

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 extradados/
 intrados
 Extradados 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
 Gains 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
 Voyant pression essence Vérifié éteint
 Manche Tenu
 Contact Magnétos BOTH
Pieds sur freins Pression appliquée

DEMARRAGE FROID

DEMARRAGE CHAUD

Injections 2 à 3 Manette des gaz . ¼ en av		PAS D'INJECTIONS ! 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 [128.105 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^{er} 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 2300 tr/min
 Voyants Éteints
 Anémomètre Actif

Rappel des vitesses de décollage :

Décollage normal [Vr]	Volets 1 ^{er} cran	100 km/h
Montée initiale	Volets 1 ^{er} cran	125 km/h
Montée normale	Volets rentrés	145 km/h
Montée pente max.	Volets 1 ^{er} cran	120 km/h
Montée taux max.	Volets rentrés	145 km/h

APRES DÉCOLLAGE*A partir de 300 ft sol :*

Volets Rentrés [si $V_i \geq 125$ 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 : 2600RPM
Compensateur Régulé
Instruments moteur Vérifiés
Altimètre Régulé
GPS, Moyens Radios Affiché

DESCENTE ET ARRIVÉE

Altimètres [x2] Régulés
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^{er} cran symétrique
 Manette gaz \approx 2200 tr/min
 Vitesse 150 km/h

EN FINALE

Volets 2^{ème} cran symétrique
 Vitesse 120 km/h [+ k.Ve]
 Pompe électrique ON
 Phare d'atterrissage ON
 Talon Au plancher

Rappel des vitesses d'atterrissage :

Approche finale	Volets rentrés	130 km/h	
	Volets 1 ^{er} cran	125 km/h	
	Volets 2 ^{ème} 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
Clés	Retirées
Batterie	OFF
Flash	ON
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^{ème} 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^{er} 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^{ème} 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^{ème} 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	245	460	185	435
	15	285	535	200	460
	35	325	610	210	485
2500	-13	300	560	205	475
	7	350	655	225	505
	27	405	760	240	535
5000	-21	370	695	235	525
	-1	435	820	250	555
	19	505	950	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 0,54	
Vent arrière		Par tranche de 2 kt, majorer de 10 %			
Sur piste sèche en herbe, majorer les distances de 15%					

CROISIERE

En atmosphère standard, à la masse max de 900kg

Vitesses en km/h

Puiss	75%			
	tr/mn	Vp	L/h	Dist. [km]
0	2600	203	25	885
2500	2700	210	25	915
5000	2750	215	25	935
7000	2800	220	25	960
9000	2800	220	25	1020

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 ^{er} cran	130
Décollage normal [Vr]	Volets 1 ^{er} cran	100
Montée initiale	Volets 1 ^{er} cran	125
Montée normale	Volets rentrés	145
Montée taux max.	Volets rentrés	145
Montée pente max.	Volets 1 ^{er} cran	120
Approche finale	Volets 1 ^{er} cran	130
	Volets 2 ^{ème} cran	120

Vitesse minimum de sustentation [Décrochage]

Inclinaison	0°	30°	60°
V _{S1} lisse	94	101	133
V _{S1} volets TO	88	95	124
V _{S0} volets LDG	83	89	117

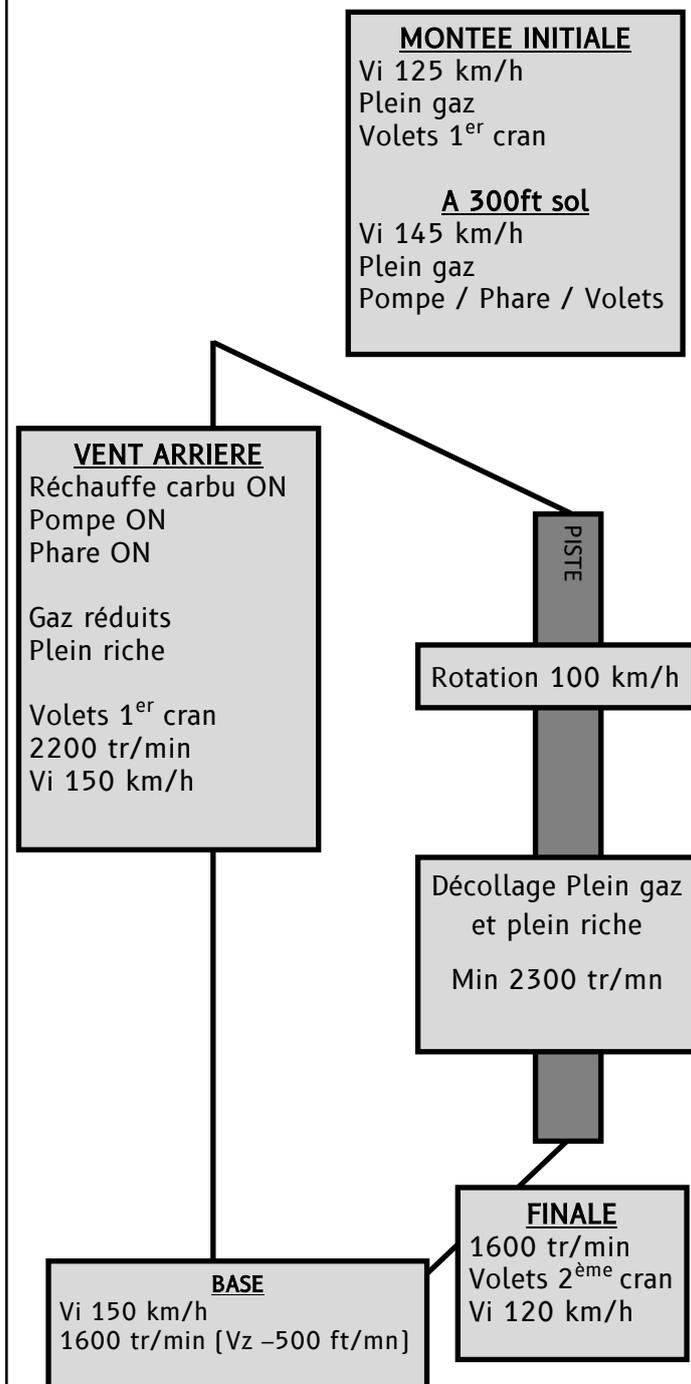
Vitesse maximum

Volets sortis	V _{FE}	170
Vitesse de manœuvre	V _A	215
A ne jamais dépasser	V _{NE}	308
Opération normale	V _{NO}	260
Vent de travers démontré		22 kts

Vitesse minimum d'évolution

1,45 Vs [Inclinaison max : 37°]

Configuration	1,45 Vs
Volets rentrés	137
Volets 1 ^{er} cran	128
Volets 2 ^{ème} 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		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 obéir	Allumage et extinction des feux disponibles 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
Choix de l'altitude	PFD <ul style="list-style-type: none"> • PUSH sur KNOB • Tourner KNOB pour sélectionner 'Altitude' • PUSH sur KNOB pour valider • Tourner KNOB pour afficher l'altitude cible désirée • PUSH sur KNOB pour valider
Synchronisation de l'altitude	PFD <ul style="list-style-type: none"> • PUSH sur KNOB • Tourner KNOB pour sélectionner 'Altitude' • PUSH sur KNOB pour valider • PUSH LONG sur KNOB
Choix du QNH	PFD <ul style="list-style-type: none"> • Tourner KNOB à droite ou à gauche pour sélectionner le QNH désiré
Afficher le PFD	HSI <ul style="list-style-type: none"> • PUSH sur KNOB • Tourner KNOB à droite pour sélectionner 'PFD' • PUSH sur KNOB pour valider
Choix du cap	HSI <ul style="list-style-type: none"> • Tourner KNOB à droite ou à gauche pour sélectionner le cap désiré

UTILISATION GARMIN G3X

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

- Le manuel complet est consultable sur le site www.actmp.fr dans la rubrique Espace Membres, Les documents