A yellow and red aerobically shaped aircraft, resembling a teardrop, is shown in flight against a blue sky with light clouds. The aircraft has a red nose and tail, and a yellow body with red polka dots and a red snowflake-like pattern. The text 'MIDI-PYRENEES VOLTIGE' is written vertically on the side of the fuselage. The aircraft is flying over a landscape of green fields and brown hills. The registration number 'F-GGIF' is visible on the tail.

*Extrait :*  
***La visite prévol du Cap 10***  
*par Gilles Maniglier*

***MANUEL***  
***DE VOLTIGE AERIENNE***  
***A L'USAGE DES PILOTES,***  
***DES INSTRUCTEURS,***  
***DES BLONDES***  
***ET DES BELGES ...***

***A Jean-Hugues et à Étienne ...***

**Midi Pyrénées Voltige**

# Les détails de la visite prévol du Cap 10

Comme son nom l'indique, la visite pré vol doit être effectuée avant chaque vol !

Bien entendu, on procédera à une visite plus complète en ouvrant les capots moteur chaque matin.

**On se souvient bien qu'il n'y a pas de vol anodin !**

## Visite intérieure

On commence bien-sur par s'assurer de sa propre sécurité ... C'est un veinard qui vous en parle <sup>1</sup> ...



On commence alors par voir s'il ne traîne rien en cabine comme un bidon d'huile derrière les sièges ou autre objet potentiellement dangereux en vol : appareil photo, casque, morue séchée ... Après quelques années, la listes des objets découverts à l'arrière des Cap10 est longue ... Même une fois: un chat !

On détend bien toutes ses sangles et on les organise un peu pour gagner du temps tout à l'heure ... On peut remarquer (je n'ai jamais vu de contre-exemple) que c'est toujours la bretelle d'épaule droite qui est cousue sur le dessus (ça évite de chercher chaque fois si c'est bon ou pas).

---

<sup>1</sup> Un jour j'ai brassé l'hélice d'un Cap232 qui avait les contacts sur 1 ... et il a très bien démarré ...



On vérifie que le sélecteur essence est bien sur l'avant et verrouillé.

Si l'avion vient d'être convoyé ou s'il est resté garé au soleil longtemps, on vérifie que le réservoir arrière est vide (il faut mettre le contact batterie ...) et on peut même aller jusqu'à vérifier la purge sous le réservoir arrière.



Attention aussi à la propreté cabine, après un stage sur des terrains en herbe un peu gras (Condom ...) l'intérieur du Cap 10 est chargé de particules de terre plus ou moins fines qui se jettent dans vos yeux et vos narines à la première mise dos.

## Visite extérieure

Pendant qu'on est grimpé sur l'aile ou à bord, on en profite **pour vérifier visuellement le niveau d'essence**, sans pour autant s'appuyer sur la verrière !!

Une jauge (surtout d'avion) c'est vraiment un instrument **indigne de confiance** !

Puis on remet le bouchon comme il faut en faisant comme ci-dessous. Et on en profite pour voir si la chaîne est bien en place.



Comme tout avion le cap 10 possède des particularités auxquelles il faut veiller, que ce soit dans le cadre d'une utilisation voltige intensive ou non.

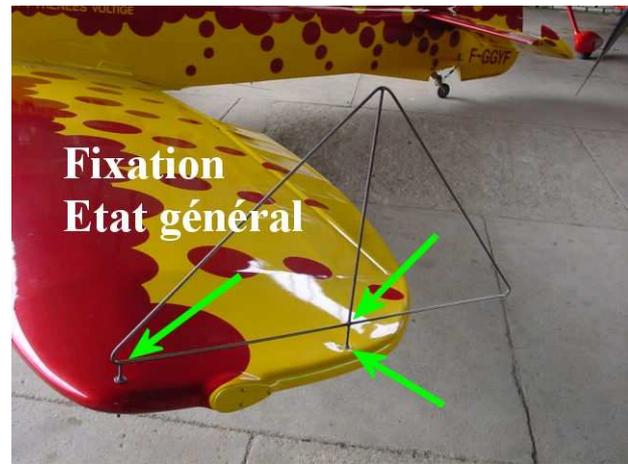
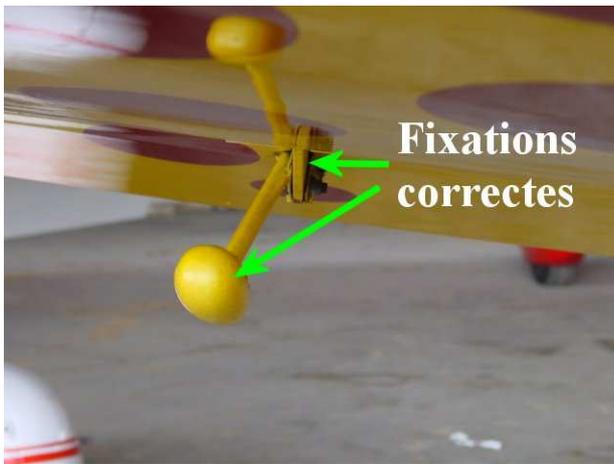
Si on commence comme beaucoup par l'arrière de l'aile coté pilote, on devra examiner :

Le volet gauche

L'aileron gauche et sa fixation sans oublier la masselotte d'équilibrage. On peut la secouer ! si elle tombe ou est prête à tomber, il vaudrait mieux que ce soit maintenant que sur la tête de quelqu'un

...

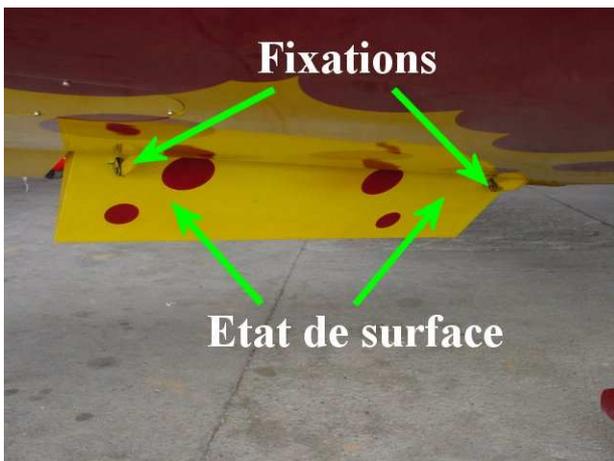
Le triangle; Il souffre plus qu'on ne le pense, il vibre souvent et il n'est pas rare de trouver des soudures criquées ou prêtes à céder.



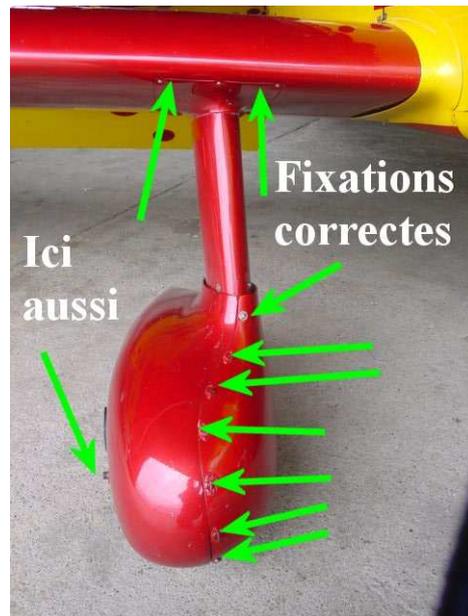
On regarde le tuyau capteur du badin, surtout pour vérifier qu'il n'est pas bouché de manière visible. Sur le CAP 10 sa position le rend peu exposé lors des manipulation de l'avion.

On en profite pour jeter un coup d'œil sur l'état de surface du dessous de l'aile et au volet. (Spécial blondes et belges : la photo c'est bien l'aile droite)

On inspecte le déflecteur qui raccorde l'aile au fuselage et sa fixation. (Spécial blondes et belges : la photo c'est bien l'aile droite)



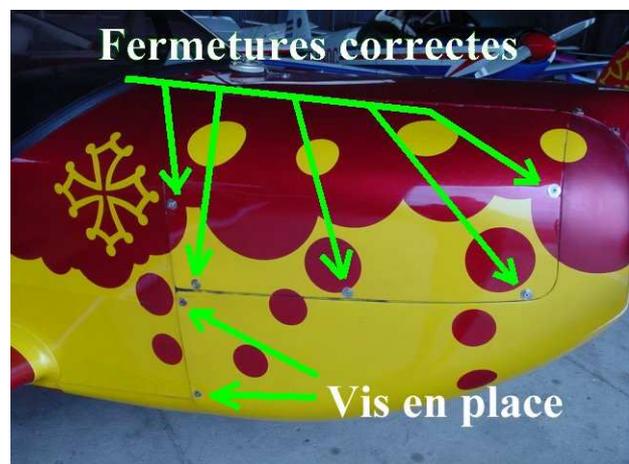
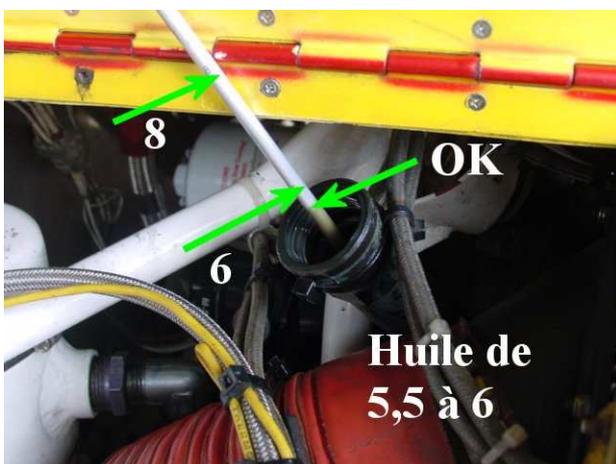
On vérifie l'état de surface du marche pied, et on inspecte la jambe de train pour détecter tout desserrage de vis (Spécial blondes et belges : la photo c'est la jambe droite)



On arrive ensuite à la partie à **examiner très attentivement**, c'est à dire l'emplanture de l'aile entre le fuselage et la jambe de train. Si d'éventuelles criques de revêtement apparaissent, ce sera très certainement dans cette zone. N'hésitez pas à montrer à un pilote plus expérimenté, ou au mécano s'il est là, toute trace suspecte. C'est en demandant que vous formerez votre jugement à ce niveau, car fort heureusement, il n'y a pas tant de criques que ça. De très nombreux pilotes prennent pour une crique ce qui n'est une craquelure de peinture. Il est de loin préférable d'être un peu trop prudent. Des Cap ont déjà cassé en vol et là c'est souvent sans appel ...



Étant arrivé à ce point si c'est la première visite de la journée, on ouvre le capot moteur coté gauche pour jeter un œil à la fixation batterie et au bâti moteur. On en profite également pour détecter d'éventuelles traces blanches sur les échappement qui seraient la signature d'une fuite.



Le niveau d'huile doit être entre 5,5 et 6.

On referme alors attentivement le capot. Inutile d'attendre d'avoir déjà décollé avec un capot ouvert pour comprendre la leçon.

Si l'avion a déjà volé, on vérifie que toutes les vis des capots tiennent bien (la photo c'est le coté droit)

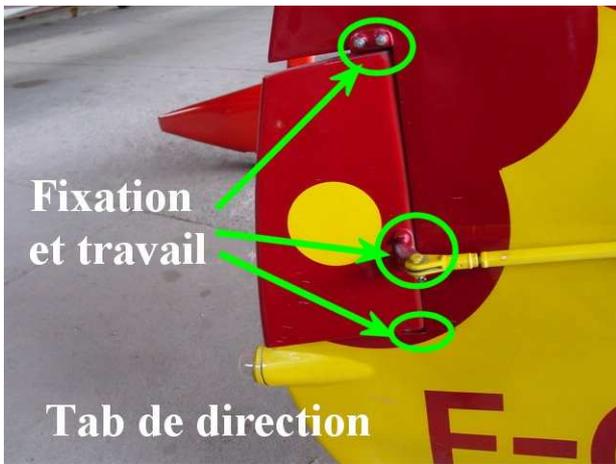
Coté avant du capot, on vérifie la tension de la courroie d'alternateur, l'état de la dentition de la couronne de démarreur. **Si on veut tourner l'hélice, on vérifie que les contacts sont coupés !**

On vérifie l'état général de l'hélice avec soin. On porte une attention particulière à la quadripale qui a plus tendance à criquer que la bipale. On en profite pour se pencher et examiner l'état général du pot et sa fixation. Attention à ne pas mettre la pale de gauche à droite et vis versa !



On vérifie donc ensuite le coté droit de l'avion (non je n'ai pas mis les photos de l'aile gauche ...) suivant le même procédé. On examinera l'état de surface du flanc de fuselage ainsi que la propreté de la prise statique.

On arrive alors à la queue de l'avion ...



On vérifie le plan fixe et sa fixation générale (en le secouant un peu ...) les charnières et les déflecteurs métalliques (qui parfois peuvent se tordre ...)

On vérifie les charnières de la direction, le tab automatique, l'accrochage des câbles de la direction et les butées de la gouverne de direction (elles ne doivent être ni tordues ni dévissées).

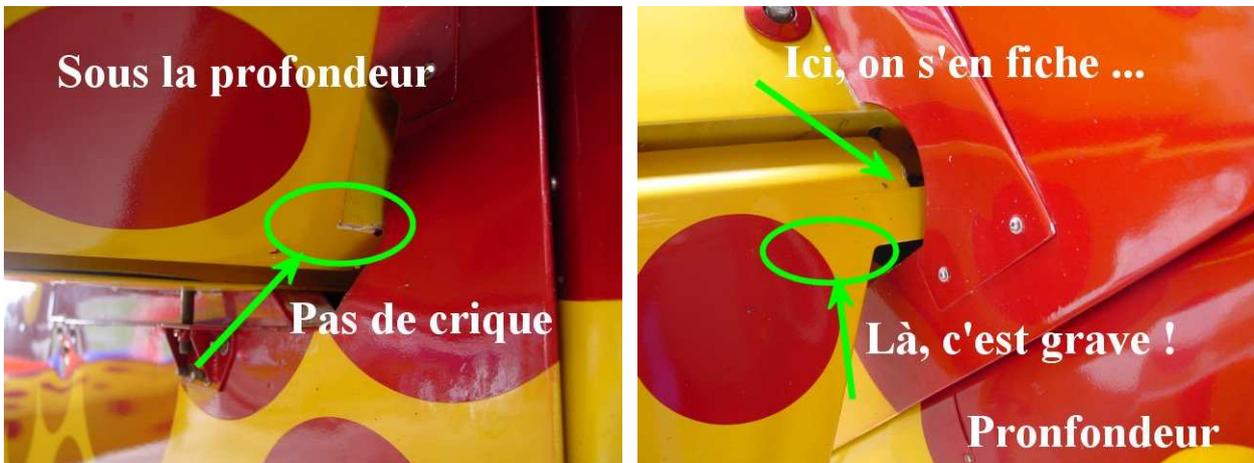


On vérifie l'état général de la roulette de queue et de l'ensemble du trim de profondeur (c'est pas très sérieux comme montage, mais ça tient ...)



On arrive à la partie plus spécifique voltige avec l'examen de la gouverne de profondeur qui peut parfois être soumise à rude épreuve surtout quand l'avion fait beaucoup de déclenchés ...

Il faut être attentif à ce qui se passe dans les zones cerclées de vert et comprendre que sur la partie avant (là où c'est marqué « ici on s'en fiche »), c'est une pièce de balsa qui n'est là que pour faire un raccord aérodynamique.



On termine alors par le flanc gauche du fuselage comme pour le coté droit.  
On peut alors considérer que l'on a fini la visite prévol de l'avion ...