

## Quelques rappels (mai 2021)

### **Rien de nouveau dans ce qui suit, mais gardons les bonnes habitudes**

**Prendre soin des trains avant** (il a fallu changer certaines pièces du train avant du SS à sa dernière visite). Pour cela :

- ralentir fortement avant de passer la rigole en sortie (et entrée) de parking du TAC, et la passer freins relâchés
- à l'atterrissage, une fois que le train principal est posé, il faut garder le nez haut quelque temps, puis poser doucement la roulette, et amener le manche secteur avant pour déverrouiller la roulette de nez. **L'atterrissage n'est pas fini quand le train principal est posé...**

**Prévenir en cas d'atterrissage dur** : les cales du train principal de VF avaient dû être changées à sa dernière visite suite à des atterrissages durs. **Un bon atterrissage se fait à la bonne vitesse**. Sur les 120 cv : 1.3Vso fait 110 km/h, le TAC demande 120 km/h, il y a donc déjà 10 km/h de plus, ne pas majorer la vitesse inconsidérément. Un avion trop rapide sera plus difficile à poser. Il remontera plus facilement lors de l'arrondi, avec le risque de se poser dur si on ne gère pas correctement la phase de redescente (**risque de décrocher et de taper si on est resté plein réduit trop longtemps**). **Rappel : on ne pousse jamais sur le manche** dans ce cas, on soutient l'avion aux gaz pour ralentir sa descente, ou on fait une **remise de gaz**, notamment sur piste courte....

**Prendre soin des moteurs pour éviter les surchauffes et les sursrégimes**. Pour cela :

- **écouter le moteur**, et réduire pour ne pas dépasser le régime continu autorisé en croisière (2500 t/mn sur les 120 cv, 2600t/mn sur le TR)
- lors des mises en montée depuis la croisière : afficher l'assiette de montée, **attendre** que la vitesse diminue ainsi que le régime moteur, **avant d'afficher plein gaz** progressivement
- si on affiche plein gaz juste après avoir pris l'assiette de montée, le régime va titiller la limite de régime, voire la dépasser, et à force cela fragilisera le moteur

Quand on **tourne l'hélice à la main** pour la mettre à l'horizontale pour le tracter (ou à la verticale dans le hangar), faire attention à la **tourner dans le sens de rotation du moteur** (sens horaire quand on est assis dans l'avion). Cela paraît évident, mais n'est pas toujours fait, les accessoires moteurs n'aiment pas (notamment la pompe à vide).

**Surveillance du ciel : avant chaque virage**, ne pas oublier de surveiller le ciel par secteurs. Commencer par regarder extérieur (avant d'incliner, sinon l'aile masque. Si on a oublié, on remet les ailes à plat et on regarde), puis continuer à surveiller l'intérieur du virage. En vol, surveiller **régulièrement** le ciel par secteurs depuis  $\frac{3}{4}$  **arrière d'un côté** jusqu'à  $\frac{3}{4}$  **arrière de l'autre**.

**Rappel général sur les procédures** : en auto-info (ou AFIS), on ne doit pas **pénétrer sur la piste** si cela peut gêner un autre avion qui est en phase d'approche, donc **finale ou base...** en revanche **on peut demander au CDB** de l'avion en base si ça le gêne ou pas si on pénètre pour un décollage immédiat... sinon cela peut être considéré comme une incursion de piste avec tout ce qui peut s'en suivre si le pilote en base estime qu'il a été gêné et fait un papier pour le signaler. (Vu récemment par l'APA...)...

Vis-à-vis des **IFR** :

- sur terrain AFIS, on doit faire en sorte « de ne pas compromettre la poursuite de l'approche et l'atterrissage de l'aéronef en IFR » (cf. § 7.1.2 de l'arrêté joint), quitte à dialoguer en cas de doute.

- sur terrain en auto info, l'avion en IFR s'intègre en vol à vue pour atterrir et les règles de priorité classiques du tour de piste s'appliquent.

Le document de référence est **l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs** (en pièce jointe). Je vous invite à le relire et n'hésitez pas à en parler si vous avez des questions.

**Sécurité au roulage** : ne pas rouler trop vite, notamment près des parkings que nous partageons avec l'APA, il en va de la sécurité de tous... (Remarques faites par l'APA)

**Ne pas garer l'avion l'arrière vers le hangar** moteur tournant (remarques d'EDEIS), même si on veut le rentrer dans la foulée : on se gare parallèle au hangar, on coupe et on le tourne avec la barre pour le rentrer

Quand vous laissez l'avion dehors, mettez le **pare-soleil** sur la casquette (un pare-soleil par avion). Laissez la verrière légèrement entrouverte (s'il ne risque pas de pleuvoir) pour éviter que la température ne monte trop sous la verrière.

Les beaux jours reviennent et avec eux **les moustiques** : **pensez à nettoyer les avions**, et notamment les verrières.