

AVANT LE DEPLACEMENT DE L'APPAREIL

niveau d'huile..... vérifié et complété
 purge d'essence effectuée

VISITE PRE - VOL INTERIEUR

Documents (avion - pilote)..... à bord
 Devis et centrage vérifié
 Horamètre relevé
 Verrière.....propre
 Commandes / gouvernes libre et dans le bon sens
 Compensateur essayé puis neutre
 Volets..... essayés puis tous sortis
 Contact magnétos coupés
 Contacts électriques..... arrêt
 Sélecteur réservoir ouvert
 Mélange..... riche
Batterie marche
 Jaugeur essence autonomie annoncée
 Pompe essence..... marche
 Panneau alarme..... vérifié
 Feux de navigation vérifié puis arrêt
 Phares vérifié puis arrêt
 Anti-collision..... vérifié puis arrêt
 Réchauffe pitot vérifié puis arrêt
 Avertisseur de décrochage..... vérifié
Batterie arrêt
 (lampe de poche + éclairage vérifié si V.d.N)

VISITE PRE - VOL EXTERIEUR

AILE GAUCHE

Purge sous le fuselage vérifier
 Volets état et jeux
 Aileron..... débattement et jeux
 Feu de nav état
 Phare..... état
 Pitot vérifié
 Réservoir d'aile..... quantité vérifié
 Mise à l'air libre..... non obstrué

TRAIN GAUCHE

Pneu état gonflage
 Carénage état
 Amortisseur course restante

MOTEUR

Jauge à Huile verrouillée, non bloquée
 Capotage..... fixé
 Hélice et cône vérifiés
 Purges essence..... vérifiées

TRAIN AVANT

Barre de traction retirée, fixée dans le coffre
 Pneu état, gonflage
 Carénage..... vérifié
 Amortisseur vérifié

TRAIN DROIT

Idem train gauche

AILE DROITE

Idem aile gauche + avertisseur libre vérifié

FUSELAGE GAUCHE ET DROIT

Prise statiques propres
 Antennes (VHF – Balise) vérifiées
 Coffre bagages fermé à clef

EMPENNAGE

Gouvernes vérifiées
 Compensateur vérifié
 Feu, patin arrière vérifiés

AVANT MISE EN ROUTE BRIEFING DEPART

- * AT.I.S
- * exploitation carte V.A.C.
- * particularités de mise en route (froid, chaud)
- * précaution particulière au roulage (vent, piste, obstacle).
- * type de décollage prévu
- * Trajectoire de sortie A / D, moyens R-Nav

MISE EN ROUTE

Verrière fermée, non verrouillée
 Volets rentrés
 Sièges réglés, verrouillés
 Frein de parc bloqué
Batterie marche
 Disjoncteurs enclenchés
 Anti - collision marche
 Téléphone de bord : casques (inter de HP : arrêt) marche
 Badin - Vario - Alti vérifiés
 VHF / VOR / DME / Transpondeur arrêt
 Réchauffage carbu froid
 Réservoir le **moins** plein
 Mélange plein riche
 Pompe marche
 Injections comme nécessaire
 Gaz réduit
 Champ d'hélice libre 180°
 Sélecteur magnétos both
 Pieds prêts à freiner
 Démarreur max 30 secondes
 Régime environ 1000 tr/mn
 Pression d'huile arc vert

APRES MISE EN ROUTE

Pompe essencearrêt
 Pression essence vérifiée
 Régime < 1000 tr/mn
 MagnétosEssai coupure
 Régime 1200 tr/mn
 Alternateur marche
 Charge alternateur vérifiée + voyant éteint
 Pompe à vide vérifiée
 Panneau alarmes vérifié
 V.H.F , V.O.R , D.M.E réglés et testés
 Transpondeur7000 ou code , test puis ALT
 Directionnel réglé
 Horizon réglé
 Altimètre vérifié
 Peq, Pax attachés

AVANT ROULAGE

Réservoir **Chgt** réservoir
 Phare roulage marche
 Message radio effectué
 Heure bloc notée
 1500 tr/mn frein parc vérifié
 1000 tr/mn roulage
 Test freins (place droite et gauche) symétrique et efficace

ROULAGE (en virage)

Indicateur de virage sens vérifié
 Bille sens vérifié
 Directionnel défilement vérifié
 Compasdéfilement vérifié
 Horizon stable

Virage à droite :

L'aiguille à droite, la bille à gauche,
 les caps 1 et 2 augmentent, l'horizon est stable.

Virage à Gauche :

L'aiguille à gauche, la bille à droite
 Les caps 1 et 2 diminuent , l'horizon est stable

ESSAIS MOTEUR

Frein de parc bloqué
 Régime 1200 tr/mn
 Pression d'huile vérifié
 Température d'huile arc vert
 Réservoir le **plus** plein

Régime **1800 tr/mn**

Réch carbu **perte maxi 125 tr/mn**

Sélection magnétos **perte maxi 125 tr/mn**

Mélange **essai : perte 200tr/mn, puis plein riche**

Ralenti **mini 700 tr/mn**

Régime **1200 tr/mn**

Nota : si différence **supérieur à 50** tr/mn entre les deux magnétos,
 Interruption du vol (problème mécanique)

Vérification du plancher.....libre place pax et du pilote

Commandes : gouvernesau neutre, libres et dans le bon sens
 Volets essai symétrie de plein volet à 1 cran
 Compensateur réglé (léger cabré)
 Disjoncteursenclenchés
 Pompe marche
 Mélange plein riche
 Batterie marche
 Alternateur marche
 Charge vérifiée
 Magnétos sur both
 Pompe à vide vérifiée
 Directionnel - Compas vérifié
 Horizon réglé (+ 2)
 Altimètre vérifié, erreur notée
 Tableau d'alarme vérifié
 Moyens radio nav affichés
 Transpondeur 7000 ou code affiché, sur ALT
 Huile, tempé d'huile vérifiée
 Autonomie annoncée
 Peq, pax attachés
 Verrière fermée verrouillée
 Feux de nav et anti col marche
 Phares 1+2

ESSAIS MOTEUR suite

BRIEFING DEPART

- * QFU d'alignement exact
- * Vit Rotation 60 kt
- * Panne avant rotation : je réduis, je freine
- * Panne après rotation :
je rends la main altitude < 200 ft 20° > 500 ft 90°
- * Incident après décollage :
tour de piste adapté
- * Trajectoire après D / L : sens 1° virage, 1 cap, 1 altitude

ALIGNE SUR LA PISTE

Directionnel QFU réglé
 Compas vérifié, erreur notée
 Mélange plein riche
 Réch carbu froid
 Tableau d'alarme vérifié

DECOLLAGE NORMAL

Puissance moteur > 2200 tr/mn
 Badin actif
 Paramètre moteur dans le vert
 Voyants d'alarme pas d'alarmes
 Rotation 60 kts

APRES DECOLLAGE

Train freiné
 Volets (300 ft) rentrés
 Pompe essence (400 ft) arrêt
 Pression essence dans le vert
 Phares 1 arrêt
 instruments moteur dans le vert

MONTEE (sup à 1000 ft)

Radio message
 phares 2 arrêt
 feux de nav suivant MTO ou type de vol
 Paramètre moteur vérifié
 Je monte vers altitude souhaitée

CROISIERE (toutes les 10 mn)

Puissance croisière affichée
 Instruments moteur vérifiés
 Pas d'alarme vérifiés
 Carburant vérifié
 Altimètre vérifié
 Directionnel réglé
 Réchauf carbu à la demande

**AVANT DESCENTE
 BRIEFING ARRIVEE**

- * Exploitation carte VAC
- * altitude recherchée
- * Trajectoire de ralliement et d'approche souhaitée
- * Point de réduction de vitesse
- * Répartition moyen radio nav

Mélange plein riche
 Rechauf carbu en fonction
 Pompe ence en fonction
 Carburant sélectionner le réservoir le **plus** plein
 Altimètre calé QNH
 Directionnel réglé
 Phare 1 marche

APPROCHE

Mélange plein riche
 Pompe essence marche
 Réchauf carbu en fonction
 Carburant vérifié
 Instruments moteur dans le vert
 Volets VFE 1° cran
 Freins mise en pression
 Phare 1 marche

**BRIEFING ATTERISSAGE
 (au plus tard en final)**

- *Point d'aboutissement
- *Configuration finale retenue
- *Vitesse finale retenue

FINALE (avant 400 ft)

Mélange plein riche
 Réchauf carbu froid
 Volets 2 crans
 Compensateur réglé
 Phares les deux
 Pieds talons au plancher

PISTE DEGAGEE

Volets rentrés
 Compensateur neutre
 Pompe essence.....arrêt
 Réchauffage carbu froid
 Phares 1 roulage
 DME + Transpondeurarrêt

ARRET MOTEUR

Frein de parc bloqué
 Régime 1200 tr/mn
 Message radio effectué
 Balise de détresse écoute sur 121.50
 Radio fréquence réglée puis arrêt
 Phare arrêt
 Heure Bloc notée
 Régime < 1000 tr/mn
 Magnétos .. . magnéto par magnéto, essai coupure
 1500 tr/mn 15 sec été - 30 sec hiver
 Richesse sèchement sur étouffoir
 Magnétos OFF clef enlevée
 Tous contacts électriques arrêt
 Batterie et Alternateur arrêt
 Volets 2 crans
 Horamètre relevé
 Documents remplis
 Blocage des commandes si stationnement prolongé

CHECK LIST ATERRISSAGE FORCE

Reconnaissance du terrain :

Kt / 2 = M / S

Altitude : 500 ft / AGL

Check list

Volet.....approche
 Message radio.....effectué
 Transpondeur.....7700
 Ceintures.....attachées et serrées
 Pax.....Préparés

Rappel des actions en final

Vitesse.....70 à 65 kt
 Volets.....Atterrissage
 Portes ou verrière.....déverrouillées
 Balise de détresse.....manuel
 Contact Général.....Off
 Sélecteur carburantOff
 Mixture.....étouffoir
 Sélecteur magnétos.....arrêt