

# 120.05

Les  
**ailes**  
Châtelleraudaises

Bulletin d'information interne de l'aéro-club "Les Ailes châtelleraudaises" – Mars 2011- N°2/11

## **Le mot du Président**

La météo aidant, on peut se réjouir du niveau d'activité de notre club en ce début 2011. Le printemps pointe son nez pour nous offrir, je l'espère, de belles journées aéronautiques.

Cet accroissement des heures, que tous les clubs souhaitent, va amener son lot de réactions, parfois justifiées, mais non moins désagréables, des riverains de notre plate-forme. La seule réponse est le respect scrupuleux des circuits d'aérodrome qui nous sont imposés (20° droite au décollage en 36, 16° à gauche au décollage en 18, non survol de Targé, etc....). Nous étudierons s'il existe d'autres solutions, particulièrement pour la voltige (axe NE).

J'insiste à nouveau sur la nécessité de bien traiter nos avions. Nous constatons bien souvent, hélas, des traces témoignant de manipulations maladroites. Notre DA40 en est un exemple. Je rappelle que si l'extraction du hangar est assez aisée, l'inverse est risqué et ne peut être fait par une seule personne. Un autre exemple traité dans ce numéro par notre rédacteur, révèle, et ceci est navrant, le mauvais comportement de certains d'entre nous. L'erreur est humaine, mais la taire peut être dangereux dans notre activité. Pourtant, de beaux avions bien entretenus, le respect des règles de sécurité, la générosité des bénévoles, et une bonne météo... Que du Bonheur pour les passionnés !

*Bernard ROBERT*

## **2011, c'est bien parti !**

Depuis début janvier, la météo s'étant montrée "raisonnable", les nombreux élèves et notre super équipe d'instructeurs ont pu donner toute leur mesure.

A ce jour, c'est 35% d'heures de vol en plus par rapport à la même période de 2010 et aussi de bons résultats dans la progression des élèves :

- 3 Brevets de Base (Laurent HARDY, Michaël MARTIN et Christophe MORINEAU)

- 4 Lâchers (Annie DE CHARRETTE, Anne PREVOST, Jean-Lou FAY-CHATELARD, Mathias MASSON)

D'autre part, plusieurs élèves sont maintenant dans la toute dernière phase de la progression vers le PPL ; plusieurs autres sont proches du lâcher "voltige élémentaire".

## **22 Mai : visite au Musée Régional de l'Air à Angers**

A l'initiative de Jean-Pierre MAZARS, contact a été pris pour qu'un groupe soit accueilli ce samedi matin dans ce nouveau temple de l'aviation. Nous avons exprimé dans un précédent numéro le plaisir que nous avons eu lors de notre visite à la fin de l'été 2010. La collection est impressionnante et l'accueil chaleureux.

Ne manquez donc pas une occasion de vous faire plaisir en donnant un but à un beau vol qui vous sortira du traditionnel "local".

Le DA40 a été réservé "club", inscrivez-vous pour les places disponibles et retenez d'autres avions en fonction du besoin.

Après une brillante carrière (déjà, elle est pourtant encore très jeune !) en qualité de pilote de chasse et d'instructrice dans l'armée de l'air, Vanessa SANCHEZ avait intégré en douceur notre équipe d'instructeurs bénévoles au mois d'Octobre 2009. De nombreux élèves ont pu apprécier sa pédagogie à la fois rigoureuse, détendue et souriante.

L'ESMA de Montpellier lui offre un poste qui va à la fois la rapprocher de ses racines et de sa famille. Une chance à saisir !

Nous lui présentons donc tous nos vœux de réussite dans ses nouvelles fonctions et la remercions pour tout ce qu'elle a apporté aux Ailes pendant son passage parmi nous.

## **Au-revoir Vanessa, bons vols !**



**Vanessa et quelques participants au "pot" du 10 Mars**

## Le coin Sécurité

A la suite de l'analyse du double accident de décollage de nuit paru dans l'Info-Pilote de janvier, Etienne LARROQUE souhaite faire part de ses réflexions pour que chacun en tire des enseignements utiles.

1) La météo indique que la température et le point de rosée sont très proches. Ces conditions sont très génératrices de brouillard et accessoirement de givrage carburateur, donc de fort risque de réduction de la puissance. Tourner au ralenti pendant plusieurs minutes augmente encore ce risque. Dans ces conditions, utiliser le réchauffage carburateur en préventif est judicieux et **il faut impérativement vérifier que le moteur "prend tous ses tours" avant le décollage.**

2) Une longue dissertation a été effectuée sur la tenue de l'assiette de montée qui est une donnée pas facile à piloter avec précision par un pilote VFR sur un horizon artificiel (au décollage de nuit, il sert essentiellement à vérifier la tenue des ailes à l'horizontale).

En revanche, ce que tout pilote entraîné est capable de faire c'est de tenir précisément une vitesse de montée et notamment **celle qui permettra de s'éloigner au plus vite des obstacles : la vitesse de pente maximale (vz max).** De même, **les performances de décollage** en fonction des conditions du jour (altitude, température, vent, nature de la piste, chargement, position des volets, ...) sont parfaitement définies. Pour ces deux données, c'est **le manuel de vol de l'avion qui fournit la réponse.**

Pour résumer, d'abord des questions à se poser :

-le chargement de mon avion est-il dans les limites définies ?

-la piste d'envol et son cône de montée sont-ils compatibles avec les performances de décollage de mon avion ?

-le moteur délivre-t-il toute sa puissance au point fixe et pendant l'accélération et les instruments sont-ils tous "dans le vert" ?

**OUI à toutes ces questions ?** Alors, une procédure à appliquer :

-décoller à la vitesse de rotation (vr) indiquée au manuel de vol,

-accélérer jusqu'à la vitesse de pente max,

-tenir cette vitesse en gérant l'assiette avec le manche.

Tout cela étant fait, il n'y a pas de raison pour que ça ne passe pas !

## RAPPEL : rentrons les avions !

Par mesure de sécurité, la règle générale veut qu'il incombe à chaque pilote qui vient de terminer un vol de remettre l'avion qu'il a utilisé en place dans le hangar.

Deux exceptions à cela :

1) on a vérifié au tableau des réservations qu'il devait faire un autre vol dans la demi-journée en cours.

2) un responsable du club (dirigeant, instructeur) ou un membre de permanence décide de laisser l'avion au parking.

Pendant la coupure méridienne, en l'absence de permanence, les avions doivent être rentrés au hangar et les portes refermées.

Petit conseil qui peut faciliter la vie de tous : le soir, avant de rentrer les avions, consulter les réservations du lendemain afin de les placer au mieux en fonction de l'ordre de sortie.

## VOUS AVEZ DIT COCKPIT !

Nous sommes nombreux au sein du club à utiliser le terme "cockpit" mais sommes-nous aussi nombreux à connaître les origines de ce mot aujourd'hui si familier. D'où vient-il ? **120.05 vous apporte la réponse...** (Merci pour cela à Patrick BLONDY et au journal interne de THALES !)

Ce terme, emprunté à l'anglais, est formé des mots "cock" (coq) et "pit" (fosse, emplacement, parterre) désignant à l'origine, au XVIe siècle, un lieu où des combats de coqs étaient organisés. Il s'agissait d'une sorte d'arène circulaire entourée d'une barrière de façon à ce que les volatiles ne puissent pas s'échapper. Les spectateurs s'installaient de l'autre côté sur plusieurs rangées de sièges, comme dans un théâtre. À partir de 1706, les marins utilisent le mot "cockpit" pour évoquer, sur un navire de guerre, le pont où l'on soigne les blessés durant les combats. Bien que relativement sûr et moins sensible aux mouvements du bateau, c'est un espace confiné, bruyant et bondé... À cela s'ajoutent le sang et la puanteur...

Plus tard, vers la fin du XIXe siècle, le mot s'applique davantage à la partie d'une embarcation où l'on s'assied. Enfin, l'aviation s'approprie à son tour le terme durant la première guerre mondiale, les pilotes d'avions de combat lui donnant le sens qu'on lui connaît aujourd'hui. Les postes de pilotage sont ainsi nommés car ils sont étroits (on retrouve l'idée de confinement) et à ciel ouvert à la manière des embarcations légères.



## COUP DE GUEULE !



La manœuvre des avions dans le hangar n'est pas toujours facile et demande beaucoup d'attention et de précautions. En déplacer un à proximité d'autres nécessite de regarder attentivement dans toutes les directions avant de commencer et de **procéder très doucement.**

**Si malgré ces précautions il vous arrivait d'abimer une machine, même légèrement, vous devez immédiatement le signaler à un responsable du club. Aucun membre n'a encore jamais été sanctionné pour une maladresse.**

Récemment, le pilote du F-PGUY a constaté que le bord de fuite de son hélice avait été gravement endommagé par un coup donné vraisemblablement par l'empennage d'un autre avion.

Heureusement, une pré-vol consciencieuse a permis de détecter le problème qui aurait pu avoir des conséquences graves en vol.

**Ce choc n'a pu avoir lieu à l'insu de l'auteur de la manœuvre et pourtant personne n'a rien signalé.**

**Cela est inadmissible !**