

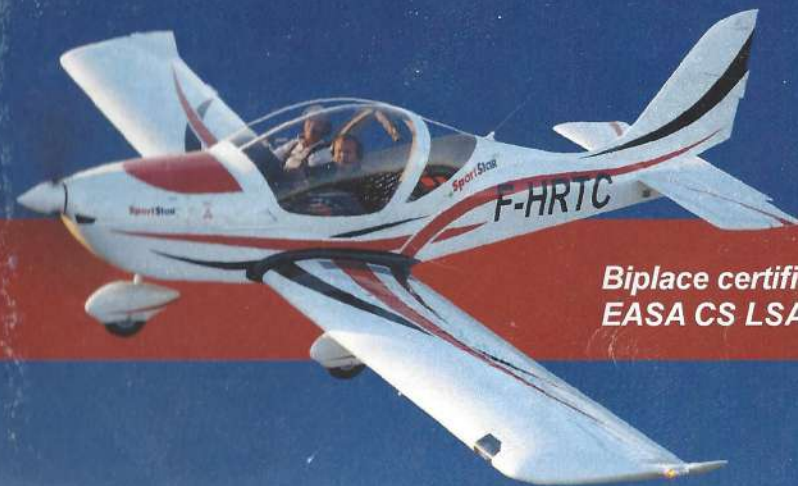


Toute reproduction (même partielle) interdite - V5



Aérodrome du Plessis-Belleville (LFPP)
Tél. : +33 (0)1 42 63 70 88 / Mail : info@aero4You.com
www.aero4You.fr

FORMATION LÂCHER SUR SPORTSTAR EVEKTOR



*Biplace certifié
EASA CS LSA*

Code ICAO du SportStar RTC
EVSS



Informations générales

Evektor constructeur, professionnel réputé de l'aviation depuis plus de 40 ans. **Plus de 1500 SportStar** ou équivalents selon les certifications locales, sous diverses versions volent dans le monde. **Avion certifié catégorie CS LSA** par l'EASA. Masse Maxi au décollage 600 kgs. Formation PPL SEP complète depuis le premier vol jusqu'au test PPL.

AVERTISSEMENT

Ce livret est destiné à la découverte du SportStar, il ne peut en aucun cas se substituer au Manuel de Vol en langue anglaise qui est le seul document approuvé par l'EASA. Chaque pilote se doit de consulter le **Pilot Hand Book certifié par l'EASA** avant de prendre les commandes de l'avion. Aero4You se dégage de toute responsabilité, et seul la version approuvée par l'EASA du Manuel de Vol sera prise en compte.

SPORTSTAR RTC

Les vitesses essentielles (seul le manuel de vol fait foi)

• Vitesse décrochage pleins volets	Vs0 39 kts
• Vitesse décrochage en lisse	Vs1 45 kts
• Vitesse de finesse optimale	60 kts
• Vitesse de croisière à 75 % (conditions iso)	94 kts IAS
• Vitesse de décollage	rotation 45 kts
• Vitesse de montée initiale	57 kts
• Vitesse de montée continue	65 kts volets 0°
• Vitesse de vent arrière	70 kts lisse puis volets 1
• Vitesse de finale	60 kts puis 54 kts pleins volets
• Vitesse atterrissage de précaution	55 kts puis 49 kts pleins volets



SOMMAIRE

Informations générales	2
SportStar RTC	4
Verrière mobile	5
L'ouverture de la verrière et son verrouillage	5
Consommation carburant	7
Direction : volets et train avant	7
Intérieur	9
Balise de secours	10
Les équipements Com / Nav du SportStar RTC	11
La radio	11
Mode Com / Nav ILS	12
Le transpondeur	13
EFIS Dynon SkyView	14
Les écrans	15
Comment sont élaborés les paramètres de vol	16
Architecture basique du système, doubles sources et alimentations	18
SkyView vous donne des informations utiles	20
Manipulation des joysticks	22
Touches et Boutons en détail ...	25
Les diverses utilisations des touches et les principaux menus	26
Menu PFD	27
Menu Engine	28
Ecran menu Screen	29
Ecran menu MAP	30
Info Airport	31
Flight Path Marker	31
Menu Setup	33
Note technique sur le lubrifiant et le liquide de refroidissement	34
Note technique sur la responsabilité du pilote	35
Performances et caractéristiques techniques du SportStar RTC	37

LE SPORTSTAR RTC



Avec le SportStar RTC, découvrez l'environnement sous un nouvel œil !

Sa verrière panoramique et la position optimale de ses ailes (relativement basses par rapport à un avion de même catégorie) offrent une visibilité exceptionnelle en tours de piste ou lors des virages pour une sécurité accrue. Gage de sécurité active.



4

Verrière mobile, robuste et fiable : 100% confort, 100% sécurité

Autre gage de sécurité active, la **structure de la verrière mobile** qui permet une **très bonne facilité d'accès** grâce à la grande ouverture qu'elle procure.

L'**arceau fixe robuste** est un point d'appui solide pour embarquer ou débarquer de l'avion. C'est aussi un **arceau anti-crash**.



L'ouverture de la verrière et son verrouillage :



Un voyant rouge sur le PFD indique si elle est mal verrouillée.

5

Ouverture par l'extérieur en levant une large palette. Un verrouillage à clef est prévu pour les stationnements à l'extérieur.



La verrière d'excellente qualité optique s'ouvre vers l'avant et est maintenue ouverte grâce à deux vérins à gaz !



ATTENTION :

Ce ne sont pas des poignées auxquelles s'accrocher pour sortir de l'avion !



Pour sortir, se tenir aux poignées prévues sur le dessus de la planche de bord, elles sont solides.



Consommation carburant :

Consommation en tours de piste 12 litres heure, en croisière 15 litres heure à 75 % de la puissance, type de carburant : UL 91 - SP 98 - 100 LL, à vous les grandes Nav...



Direction : volets et train avant

Volets d'intrados robustes et très simples. Mais pourquoi faire compliqué quand la vitesse de décrochage est de moins de 40 kts ?



Marteau de secours

Commande de sortie des volets Mécanique



Un voyant jaune sur le PFD indique si les volets sont sortis.

Position Rentrée
 Position Décollage 15 °
 Position Atterrissage 30 °
 Position Atterrissage 50 °



Commandes de direction
 du train avant par bielles et
 triangles, la suspension étant
 assurée par des blocs souples
 de polyuréthane.



Le train avant est conjugué aux
 palonniers par des bielles, pour
 une **stabilité et précision au
 roulage**, et à l'atterrissage,
 un gage de sécurité optimum.
 De plus, des **freins
 différentiels** pilote et
 instructeur permettent de **virer
 très court au parking**.



Sur votre SportStar, la **trajectoire sur la piste est garantie même si un frein ou une plaquette devenait défectueuse**, y compris avec de forts vents de travers... Aero4you a effectué des vols avec plus de 30 kts plein travers dans le cadre d'essais en vol de certification Evektor acceptés par l'EASA, démontrant ainsi une limite de vent de travers très confortable. Certifié vent de travers pour 18 kts.

Intérieur spacieux et confortable :

Les sièges très confortables
 pour de longues séances de
 tours de piste favorisent aussi
 les navigations. Les bretelles
 et attaches des ceintures sont
 équipées de protection de
 confort.



Le compartiment à bagages
 est équipé d'un filet et est
 assez profond pour y loger
 facilement vos sacs de vol.
 Il est accessible facilement
 en vol.



Les 2 prises jack à gauche pour le pilote

Au dos des sièges nous
 trouvons des vides poches.
 Les prises jack sont au dos
 de la place passager, ce qui
 permettra toujours à un pilote
 en vol de remettre un jack sorti
 de sa prise...

ATTENTION :
 ⚠️ Veillez à respecter les
 branchements !



Les 2 prises jack
 à droite pour l'instructeur ou le passager

Balise de secours :

La balise de secours est située sur la plage arrière.

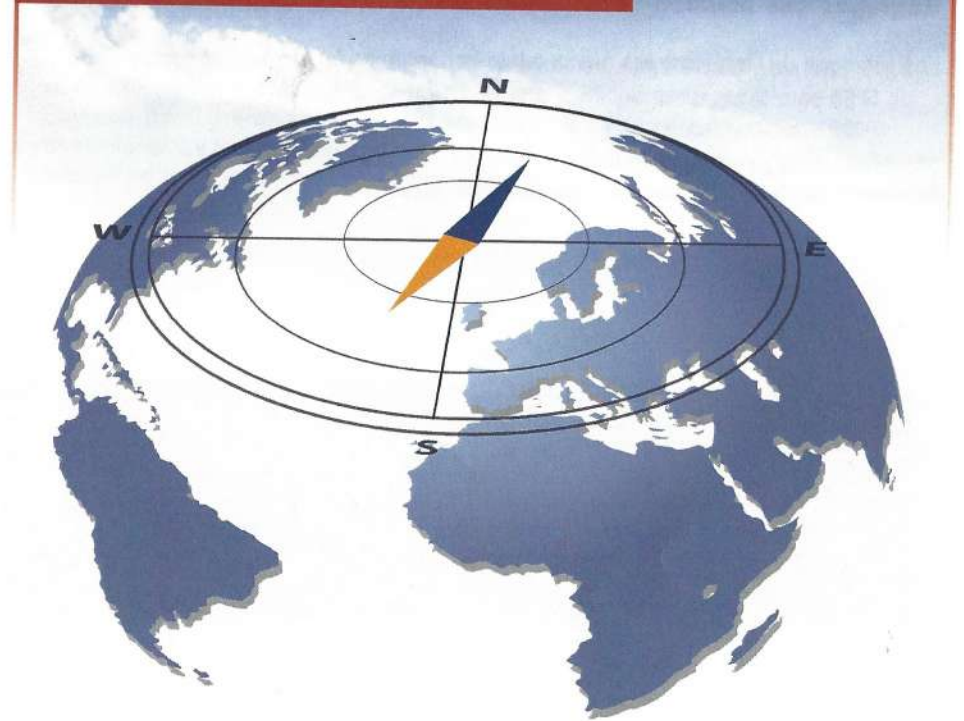
⚠ Vérifiez avant chaque départ qu'elle est en position ARM sur la balise.



En cas d'urgence, ou d'accident, une commande de déclenchement est localisée sur la planche de bord, celle-ci ne fonctionne que si la balise est sur ARM.



LES ÉQUIPEMENTS COM NAV DU SPORTSTAR RTC



La radio GNC 255 A GARMIN

Ses diverses Fonctions :

- Émission réception bandes VHF COM espacées 8,33 khz avec affichage en clair du nom du terrain correspondant à la fréquence et accès fréq. secours immédiat.
- Réception bandes NAV VOR et ILS.
- Intercom intégré.
- Chronomètre intégré.

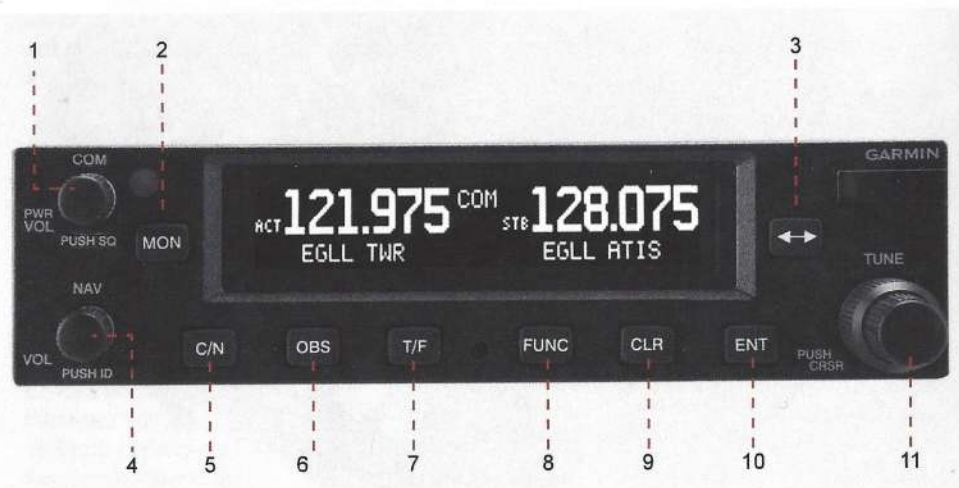
MODE COM / NAV ILS

Réglages des squelch et volume intercom :

Les réglages de l'intercom les mieux adaptés sont fixés à :

- 50 pour le squelch
- 85 pour le volume

(Toutefois il est possible de modifier ces réglages en vol : touche FUNC puis ICS, puis réglages squelch ou volume).



1 Bouton poussoir rotatif COM :

- Pousser pour mettre ou enlever le squelch.
- Tourner pour mettre ON et régler le volume visible sur l'écran.

2 Touche MONITORING :

Vous pouvez écouter une deuxième fréquence ATIS ou une autre tout en restant en émission et réception sur la fréquence active.

3 Passage fréquence FLIP/FLOP active à STANDBY.

4 Tourner pour augmenter le niveau d'écoute identifiant NAV.

5 Bouton à pousser pour passer de COM à NAV.

6 Touche OBS

7 Touche T/F : TO ou FROM du VOR.

8 Touche FONCTIONS :
• Permet de régler le niveau du squelch et le volume de l'intercom.
• Chrono, etc...

9 Touche CLEAR

10 Touche ENTER

11 Sélection fréquences COM ou NAV.

Le transpondeur GARMIN GTX 328S

Ses diverses Fonctions :

Transpondeur Mode «S», il envoie l'identification de l'avion en plus de l'altitude et d'autres paramètres. Le code transpondeur s'affiche aussi sur l'écran PFD du Skyview. Il intègre un chrono qui se met en route lorsque l'avion commence à se déplacer. Le transpondeur ne transmet que lorsque l'avion se déplace, ce qui enclenche aussi le chronomètre du temps de vol.



1 Bouton IDENT
Déclenche un train d'impulsions spécifique pendant 18 secondes qui permet de positionner l'avion dans le trafic ATC. Le mot IDENT apparaît sur l'écran.

2 Bouton de mise en marche. Appuyer sur le bouton ON ou bien directement sur ALT.

3 Bouton activant diverses fonctions :
• Altitude pression transmise.
• Durée du vol.
• Chronomètre.

4 Chronomètre :
Lors de la saisie d'un temps pour un compte à rebours, ou d'un temps prévu, utiliser :
• CRSR puis les chiffres pour afficher le temps. Ensuite appuyer sur START puis STOP si on souhaite arrêter le timing.

5 Bouton VFR. Un appui affiche 7000, un autre appui revient au code précédent.

6 Touche STBY

7 Bouton OFF

8 Déclenche ou arrête le CHRONO.

9 Bouton CLEAR. Efface le dernier chiffre lors d'une saisie d'un code.

EFIS DYNON SKYVIEW

ATTENTION :
Avant toutes choses, prenez connaissance des informations concernant votre responsabilité d'utilisation d'un système EFIS et de la mise à jour des bases de données.

La base de données aéronautique qui comporte les terrains Européens et les obstacles est une base JEPPESEN ou pocket FMS.

Cela vous permet de naviguer en établissant les plans de vols et les Direct To, où trouver les terrains Nearest et de visualiser les cartes VAC, à condition d'en disposer sur une clé USB branchée sur la prise USB1.



LES ÉCRANS

Côté pilote : écran 10-pouces, appelé le SV-D1000 et PFD comme Primary Flight Display



- Assiettes longitudinale et latérale.
- Cap, vitesse indiquée, vitesse GPS, vitesse sol, vario, bille.
- Altitude barométrique/densité.
- Paramètres moteurs.
- Moving map reliée au GPS dédié.
- Vision synthétique (si chargé).

Côté passager : écran 7-pouces SV-D700, également PFD



Vous disposez des mêmes infos que sur l'écran 10-pouces place pilote.

Selon votre choix d'organisation, vous pouvez affecter une partie ou la totalité aux paramètres de surveillance moteur.

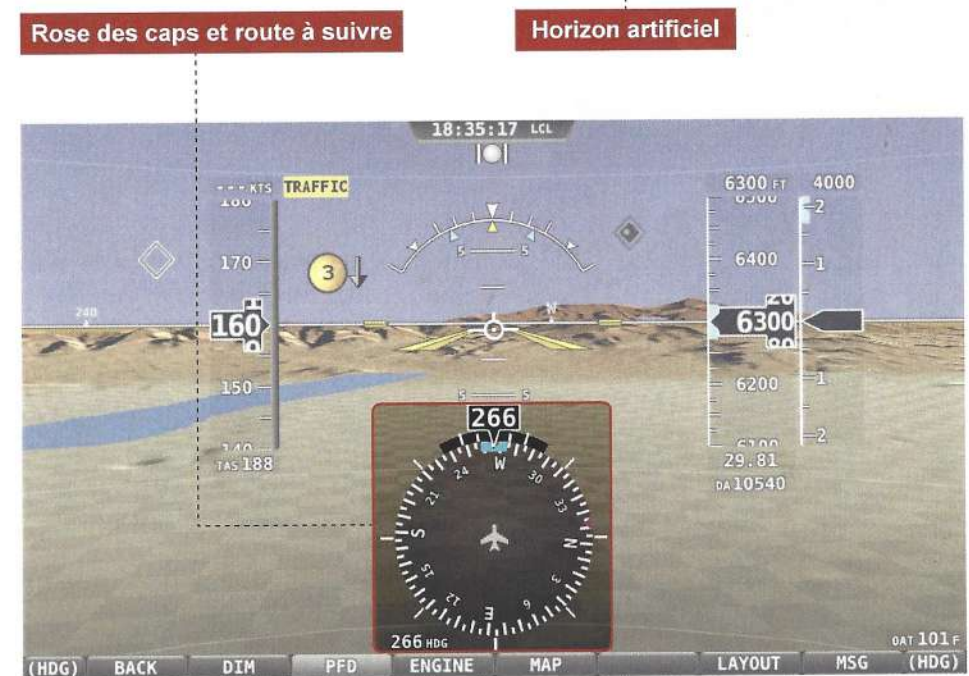
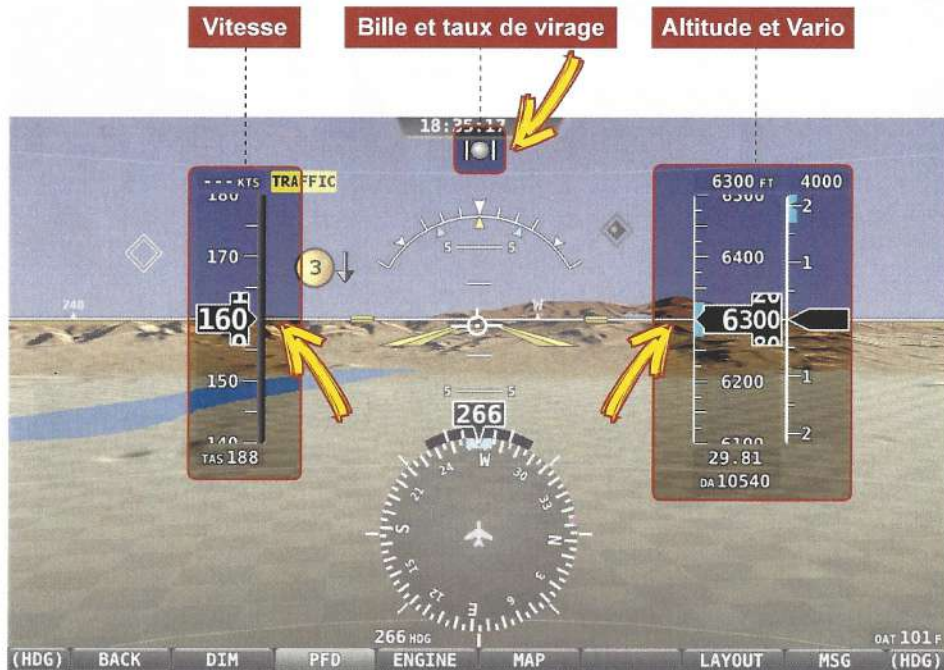
Mais vous pouvez aussi disposer de la carte déroulante.

COMMENT SONT ÉLABORÉS LES PARAMÈTRES DE VOL :

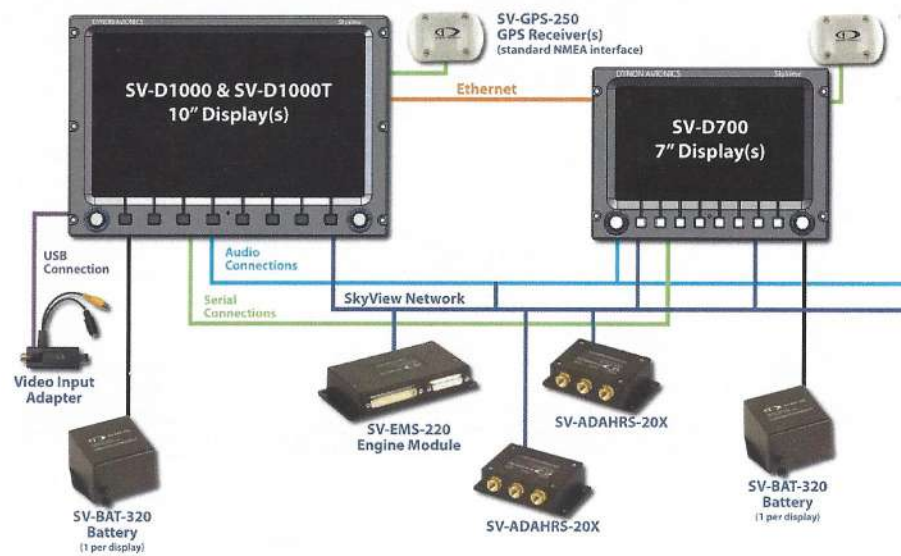
Les instruments basiques traditionnels sont représentés sur les EFIS par des **fenêtres déroulantes** provenant des ADAHRS (ou en instruments simulés grâce au nouveau software, (Air Data, Attitude and Heading Reference System)).

Signaux de pression dynamique et statique, accélérations sur les trois axes, taux de rotation et roulis, mesure de cap magnétique avec des magnétomètres spécifiques.

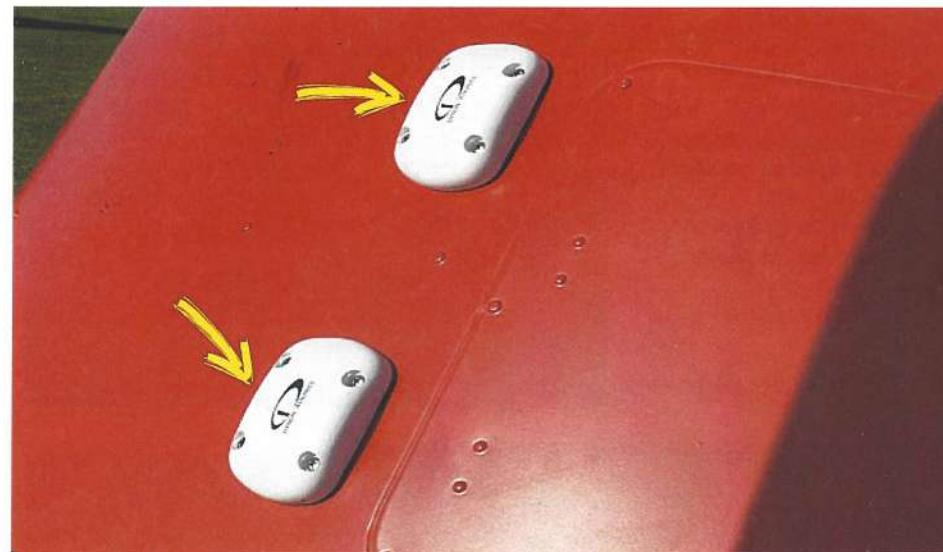
Les ADAHRS génèrent la représentation des assiettes latérales et longitudinales et les vitesses de vol.



ARCHITECTURE BASIQUE DU SYSTÈME, doubles sources et alimentations



Antennes GPS sur capot avant.



**Un ADAHRS
primaire et un secondaire**
équipent le SPORTSTAR.



**Un module EMS (Engine
Monitoring Système)** pour
le contrôle des paramètres
moteur.

DEUX modules récepteurs GPS
fonctionnant à 5HZ (cinq fois plus
vite que les GPS Standard).



Deux batteries de secours
assurant 45 min. d'autonomie
à chaque écran.

SKYVIEW VOUS DONNE DES INFORMATIONS UTILES...

Vous configurez vos écrans comme bon vous semble :

- Soit **tous les paramètres en plein écran**, tels que l'assiette du vol, la vision synthétique lorsque la visibilité est moins claire.
- Soit un **partage d'écran avec une cartographie déroulante**.
- Soit utiliser la partie droite de l'écran pour le **contrôle des paramètres moteurs**.

Positions configurables à souhait...



Par appui sur une touche, il est possible de passer à une représentation classique de l'instrumentation en digitale : **Menu PFD, MODE, puis SIX PACK.**



Les menus grisés sont activés (ex. : TOOLS).



Écran avec vision synthétique «ON».



Visualisation des paramètres moteurs grâce à l'EMS, partie droite de l'écran (mais cela peut être organisé autrement).

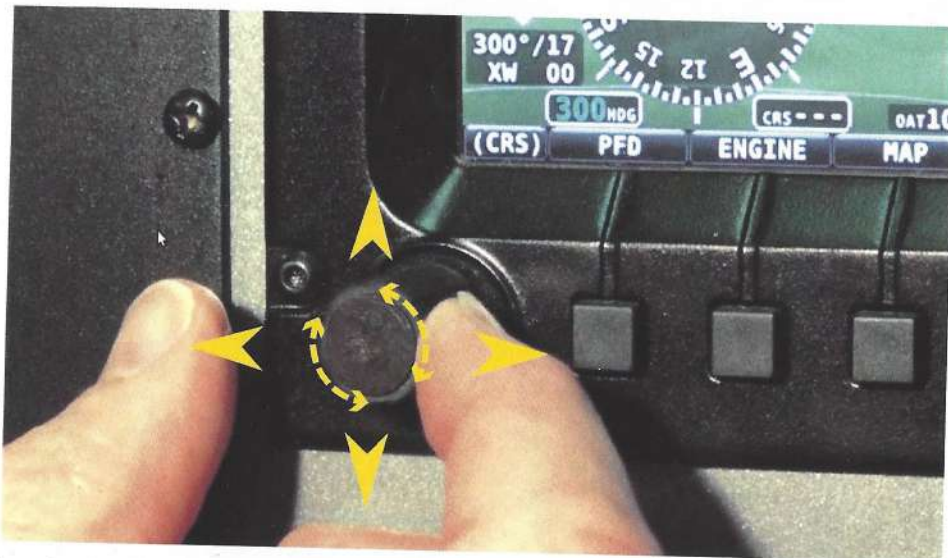


En cas de panne d'un GPS, **une croix rouge** apparaît.

MANIPULATION DES JOYSTICKS



En vol comme au sol,
vous avez deux joysticks
dans chaque angle des
écrans, et des touches. C'est
par ces dispositifs que vous
aller « piloter » votre SkyView.



Les Joysticks se tournent ou se poussent de gauche à droite ou de haut en bas et des menus dédiés apparaissent.



Lorsque vous
tournez :

La manipulation des joysticks
fait apparaître des menus dédiés !

Lorsque vous
poussez :





Menus Joystick gauche

Réglages des :

- Pression barométrique.
- Altitude.
- Cap choisi.
- Vitesse IAS à tenir.

Déplacer vers le haut le Joystick sur le paramètre choisi et tourner le bouton pour ajuster la valeur en surbrillance ou entre parenthèse.

Le menu disparaît après 5 secondes d'inactivités.



Menus Joystick droite

C'est un menu variable selon la page affichée, cela sera précisé ultérieurement.

Le menu disparaît après 5 secondes d'inactivités.

25 TOUCHES ET BOUTONS EN DÉTAIL...



En choisissant d'appuyer sur une touche, vous allez modifier l'indication dans le MENU principal.



La correspondance est directement inscrite sur l'écran au dessus de chaque touche. Les autres touches ont des fonctions en rapport avec les sous menus.

LES DIVERSES UTILISATIONS DES TOUCHES ET LES PRINCIPAUX MENUS :

Bien garder à l'esprit que chaque touche voit sa fonction affichée juste au dessus dans la barre des menus.

MENU PFD	écran principal du vol
MENU ENGINE	écrans des paramètres moteurs
MENU MAP	carte déroulante, Direct to, Nearest, FPL, Info airport ou WPT
MENU SCREEN	disposition des affichages écrans
MENU SETUP	paramétrages du système

TOUCHE 1	permet de rentrer dans le menu de réglage du PFD
TOUCHE 2	ENGINE permet de rentrer dans le menu moteur
TOUCHE 3	MAP permet de rentrer dans le menu des cartes GPS
TOUCHE 7	SCREEN permet de modifier les dispositions zones écran
TOUCHE 8	MSG ou WARNING si une information ou annonce de panne survient, lecture de celle ci (puis appuyer sur accept)

COMBINAISONS à se souvenir :

Presser **Touche SCREEN** pour pouvoir augmenter ou diminuer la luminosité, puis appuyer **+ ou -**

Pour prendre un screen shot en cas de besoin, **appuyer simultanément les touches 2 et 7**, il sera directement mis sur la clé USB.



Zone supérieure (Top bar) :

Indications du CAP, de l'heure et selon les cas d'autres infos actives, tel que le CODE TRANSPONDEUR et le MODE.



ÉCRAN MENU PFD

TOUCHE 2	Réglage de la pression baro altimètre
TOUCHE 3	affichage vision synthétique (si soft chargé)
TOUCHES 4 et / ou 6	permet d'afficher sur le HSI les routes désirées
TOUCHES 5	choix de la source de nav, VOR ou GPS
TOUCHE 7	sélection des index que vous aller afficher, réglage par rotation des joysticks
TOUCHE 1 (en fin de réglage)	Retour menu d'origine (BACK)

On obtient alors ce genre d'écran...



ÉCRAN Menu ENGINE



Menu ENGINE

Menu SCREEN

TOUCHE 1

Retour en arrière (BACK)

TOUCHE 6

Le menu carburant apparaît, ce qui permet de suivre le carburant à bord.

Informations en provenance :

- soit du débitmètre,
- soit de la mesure des jauges carburant

Sur le menu CABURANT

FUEL ADDED

TOTAL FUEL USED
MEASURED FUEL

TOUCHE FULL

Vous ne devez appuyer sur la touche « FULL » uniquement si vous vous êtes assuré visuellement au niveau des bouchons de remplissage que chaque réservoir est plein.



ATTENTION :

Cela peut être erroné si :

- Votre avion n'est pas sur un parking bien plan et de niveau.
- La température forte au soleil dilate l'essence dans les réservoirs et fausse la mesure de quelques %.

FUEL ADDED

Après l'avitaillement d'une quantité de carburant à la demande, en fonction de la masse maxi au décollage.

Dans le Menu Carburant, en regard de la case « FUEL ADDED », indiquez la quantité de carburant avitaillée :

Pour cela, vous UTILISEZ le JOYSTICK de DROITE.

MATCH

Vous faites confiance aux jauges par rapport à la quantité que vous avez rajouté dans les réservoirs.

Appuyez sur la touche « MATCH » ce qui a pour effet de mettre la même valeur dans le SKYVIEW que dans vos réservoirs.

Ecran Menu SCREEN

Permet de modifier la disposition des zones sur chaque écran

Il est vivement conseillé de figer une configuration de base «club», afin de ne pas perturber le pilote suivant.

Ecran Menu MAP

Permet d'accéder aux fonctions de navigation (MAP) :

- Direct to
- Nearest airports
- Flight plan : création, utilisation, suppression
- Information des paramètres d'un aérodrome.



Les fonctions du menu MAP



Info Airport



Flight Path Marker vous indique ce que l'avion va faire dans les minutes à venir : route, variation altitude, taux de montée. Devant un obstacle, il vous indique si vous pourrez le passer ou non avec les paramètres actuels. Attention : en virage l'indication est imprécise.





Vitesse vraie
Vitesse sol

Force
Direction vent
Température



Les bugs du HSI indiquent la distance du WPT Gps TCK5 (violet) en relation avec l'aiguille. L'aiguille jaune indique un WPT dépassé (ici le K4).

Menu SETUP

Ce menu à deux fonctions :

- Soit programmer ou charger en data bases votre Dynon mais uniquement au sol et à condition de disposer d'une clef USB spécifique.

• Soit touche 7 en face et Master Switch ON après ! (accès à tout)

- Soit en vol, combinaisons des touches 7 et 8 afin de pouvoir agir sur quelques paramètres simples.

(accès limité)

- En secours, une instrumentation basique analogique devant le pilote, à gauche de la planche de bord.



Le vol est terminé, vous êtes au parking :

- Relevez le compteur HOBBS avant la coupure des alimentations.
- Il est indiqué en heures centièmes et doit être reporté de la même manière sur le carnet de bord.
- Relever le niveau de fuel qui doit également être reporté sur le carnet de bord.



NOTE TECHNIQUE SUR LE LUBRIFIANT POUR LE SPORTSTAR RTC

Lubrifiants :

AEROSHELL SPORT PLUS 4 est une huile Multigrade approuvée ROTAX



YACCO AVX500 4T SAE 10W40 est une huile Multigrade approuvée ROTAX

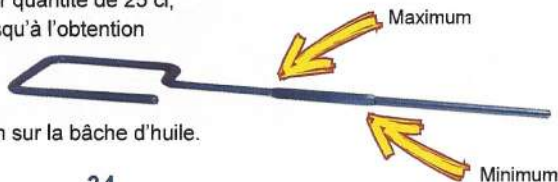


Ces deux huiles sont utilisables **séparément** pour les vidanges. Elles sont miscibles que pour les mises à niveaux.

! Une attention particulière est demandée pour la vérification du niveau d'huile sur le moteur ROTAX.

Le Rotax est un moteur à carter dit « sec », pour vérifier le niveau il faut chasser l'huile du moteur vers le réservoir (bâche d'huile) afin d'avoir une lecture de jauge correcte :

- 1 **Master switch OFF**, assurez vous d'avoir retiré les clés de l'avion.
- 2 Retirer le bouchon du réservoir de l'huile, laisser la jauge dedans.
- 3 Face à l'avion, saisir l'hélice à sa base et son centre, jamais à ses extrémités.
- 4 Tourner plusieurs tours d'hélice dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, donc en respectant les flèches sur le capot.
- 5 Un bruit caractéristique de retour d'huile se fera entendre dans la bâche d'huile : "glouglou".
- 6 Continuer de tourner l'hélice pour obtenir un deuxième et troisième "glouglou".
- 7 Sortir la jauge de la bâche d'huile, la nettoyer avec un chiffon très propre.
- 8 Replacer la jauge correctement, et la retirer.
- 9 Lire le niveau.
- 10 Faire l'appoint si nécessaire par quantité de 25 cl, puis refaire l'opération 7 à 9 jusqu'à l'obtention du niveau d'huile entre les deux ergots.
- 11 Replacer la jauge et le bouchon sur la bâche d'huile.



NOTE TECHNIQUE SUR LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT POUR LE SPORTSTAR RTC

Circuit de refroidissement :

YACCO LR-35 est l'unique produit autorisé pour le SPORTSTAR RTC.



C'est un liquide minéral de refroidissement prêt à l'emploi qui offre une protection jusqu'à -35°C. Il est de couleur bleue.



Niveau à vérifier sur l'avion dans la bouteille de trop plein :

MINI ⇒ 150 ml / **MAXI** ⇒ 200 ml

! Ne jamais rajouter d'eau.

NOTE TECHNIQUE SUR LA RESPONSABILITÉ DU PILOTE DU SPORTSTAR RTC

Tous nos avions sont équipés d'enregistreurs de paramètres à toutes les phases de vol.

Dès la mise en route du Master Switch, les paramètres des Skyviews, du moteur et des GPS sont capturés par un enregistreur.

La responsabilité du club et du pilote est directement engagée en cas de non respect des consignes du manuel de vol, et de la check-list.

! Le point primordial pour la durée de vie du Rotax et donc pour votre sécurité est de respecter les températures et les régimes moteurs à froid :

- Au démarrage moteur froid, maintenir 2 min avec maxi 2000 rpm, tout en s'assurant que la pression d'huile soit > à 2 bars.
- Après deux minutes et tant que la température d'huile est inférieure à 50°C, ne pas dépasser 2500 rpm.
- Dès l'atteinte à 50°C de l'huile, les essais du moteur peuvent étre réalisés.
- Ensuite maintenir le ralenti (inférieur à 2000 rpm) avant alignement.
- En cas d'attente prolongée, bien surveiller la température du liquide de refroidissement (120°C = début arc rouge) au niveau des cylindres CHT L et CHT R (Cylinder Head Temp), et maintenir le ralenti.

BON VOL



ATTENTION restez vigilent :

PILOTEZ votre avion, regardez **DEHORS** et ne vous laissez pas distraire par les écrans, vous pratiquez le **VFR** et non l'**IFR** avec le **SPORTSTAR**.

SPORTSTAR RTC



PERFORMANCES & CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

DIMENSIONS

Longueur	5.98 m
Hauteur	2.48 m
Envergure	8.65 m
Largeur de la cabine	1.18 m
Volume du coffre à bagages	285 l

MASSES ET CAPACITÉS

Masse à vide (suivant options)	346 kg
Masse maximum au décollage (MTOW)	600 kg
Facteur de charge de construction	+ 6 g / - 3 g
Charge bagages maximum	25 kg
Capacité des réservoirs	120 l

HÉLICE

Type	Tripale composite
------	-------------------

PERFORMANCES ET VITESSES

Vitesse à ne jamais dépasser (VNE)	146 kts
VNO	115 kts
Vitesse de croisière	108 kts
Vitesse de décrochage (Vs1)	45 kts
Vitesse de décrochage configuration atterrissage (Vs0)	39 kts
Taux de montée	1020 ft/mn
Plafond maximum	15 820 ft
Composante de vent de travers certifiée	18 kts

DISTANCES

Distance de décollage (piste en dure)	190 m
Distance d'atterrissage (piste en dure)	180 m
Rayon d'action	700 nm
Autonomie	7 h 00

GROUPE MOTOPROPULSEUR

Moteur	Bombardier Rotax 912 ULS 100 cv
Nombre de cylindres	4
TBO :	2000 h
Consommation (UL 91 / SP 98 / 100 LL)	15 l/h

ÉQUIPEMENT

Système de navigation	EFIS Glass Cockpit Dynon SkyView certifié EASA
-----------------------	--

Aero4You - Aérodrome du Plessis-Belleville (LFPP)
Tél. : +33 (0)1 42 63 70 88 / Mail : info@aero4You.com
www.aero4You.fr

- * Ne rien poser sur la plage arrière et surtout pas d'objet métallique ou de tel.
- * Fermer la verrière avec précaution
- * Fenêtre mauvais temps : fermer la petite avant la grande !
- * Avertisseur de décrochage très fragile : le soulever doucement et juste 1 fois.