



PARTICULARITES DU CR100 – PIEGES A EVITER

- ❖ **PREVOL** : comme tous les avions de voltige, une attention particulière au commandes de vol (état, jeux et fixations).
- ❖ **MISE en ROUTE** : avant la mise en route, vérifier le bouchon du réservoir d'essence en place.
- ❖ **ROULAGE** : attention à ne pas freiner en permanence (axe des pédales de freins assez bas donc talons au plancher). Bonne coordination au manche (dans le vent et profondeur arrière vent de face ou avant vent arrière).
- ❖ **DECOLLAGE** : la pompe électrique doit être mise sur marche d'après le manuel de vol (bien que sur le CAP10 avec le même moteur ce ne soit pas prévu !). Passage en ligne de vol en souplesse en évitant de pomper (ce qui crée des couples parasites rendant la tenue d'axe plus délicate). Encore une fois, attention à ne pas donner des coups de frein (méfiance si vous chaussez du 45...)
- ❖ **VOLTIGE** : Fixez vous 2500tr/min maxi pour le régime moteur (ça l'épargne et donne une petite marge). A l'attaque d'une figure ascendante dans le plan vertical, attendez d'avoir le nez haut pour mettre plein gaz et gérez correctement le moteur durant l'accélération en descente.
- ❖ **VRILLES et DECLENCHER** : Rappelez vous que hormis les sorties de vrilles «compétitions », si vous ne comprenez pas bien ce qui se passe, appliquez avec rigueur la procédure de sortie de vrille involontaire (moteur réduit, direction à fond contre, ailerons et profondeur au neutre). Sur CR100, une légère aspiration de la profondeur à cabrer peut donner la sensation d'avoir à pousser vers l'avant pour obtenir le neutre de la gouverne. C'est aussi le cas parfois sur certain déclencher positif par exemple sur des rétablissements normaux avec déclencher en haut (demi ou complet). Dans ce cas l'aspiration peut-être violente nécessitant un effort à pousser important pour arrêter le déclencher. Pour les curieux, je mets sur le site internet un rapport assez ancien mais très instructif sur les vrilles des avions légers.

- ❖ APPROCHE-ATTERRISSAGE : Pompe électrique sur marche (même remarque que pour le décollage). Vérifier que la molette du frein de parc est bien en position poussée surtout après du négatif (bien que sur notre avion, il y ait eu une modification interdisant théoriquement la sortie, la manette de volet étant devant). Vérifier que la molette du frein de parc est bien en position poussée surtout après du négatif (bien que sur notre avion, il y ait eu une modification interdisant théoriquement la sortie, la manette de volet étant devant).

L'avion est très fin et plane très bien ce qui se finit souvent par des approches hautes ou mal stabilisées. Bien que la VFE plein volet soit de 185km/h, je préconise d'utiliser l'arc blanc (170km/h), de sortir deux crans de volet (le premier cran n'apporte pas grand chose à ce stade) et d'évoluer à 150km/h. En approchant l'axe de finale, mettre le troisième cran et stabiliser 130km/h. En passant le seuil, réduire progressivement à fond en conservant le plan de descente vers la zone de toucher.

L'arrondi se fait souvent en deux temps car l'effet de sol est très important en positionnant le capot dans la même position que l'on a au roulage (il est donc intéressant de la visualiser au roulage départ !) et en faisant preuve de patience. Si l'avion remonte fortement, la remise des gaz s'impose...C'est en général une fois posé que les ennuis commencent (tenue d'axe). Ne pas se précipiter pour rentrer les volets et couper la pompe électrique tant que la trajectoire n'est pas bien contrôlée.