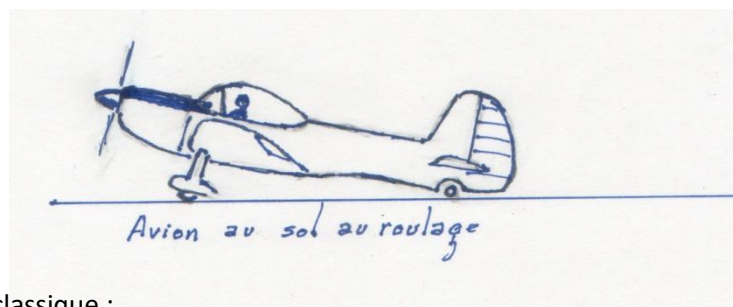


Petit AIDE-MEMOIRE à l'usage des pilotes appelés à voler sur CAP 10 dans le cadre des exercices de mise en garde"

Les séances de mises en garde proposées par Aéro-Batik ne visent pas, sauf pour ceux qui le souhaiteraient, à nous emmener au lâcher sur Cap10 mais à nous familiariser avec les procédures de sécurité. Cependant il me semble intéressant de profiter de l'occasion pour découvrir les particularités du train classique ...et pour ne pas se contenter de se laisser « balader en simple pax » jusqu'au secteur de travail prévu. Ce serait quand même dommage !

Le Cap 10 est un monomoteur à train classique équipé d'un 180cv assez vif et à la bille sensible ! Certaines précautions s'imposent :

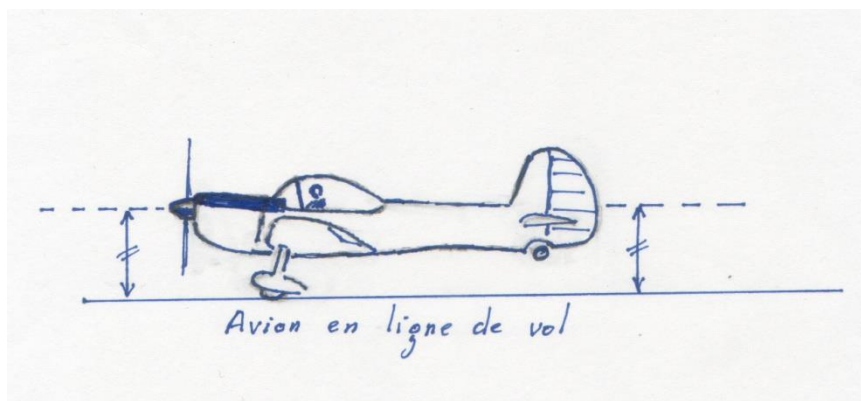
Au roulage :



Comme sur tout train classique :

- Vent de face : manche secteur arrière
 - Vent arrière : manche secteur avant
- } en résumé :
manche opposé au sens du vent
-
- Virage à droite
 - Virage à gauche
 - Roulage vent de travers
- } manche dans le vent

Décollage :



- Mise en puissance progressive, manche secteur arrière, roulette de queue au sol
- Progressivement : soulever la roulette de queue et passer en ligne de vol
- A partir du moment où l'avion est sur 2 roues les effets moteurs deviennent plus importants et nécessitent le maintien de l'axe par une action précise sur les palonniers...en se souvenant que la garde au sol de l'hélice n'est pas énorme !
- Adopter ensuite la trajectoire de montée en maintenant une symétrie parfaite (bille centrée)

En évolution :

Rien de spécial à signaler. Contentons-nous de suivre les conseils qui nous sont donnés !

En approche : RAS

Atterrissage : Les choses se compliquent un peu !

- Respecter parfaitement les paramètres en se souvenant que les variations de puissance entraînent des effets moteur notables affectant la symétrie du vol.
- Venir progressivement à l'arrondi
- Passer en palier de décélération
- Poser l'avion 3 points assez cabré (comme sur le Rallye !)
- Surtout, maintenir impérativement le manche arrière dès que l'avion touche et tout au long du roulage !!
- Enfin, être très souple et réactif aux palonniers pour éviter le « cheval de bois ».

Ne pas « sur-corriger » mais se souvenir que sur ce type d'avion vous ne devrez relâcher votre attention qu'une fois **au parking, moteur coupé** !

Bons vols à tous !
Jean-Pierre