

Remise des gaz (novembre 2022)

Les actions lors de la remise des gaz doivent se faire **dans cet ordre** :

1. **Assiette** positive (environ 1/2 assiette de montée normale)
2. **Puissance** : plein gaz dès que le nez de l'avion passe l'horizon (mettre du pied à droite pour contrer l'effet moteur)
3. **Réchauffage carburateur** poussé
4. **Volets** position **1^{er} cran** (avec Vi au dessus de 110km/h pour les 120 CV et vario positif, les manipuler lentement)

Puis on poursuit comme pour un décollage normal avec un cran de volets et assiette de décollage, car on est revenu aux paramètres d'un décollage standard (1^{er} cran de volets rentré à 300'/sol et 130 km/h sur les 120 cv, pompe et phare sur off....).

Il y a donc 4 actions à mener dans l'ordre en début de remise des gaz, et **qui doivent être automatiques.**

Pourquoi prendre une assiette positive avant d'afficher pleine puissance ? Pour arrêter de descendre et éviter de « creuser », ce qui est particulièrement important lorsque l'on est près du sol.

A noter qu'il ne faut pas trainer pour mettre pleine puissance dès que le nez de l'avion passe l'horizon vers l'assiette de remise de gaz, sinon la vitesse va diminuer rapidement.

Pourquoi prendre une assiette qui est environ la moitié de l'assiette de montée normale ? Car on a une trainée importante (pleins volets) et éventuellement une puissance inférieure au max (si la réchauffe n'a pas été repoussée lors de la check list atterrissage par exemple).

D'autre part, quand on affiche pleins gaz, **l'avion a tendance à cabrer**, et il faut donc souvent pousser sur le manche pour maintenir l'assiette (1/2 assiette de montée normale) : il ne faut pas laisser faire l'avion mais le piloter (pied à droite pour maintenir la symétrie), et **surveiller sa vitesse : attention au passage en second régime**, avec une vitesse trop faible, une assiette et une incidence trop fortes, et un avion qui ne monte plus et n'accélère plus. Dans ce cas, il faut rendre la main (sans descendre), laisser accélérer l'avion, puis reprendre l'assiette de remise de gaz (1/2 assiette de montée).

Durant la phase de remise de gaz, **il est impératif de regarder dehors pour piloter son assiette** (en fonction du repère capot par rapport à l'horizon propre à chacun).

On doit juste jeter un coup d'œil au réchauffage carburateur pour mettre la main dessus, puis **regarder dehors pendant qu'on le repousse.**

De la même manière, il faut **manipuler les volets lentement sans les regarder**, en surveillant le repère capot pour maintenir l'assiette. Puis, comme à chaque fois qu'on a manipulé les volets, on jette un coup d'œil pour vérifier qu'ils sont bien dans la position souhaitée.

Dans cette phase de vol, comme dans toute phase de vol près du sol, il faut **surveiller la vitesse**. Lors d'une remise de gaz en finale, à $1.3V_{s0}$, la vitesse va très légèrement diminuer lors de l'affichage de l'assiette positive. La rentrée vers le 1^{er} cran de volets doit se faire avec une vitesse d'au moins $1.2V_{s1}$ et un vario positif (V_{s1} étant la vitesse de décrochage avec un cran de volets, $1.2V_{s1} = 110$ km/h pour les 120 cv, 120 km/h pour TR).

Erreurs les plus fréquentes

- affichage pleins gaz avant d'avoir fait varier l'assiette à cabrer (on continue à descendre et on « creuse »),
- oubli de repousser le réchauffage carburateur,
- rentrée tardive des volets vers le 1^{er} cran (l'avion monte mal et n'accélère pas),
- mettre le nez dans la cabine pour pousser la réchauffe ou rentrer les volets, et du coup ne plus tenir son assiette de montée, donc redescendre ou à l'inverse trop cabrer,
- à la mise pleins gaz, laisser faire l'avion, ne pas piloter correctement son assiette, l'avion cabre trop, et la V_i diminue,
- ne pas surveiller suffisamment sa vitesse : si l'avion n'accélère pas, vous avez sûrement oublié la réchauffe ou les volets, ou alors vous avez une assiette trop importante.

Conclusion.

Comme pour toute phase de vol, il faut **avoir les idées claires au sol sur ce qu'il faut faire, et s'entraîner en vol.**

Il y a la remise de gaz que l'on voit venir (l'avion devant nous n'a pas dégagé la piste par exemple) qui ne pose pas de souci particulier car elle est anticipée, mais il y a aussi la **remise de gaz non prévue, à laquelle il faut être prêt lors de tout atterrissage** : arrondi trop haut, point de toucher qui sera trop loin sur piste courte, rafale en très courte finale qui déséquilibre l'avion, vent de travers qui nous perturbe, animal qui traverse la piste, clearance d'atterrissage non reçue sur terrain contrôlé (radio saturée)...

Il est important d'avoir en tête en finale l'option remise de gaz **si tout ne se passe pas comme prévu. Il ne faut pas s'enfermer dans le tunnel mental de vouloir poser l'avion à tout prix** (pour mémoire, une approche non stabilisée à la **hauteur de décision, soit 100'/sol**, doit donner lieu à une remise de gaz) : le fait d'y avoir pensé avant aidera à prendre la bonne décision et à appliquer correctement la procédure.