

Cockpit



Info Aéroclub Mons Borinage EBSG, octobre 2024

Textes : Antoine Baise et Guy Mercier

Sommaire.

- *On décolle de quelle piste ?*
- *Les questions de l'instructeur.*
- *La note de l'instructeur : Système de compte rendu d'évènements.*
- *Réglementation : zones EBR77 et EBR78*
- *Rappels des bonnes manières.*
- *Activités du Club.*
- *Warning ! Heure d'hiver et coucher du soleil.*
- *Réponses aux questions de l'instructeur.*



On décolle de quelle piste ?

Quelle belle journée en ce samedi... ce qui se traduit par une invitation à voler. Ce jour, le commandant de l'aérodrome de Saint-Ghislain (EBSG) a choisi de mettre la piste 27 en service. Vers 15 h je prépare le WEO pour un vol local et je procède à la visite pré-vol à l'intérieur du hangar car le parking avion est bien rempli en face de notre hangar et il n'y a aucune place disponible. Dès lors quand je sors l'avion, je le place nez vers le taxiway de la 27. En effet, quelques minutes plus tôt plusieurs appareils venaient d'utiliser la 27. Donc ce doit être la 27 en service !!!

Alors que j'allais m'installer à bord, je jette un coup d'œil à la manche à air et je constate que le vent est orienté à environ 080° pour 8 à 10 nœuds. Dans le même temps, le FCE s'apprêtait à mettre en route avec 3 passagers à bord. Je me précipite vers le FCE dont les portes étaient encore ouvertes et je signale au pilote l'orientation du vent et lui signale qu'il est hors de question que je décolle en 27. Lui-même me dit qu'il est hors de question de décoller en 27 surtout bien chargé comme il est. De commun accord nous décidons d'utiliser la 09 et d'informer le commandant d'aérodrome. Celui-ci ne répond pas à la radio.

À cet instant, un pilote va inscrire son vol à la tour dans laquelle le commandant n'est toujours pas présent.

Ce pilote prend le micro de la radio et appelle le commandant et demande si c'est la 27 ou la 09, le « T » étant en 27 et le vent venant de l'est. Toujours pas de réponse du commandant...



Le FCE et moi-même décollons en 09 en ayant bien soin de nommer le QFU dans notre procédure radio.

Un peu plus tard, un avion qui est basé à EBSG revient d'un vol et appelle la tour demandant les informations. Toujours pas de réponse de la part du commandant d'aérodrome. Le pilote du FCE lui confirme que nous avons décollé en 09 compte tenu du vent. Etc., etc., et le trafic s'intensifie...

Une bonne âme a quand même eu la bonne idée de tourner le « T » dans le bon sens.

Alors la question est la suivante : « Êtes-vous prêt à décoller avec un vent arrière qui frise les 10 kts ? ».

Lorsque vous vous apprêtez à vous installer dans votre avion, est-ce que vous observez la manche à air, ainsi que lors de l'alignement sur la piste ?

Votre sécurité et celle de votre entourage dépendent de vous.

Guy.



Les questions de l'instructeur.



Question 1 : Quelle est la vitesse du vent maximum par vent plein travers du Cessna 150 à l'atterrissage ?

- A : 12 nœuds.
- B : 30 km/h.
- C : 15 kts.
- D : 18 kts.

Question 2 : Parmi les facteurs suivants, quel est celui qui pénalisera le plus les performances des avions particulièrement à l'atterrissage et au décollage ?

- A. Une température extérieure basse.
- B. Une élévation terrain élevée.
- C. Un poids de l'avion faible.
- D. Un état de surface de piste humide.

Question 3 : Que doit faire un pilote qui a dû violer une procédure locale ou un règlement à la suite d'un cas de force majeure mettant en jeu la sécurité de son aéronef ?

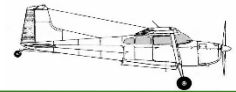
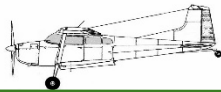
- A. Faire un rapport à la police locale.
- B. En avisant sans délai l'autorité locale et, si l'État l'exige, rendre compte dans les dix jours à l'autorité compétente de cet État, avec copie à l'État d'immatriculation.
- C. Avertir l'organe ATS le plus proche et lui envoyer un rapport circonstancié des événements qui l'ont conduit à enfreindre les règles.
- D. On attend la réaction des autorités auxquelles on répondra dans un délai de dix jours.

Question 4 : Le service d'informations en vol vous donne le QNH régional de 1008 HPa et vous atterrissez sur un aérodrome non contrôlé dont l'élévation est de 570 pieds. Quel est le QFE estimé (1 HPa = 30 ft) ?

- A. 989 HPa.
- B. 999 HPa.
- C. 1029 HPa.
- D. 1018 HPa.

Question 5 : Le pas géométrique d'une hélice est :

- A. Egal à l'angle de calage de la pale.
- B. La corde moyenne de la pale.
- C. La distance que l'hélice parcourrait en une révolution si elle se trouvait dans un milieu solide.
- D. La distance entre les pales d'hélice.



La note de l'instructeur.

SYSTÈME DE COMPTE RENDU D'ÉVÉNEMENTS

Tout incident ou toute situation dangereuse potentielle qui n'a pas donné lieu à un incident doit être signalé.

Les membres sont donc encouragés à signaler les événements à l'aide du « Rapport sur la sécurité aérienne (ASR) - Formulaire de rapport d'incident » ou à identifier les dangers potentiels à l'aide du « Rapport sur la sécurité aérienne (ASR) - Formulaire d'identification des dangers ».

Les rapports ASR peuvent être trouvés dans le classeur de sécurité ou téléchargés sur le site internet de l'aéroclub dans la partie « Documents et liens utiles ». Les deux modèles sont fournis en anglais et en français.

Tous les champs à remplir sur les formulaires ASR qui s'appliquent sont obligatoires. Toutefois, le nom de la personne qui signale l'incident n'est pas obligatoire. Il est possible de signaler des incidents de manière anonyme. Si d'autres détails (immatriculation de l'aéronef, itinéraire, etc.) permettent d'identifier la personne qui fait la déclaration, ces détails peuvent être omis.

Une boîte aux lettres spécifique va être installée à cet effet prochainement. Les rapports peuvent être aussi envoyé par mail. Les rapports ASR seront enregistrés dans un registre et les formulaires seront placés dans un classeur pour être conservés.

Une enquête est menée pour identifier les causes de l'incident et les raisons sous-jacentes. Il ne s'agit pas de déterminer la personne responsable, mais d'identifier les raisons. Sur la base de l'enquête, le Représentant détermine les conclusions et présente des mesures d'atténuation à la réunion annuelle de sécurité lors de l'AG ou les met immédiatement en œuvre lorsqu'elles sont nécessaires de toute urgence.

Antoine Baise, Instructeur de Vol.



Règlementation.

Si vous vous êtes procuré la carte de navigation de la Belgique de cette année, vous aurez remarqué qu'elle comporte beaucoup de rouge. On peut dire que ça devient compliqué dans cet espace aérien belge.

Les zones « R » (pour « restricted ») sont des zones dans lesquelles le vol est soumis à une réglementation particulière.

Je vous parlerai de deux zones qui nous concernent plus étant proches de notre EBSG.

C'est dans les AIP que nous trouvons les informations aéronautiques qui nous concernent pour la navigation aérienne, et plus précisément dans la partie 2 EN-ROUTE ENR 5.1.

D'un point de vue géopolitique, notre pays accueille souvent les sommets européens et de l'OTAN. Dès lors deux larges zones de restriction sont mises en activité pour lesquelles il faut être très vigilant.

La **EBR77** dont voici les caractéristiques

EBR77 - TEMPORARY VFR PROHIBITED ZONE ⁽¹⁾⁽²⁾			
Lateral limits	Vertical limits	Type of restriction / nature of hazard	Time of activity
A circle radius 13 NM centered on 505218N 0042524E. EVERE	FL 195 / GND	International summits.	HX ⁽³⁾
<p>(1) VFR flights prohibited, excl. SAR, State, medical, humanitarian, NATO flights and flights with a specific approval from the Crisis Cell of the Federal Public Service Interior. Those flights shall contact the appropriate ATS unit before entering.</p> <p>(2) Companies flying on State flight status shall contact CRC Beauvechain 30 MIN before departure on + 32 (0) 2 443 86 51 (or 650 or 653) and the Crisis Cell on + 32 (0) 506 47 11 and add STS/STATE in their flight plan. Those flights shall contact the appropriate ATS unit before entering.</p> <p>(3) Activated by NOTAM after coordination between Crisis Cell, skeyes and Defence.</p>			

La **EBR78** dont voici les caractéristiques.

Attention que celle-ci vient jusqu'à la ville de Mons, donc très près de EBSG.

EBR78 - TEMPORARY VFR RESTRICTED ZONE (1)(2)(3)(4)			
Lateral limits	Vertical limits	Type of restriction / nature of hazard	Time of activity
511245N 0035029E along border BELGIUM_NETHERLANDS - 512220N 0042538E then a clockwise arc radius 30 NM centered on 505218N 0042524E 511245N 0035029E.	FL 195 / GND	International summits.	HX (5)
Bruxelles bâtiment Berlaymont			
<p>(1) VFR flights intending to enter this TRA shall submit a flight plan to Brussels ARO (EBBRZPX) at least 60 MIN before departure. This flight plan shall additionally be send to Steenokkerzeel ATCC via AFTN (EDYYBAFA and EBMIZGZF). Add RMK/RSQ64XX to item 18 of the flight plan.</p> <p>(2) All flights shall be transponder mode A/C (designated SSR code given by Air Navigation Service Provider), mode S optional use.</p> <p>(3) All flights in airspace class G shall establish and maintain 2-way radio communication with BELGA Information on FREQ 129.325 MHZ. Flights must follow ATC instructions received from BELGA Information.</p> <p>(4) CIV aerobatic flights, CIV UAS, crop dusters, gliders, ULM, motorized delta planes, paramotors, banner towing, CIV paradrops and manned free balloons prohibited.</p> <p>(5) Activated by NOTAM after coordination between Crisis Cell, skeyes and Defence.</p>			

La consultation des NOTAM, vivement conseillée, nous permet d'en connaître l'activation. Soyez vigilant quant au non-respect car les sanctions peuvent faire mal.



Rappels des bonnes manières.

1° Le primer doit être bien verrouillé après utilisation. Récemment, par deux fois le primer de l'avion que j'empreinte n'est pas verrouillé, ce qui a pour conséquence une surconsommation de carburant et un risque d'arrêt du moteur. **Lire le « Cockpit » d'avril 2019.**

2° Il est regrettable que certains ou certaines n'ont toujours pas compris qu'il faut replacer le control lock des gouvernes et le cache tube de pitot après le vol. Et aussi fermer les ceintures. Il s'agit d'une question d'ordre et de disciple. La discipline est extrêmement importante en aviation et commence par ce genre de détails.

3° Lorsque vous faites le plein de carburant de nos Cessna, veillez à inscrire les index de la pompe sur la bonne ligne dans le carnet de « FUEL ». Il arrive très souvent que vous inscrivez l'index de départ sur la ligne de l'index d'arrivée et forcément celui d'arrivée sur la ligne de départ.

3° Notre association doit faire face à des frais de fonctionnement, notamment des frais d'électricité. Veiller à éteindre les lumières DES LOCAUX ainsi que le chauffage lorsque vous quittez ces pièces. Samedi 12 octobre, en ouvrant la porte du hangar, j'ai constaté que la lumière de la petite pièce à côté du bureau était allumée. La question est : depuis quand et

pendant combien de temps cette lumière est-elle restée allumée, pour rien ??? Je suppose que chez vous, vous ne laissez pas allumé inutilement. Merci d'y prêter attention.

Guy.



Activités du Club.

L'apéritif du premier samedi du mois a toujours son succès. C'est vraiment un moment très agréable de convivialité et de partage entre nous. Et pour enchaîner sur l'apéro il y a la barbecue qui nous permet de prolonger la « fête ». Je voudrais remercier les personnes qui s'investissent en apportant leur esprit « club » et en particulier nos deux Jean-Louis qui se chargent avec le plaisir qu'on leur connaît pour cuire nos victuailles, ou parfois un remplaçant.

Bien entendu on ne peut pas oublier notre très sympathique Xavier qui s'acharne avec un dévouement à nous servir de délicieuses frites du terroir. Mais ce n'est pas tout car un des moments forts de cette soirée, c'est le dessert. Ah le dessert ! à vous les absents, je vous dis franchement que vous manquez quelque chose d'extra. La mousse au chocolat de notre sympathique et souriante Jacqueline Lemmens.



C'est vraiment un délice. Chère Jacqueline, sois remerciée pour cette douceur qui titille nos papilles gustatives et que nous consommerions volontiers sans modération.

Il faut également remercier Gaylord, notre jeune et nouvel instructeur, qui a tout compris pour son dévouement esprit « Club » car il a lavé nos trois Cessna. C'est ça aussi un club.

Guy.

WARNING.

À la fin de ce mois d'octobre, nous passerons à l'heure d'hiver ; on reculera d'une heure. Faites très attention à l'heure du coucher du soleil qui sera 60 minutes plus tôt qu'actuellement, afin de revenir et d'atterrir quand il fait encore clair.

Ne vous laissez pas piéger !



Réponses aux questions de l'instructeur.

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

SAFE AND HAPPY FLYING



**AÉROCLUB
MONS-BORINAGE**