PA 28 – 161 CV



F-GIEQ

TABLE DES MATIERES

SECTION 8

OPERATIONS DE PISTE, ENTRETIEN COURANT ET PERIODIQUE DE L'AVION

Parag	Paragraphes	
8.1	Généralités	8-1
8.3	Périodicités de visite de l'avion	8-2
8.5	Entretien préventif	8-3
8.7	Transformations de l'avion	8-4
8.9	Opérations de piste	8-5
8.11	Filtre à air du moteur	8-7
8.13	Entretien du circuit de freinage.	8-8
8.15	Entretien du train d'atterrissage	8-8
8.17	Entretien de l'hélice	8-10
8.19	Exigences applicables à l'huile.	
8.21	Circuit carburant.	8-11
8.23	Gonflage des pneumatiques.	8-14
8.25	Entretien de la batterie	8-14
8.27	Nettoyage	8-15
8.29	Utilisation par temps froid	8-18

SECTION 8

OPERATIONS DE PISTE, ENTRETIEN COURANT ET PERIODIQUE DE L'AVION

8.1 GENERALITES

Cette section expose les directives générales relatives aux opérations de piste et à l'entretien courant et périodique de l'avion Cadet. Pour connaître toutes les instructions d'entretien, se reporter au Guide de maintenance du PA-28-161.

Chaque propriétaire doit rester en contact étroit avec un Centre d'entretien Piper homologué ou avec le Service après-vente Piper pour obtenir les derniers renseignements relatifs à son avion et pour profiter du service après-vente Piper.

Piper Aircraft Corporation veille constamment à ce que le propriétaire tire le meilleur rendement de son avion et le garde dans le meilleur état mécanique. C'est pourquoi Piper Aircraft diffuse de temps en temps des Bulletins de service, des Lettres d'entretien, des Lettres -rechanges d'entretien- et autres documents relatifs à l'avion.

Les Bulletins de service revêtent une importance spéciale et leur observation est considérée par Piper comme obligatoire. Ces derniers sont envoyés aux derniers propriétaires recensés et aux Centres d'entretien Piper. Selon la nature du bulletin, des allocations de matériel et de main d'œuvre peuvent être prévues. Ces renseignements sont diffusés à tous les Centres d'entretien Piper.

Les Lettres d'entretien traitent des améliorations du produit et des techniques d'entretien applicables à l'avion. Elles sont envoyées aux Centres d'entretien Piper et, occasionnellement, aux derniers propriétaires recensés. Les propriétaires doivent accorder une grande attention aux renseignements contenus dans les Lettres d'entretien.

Les Lettres «rechanges d'entretien» font part de l'amélioration de pièces, de lots et d'équipements optionnels qui n'étaient pas disponibles à l'origine et peuvent présenter un intérêt pour le propriétaire.

Piper Aircraft Corporation dispose d'un service d'abonnement aux Bulletins de service, Lettres d'entretien et Lettres «rechanges d'entretien». Ce service est offert aux personnes intéressées comme les propriétaires, les pilotes et les mécaniciens moyennant un prix insignifiant et peut être obtenu par l'intermédiaire d'un Centre d'entretien Piper homologué ou du Service après-vente Piper.

Les Manuels d'entretien, Catalogues des pièces ainsi que les mises à jour à ces deux documents peuvent être obtenus auprès des Centres d'entretien Piper ou du Service après-vente Piper.

Toute correspondance relative à l'avion doit comporter le modèle et le numéro de série de l'avion pour garantir une réponse correcte.

8.3 PERIODICITES DE VISITE DE L'AVION

Les Services officiels publient occasionnellement des consignes de navigabilité s'appliquant à des groupes spécifiques d'avions. Ce sont des modifications impératives qui doivent être satisfaites dans un temps limite fixé. Le propriétaire doit périodiquement consulter son vendeur ou son mécanicien cellule et moteur Piper pour vérifier s'il possède la dernière consigne de navigabilité publiée relative à son avion.

L'entretien de l'avion doit être assuré conformément au programme approuvé par les Services officiels.

MANUEL DE VOL PIPER AIRCRAFT CORPORATION AVION CADET PA-28-161

SECTION 8
OPERATIONS DE PISTE ET ENTRETIEN

Plusieurs moyens permettent l'analyse spectrographique de l'huile. A condition d'être bien effectué, ce procédé permet une bonne vérification de l'état interne du moteur. Pour que ce procédé soit précis, les filtres à air d'admission doivent être nettoyés ou changés régulièrement et des échantillons d'huile prélevés et envoyés à intervalles réguliers.

8.5 ENTRETIEN PREVENTIF

L'entretien préventif doit être assuré conformément à la réglementation en vigueur en tenant compte de la documentation fournie par le constructeur.

8.7 TRANSFORMATIONS DE L'AVION

Aucune modification ou transformation des équipements ou de la cellule n'est autorisée sans l'accord des Services officiels.

Le propriétaire ou le pilote est tenu de s'assurer que les documents de bord suivants sont à bord de l'avion et en règle.

Certificat d'exploitation d'installation radioélectrique si l'avion est équipé d'émetteurs.

Documents devant être constamment dans l'avion :

- Certificat de navigabilité de l'avion en cours de validité.
- 2) Certificat d'immatriculation de l'avion.
- 4) Manuel de vol.

3)

Rapport de pesée comprenant la liste des équipements avion.

Livret d'aéronef.

Bien qu'il ne soit pas exigé que les livrets cellule et moteur soient à bord de l'avion, ils doivent pouvoir être présentés sur demande. Les livrets doivent être complets et à jour. Des registres bien tenus permettront de réduire le cout de l'entretien en donnant au mécanicien des renseignements sur ce qui a été et sur ce qui n'a pas été fait.

RAPPORT: VB-1375

EDITION 1

8.9 OPERATIONS DE PISTE

a) Remorquage

L'avion peut être déplacé au sol en utilisant la barre de remorquage de roue avant qui est rangée dans la cabine, ou un tracteur qui n'endommagera pas l'ensemble d'orientation du train avant ou n'exercera pas d'efforts excessifs sur celui-ci. La fourche de train avant est dotée de pattes de remorquage qui lui sont solidaires.

ATTENTION

Au cours du remorquage avec un tracteur, ne pas dépasser les limites de braquage du train avant de part et d'autre, sous peine d'endommager le train avant et le mécanisme d'orientation.

Ne pas remorquer l'avion lorsque les commandes sont bloquées.

Dans le cas où l'utilisation de câbles de remorquage est nécessaire, les câbles doivent être attachés sur les deux jambes de train principal, le plus haut possible sur les tubes. Les câbles doivent être suffisamment longs pour laisser une marge d'au moins 15 ft (4,57 m) par rapport à la pointe avant, ou à la pointe arrière, et une personne qualifiée doit prendre place sur le siège du pilote afin de maintenir le contrôle en utilisant les freins.

b) Roulage au sol

Avant d'être habilité à rouler l'avion au sol, le personnel de piste devra être instruit et autorisé par une personne qualifiée agréée par le propriétaire. L'instruction et le contrôle porteront sur les opérations de mise en route et d'arrêt du moteur et sur les techniques de roulage au sol. Après s'être assuré que la zone de roulage et celle affectée par le souffle de l'hélice sont dégagées, mettre les gaz pour commencer à rouler et procéder aux vérifications suivantes :

- Avancer de quelques mêtres et freiner pour juger de l'efficacité des freins.
 Pendant le roulage, effectuer de légers virages pour s'assurer de l'efficacité du dispositif
- d'orientation.
- Lors du passage près de bâtiments ou d'objets fixes, vérifier la garde en bouts d'ailes. Si possible, placer un observateur à l'extérieur de l'avion.

- 4) Quand le roulage s'effectue sur un sol inégal, éviter les trous et les ornières.
 5) Ne pas faire tourner le moteur à un régime élevé au cours d'un point fixe ou d'un roulage effectué sur un sol recouvert de pierres, de gravier ou de tout type de matériau épars pouvant endommager les pales d'hélice.

c) Stationnement

Pour stationner l'avion, s'assurer qu'il est suffisamment protégé contre des conditions météorologiques défavorables et qu'il ne présente pas de danger pour les autres avions. Pour un stationnement de durée indéterminée ou de nuit, il est recommandé d'amarrer solidement l'avion.

- Pour stationner l'avion, l'orienter face au vent si possible.

 Serrer le frein de parking en tirant le levier de frein vers l'arrière et en appuyant sur le bouton de la poignée. Pour desserrer le frein de parking, tirer la poignée vers l'arrière de manière à libérer le cliquet, puis la laisser revenir vers l'avant.

Faire attention au moment du serrage du frein de parking lorsque les freins ont chauffé ou par temps froid lorsque l'humidité peut provoquer leur gel.

3) Les commandes de gauchissement et de profondeur doivent être bloquées avec la ceinture avant et utiliser des cales pour caler les roues correctement.

d) Amarrage

L'avion doit être amarré pour assurer son immobilisation, sa sécurité et sa protection. Les procédures suivantes seront utilisées pour garantir un amarrage convenable de l'avion :

- Orienter l'avion face au vent si possible.
- Rentrer les volets.
- 3) Immobiliser les ailerons et l'empennage horizontal monobloc en passant la ceinture de siège dans le volant et en la serrant fermement.
- Caler les roues.

5) Pixer des saisines sur les anneaux d'amarrage de voilure et sur le patin de queue en leur faisant faire un angle de 45° environ avec le sol. Lorsque les saisines utilisées ne sont pas en matière synthétique, laisser un mou suffisant pour éviter la détérioration de l'avion dans le cas où les saisines viendraiont à rétrécir.

ATTENTION

Faire des nœuds de chaise simples, des nœuds plats ou des nœuds coulants bloqués. Ne pas faire de nœuds coulants simples.

NOTA

En cas de fort vent, prendre des précautions supplémentaires; fixer des saisines sur les fourches de train d'atterrissage et immobiliser le gouvernail de direction.

- 6) Mettre en place une housse de tube de Pitot si on dispose d'une telle housse. Ne pas omettre de déposer cette housse avant vol.
- 7) Verrouiller la porte de cabine lorsque l'avion n'est pas gardienné.

8.11 FILTRE A AIR DU MOTEUR

Le filtre à air humide à mousse de polyuréthane doit être examiné une fois au moins toutes les 50 heures. En cas d'utilisation dans des conditions extrémement défavorables, un examen plus fréquent du filtre peut s'avérer nécessaire. Le filtre, à jeter après usage, est bon marché et il faut en avoir un sous la main afin de pouvoir procéder rapidement au remplacement.

a) Dépose du filtre à air du moteur

Le filtre est situé à l'avant du compartiment moteur, du côté droit à la partie inférieure ; il peut être déposé en procédant de la manière suivante :

- 1) Ouvrir le côté droit du capotage du moteur.
- 2) Desserrer les quatre attaches quart de tour de fixation du cache de filtre à air.
- Détacher le cache et déposer le filtre.
- Examiner le filtre. Remplacer immédiatement tout filtre exagérément sale ou présentant la moindre détérioration.

b) Pose du filtre à air du moteur

Lors du remplacement du filtre, poser le filtre en effectuant les opérations dans l'ordre inverse de la dépose.

8.13 ENTRETIEN DU CIRCUIT DE FREINAGE

Le circuit de freinage est rempli de liquide hydraulique pour freins MIL-H-5606 (à base d'huile minérale). Le niveau du liquide doit être vérifié périodiquement ou à chaque visite de 50 heures et doit être complété à la demande. Le réservoir du circuit de freinage est situé sur la cloison pare-seu, dans le compartiment moteur. Si le plein du circuit complet doit être refait, l'effectuer avec du liquide sous pression à partir du côté frein du circuit pour éliminer l'air du circuit.

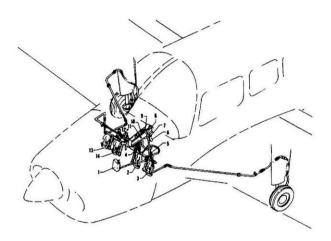
Aucun réglage du jeu des freins n'est nécessaire. Si, après une utilisation prolongée, l'usure des sabots de freins devient excessive, les remplacer par des segments neuls.

8.15 ENTRETIEN DU TRAIN D'ATTERRISSAGE

Le train d'atterrissage principal utilise des roues de 6.00×6 et le train avant reçoit une roue de 5.00×5 . Les trois pneus sont à 4 plis, de type III avec chambre (Se reporter au paragraphe 8.23).

La dépose des roues s'effectue en enlevant le cache-moyeu, la goupille fendue, l'écrou de fusée et les deux boulons maintenant les segments de frein. Repérer le pneu et la roue pour leur remontage; procéder alors au démontage en dégonfiant le pneu, en déposant les 3 boulons d'assemblage de la roue et en séparant les deux demi-roues.

Les amortisseurs oléopneumatiques du train d'atterrissage doivent être entretenus suivant les instructions portées sur les éléments. Sous la charge statique normale, la longueur apparente du tube de piston de l'amortisseur principal doit être de 4,50 ± 0,25 in (114,3 ± 6,4 mm); cette longueur apparente doit être de 3,25 ± 0,25 in (82,6 ± 6,4 mm) pour le train avant. Si la longueur apparente d'un amortisseur de train est inférieure à celle requise, déterminer si la cause est due à un manque d'air ou à un manque d'auir entettant au préalable l'avion sur vérins. Enfoncer l'obus de la valve afin de laisser l'air s'échapper de la chambre du caisson d'amortisseur. Déposer le bouchon de remplissage et remonter lentement l'amortisseur en compression maximale. Si le niveau de liquide de l'amortisseur est satisfaisant, le liquide apparaît à la base de l'orifice du bouchon de remplissage et l'amortisseur n'a dans ce cas besoin que d'un gonflage correct.



- RESERVOIR DU CIRCUIT DE FREINAGE
 PEDALE DE PALONNIER ET DE FREIN DROIT
 PEDALE DE PALONNIER ET DE FREIN GAUCHE
 CYLINDRE DE FREIN DROIT
 CYLINDRE DE FREIN GAUCHE
 POIGNEE DE FREIN AAUCHE
 POIGNEE DE FREIN
 CANACLISATION D'ARRIVES
 AXE DE CHAPE
 ENSEMBLE BOULON
 TUBE DE TORSION
 T

CIRCUIT DE FREINAGE

Figure 8-1

EDITION 1

RAPPORT: VB-1375

Si le niveau de liquide hydraulique est inférieur à la base de l'orifice du bouchon de remplissage, il doit être complété. Remettre en place le bouchon, l'obus de valve étant déposé, fixer un tuyau en plastique souple et transparent sur la tige de la valve du bouchon de remplissage et plonger l'autre extrémité du tuyau dans un récipient contenant du liquide hydraulique. Comprimer et détendre à fond l'amortisseur à plusieurs reprises, aspirant ainsi le liquide contenu dans le récipient et expulsant l'air de la chambre de l'amortisseur. Pour permettre au liquide de pénétrer dans la chambre inférieure du caisson d'amortisseur de train principal, désaccoupler le compas pour permettre une extension minimale de 10 in (264 mm) de l'amortisseur (de désaccouplement du compas de train avant n'est pas nécessaire). Ne pas permettre une extension de l'amortisseur supérieure à 12 in (305 mm). Lorsque les bulles d'air cessent de circuler dans le tuyau, comprimer l'amortisseur à fond et vérifier à nouveau le niveau du liquide. Reposer l'obus de la valve et le bouchon de remplissage et, s'il à été désaccouplé, résecoupler le compas de train principal.

Le niveau de liquide étant correct dans le caisson d'amortisseur, brancher une pompe pour amortisseur sur save de geoffage et, l'avion reposant sur ses roues, gonfler l'amortisseur oléopneumatique de manière à obtenir la hauteur correcte.

Pour mettre l'avion sur vérins pour l'entretien du train d'atterrissage ou tout autre entretien, utiliser deux vérins hydrauliques et un support de queue. Avant de proéder à la mise sur vérins de l'avion, lester la base des supports de queue avec une masse minimale de 250 lb (113 kg). Placer les vérins hydrauliques sous les appuis de vérins sous les ailes; monter les vérins jusqu'à ce que le patin de queue soit à la bonne hauteur pour fixer le support de queue. Une fois ce dernier fixé et le lest mis en place, poursuivre la montée des vérins afin d'amener l'avion à la hauteur désirée.

8.17 ENTRETIEN DE L'HELICE

La casserole et le plateau arrière doivent être fréquemment nettoyés et examinés pour vérifier l'absence de criques. Avant chaque vol, l'hélice doit être examinée pour vérifier l'absence d'entailles, d'éraflures ou de corrosion. Si l'hélice présente ce genre de détériorations, la faire réparer aussitôt que possible par un mécanicien spécialisé; en effet, une entaille ou éraflure crée une zone de contraintes accrues qui peut conduire à la formation de criques graves ou à la perte d'un bout de pale. La face arrière des pales doit être peinte en noir mat à la demande afin de prévenir l'éblouissement. Afin de prévenir la corrosion, les surfaces de l'hélice doivent être nettoyées et cirées périodiquement.

8 19 EXIGENCES APPLICABLES A L'HUILE

La capacité d'huile du moteur est de 8 US qt (7,6 1), la quantité minimale pour un fonctionnement sûr étant de 2 US qt (1,9 1). Il est recommandé de vidanger et de remplacer l'huile toutes les 50 heures, et plus fréquemment lorsque les conditions d'utilisation sont défavorables. La périodicité de la vidange d'huile peut être augmentée jusqu'à 100 % sur les moteurs équipés d'un filtre à huile à passage intégral (du type à cartouche) pourvu que l'élément filtrant soit remplacé toutes les 50 heures de fonctionnement et que le carburant utilisé ait l'indice d'octane spécifié. En cas d'utilisation d'un carburant d'indice différent de l'indice d'octane nominal spécifié pour le groupe propulseur, se reporter à la dernière édition de la Lettre d'entretien Lycoming N° 1.185 et de l'Instruction d'entretien Lycoming N° 1014 pour plus amples renseignements et en ce qui concerne les opérations d'entretien recommandées. Les qualités d'huile ci-après sont recommandées aux températures indiquées.

Température extérieure moyenne pour le démarrage	Monograde	Multigrade
Au-dessus de 60 °F (16 °C) De 30 à 90 °F (-1 à 32 °C) De 0 à 70 °F (-18 à 21 °C) Au-dessous de 10 °F (-12 °C)	SAE 50 SAE 40 SAE 30 SAE 20	SAE 40 ou SAE 50 SAE 40 SAE 40 ou 20W-30 SAE 20W-30

8 21 CIRCUIT CARBURANT

a) Entretien courant du circuit carburant

A chaque visite de 50 heures, les tamis du filtre à carburant, de la pompe à carburant électrique et d'entrée du carburateur doivent être nettoyés.

b) Exigences applicables au carburant (ESSENCE AVIATION UNIQUEMENT)

Le carburant de qualité aviation pour le PA-28-161 doit avoir un indice d'octane minimal de 100. Etant donné que l'utilisation de carburants d'indice d'octane inférieur peut entraîner très rapidement des détériorations graves du moteur, la garantie du moteur se trouve invalidée par une telle utilisation.

Dans les cas où l'on ne dispose pas d'un carburant d'indice d'octane 100 ou 100LL (à faible teneur en plomb), le carburant commercial d'indice 100/130 doit être utilisé (Voir le Tableau de comparaison des indices d'octane des carburants). Se reporter à la dernière édition de l'Instruction d'entretien Lycoming N° 1070 pour plus amples renseignements.

Le tableau ci-dessous donne un résumé des indices d'octane actuels ainsi que les désignations antérieures des carburants.

TABLEAU DE COMPARAISON DES INDICES D'OCTANE DES CARBURANTS

Indices d'octanes antérieurs des carburants commerciaux (suivant ASTM-D910)				Indices d'octane actuels des carburants commerciaux (suivant ASTM-D910-75)			lidices d'octane actuels des carburants militaires (suivant MIL-G-5572E amendement N° 3)			
Indice d'octane	Couleur	en p tétra	r maxi. clomb cthyle gal ml/l	Indice d'octane	Couleur	en p tétra	ir maxi. Flomb éthyle gal ml/l	Indice d'octane	Couleur	Teneur maxi. en plomb tétraéthyle ml/US gal ml/l
80/87 91/98 100/130 115/145	fouge bleu vert violet	0,5 2,0 3,0 4,6	0,13 0,53 0,79 1,22	80 *100LL 100 néant	rouge bieu vert néant	0,5 2,0 ••3,0	0,13 0,53 0,79	80/87 néant 100/130 115/145	rouge néant vert violet	0,5 0,13 néant **3,0 0,79 4,6 1,22

- Dans certains pays en déhors des Etats-Unis, le carburant d'indice d'octane 100LL (à faible teneur en plomb) est actuellement coloré en vert et porte la désignation €100L».
- Les carburants commerciaux d'indice 100 et d'indice 100/130 (tous deux colorés en vert) ayant une teneur en plomb tétraéthyle jusqu'à 4 m/US gal (1,06 m/l) sont approuvés pour emploi dans tous les moteurs certifiés pour emploi avec un carburant d'indice d'octaen (100/130

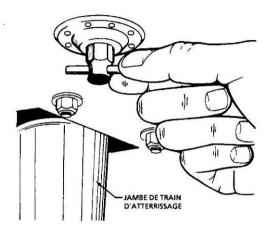
L'utilisation de l'avion est approuvée avec additif antiglace dans le carburant. L'additif antiglace éventuellement utilisé doit répondre à la spécification MIL-1-27686; il doit être mélangé uniformément au carburant au cours du ravitaillement, ne doit pas dépasser 0,15 % en volume du complément de carburant ; la proportion d'additif mélangée ne devant pas être inférieure à 0,10 % en volume pour garantir son efficacité. Une proportion de 1,5 fl.oz pour 108 gal de carburant (1,17 ml d'additif par litre de carburant) devrait convenir. Utiliser un doseur fourni par le fabricant d'additif. Suivre attentivement les consignes de mélange ou de dosage du fabricant en tenant compte des renseignements contenus dans la présente section.

ATTENTION

S'assurer de bien déverser l'additif dans l'écoulement de carburant. L'écoulement de l'additif doit commencer après et cesser avant celui du carburant. Ne pas laisser l'additif concentré entrer en contact avec les surfaces peintes de l'avion ou les surfaces intérieures des réservoirs.

Certains carburants contiennent déjà des additifs antiglace incorporés en raffinerie, et aucun autre mélange n'est à effectuer.

L'utilisation d'un additif dans le carburant ne dispense pas des opérations de purge du circuit carburant avant vol.



PURGE DE CARBURANT

Figure 8-3

c) Plein des réservoirs de carburant

Observer toutes les messures de sécurité requises lors de la manipulation de l'essence. Le carburant est stocké dans deux réservoirs de 25 US gal (94,5 l) (24 US gal - 91 l utilisables).

d) Purge du filtre à carburant, des puisards et des canalisations

Les puisards de réservoirs et le filtre du circuit carburant doivent être purgés chaque jour avant le premier vol et après un ravitaillement pour éviter l'accumulation des impuretés telles que l'eau et les sédiments et pour vérifier la couleur du carburant. Chaque réservoir de carburant comporte une purge rapide individuelle située au fond dans le coin arrière interne du réservoir. Le filtre à carburant est équipé d'une purge rapide située sur le coin inférieur avant de la cloison pare-feu. Purger en premier les puisards de chacun des réservoirs. Purger ensuite le filtre à carburant à deux reprises, en changeant à chaque fois de réservoir à l'aide du robinet sélecteur de carburant. A chaque purge de carburant, laisser couler une quantité de carburant suffisante pour assurer

l'élimination des impuretés. Recueillir ce carburant dans un récipient approprié, l'examiner afin de s'assurer de l'absence d'impuretés et de vérifier la couleur du carburant, puis jeter le carburant.

ATTENTION

Après toute purge de carburant, bien s'assurer qu'il n'existe pas de risques d'incendie avant de démarrer le moteur.

Après la purge, vérifier la fermeture totale de chacune des purges rapides et s'assurer que ces purges ne présentent pas de fuites.

e) Vidange du circuit carburant

La majeure partie du carburant du circuit peut être vidangée en ouvrant le robinet situé sous l'aile, du côté interne de chaque réservoir de carburant. Pousser vers le haut les bras du robinet de purge et tourner dans le sens antihoraire pour maintenir le robinet ouvert. Le carburant résiduel du circuit peut être vidangé au niveau de la cuve de filtre. Chaque réservoir peut être vidangé séparément en fermant le robinet sélecteur et en ouvrant le robinet de purge du réservoir concerné.

8.23 GONFLAGE DES PNEUMATIQUES

Afin d'obtenir une durée de vie maximale des pneumatiques, les maintenir gonflés à la pression appropriée: 30 psi (2,1 bar) pour le train avant, 24 psi (1,7 bar) pour le train principal. Les pneus et les roues sont équilibrés avant la première mise en place; il ne faut donc pss, au remontage, dissocier un ensemble pneu, roue et chambre. Des roues déséquilibrées peuvent entraîner de violentes vibrations du train d'atterrissage; c'est pourquoi, si de nouveaux éléments sont mis en service, il peut être nécessaire de rééquilibrer les roues équipées de leurs pneus. Lors de la vérification de la pression des pneus, en examiner l'usure et s'assurer de l'absence de coupures, de meurtrissures et de glissement.

8.25 ENTRETIEN DE LA BATTERIE

La batterie de 12 volts est montée dans un bac fermé sur la face avant droite de la cloison pare-feu. Pour y accèder, relever le capot supérieur droit et déposer le couvercle du bac à batterie. Ce dernier est muni d'un tube de drainage qui est normalement fermé par un bouchon; ce tube doit être ouvert de temps en temps pour évacuer le liquide qui a pu s'y accumuler. La batterie doit être vérifiée pour s'assurer que le niveau du liquide est correct. NE PAS dépasser les séparateurs. NE PAS refaire les niveaux de la batterie avec de l'acide, utiliser seulement de l'eau. Une vérification avec un pése-acide permettra de déterminer le pourcentage de la battage de la batterie.

Si la charge de la batterie n'est pas complète, la recharger en commençant au régime de 4 ampères et en terminant au régime de 2 ampères. Les recharges rapides ne sont pas recommandées.

8.27 NETTOYAGE

a) Nettoyage du compartiment moteur

Avant de nettoyer le compartiment moteur, placer un morceau de ruban adhésif sur les orifices de mise à l'air libre des magnétos pour empécher toute pénétration de solvant.

1) Placer un grand bac sous le moteur pour recevoir les produits d'écoulement.

 Le capotage moteur étant déposé, vaporiser ou brosser le moteur avec un solvant ou un mélange de solvant et de dégraisseur. Afin d'éliminer les dépois importants d'impuretés et de graisse, il peut être nécessaire de brosser les surfaces qui ont été vaporisées.

ATTENTION

Ne pas vaporiser de solvant dans l'alternateur, la pompe à vide, le démarreur ou les entrées d'air.

 Laisser le solvant agir pendant 5 à 10 minutes. Nettoyer ensuite le moteur et le rincer avec du solvant propre et laisser sécher.

ATTENTION

Ne pas faire fonctionner le moteur tant que le solvant ne s'est pas évaporé ou n'a pas été éliminé.

4) Déposer les rubans de protection des magnétos.

 Lubrifier les commandes, les surfaces d'appui, etc., en suivant les indications du tableau de graissage du Guide de maintenance PA-28-161.

b) Nettoyage du train d'atterrissage

Avant de nettoyer le train d'atterrissage, protéger l'ensemble roue et frein avec un masque en plastique ou en un matériau semblable.

- 1) Placer un bac sous le train pour recevoir les produits d'écoulement.
- 2) Vaporiser ou brosser le train à la demande avec un solvant ou avec un mélange de solvant et de dégraisseur. En cas de dépôts importants d'impuretés et de graisse, il peut être nécessaire de brosser les surfaces qui ont été vaporisées afin de les nettoyer.
- 3) Laisser le solvant agir pendant 5 à 10 minutes. Rincer ensuite le train avec du solvant
- propre et laisser sécher.

 4) Enlever le masque de protection de la roue et le bac de récupération.
- Lubrifier le train en suivant les indications du tableau de graissage du Guide de maintenance PA-28-161.

c) Nettovage des surfaces extérieures

L'avion doit être lavé avec une solution d'eau et de savon doux. L'utilisation d'abrasifs durs ou de savons ou de détergents alcalins sur des surfaces peintes ou en plastique risque de provoquer des rayures ou la corrosion des surfaces métalliques. Recouvrir les surfaces sur lesquelles une solution de nettoyage pourrait entraîner des détériorations. Pour laver l'avion, utiliser la méthode

- 1) Laver à grande eau les saletés qui ne sont pas incrustées ou collées.
- Appliquer la solution de nettoyage avec un chiffon doux, une éponge ou une brosse à poils doux.
- Pour enlever les taches dues aux gaz d'échappement, laisser la solution agir plus longtemps sur la surface.
- 4) Pour enlever les taches d'huile et de graisse tenaces, utiliser un chiffon doux imbibé de naphte.
- 5) Rincer toutes les surfaces soigneusement.
- 6) Toute bonne cire pour automobiles peut être utilisée pour préserver les surfaces peintes. Des chiffons doux ou une peau de chamois doivent être employés pour empêcher les rayures au cours du nettoyage ou du lustrage. Une couche de cire plus épaisse sur les bords d'attaque réduira les problèmes d'abrasion dans ces zones.

d) Nettoyage du pare-brise et des fenêtres

 Enlever la saleté, la boue et les autres particules non incrustées sur les surfaces extérieures avec de l'eau propre.

EDITION 1

- Laver avec du savon doux et de l'eau chaude ou un produit de nettoyage pour plastique d'avion. Frotter, sans appuyer, d'un mouvement de va-et-vient avec un chiffon doux ou une éponge.
- 3) Enlever les traces d'huile et de graisse avec un chiffon imbibé de kérosène.

ATTENTION

Ne pas utiliser d'essence, d'alcool, de benzène, de tétrachlorure de carbone, de diluant, d'acétone, ou de bombes aérosol de nettoyage pour glaces.

- Après le nettoyage des surfaces en plastique, appliquer une fine couche de cire à polir dure.
 Frotter légèrement avec un chiffon doux. Ne pas faire de mouvements circulaires.
- Une rayure importante du plastique peut être éliminée en l'adoucissant avec du rouge à
 polir. Adoucir les deux lèvres et combler avec de la cire.
- e) Nettoyage de la garniture de plafond, des panneaux latéraux et des sièges
 - Nettoyer la garniture de plafond, les panneaux latéraux et les sièges avec une brosse à poils durs et, au besoin, en utilisant un aspirateur.
 - Une garniture salie, à l'exception du cuir, peut être nettoyée avec un bon produit de nettoyage pour garnitures adapté au matériau. Suivre avec soin le mode d'emploi du fabricant. Eviter de détremper ou de frotter trop fort.

ATTENTION

Les produits de nettoyage à base de solvant nécessitent une ventilation convenable.

- Le cuir doit être nettoyé avec du savon spécial pour selles ou avec du savon doux pour les mains et de l'eau.
- f) Nettoyage des moquettes

Pour nettoyer les moquettes, enlever d'abord les saletés qui ne sont pas incrustées ou collées en utilisant une balayette ou un aspirateur. Utiliser un produit de nettoyage à sec ininflammable pour les souillures et les taches tenaces. Les moquettes de plancher peuvent être déposées et nettoyées comme n'importe quelle moquette d'appartement.

8.29 UTILISATION PAR TEMPS FROID

Pour l'utilisation par temps froid, un cache d'adaptation aux basses températures se pose sur l'ouverture d'entrée d'air du radiateur d'huile. Ce cache doit être mis en place lorsque la température ambiante atteint 50°F (10°C) ou moins. Déposer le cache, et le ranger dans le poste de pilotage, lorsque la température ambiante dépasse 50°F (10°C).

Pour l'utilisation par temps froid, la mise en place d'un nécessaire optionnel d'adaptation aux basses températures pour tube de reniflard moteur est recommandée. Ce nécessaire est disponible sur demande aux Centres d'entretien Piper ou au Service après-vente Piper.

EDITION 1