

Remise des gaz DR 400 (juin 2026)

Il est important de connaître exactement les actions à faire lors d'une remise des gaz. Cela doit être quelque chose d'automatique. On peut distinguer :

- la **remise des gaz en finale avec une vitesse « normale »** (soit 1,3Vs0, 120 km/h sur les 120 VC ou 125 km/h sur TR)
- la **remise des gaz suite à un atterrissage raté** (rebond ou arrondi trop haut ou point de toucher trop long), où on aura une **vitesse plus faible** car on aura déjà commencé l'arrondi **plein réduit**. On ne connaît pas exactement sa vitesse car on regarde la piste et pas dans la cabine lors de l'arrondi.

Les actions sont globalement les mêmes, avec une petite particularité sur l'atterrissage raté, car on est très près du sol à vitesse faible.

1. Remise des gaz en finale avec vitesse normale.

On procède **dans cet ordre** :

- 1. Assiette** : arrêter de descendre et aller chercher la ½ assiette de montée normale
- 2. Puissance** : plein gaz dès que l'a commencé à remonter le nez l'avion et avant d'avoir atteint la ½ assiette de montée (mettre du pied à droite pour contrer l'effet moteur)
- 3. Réchauffage carburateur** poussé/vérifié
- 4. Volets : 2ième cran rentré** (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 130 km/h, 300'/sol et vario positif 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 commencer à remonter le nez avant d'afficher pleine puissance ? Pour arrêter de descendre et éviter de « creuser », ce qui est particulièrement important si l'on est en courte finale, pas très loin du sol.

A noter qu'il faut rapidement mettre pleine puissance dès que le nez de l'avion passe l'horizon vers l'assiette de remise de gaz (1/2 assiette de montée), 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). En revanche, si la vitesse est bien supérieure à 110 km/h, on peut afficher directement l'assiette de montée.

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 légèrement 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, tout en surveillant sa vitesse** (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** : il faut prendre l'habitude de **systématiquement vérifier le réchauffage carburateur**, même si on est censé l'avoir repoussé lors de la check liste atterrissage. **Vous l'oublierez forcément un jour.**

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 1.3Vs0, la vitesse va très légèrement diminuer lors de l'affichage de l'assiette positive. **La rentrée du 2^{ième} cran de volets doit se faire avec une vitesse d'au moins 1.2Vs1 et un vario positif** (Vs1 étant la vitesse de décrochage avec un cran de volets, 1.2Vs1 = 110 km/h pour les 120 cv, 120 km/h pour TR).

Erreurs les plus fréquentes

- affichage pleins gaz avant d'avoir arrêté de descendre (on continue à descendre et on « creuse »),
- afficher la 1/2 assiette de montée avant de mettre plein gaz (la vitesse chute vite), alors qu'il faut mettre plein gaz dès qu'on a commencé à remonter le nez,
- oubli de repousser ou vérifier le réchauffage carburateur,
- rentrée tardive du 2^{ième} cran de volets (l'avion monte mal et n'accélère pas),
- méconnaissance des paramètres de rentrée du 2^{ième} cran de volets (110 km/h et vario positif pour les 120 CV, 120 km/h pour le 180 CV)
- mettre le nez dans la cabine pour pousser le réchauffage carbu 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 Vi diminue,
- ne pas mettre du pied à droite pour la symétrie,
- 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.

2. Remise des gaz suite à un atterrissage raté

Le principe est le même, mais la différence avec le cas précédent est que l'on est très près du sol, qu'on est a priori plein réduit, et qu'on ne connaît donc pas sa vitesse précisément : il va donc falloir, **sans rien toucher** dans la cabine **car on est près du sol, faire un palier d'accélération pour éviter le passage au second régime**, puis se mettre en montée quand la vitesse est suffisante. Et ensuite, **une fois un peu éloigné du sol, on peut « mettre le nez dans la cabine »** (de manière rapide et tout en surveillant son assiette).

1. Plein gaz en restant en palier : on tient le nez pour éviter de descendre et on met plein gaz. Si on redescend un peu, et qu'on touche doucement ce n'est pas grave.

2. Palier d'accélération : on pilote le nez de l'avion pour faire un palier d'accélération jusqu'à 110 km/h pour les 120 CV (ou 120 km/h pour le 180 CV).

3. Mise en montée dès cette vitesse atteinte, 1/2 assiette de montée normale, à 110 km/h sur les 120 CV ou 120 km/h sur le 180 CV, pied à droite,

4. Réchauffage carburateur poussé/vérifié, après s'être un peu éloigné du sol

5. Volets : 2^{ème} cran rentré (avec Vi au dessus de 110 km/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, vario positif et 130 km/h sur les 120 cv, pompe et phare sur off....).

Erreurs les plus fréquentes

- vouloir mettre le nez dans la cabine près du sol alors qu'il faut piloter l'assiette en regardant dehors. Même avec le réchauffage carbu et les 2 crans de volets, l'avion volera et pourra monter doucement
- ne pas connaître la vitesse à aller chercher lors du palier d'accélération pour la mise en montée et ne pas maintenir la 1/2 assiette de montée ensuite (trop cabrer)
- oubli de repousser ou vérifier le réchauffage carburateur une fois éloigné du sol,
- rentrée tardive du 2^{ème} cran de volets en montée (une fois éloigné du sol, l'avion monte mal et n'accélère pas),
- méconnaissance des paramètres de rentrée du 2^{ème} cran de volets (110 km/h et vario positif pour les 120 CV, 120 km/h pour le 180 CV)
- mettre le nez dans la cabine pour pousser le réchauffage carbu ou rentrer les volets, et du coup ne plus tenir son assiette de montée, donc redescendre ou à l'inverse trop cabrer,
- ne pas mettre du pied à droite pour la symétrie,
- 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 généralement 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 ou rebond ou point de toucher qui sera trop loin sur piste courte (voir fiche exercices PPL ou SEP), rafale en très courte finale qui déséquilibre l'avion, vent de travers qui nous perturbe, animal qui traverse la piste devant nous...

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** :

- 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),
- et si on se rend compte lors de l'arrondi que l'on ne va pas se poser **début de piste et avec la bonne vitesse sur une piste courte, la remise de gaz est impérative** (type atterrissage raté)