

Procédure Remise de Gaz/Approche Interrompue



Note : Ce n'est qu'à titre d'information, pour le plaisir de s'amuser.

Lorsque le pilote reçoit l'instruction de remettre les gaz, le pilote applique la pleine puissance au(x) moteur(s), adopte un taux de montée et vitesse, remonte les roues lorsque l'appareil a un taux de montée positif, entre les volets tel que nécessaire, suit les instructions de l'ATC (à un aéroport contrôlé), se déplace du côté inactif* de la piste jusqu'à l'altitude du circuit pour un autre circuit si requis.

Plusieurs avions moderne, tel que les séries Boeing et Airbus, utilisent des systèmes avec des modes (go-around/Approche Interrompue) qui ajustent automatiquement la puissance disponible et l'angle de monté de l'appareil pour la meilleur performance, en utilisant le bouton TO/GA.

Sur d'autres appareils, le pilote configure manuellement les paramètres de remise de gaz. Dans un petit appareil, tel que ceux qu'on retrouve dans le groupe (aviation générale), voici ce qui doit se passer:

- Appliquez la pleine puissance (arrêter le réchauffage du carburateur s'il est activé) et ajuster le mélange d'essence et le pas de l'hélice lorsqu'applicable.
- Adoptez le taux de montée et la vitesse air indiqué approprié.
- Ajustez l'angle des volets en position décollage si nécessaire.
- Vérifiez pour un taux de montée positif.
- Montez le train d'atterrissage lorsqu'applicable.
- Ce positionnez du côté inactif* de la piste d'atterrissage (pour voir le trafic sur la piste).
- Remontez les volets lorsque l'appareil a atteint une vitesse sécuritaire et altitude.
- Montez à l'altitude du circuit.
- Avisez l'ATC et/ou le trafic par radio à propos de la remise de gaz.

Voici un aide mémoire avec le mnémonique (anglais) les "5 Ups". Power Up, Nose Up, Gear Up, Flaps Up, Speak Up.

Tous les vols conduits sous la procédure (règle de vol aux instruments "IFR"), ce réfèrent à la procédure "Missed Approach/Approche Interrpompue". Les étapes initiales sont les mêmes, ensuite le pilote suit les étapes pré-définies de la navigation "Approche interrompue", publiées dans les chartes d'approche, au lieu d'entrer dans un circuit. En l'absence d'instructions ultérieurs en provenance de l'ATC, le pilote poursuit les étapes "Approche interrompue", en surveillant le trafic environnant ainsi que le relief du terrain, vers un endroit sécuritaire et débute un "circuit d'attente".

* Côté inactif signifie; le côté opposé au circuit normal de la piste en usage.

J'espère que cette information vous aura été utile.

Gilles - IMG22

