le bâton de vérification de la quantité de carburant du OO-MQA a disparu pendant un certain temps. Je vous rappelle que cet avion ne nous appartient pas, que nous le louons à Qualiflight et qu'il devra être rendu avec cette jauge quand nous récupérerons notre WAC. En fait elle a été retrouvée dans le FCE, où elle n'est pas censée s'y trouver.

Capacité de chaque réservoir du FCE : 21 US Gal.

Capacité de chaque réservoir du MQA : 13 US Gal.

La contenance des réservoirs de ces deux avions étant différente, l'utilisation de la jauge du MQA n'a aucun sens en termes de carburant disponible pour le FCE.

GM



Nouvelles de notre Aéroclub.



- Ce jeune homme souriant s'appelle Xavier Daniels, et s'il sourit c'est de bonheur car il vient de faire son premier vol solo, le dimanche 8 février 2026. Félicitation à toi, Xavier. Reste plus qu'à respecter les traditions au bar.



Annnonce particulière.

Le but principal de notre Aéroclub est de VOLER en avion, mais certainement pas de voler les effets de quelqu'un d'autre. Il s'évère que quelqu'un se serait approprié 3 sacs appartenant à Pierre Tits dans lesquels se trouvent notamment 3 casques, sa deuxième paire de lunettes, quelques papiers, mais plus important son carnet de vol. Si quelqu'un trouve ces sacs ou les a emportés par « mégarde », ce serait vraiment très sympa de les remettre dans le bureau du club. Merci.

Réponses aux questions de
l'instructeur

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



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.