



Aéro-Club de Graulhet

Since 1933

MANUEL PARTICULARITES PIPER F-BGPA



PictAero.com

© Florent MICHEL

PIPER J3 F-BGPA

MANUEL DE VOL

CHAPITRE 1 : GENERALITES

CHAPITRE 2 : LIMITES D'EMPLOI

CHAPITRE 3 : PROCEDURES D'URGENCE

CHAPITRE 4 : PROCEDURE NORMALE

CHAPITRE 5 : PERFORMANCES

CHAPITRE 6 : ENTRETIEN COURANT

CHECK LIST

Elle se range dans le dossier du siège avant

Il est possible de procéder par scanning puis de lire la check list.

PARTICULARITES DU F-BGPA

- **MAGNETOS :**

Attention : les magnétos sont commandés sans clefs. Avant tout déplacement de l'avion, manipulation de l'hélice ou en début de pré-vol il est essentiel de vérifier qu'elles sont sur OFF en prenant le temps de bien lire la position de la commande. La même vérification est à effectuer de retour de vol.

- **VISITE PRE-VOL :**

Elle commence en vérifiant les magnétos sur OFF.

Penser à vérifier l'état de l'entoilage.

Bien vérifier que les câbles de commandes de vol sont bien pris dans les poulies de renvoi.

Bien vérifier la présence des goupilles de tous les axes de commandes de vol, des poulies de renvoi, de connexion des câbles avec les guignols de dérive, des haubans. Vérifier l'état de la roulette de queue et des ressorts de rappel.

Pour un vol avec un seul pilote, sécuriser la ceinture de la place avant pour qu'elle ne gêne pas les palonniers.

- **INSTALLATION A BORD :**

- La position des pieds est freins au talons et haut des pieds sur la barre horizontale des palonniers

Remarque : *il faut avoir des chaussures adaptée, pas trop larges avec des semelles plutôt fines et éventuellement rigides. Les chaussures de sport modernes sont à proscrire.*

- Aucun réglage de siège ou de palonniers n'est possible. Si cela est nécessaire, se constituer un kit coussins (dossier et ou assise).
- Il est recommandé à chaque vol de prendre un instant assis en place pilote pour se remémorer les références de l'assiette trois points.

Remarque pour les instructeurs : *en plus de la visualisation de l'assiette trois points, mettre l'avion en ligne de vol en soulevant la queue pour permettre à l'élève de visualiser l'assiette au décollage.*

● **GESTION DU MOTEUR :**

Le moteur est aujourd'hui, comme l'avion, une vraie pièce de collection. Les pièces détachées deviennent rares, un moteur complet encore plus.

Donc il faut être souple sur les gaz pour éviter les chocs thermiques. Il faut éviter les descentes moteur plein réduit.

Attention : le carburateur est très sensible au givrage.

● **ROULAGE :**

- Le point clef est de savoir en permanence d'où vient le vent pour positionner les gouvernes : toujours avoir le manche dans le vent
 - Vent de face -> manche arrière
 - Vent arrière plus fort que le souffle de l'hélice -> manche avant
 - Vent de travers -> manche du côté d'où vient le vent
- Les freins sont des « ralentisseurs », il est important de ne pas trop les solliciter.
- Pour effectuer un virage il faut avoir un peu de vitesse, commencer par mettre le palonnier en butée, la sollicitation du frein du côté du virage ne viendra qu'après si nécessaire. Il peut être judicieux de souffler avec un peu de gaz la gouverne de direction pour déclencher le virage. Une fois le virage engagé, anticiper sa sortie en le contrant d'abord au palonnier.
- Pour effectuer les essais moteur, mettre l'avion face au vent

● **SECURITE EN VOL :**

Attention à la sécurité en virage à cause de l'aile haute

Garder à l'esprit que PA est peu visible du fait de son camouflage. Ne pas hésiter à communiquer à la radio en cas de conflit potentiel.

Attention : *avec du vent de face, la consommation distance augmente très vite avec une autonomie qui reste faible.*

- **ATTERRISSAGE :**

Privilégier la piste en herbe.

Remarque pour les instructeurs : *enseigner en priorité l'atterrissage deux point dit « atterrissage de piste »*

- **COUPURE MOTEUR :**

Dans le cas d'un pilote seul à bord et donc en place arrière, il est possible de couper le moteur en plaçant les magnétos sur OFF sous 1000 tours/min. Si le pilote ne peut atteindre la commande de richesse sans ce lever alors il ne pourra pas tenir l'avion au freins et il prendra le risque de mettre un coup de coude dans la manette des gaz...