

# Check-list DR401-120

**A LAISSER DANS L'AVION**



☎ : 05.62.47.91.60



La *check-list* respecte le sens de balayage

**Les actions écrites et encadrées sur fond**

***...ou sur fond rose en caractères gras italique***

doivent être exécutées **de mémoire !**  
[utiliser le cas échéant un moyen mnémotechnique  
ou  
le « scanning »]

**Cette check-list ne remplace pas le manuel de vol.**

## VISITE PREVOL

### POSTE DE PILOTAGE (ATTENTION A LA BATTERIE)

ELT ..... Vérifiée sur ARMED  
 Manuel de vol ..... A bord  
 Batterie ..... ON  
 Phares ..... Vérifiés puis OFF  
 Flash ..... Vérifiés puis OFF Feu de  
 nav ..... Vérifié puis OFF Aver-  
 tisseur de décrochage ..... Vérifié  
 Batterie ..... OFF

### LIQUIDES

Purges carburant [2: Réservoir+Carbu] .... Effectuées  
 Mise à l'air libre réservoir ..... Vérifiée  
 Bouchon réservoir ..... Fermé  
 Niveau d'huile ..... Vérifié [4-6 quarts de gallons]

### AILE GAUCHE

Vérifier l'état général des revêtements extrados/  
 intrados  
 Extrados ..... État de l'entoilage  
 Volet ..... Jeu, axes freinés  
 Aileron ..... Débattement, jeu  
 Fixations axes, guignols de commande ..... Freinées  
 Toile intermédiaire ..... Agrafage  
 Saumon et feu de nav. .... Absence de chocs  
 Intrados ..... État entoilage, fermeture portes visite  
 Tube Pitot ..... Cache enlevé, absence corps étranger  
 Bord d'attaque ..... État, absence traces de chocs

### TRAIN & INTRADOS VOLET GAUCHES

Pneu ..... État d'usure et de gonflage  
 Amortisseur ..... Mobilité  
 Carénage ..... Fixation, propreté  
 Frein ..... Absence de fuite d'hydraulique  
 Volet ..... Axes bielle de commande freinés

### TRAIN AVANT

Barre de tractage ..... Enlevée  
 Pneu ..... État d'usure et de gonflage  
 Amortisseur ..... Mobilité  
 Carénage ..... Fixation & propreté

## MOTEUR ET PARE BRISE

Capotage ..... Fixations en place  
Hélice ..... Jeu et fixation  
Cône & bord d'attaque Hélice .... Ni impacts ou criques  
Courroie alternateur ..... Tension  
Entrées d'air ..... Propreté, absence corps étranger  
Intérieur capot ..... Absence fuites huile et essence  
Gainés et câblage ..... État  
Bouchon d'huile et trappe ..... Fermés  
Pare brise ..... Propreté, absence de criques  
Tuyaux échappement ..... Rigidité de fixation

## TRAIN & INTRADOS VOLET DROITS / AILE DROITE

Idem gauche, sauf Tube Pitot + Palette de l'avertisseur de décrochage ..... Mobilité, fixation

## DESSUS FUSELAGE-FLANC DROIT

Feu anticollision et Antennes VHF ..... État, fixation  
Prise statique ..... Cache enlevé, dégagée  
Revêtement ..... État, absence traces de chocs

## EMPENNAGES

Gouverne de direction ..... Débattement, jeu  
Axes, câbles-bielles-guignols ..... Freinés  
Revêtements ..... État, absence de chocs  
Sabot [extrémité arrière du fuselage] ..... Usure  
Stabilisateur monobloc .... Débattement, jeu, fixation  
Revêtements ..... État, absence de chocs  
Fixations axes-bielle de commande ..... Freinées

## DESSOUS FUSELAGE-FLANC GAUCHE

Revêtement ..... État, absence traces de chocs  
Prise statique ..... Cache enlevé

### MISE EN ROUTE

Visite prévol ..... Effectuée  
**Potentiel & Index horamètre ..... Vérifié & Noté**  
 Fourche ..... Enlevée  
 Documents Avion et Pilote ..... A bord  
**Sièges et ceintures ..... Réglés et attachés**  
 Verrière ..... Ramenée vers l'arrière, non verrouillée  
 Frein de parc ..... Serré  
 Robinet essence ..... Ouvert, Autonomie annoncée  
 Mixture ..... Riche  
 Réchauffe carbu ..... En haut  
 Breakers ..... Enfoncés  
 Pastille CO ..... Couleur et date vérifiées  
 Batterie ..... ON  
 Voyants ..... Testés  
 Compensateur ..... Réglé T/O  
 Flash ..... Marche  
 Volets ..... Rentrés, voyant vérifié  
 Pompe électrique ..... ON  
 Manche ..... Tenu  
 Contact Magnétos ..... BOTH  
**Pieds sur freins ..... Pression appliquée**

#### DEMARRAGE FROID

#### DEMARRAGE CHAUD

Injections ..... 2 à 3	<b>PAS D'INJECTIONS !</b>
Manette des gaz . ¼ en av	Manette des gaz . ¼ en av

Champ d'hélice et abords ..... Dégagés  
 Démarreur ..... Actionné



Ne **pas** actionner le démarreur pendant  
**plus de 10 secondes**  
 Attendre **1 min** entre les tentatives

#### ***Dès que le moteur tourne :***

***Régime ..... 1200 tr/min***

***Pression d'huile ..... Dans le vert***

***Si la pression n'est pas montée après 10 sec,***

***ARRETER LE MOTEUR avec l'étouffoir***

### APRES MISE EN ROUTE

Alternateur ..... ON  
 Pompe électrique ..... OFF  
 Charge batterie ..... Alarme "charge" éteinte  
 Général avionique ..... ON  
 Instruments moteur & pilotage ..... Contrôlés, réglés  
 ATIS ..... Noté [128.10 Lasbordes]  
 Altimètres [x2]. Réglés QNH, Erreur vérifiée [<80ft]  
 Réglages Radio/Nav/GPS ..... Effectués  
 Feux de navigation ..... Selon besoin  
 Transpondeur ..... 7000  
 Heure bloc ..... Notée  
 Radio ..... Demande de roulage [122.70 Lasbordes]  
 Phare roulage ..... ON  
 Pieds sur Freins puis Frein de Parc ..... Desserré

### ROULAGE

Freinage ..... Efficace et symétrique Compas & HSI ..... Sens variation corrects Horizon artificiel ..... Stable Bille [x2] ..... A l'opposé, Indic. virage cohérent
---

### ESSAIS MOTEUR

Phare roulage ..... OFF  
 Abords ..... Dégagés devant et derrière  
 Frein de parc ..... Serré, pieds sur freins  
 Pression huile ..... "dans le vert"  
 Température huile ..... 40° min  
 Manche ..... Tenu  
 Régime ..... 2000 tr/min  
 Magnétos . Vérifiées L et R [Perte max. 175 tr/min]  
 ..... [Écart max. 50 tr/min]  
 Réchauffe carbu . En bas [perte 100 tr/min environ]  
 Mixture ..... Appauvrir jusqu'à ↘ du régime puis P.R.  
 Ralenti ..... Stable [environ 650 tr/min]  
 Régime moteur ..... 1200 tr/min

### AVANT DECOLLAGE

**Sièges** ..... **Réglés verrouillés**  
 Commandes ..... Libre/bon sens/pas de pts durs  
 Contact magnétos ..... BOTH  
 Pompe électrique ..... ON  
 Volets ..... 1<sup>er</sup> cran symétriques, voyant vérifié  
 Réchauffe carbu ..... En haut  
 Mixture ..... Plein Riche  
 Compensateur ..... Position décollage  
 Voyants ..... Rouges et Oranges éteints  
**Verrière** ..... **Fermée et verrouillée**  
**Briefing départ** ..... **Effectué**  
 Phare atterrissage ..... ON  
 Piste et approche ..... Libres

### ALIGNEMENT & DECOLLAGE

HSI et compas ..... QFU sélectionné et Vérifié  
 Top Chrono ..... Déclenché  
 Puissance ..... Mini 2200 tr/min  
 Voyants ..... Éteints  
 Anémomètre ..... Actif

### Rappel des vitesses de décollage :

Décollage normal [Vr]	Volets 1 <sup>er</sup> cran	100 km/h
Montée initiale	Volets 1 <sup>er</sup> cran	130 km/h
Montée normale	Volets rentrés	145 km/h
Montée pente max.	Volets 1 <sup>er</sup> cran	130 km/h
Montée taux max.	Volets rentrés	145 km/h

**APRES DÉCOLLAGE***A partir de 300 ft sol :*

Volets ..... Rentrés [si  $V_i \geq 130$  km/h]  
Pompe électrique ..... OFF  
Voyant pression essence ..... OFF  
Phares ..... OFF  
Paramètres moteur ..... Vérifiés  
Manette des gaz ..... Plein gaz  
Vitesse ..... 145 km/h

**CROISIÈRE**

Puissance croisière ..... Affichée  
• A 2000ft : 2450RPM  
Compensateur ..... Réglé  
Instruments moteur ..... Vérifiés  
Altimètre ..... Réglé

**DESCENTE ET ARRIVÉE**

Altimètres [x2] ..... Réglés  
Mixture ..... Plein riche  
Réchauffe carbu ..... Si nécessaire  
Briefing arrivée ..... Effectué

### VENT ARRIERE

Réchauffe carbu ..... En bas  
 Phare d'atterrissage ..... ON  
 Pompe électrique ..... ON  
 Manette gaz ..... Réduite  
 Volets ..... 1<sup>er</sup> cran symétrique  
 Manette gaz .....  $\approx$  2200 tr/min  
 Vitesse ..... 150 km/h

### EN FINALE

Volets ..... 2<sup>ème</sup> cran symétrique  
 Vitesse ..... 120 km/h [+ k.Ve]  
 Pompe électrique ..... ON  
 Phare d'atterrissage ..... ON

### Rappel des vitesses d'atterrissage :

Approche finale	Volets rentrés	130 km/h	
	Volets 1 <sup>er</sup> cran	125 km/h	
	Volets 2 <sup>ème</sup> cran	120 km/h	
Vent effectif [kt]	0 à 10	10 à 20	> 20
K.Ve [km/h]	0	10	20



### APRES ATERRISSAGE

Réchauffe carbu .....	En haut
Volets .....	Rentrés
Pompe électrique .....	OFF
Phare atterrissage .....	OFF
Phare roulage .....	ON
Compensateur .....	Neutre

### ARRET DU MOTEUR

**Au parking, mettre l'avion face au vent**

Frein de parc .....	Serré
Phare de roulage .....	OFF
Volets .....	2ème cran
Feux de navigation .....	OFF
Général avionique .....	OFF
Alternateur .....	OFF
Régime moteur .....	Tout réduit
Magnétos .....	Essai coupure effectué
Régime moteur .....	1200 tr/min
Mixture .....	Étouffoir
Contact magnétos .....	OFF
<b>Clés</b> .....	<b>Retirées</b>
Batterie .....	OFF
<b>Flash</b> .....	<b>ON</b>
Pastille CO .....	Vérifiée
Index horamètre .....	Noté

## ACTIONS D'URGENCE ET DE SECOURS

### PANNES AU DECOLLAGE

• **Panne avant rotation** → Interruption décollage  
*Manette des gaz tirée à fond , freinage à la demande*

*Si distance insuffisante pour l'arrêt, mixture sur étouffoir, magnétos et batterie sur OFF*

• **Panne mineure après décollage** → Tour de piste adapté

• **Panne majeure après décollage** [*Perte brutale de puissance avec impossibilité de tenir le palier*]

Pompe électrique ..... ON

Vitesse ..... 130 km/h

Sélecteur magnéto ..... BOTH

**Atterrir droit devant, écart à l'axe de 20° max pour éviter les obstacles. PAS DE DEMI-TOUR !**

#### Avant de toucher le sol :

Verrière ..... Déverrouillée

Volet ..... 2<sup>ème</sup> cran si nécessaire

Robinet essence ..... Fermé

Mixture ..... Pauvre

Magnétos ..... OFF

Batterie ..... OFF

### PANNE MOTEUR EN VOL

*Symptômes et effets : baisse de puissance ou hélice calée, impossibilité de tenir le palier*

**-Si altitude suffisante pour tenter un redémarrage .**

Vitesse ..... 135 km/h

Sélecteur magnéto ..... Vérifié BOTH

Pompe électrique ..... ON

Robinet essence ..... Ouvert

Réchauffe carbu ..... En bas

Volets ..... Rentrés

Mixture ..... Plein riche

Manette des gaz ..... Poussée de 2 à 3 cm

*Si l'hélice tourne encore, le moteur devrait redémarrer*

**Si hélice calée ..... Actionner le démarreur**

**Si moteur ne démarre pas ..... Atterrissage forcé**

***Prévoir un atterrissage de précaution***

**ATTERRISSAGE FORCE SANS MOTEUR***Si pas d'aérodrome à proximité immédiate .*

Choisir un site d'atterrissage approprié

*Après avoir rejoint la trajectoire d'approche**adaptée :*

Vitesse ..... 135 km/h avec volets rentrés

..... 130 km/h avec volets 1<sup>er</sup> cran

.....120 km/h avec volets atterrissage

Ceintures ..... Vérifiés + Serrés

Robinet essence ..... Fermé

Mixture ..... Étouffoir

Manette des gaz ..... Réduit

Sélecteur magnéto ..... OFF

Radio ..... Message MAYDAY

Transpondeur ..... 7700

**En arrivant en finale** ..... Volets sortis 2<sup>ème</sup> cran**Avant de toucher le sol** ..... Tous contact sur OFF***Atterrir avec la vitesse la plus faible possible*****INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL***Effectuer un circuit basse hauteur*

Réchauffe carbu ..... ON

Pompe essence ..... ON

*En finale :*Vitesse ..... 110 km/h + k.Ve volets 2<sup>ème</sup> cran

Verrière ..... Déverrouillée

Ceintures ..... Vérifiés + Serrés

*Avant de toucher le sol :*

Robinet essence ..... Fermé

Mixture ..... Etouffoir

Sélecteur magnéto ..... OFF

Alternateur ..... OFF

Batterie ..... OFF

**-En cas de blocage de la verrière**

→ Poignée de verrière en position « ouverte »

→ Dégager les leviers de largage verrière situés sur

les accoudoirs de part et d'autre du tableau de

bord et les amener en position verticale.

## SORTIE DE VRILLE

Manette des gaz ..... Tout réduit  
**Palonnier à fond dans le sens contraire à la rotation**

Profondeur et Ailerons ..... Au neutre  
**En cas de vrille avec volets : idem, sauf rentrer rapidement les volets !**

Lorsque la vrille s'arrête :

Palonnier ..... Au neutre

**Effectuer une ressource souple**

**Rester dans le domaine de vol**

## VIBRATIONS MOTEUR

*Les vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur ont souvent pour origine [à vérifier dans l'ordre] :*

*-Un givrage carburateur : voir paragraphe "givrage"*

*-Un mélange trop riche ou trop pauvre : le régler*

*-Des impuretés dans le circuit carburant : vérifier la Pression essence et mettre la Pompe ON [marche].*

*-Une défaillance d'allumage : Magnétos sur L puis sur R puis retour sur BOTH. Choisir la position du sélecteur et le régime moteur donnant le meilleur fonctionnement. Rejoindre l'aérodrome le plus proche, manette de Mixture sur riche [en haut].*

## BAISSE DE PRESSION D'HUILE

Température huile ..... Vérifiée

***Si elle s'élève anormalement [dans le rouge] :***

Manette des gaz ..... Puissance mini de palier

***Rejoindre l'aérodrome le plus proche, en se préparant à un atterrissage forcé sans moteur***

***Le cas échéant, effectuer un atterrissage de précaution hors aérodrome***

## GIVRAGE

Réchauffe carbu ..... En haut  
Manette des gaz ..... Plein gaz  
Ventilation ..... Tirer 1, pousser 2-3

***Rebrousser chemin ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins critique. Envisager d'atterrir sur l'aérodrome le plus proche.***

***Si la formation de glace est extrêmement rapide, effectuer un atterrissage forcé***

*Nota : Une couche > 0,5 cm sur le bord d'attaque augmente fortement la vitesse de décrochage. Adopter une vitesse supérieure à 130 km/*

### REMARQUES :

1. S'il est nécessaire de maintenir en permanence le réchauffage du carburateur, ajuster impérativement le mélange pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.
2. Toujours utiliser le réchauffage carburateur en "tout ou rien", commande en bas pour chaud ou en haut pour froid, une position intermédiaire pouvant dans certains cas aggraver le givrage.

## PANNE D'ALTERNATEUR

*Symptômes et effets : alarme « Charge », baisse progressive de la tension batterie et perturbation du fonctionnement des équipements électriques et des instruments « Moteur ».*

**→ Alternateur OFF [arrêt] puis ON [marche]**

*Cette action réarme le relais de protection [désarmé si surtension passagère]*

***Nota : quand le moteur tourne, la mise sur OFF [arrêt] des commutateurs Alternateur et/ou Batterie n'empêche pas le moteur et les instruments « Moteur » de fonctionner normalement***

### Si la panne persiste

- Alternateur OFF [arrêt]
- Couper tous les équipements électriques inutiles à la poursuite du vol.
- Atterrir dès que possible sur un aérodrome.

## PANNE DE VOLETS

Vitesse ..... Adaptée à la configuration  
 Distance d'atterrissage ..... Majorée d'environ 30%  
 Si piste limitative ..... Déroutement

## PANNE DU TRIM ELECTRIQUE

Disjoncteur « TRIM » ..... Tiré [ne pas recycler]  
 Diminuer la vitesse et trouver la configuration demandant un l'effort minimum pour atterrir

## PANNE SUR LA PROFONDEUR

*Symptômes : perte d'efficacité de la commande de profondeur [par déconnection accidentelle]*

- Rentrer les volets, stabiliser l'avion en palier à 130km/h avec le trim et la manette des gaz
- Ne plus toucher au trim
- « Piloter » le plan de descente uniquement avec des variations de puissance.
- Ne réduire qu'à proximité du sol

## PANNE ANEMOMETRIE

*Symptômes : indications erronées du badin, de l'altimètre et du variomètre*

- En montée ou en croisière, utiliser les pré affichages d'assiette et de puissance
- En finale utiliser les pré affichages et la visualisation du plan et agir afin d'obtenir une vitesse relative supérieure à celle qui déclenche l'avertisseur de décrochage

## INCENDIE AU DEMARRAGE

*Laisser tourner le moteur [ou le faire tourner au démarreur, s'il n'a pas démarré] avec :*

- Essence ..... Fermée  
 Mixture ..... Etouffoir  
 Pompe ..... OFF  
 Manette des gaz ..... Poussée à fond
- **Si le feu persiste :**
    - Magnétos, Alternateur et Batterie OFF
    - Évacuer l'avion et éteindre le feu en utilisant tous les moyens disponibles [extincteur, couverture, ...]

## INCENDIE MOTEUR EN VOL

Essence ..... Fermée  
Mixture ..... Etouffoir  
Pompe ..... OFF  
Manette des gaz ..... Poussée à fond  
Alternateur ..... OFF  
Aérateurs ..... Fermés  
Désembuage-Chauffage ..... 1-2-3 poussées  
Vitesse ..... 145 km/h

*Préparer et effectuer un atterrissage forcé sans  
moteur hors aérodrome.*

***Ne jamais tenter un redémarrage du moteur après  
un incendie***

## INCENDIE EN CABINE

*Eteindre le feu en utilisant tous les moyens  
disponibles [extincteur, couverture...]*

*Ouvrir en grand les aérateurs pour tenter  
d'éliminer les fumées*

**En cas de feu d'origine électrique :**

*Symptôme : odeur de combustion caractéristique  
des matières isolantes*

*Réduire l'aération puis :*

Alternateur ..... OFF

Batterie ..... OFF

Disjoncteurs Alternateur et Batterie ..... Tirés

**Si le feu persiste ..... Atterrir rapidement**

**Les check-list anormales et d'urgences  
citées ci-dessus ne se substituent en  
aucun cas au manuel de vol de l'avion**

**Elles ne doivent être utilisées qu'en  
référence au manuel de vol**

**Les connaissances du manuel sont  
obligatoires pour assurer une sécurité  
maximale**

## PERFORMANCES [cf. Manuel de vol]

### DECOLLAGE & ATERRISSAGE

*Sur piste sèche revêtue, à la masse max de 900kg*

Dist. [mètres]		Décollage		Atterrissage	
Alti [ft]	T°C	Roulnt	Pass. 50ft	Roulnt	Pass. 50ft
0	-5	225	480	185	435
	15	238	535	200	460
	35	285	590	210	485
4000	-13	305	645	205	475
	7	345	720	225	505
	27	390	800	240	535
8000	-21	425	890	235	525
	-1	475	1000	250	555
	19	535	1125	270	590
Vent de face	10 kt	x 0,85		x 0,78	
	20 kt	x 0,65		x 0,63	
	30 kt	x 0,55		x 0,52	
Vent arrière		Par tranche de 2 kt, majorer de 10 %			
Sur piste sèche en herbe, majorer les distances de 15 %					
Pente montante de 2 % majore les distances de 10 %					

### CROISIERE

*En atmosphère standard, à la masse max de 900kg*

Puiss	75 %			65 %		
Alti [ft]	tr/mn	Vp	L/h	tr/mn	Vp	L/h
0	2420	192	25	2220	164	21
3000	2520	202	25	2300	172	21
5000	2560	208	25	2360	178	21
7500	2660	216	25	2430	185	21

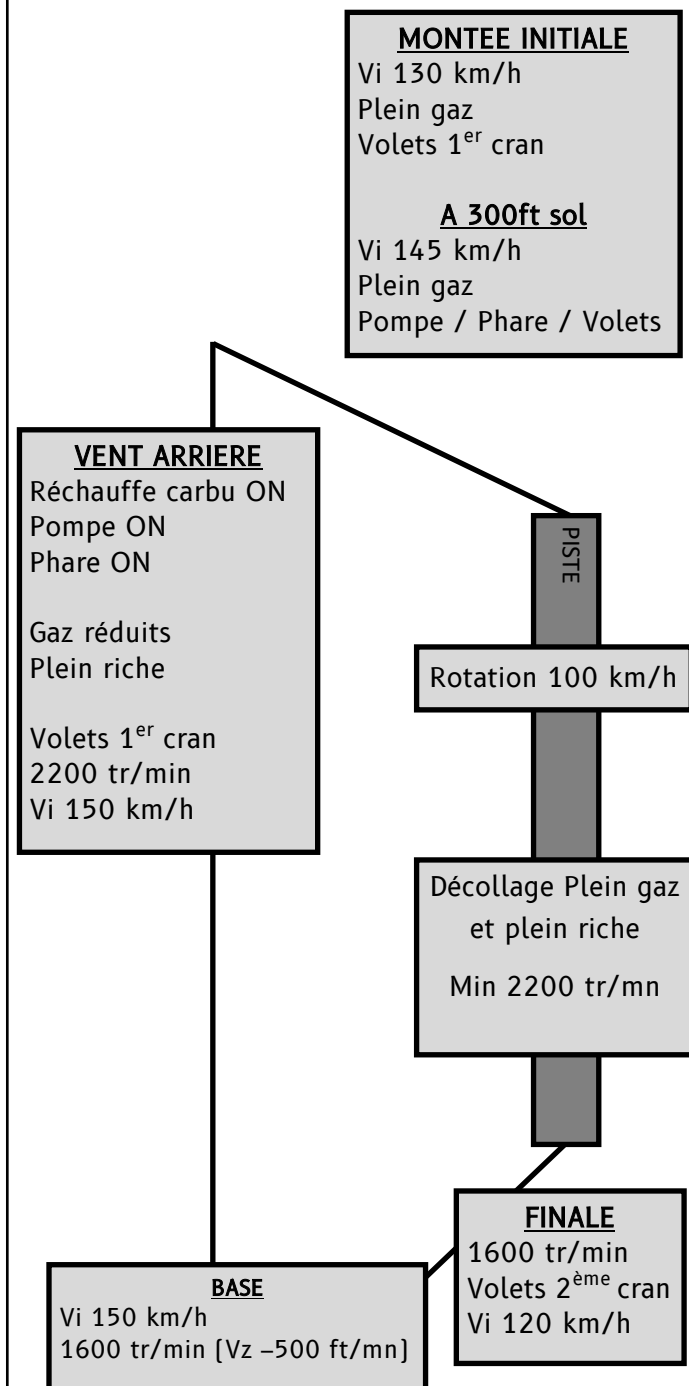
Régime « Moteur » à ne jamais dépasser :  
2800 tr/mn



## VITESSES D'UTILISATION

*Vitesse indiquée en kilomètres par heures (km/h)*

Finesse max [10]	Volets rentrés	135
	Volets 1 <sup>er</sup> cran	130
Décollage normal [Vr]	Volets 1 <sup>er</sup> cran	100
Montée initiale	Volets 1 <sup>er</sup> cran	130
Montée normale	Volets rentrés	145
Montée taux max.	Volets rentrés	145
Montée pente max.	Volets 1 <sup>er</sup> cran	130
Approche finale	Volets 1 <sup>er</sup> cran	130
	Volets 2 <sup>ème</sup> cran	120
<b>Vitesses minimum de sustentation [Décrochage]</b>		
Inclinaison	0°	30°
	60°	
V <sub>S1</sub> lisse	94	101
V <sub>S1</sub> volets TO	88	95
V <sub>S0</sub> volets LDG	83	89
<b>Vitesses maximum</b>		
Volets sortis	V <sub>FE</sub>	170
Vitesse de manœuvre	V <sub>A</sub>	215
A ne jamais dépasser	V <sub>NE</sub>	308
Opération normale	V <sub>NO</sub>	260
Vent de travers démontré		22 kts
<b>Vitesses minimum d'évolution</b>		
1,45 Vs [Inclinaison max : 37°]		
Configuration		1,45 Vs
Volets rentrés		137
Volets 1 <sup>er</sup> cran		128
Volets 2 <sup>ème</sup> cran		121



## NUMÉROS DE TÉLÉPHONE UTILES

- Urgence aéronautique : 191
- Assurance FFA : 08.06.80.28.00  
[Aéroclub n°09019]
- Clôture / dépôt plan de vol : 01.56.301.301
- ACTMP : 05.62.47.91.60
- Tour LFCL : 05.62.47.53.20

## SIGNAUX D'INTERCEPTION



SIGNAUX VISUELS EN CAS D'INTERCEPTION EN VOL (jour ou nuit)			
INTERCEPTEUR	SIGNIFICATION	SIGNIFICATION	INTERCEPTÉ
SIGNAUX	SIGNIFICATION	SIGNIFICATION	SIGNAUX
Se place au-dessus - Battements d'ailes - Clignotement irrégulier des feux - Large virage en palier	Suyvez-moi	Compris J'obéis	Battements d'ailes- Clignotement irrégulier des feux
Dégagement brusque en montée	Vous pouvez continuer	Compris J'obéis	Battements d'ailes
Sortie train - Phares allumés - Survol de la piste	Atterrissez sur cet aérodrome	Compris J'obéis	Sortie train - Phares allumés - Survol de la piste et atterrissage
Rentrée train - Battements d'ailes -Clignotement irrégulier des feux	Compris Suyvez-moi (vers autre aérodrome)	Je ne peux pas atterrir	Rentrée train - Clignotement irrégulier des phares - Survol de la piste à 1000 ft/2000 ft
Dégagement brusque en montée	Compris	Je ne peux pas obeir	Allumage et extinction des feux disponi- bles de manière régulière de façon à les distinguer de feux clignotants
Dégagement brusque en montée	Compris	Je suis en détresse	Clignotement irrégulier des feux disponibles

## UTILISATION GARMIN G5

- KNOB = Bouton rotatif
- PFD = Primary Flight Display

Effet	Action
<b>Choix de l'altitude</b>	PFD <ul style="list-style-type: none"> <li>• PUSH sur KNOB</li> <li>• Tourner KNOB pour sélectionner 'Altitude'</li> <li>• PUSH sur KNOB pour valider</li> <li>• Tourner KNOB pour afficher l'altitude cible désirée</li> <li>• PUSH sur KNOB pour valider</li> </ul>
<b>Synchronisation de l'altitude</b>	PFD <ul style="list-style-type: none"> <li>• PUSH sur KNOB</li> <li>• Tourner KNOB pour sélectionner 'Altitude'</li> <li>• PUSH sur KNOB pour valider</li> <li>• PUSH LONG sur KNOB</li> </ul>
<b>Choix du QNH</b>	PFD <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourner KNOB à droite ou à gauche pour sélectionner le QNH désiré</li> </ul>
<b>Afficher le PFD</b>	HSI <ul style="list-style-type: none"> <li>• PUSH sur KNOB</li> <li>• Tourner KNOB à droite pour sélectionner 'PFD'</li> <li>• PUSH sur KNOB pour valider</li> </ul>
<b>Choix du cap</b>	HSI <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourner KNOB à droite ou à gauche pour sélectionner le cap désiré</li> </ul>

## UTILISATION GARMIN G3X

Effet	Action
<b>Action après init.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer sur « Continue »</li> <li>• Attendre la disparition du message « AHRS »</li> <li>• Appuyer sur « Split » en haut à gauche</li> <li>• Appuyer sur l'encart « Moving-map » pour faire apparaître la carte en grand</li> </ul>
<b>Entrer un GOTO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer sur la touche  en bas à gauche</li> <li>• Appuyer sur « Select Waypoint »</li> <li>• Entrer le code du point souhaité</li> <li>• Appuyer sur « Enter »</li> <li>• Vérifier le point puis appuyer sur « Activate »</li> </ul>
<b>Entrer un plan de vol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer sur l'encart en bas à droite</li> <li>• Appuyer sur « Menu » puis sur « Stop Navigation »</li> <li>• Appuyer sur « Add Waypoint », puis entrer successivement les points de la route souhaitée</li> <li>• Appuyer sur l'encart en bas à gauche pour revenir à la Moving-map</li> </ul>
<b>Modifier un plan de vol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer sur l'encart en bas à gauche</li> <li>• Pour supprimer un point, appuyer dessus et appuyer sur « Remove »</li> <li>• Pour insérer un point B après le point A, appuyer sur le point A puis sur « Insert after »</li> </ul>
<b>Visualiser le tracé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacer la carte avec le doigt comme sur un smartphone</li> <li>• Appuyer sur le bouton  pour revenir à la vue d'origine</li> </ul>

- Le manuel complet est consultable sur le site [www.actmp.fr](http://www.actmp.fr) dans la rubrique Espace Membres, Les documents