

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, juin 2026.
Textes et mis en page : Guy Mercier.

Sommaire.

- ✓ Procédure radio et sécurité
- ✓ L'été est là et avec lui des températures parfois élevées
- ✓ Les questions de l'instructeur
- ✓ Nouvelles de notre Aéroclub et de nos avions
- ✓ Réponses aux questions de l'instructeur



Procédure radio et sécurité.



Ce petit journal « Cockpit » que vous êtes en train de lire, porte-t-il ses fruits, à savoir est-ce que les pilotes s'améliorent pour autant, est-ce qu'ils corrigent leurs erreurs ? Permettez-moi d'en douter ! Il y a peu de temps, deux avions dont les deux dernières lettres étaient « CE » se trouvaient dans le voisinage de notre aérodrome : notre Cessna OO-FCE et un Robin OO-ICE originaire de EBNM.

Vous l'aurez sans doute deviné, aucun des deux pilotes ne s'est rendu compte de leur immatriculation semblable, ce qui eut pour conséquence qu'ils ont utilisé l'abréviation O-CE, alors que la tour ne les a jamais appelés par cette abréviation. Mais si en plus le contrôleur ne s'en rend pas compte, on se trouve dans une situation de confusion. J'ai donc dû les interpeler en leur demandant d'utiliser leur indicatif d'appel complet. Combien de fois j'en ai parlé dans « Cockpit » ! On peut comprendre que le OO-ICE n'ait pas connaissance de notre « Cockpit », mais le pilote du FCE, lui, n'a aucune excuse.

Je vous rappelle que l'utilisation de l'abréviation n'est autorisée que si le contrôleur ou l'agent de la tour l'utilise et donc à utiliser de la même manière.

Alors, à part quelques-uns qui respectent la procédure, pourquoi vous obstinez-vous à donner une abréviation sans en être autorisé ! L'utilité de cette réglementation est très bien illustrée

dans l'exemple mentionné ci-dessus. Ceci fait partie du domaine de la sécurité, utiliser une procédure radio correcte, ce qui est loin d'être le cas pour la majorité d'entre vous.

Récemment, vous avez reçu le rapport du « Safety Review Meeting », lequel doit vous sensibiliser sur la sécurité en général et la procédure radio en fait partie. Je vous invite à bien lire ce rapport.



L'été est là et avec lui des températures parfois élevées. Les effets de la chaleur.

Cet article a été créé par l'IA, l'*Inspiration Authentique*.

Avec l'arrivée des températures estivales qui peuvent parfois nous incommoder lorsqu'elles sont proches, voire supérieures à 30°, l'avion souffre également notamment en termes de performances. Il s'agit dès lors de ne pas banaliser la situation sans avoir conscience du fait que l'on va rencontrer en vol, au décollage et à l'atterrissage des conditions particulières, voire marginales. Nos avions ont été certifiés en prenant des températures considérées comme extrêmes, de l'ordre de 35°C au niveau de la mer.

Ainsi, selon les climatologues, au cours des étés futurs, nous serons probablement confrontés à des températures qui n'ont pas été prévues par les constructeurs et nous serons peut-être obligés de renoncer à des vols pour lesquels, notamment au décollage et à l'atterrissage, les performances seraient trop dégradées ou impossibles à calculer faute d'informations. De même les systèmes de refroidissement pourraient ne pas nous garantir que nous assurerons le vol, notamment le décollage et la montée sans endommager le moteur.

Les autres facteurs à considérer par forte température concernent le pilote et les passagers. Au même titre que l'avion, leur organisme est accoutumé à fonctionner sans difficulté à des températures considérées comme normales sous nos climats. Au-dessus de 30°C, la plupart d'entre nous peuvent éprouver de l'inconfort ou même quelques difficultés. Mais en exerçant une activité physique ou mentale plus stressante, comme le pilotage d'un aéronef, nos aptitudes peuvent lourdement s'altérer au point d'hypothéquer notre propre sécurité et celle de nos passagers.

Voici quelques conseils destinés à nous permettre de prendre les mesures qui s'imposent en cas de forte température, voire à nous dissuader d'entreprendre un vol à risque, pour nous-même et aussi pour la précieuse mécanique de nos engins volants.

- Une attention particulière sera portée à la température d'huile, des culasses et aux niveaux des fluides.
- Il ne faut pas non plus négliger les performances de décollage, de montée, de remise des gaz et celles de l'atterrissage à partir des données du manuel de vol. Données qui ont été établies avec des appareils et des moteurs neufs et testés par des pilotes d'essais. Prévoir donc une petite majoration pour les appareils plus anciens.

- Quant à l'intérieur de la cabine, lorsque l'aéronef est garé un certain temps au parking, la chaleur excessive peut endommager les matériaux de la cabine et surtout les instruments. Pour les aéronefs à canopée, laisser la verrière entrouverte limitera l'effet de serre. Pour les avions à aile haute, tels nos Cessnas, on laissera une ou deux fenêtres ouvertes.
- Une autre idée est d'étendre un écran réfléchissant sur le tableau de bord, car les instruments ont leurs propres limitations en regard des températures élevées, notamment les nouvelles générations d'écrans à cristaux liquides.
- Ne perdons pas de vue les appareils électroniques alimentés par batteries Li-Po. Des incidents graves peuvent être provoqués par l'inflammation de ces appareils par l'emballement thermique.
- Et pour vous protéger vous-même des rayons du soleil, si vous volez dans un avion équipé d'une verrière, n'oubliez pas de porter une casquette, de préférence blanche, les pilotes de vol à voile portent souvent un petit chapeau blanc pour se protéger du soleil et éviter l'insolation.
- Et un dernier petit détail concernant vos passagers ; assurez-vous d'avoir à bord des petits sacs destinés à recevoir le contenu des estomacs dérangés par les turbulences.



Les questions de l'instructeur.

Question 1 : Quelle situation est appelée « surdéveloppement » dans un bulletin météorologique ?

- a. Développement vertical des cumulus avec averses de pluie.
- b. Extension étendue des cumulus sous une couche d'inversion.
- c. Changement de thermiques bleus en thermiques nuageux au cours de l'après-midi.
- d. Développement d'une dépression thermique en dépression orageuse.



Question 2 : Comment la température de l'air influence-t-elle les performances d'un moteur à pistons ?

- a. Une température plus basse correspond à une densité de l'air plus élevée, la puissance du moteur est réduite.
- b. Une température plus élevée correspond à une densité de l'air plus faible, la puissance du moteur est réduite.
- c. Une température plus élevée correspond à une densité de l'air plus élevée, ce qui augmente la puissance du moteur.
- d. Une température plus basse correspond à une densité de l'air plus faible, ce qui augmente la puissance du moteur.

Question 3 : La structure sandwich consiste en deux :

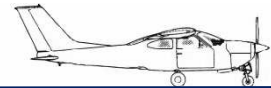
- a. Fines couches et un matériau de base léger.
- b. Fines couches et un matériau de base lourd.
- c. Couches épaisses et un matériau de base lourd.
- d. Couches épaisses et un matériau de base léger.

Question 4 : L'équation de Bernoulli pour les gaz incompressibles sans frottement stipule que

- a. Pression statique = pression totale + pression dynamique.
- b. Pression totale = pression dynamique – pression statique.
- c. Pression dynamique = pression totale + pression statique.
- d. Pression totale = pression dynamique + pression statique.

Question 5 : Que montre le signal ALW-019 ci-contre ?

- a. Point A sur une voie de circulation taxi.
- b. La partie A d'une piste.
- c. Le taxiway A.
- d. La position de parking A.



Nouvelles de notre Aéroclub et de nos avions.

Après 1 an et 10 mois d'absence, notre WAC est de retour avec son moteur tout neuf. Et qui dit tout neuf, dit rodage. La période de rodage est bientôt terminée et l'instruction traditionnelle pourra reprendre.



Dans le cadre de la formation de nos élèves pilotes, les cours théoriques de la session 2025/2026 s'est terminée dans la bonne humeur (qui a toujours été présente) en ce début avril. Et parmi eux, Gailord Buffe et Alessandro Fadda ont fait leur vol inoubliable, leur premier solo qu'ils ont accompli avec panache et le même jour, l'un après l'autre. Que du bonheur ! Félicitations et bonne continuation dans votre formation.



Lors de l'Assemblée Générale (AG) qui s'est tenue le jeudi 23 avril 2026, nous avons élu un nouvel administrateur au sein de notre comité en la personne de Théo Vecchio. Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas Theo, Theo est devenu membre de l'ACMB en 2024 et a depuis, suivi les cours théoriques au sein de la « cuvée » 2024-2025.



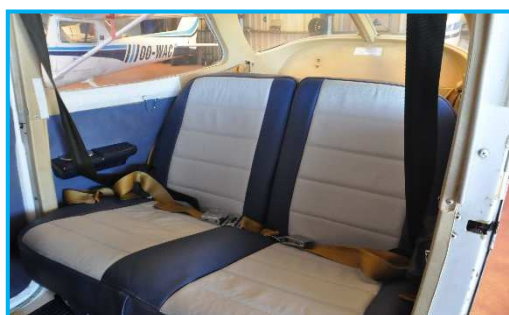
Il poursuit sa formation pratique avec passion. C'est durant cette période de formation qu'il a été piqué par le virus de l'esprit club. C'est la raison pour laquelle il veut s'investir dans l'activité de notre association.

Welcome in this wonderful world.

L'AG a été précédée par la présentation du « Safety meeting » par Antoine, notre chef instructeur. Vous devez savoir que ce safety meeting est vraiment très important parce qu'il a pour but d'attirer notre attention sur la sécurité aérienne, sur le respect de la réglementation, sur la connaissance de l'avion. Ce rapport vous a été envoyé séparément du présent « Cockpit » et vous êtes invités à le lire avec attention.

Parlons de notre Cessna 172 OO-FCE.

Cet avion très apprécié, a besoin qu'on lui prête beaucoup d'attention. En premier lieu, ses sièges ont reçu un lifting qui était bien nécessaire. Ils sont maintenant recouverts de cuir bi ton du plus bel effet. Je suis sûr que vous en prendrez soin ; faites surtout attention de ne pas les marquer avec votre stylo à bille.



Savez-vous à quoi servent les sabots de roues installés sur les avions ? Bien sûr que vous le savez ; ils améliorent l'aérodynamique de l'avion en diminuant la traînée parasite provoquée par le train d'atterrissage.

En tous cas ils ne servent pas de marchepied pour monter ou descendre de l'avion. En s'en servant comme marchepied, une personne de masse corporelle importante pourrait l'endommager, voire le casser. Donc, chers amis pilotes, soyez vigilant à ce que vos passagers ne posent pas le pied sur ce carénage.



Il y a encore un point très important qu'il faut souligner quant à l'utilisation du FCE – en fait, c'est également vrai pour les autres avions.

Vous remarquerez que le parebrise est parsemé de nombreuses griffes à l'intérieur. Ceci est très gênant lorsqu'on est plus ou moins face au soleil, surtout en phase d'approche et d'atterrissage. S'il vous plaît, ne posez pas vos casques ou d'autres objets sur le tableau de bord car c'est ainsi que vous endommagez le parebrise. Mais également le ou les anneaux que vous portez aux doigts peuvent griffer le parebrise.

Je vous rappelle, comme chaque année, que la propreté des avions concerne chacun d'entre nous. C'est la saison des insectes qui font une rencontre brutale avec les bords d'attaque, parebrise, capot moteur et autres protubérances de nos aéronefs. Nettoyer tout ça juste après le vol permet un nettoyage facile et d'avoir des avions propres et qui dit propres, dit présentables et en plus c'est bon pour l'aérodynamique.

Réponses aux questions de l'instructeur

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

*Fly safe and enjoy
yours flights*

La photo du mois !



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.