



DA 40 D

F-GUVB

CHECK-LIST

Aéroclub Roger Sommer

Édition 03-2024

PERFORMANCES MOTEUR

	LOAD	Vitesse	US Gallon/H	litre/H
3000 ft	60%	108	4	15
	70%	118	4,8	18
	80%	124	5,6	21
	90%	131	6,6	25
6000 ft	60%	111	4	15
	70%	121	4,8	18
	80%	128	5,6	21
	90%	134	6,6	25
9000 ft	60%	113	4	15
	70%	124	4,8	18
	80%	131	5,6	21
	90%	135	6,6	25

VITESSES

	1150 kg	1000 kg	850 kg
Rotation	59	55	49
Montée initiale	66	60	54
Montée	73	68	60
Approche	71	63	58
Plané UP	73	68	60
Plané T/O	72	66	59
Plané LDG	71	63	58

ÉQUIPEMENTS MINIMUM

	VFR jour
Vol	Anémomètre
	Altimètre
	Compas magnétique
Moteur	Niveau carburant
	Pression huile moteur
	Température huile moteur
	Température liquide refroidissement
	Température huile réducteur
	Indicateur de puissance
	Tachymètre
	Température carburant 2 réservoirs
	Témoin ENGINE CAUTION
Autre	Avertisseur décrochage
	Ceintures de sécurité
	Manuel de vol

PROCEDURES NORMALES

PRÉ-VOL INTÉRIEURE

Centrage-----	calculé
Documents-----	à bord
ELECTRIC MASTER-----	OFF, pas de clé
ECU SWAP-----	AUTO
Transpondeur-----	GND
Robinet carburant-----	normal, plombé
Canopée-----	propre et sans dommage
Équipements électriques-----	OFF
Disjoncteurs-----	enclenchés
Levier puissance-----	libre, pleine course - IDLE
ELECTRIC MASTER-----	ON
Carburant-----	quantité vérifiée
Éclairage extérieur-----	vérifié
Éclairage intérieur-----	vérifié
ELECTRIC MASTER-----	OFF
Cabine-----	propre
Bagages-----	en soute et attachés
Commandes de vol-----	libres
Compensateur-----	libre

PRÉ-VOL EXTÉRIEURE

Items à vérifier plus particulièrement.

Réservoirs-----	purgés
Filtre carburant-----	purgé
Ouvertures (5 au capot moteur)-----	libres
Bouchons réservoirs-----	vérifiés
Pitot-----	libre
Avertisseur décrochage-----	libre
Prise air réservoir droit-----	Ouvert si T°C > 20°C
Niveau huile moteur-----	vérifiée
Niveau huile réducteur-----	vérifié
Tow bar-----	retirée

AVANT MISE EN ROUTE

Pré-vol	effectuée
Pédalier	réglé
Passagers	briefés
PEQ-PAX	attachés
Porte arrière	fermée et verrouillée
Canopée	verrouillée position 1 ou 2
Frein de parc	serré
Commandes	libres
Compensateur	T/O
Puissance	IDLE
Friction	réglée
Alternate air	fermée
Prise statique secours	fermée (levier à droite)
Disjoncteur	enclenchés
AVIONIC MASTER	OFF
ELECTRIC MASTER	ON
Panneaux alarmes/moteur	vérifiés
Alarmes	acquittées
Niveau d'eau	éteint
Température carburant	vérifiée

Indicateur température carburant gauche orange clignotant indique $T^{\circ}\text{C} < -5^{\circ}\text{C}$: arrêt du vol si gazole.

MISE EN ROUTE

Anti-collision	ON
Puissance	IDLE
ENGINE MASTER	ON
Voyant GLOW	allumé
ELECTRIC MASTER	START

Désengager le démarreur après 500 tr/min.

Maintien démarreur maxi 10 sec.

Refroidissement 20 s entre deux essais ou ½ heure si tentatives > 6.

Pression d'huile (OP)	vert
Chauffe moteur	2 min. sur IDLE
Chauffe moteur	1400 RPM
Températures huile et eau	vert
Panneaux alarmes/moteur	vérifiés
Alarmes	acquittées

APRÈS MISE EN ROUTE

AVIONIC MASTER-----ON
PFD Aspen-----ON
Volets-----UP-T/O-LDG-T/O
Radios et GPS-----réglés
Altimètres-----réglés
Éclairage cabine-----selon condition
Réchauffe Pitot-----vérifiée (ON puis OFF)
Feux position-----selon condition
Puissance-----IDLE, 870-910 RPM

ROULAGE

Phare TAXI-----ON
Message radio-----effectué
Heure bloc-----notée ou chrono (FT)
Frein de parc-----desserré
Freinage-----efficace et symétriques
Conservateur de cap-----vérifié
Bille - aiguille-----vérifiées
Horizon - vario - altimètre-----stables

Utilisation du chronomètre :

- *Appui sur SELECT pour afficher ET.*
- *Appui sur CONTROL pour démarrer le compteur.*
- *Appui sur CONTROL pour effectuer une RAZ.*

AVANT DÉCOLLAGE

Frein de parc	serré
Porte et canopée	fermées et verrouillées
Alarme DOOR	éteinte
Instruments moteur	verts
Disjoncteurs	enclenchés
Volets	T/O
Compensateur	T/O
Commandes	libres et dans le bon sens
Puissance	IDLE
Bouton ECU TEST	appui et maintien
Voyants ECU A, ECU B, CAUTION	clignotent
Voyants ECU B, CAUTION	clignotent
Régime hélice	variation
Voyants ECU A, CAUTION	clignotent
Régime hélice	variation
Voyants alarmes	éteints
Bouton ECU TEST	relâché
Bouton ECU SWAP	ECU B
Paramètres moteurs	pas de changement
Bouton ECU SWAP	AUTOMATIC
Transpondeur	ALT
Réchauffe Pitot	selon condition
Phare LANDING	ON

DÉCOLLAGE

Puissance	MAX
Rotation	60 KTS
Montée initiale	70 KTS

MONTÉE

Volets-----UP
Vitesse-----75 KTS
Puissance-----90 %
Instruments moteurs-----verts

DESCENTE

Puissance-----à la demande
Si altitude > 5000 ft, puissance supérieure à 30 %.
Modifier régulièrement la puissance.
Altimètre-----standard / QNH

APPROCHE

ATIS-----noté
Altimètres-----réglés
Phare atterrissage-----allumé
Harnais-----vérifiés
Puissance-----env. 40 %
Vitesse-----<108 KTS
Volets-----T/O
Vitesse-----80 – 85 KTS

FINALE

Vitesse-----< 91 KTS
Volets-----LDG
Vitesse approche-----73 KTS
Compensateur-----réglé

APRÈS ATERRISSAGE

Puissance-----	IDLE
Frein-----	à la demande
Volets-----	UP
Transpondeur-----	GND
Réchauffe Pitot-----	OFF
Phare LANDING-----	OFF

ARRÊT MOTEUR

Frein de parc-----	serré
Puissance-----	IDLE pendant 2 min.
Instruments moteurs-----	vérifiés
Message radio-----	effectué
ELT-----	écoute sur 121,5 MHz sans squelch
Heure bloc-----	notée ou chrono
PFD Aspen-----	OFF
AVIONIC MASTER-----	OFF
Équipements électriques-----	OFF
ENGINE MASTER-----	OFF
ELECTRIC MASTER-----	OFF
Documents-----	renseignés
Blocage des commandes-----	selon condition

Avant de couper le moteur, celui-ci doit tourner pendant au moins 2 minutes avec le levier de puissance sur IDLE afin d'éviter d'endommager le turbocompresseur par un choc thermique.

ALARMES

TEMPÉRATURE EAU (CT) ÉLEVÉE

Voyant WATER LEVEL-----vérifié

Si voyant éteint :

En montée :

- *Puissance réduite de 10 %.*
- *Vitesse augmentée de 10 KTS.*
- *Si température élevée après 1 min, réduire la puissance.*

En croisière :

- *Réduire la puissance et augmenter la vitesse pour atteindre l'arc vert.*
- *Préparer un atterrissage d'urgence.*

Si voyant allumé :

- *Réduire la puissance.*
- *Suspicion de fuite d'eau.*

TEMPÉRATURE EAU (CT) BASSE

Voyant WATER LEVEL-----vérifié

Si voyant allumé :

- *Réduire la puissance.*
- *Suspicion de fuite d'eau.*
- *Préparer un atterrissage d'urgence.*

TEMPÉRATURE HUILE (OT) ÉLEVÉE

Pression d'huile (OP)-----vérifiées

Si la pression est basse :

- *Réduire la puissance.*
- *Suspicion de fuite d'huile.*
- *Préparer un atterrissage d'urgence.*

Si la pression est normale :

- *Réduire la puissance.*
- *Augmenter la vitesse.*

TEMPÉRATURE D'HUILE (OT) BASSE

Puissance-----augmentée
Vitesse-----diminuée
Température d'huile (OT)-----vérifiée

PRESSON D'HUILE (OP) ÉLEVÉE

Température d'huile (OT)-----vérifiée
Température eau (CT)-----vérifiée

Si les températures sont dans le vert, suspecter une mauvaise indication de pression

Si les températures ne sont pas dans le vert :

- Réduire la puissance.
- Suspicion d'une panne moteur.
- Préparer un atterrissage d'urgence.

PRESSON D'HUILE (OP) BASSE

Puissance-----réduite
Température d'huile (OT)-----vérifiée

Suspicion de fuite d'huile.

Préparer un atterrissage d'urgence.

TEMPÉRATURE RÉDUCTEUR (GT) ÉLEVÉE

Puissance-----réduite
Vitesse-----augmentée

TEMPÉRATURE CARBURANT ÉLEVÉE

Transfert-----à la demande
Puissance-----réduite
Vitesse-----augmentée

TEMPÉRATURE CARBURANT BASSE

puissance-----augmentée
Vitesse-----diminuée
Altitude-----descendre

TENSION BASSE (LOW VOLTS)

Disjoncteurs-----vérifiés
Équipements électriques-----OFF si besoin

Si l'alarme persiste, appliquer la procédure panne d'alternateur.

PANNE D'ALTERNATEUR (ALTERNATOR)

Disjoncteurs-----vérifiés
ESSENTIAL BUS-----ON

Équipements électriques----OFF si non nécessaire

Atterrir sur le terrain le plus proche.

Autonomie moteur : 30 min.

ECU A OU ECU B

Bouton ECU TEST-----2 s pour RAZ alarme

Si l'alarme persiste après la RAZ, atterrir sur le terrain le plus proche.

PANNE DES VOLETS

Position des volets-----vérifiée visuellement

Vitesse-----secteur blanc

Levier de commande-----vérifié 3 positions

PANNE DE RÉCHAUFFE PITOT (PITOT)

Réchauffe PITOT-----ON

Prise statique secours---ouverte (levier à gauche)

Quitter la zone de givrage.

PROCEDURES D'URGENCE

PROBLÈME MOTEUR APRÈS DÉCOLLAGE

Vitesse-----72 KTS
Puissance-----MAX
ECU SWAP-----ECU B

VIBRATIONS MOTEUR EN VOL

Vitesse-----73 KTS
Puissance-----MAX
Alarme ENGINE CAUTION-----vérifiée
Condition givrante-----ALTERNATE AIR ouvert
Carburant-----vérifiée
Pompe de transfert-----ON
Robinet carburant-----NORMAL
ECU SWAP-----ECU B

Si pas de changement, retour sur AUTOMATIC.

PERTE DE PUISSANCE

Vitesse-----73 KTS
Puissance-----MAX
Condition givrante-----ALTERNATE AIR ouvert
Carburant-----vérifiée
Pompe de transfert-----ON
Robinet carburant-----NORMAL
ECU SWAP-----ECU B
ENGINE MASTER-----OFF – ON

Si pas de changement, retour sur AUTOMATIC.

REDÉMARRAGE MOTEUR HÉLICE TOURNANTE

Vitesse-----73 KTS
Puissance-----IDLE
Robinet carburant-----NORMAL
ALTERNATE AIR-----ouvert
Pompe de transfert-----ON
AVIONIC MASTER-----OFF
ELECTRIC MASTER-----ON
Vitesse-----73 – 110 KTS
ENGINE MASTER-----OFF – ON
AVIONIC MASTER-----ON si besoin

REDÉMARRAGE MOTEUR HÉLICE BLOQUÉE

Vitesse-----73 KTS
ENGINE MASTER-----OFF
Puissance-----IDLE
Robinet carburant-----NORMAL
ALTERNATE AIR-----ouvert
Pompe de transfert-----ON
AVIONIC MASTER-----OFF
ELECTRIC MASTER-----ON
ENGINE MASTER-----ON
ELECTRIC MASTER-----START
AVIONIC MASTER-----ON si besoin

Redémarrage possible si altitude < 6000 ft.

Relance de l'hélice à partir de 105 KTS.

OSCILLATION RÉGIME HÉLICE

Puissance-----modifiée
ECU SWAP-----ECU B

Si pas de changement, retour sur AUTOMATIC.

SUR-RÉGIME HÉLICE

Puissance-----régime < 2300 RPM
volets-----UP
Vitesse-----73 KTS
Puissance-----régime < 2300 RPM
ECU SWAP-----ECU B

Si pas de changement, retour sur AUTOMATIC.

Atterrir sur le terrain le plus proche.

Si une montée est nécessaire :

Volets-----T/O
Vitesse-----66 KTS
Puissance-----régime < 2300 RPM

Il est possible d'augmenter le régime à 2500 RPM pendant 10 minutes maximum sous condition de maintenance après atterrissage.

SOUS-RÉGIME HÉLICE

Puissance-----à la demande
ECU SWAP-----ECU B

Si pas de changement, retour sur AUTOMATIC.

Si hélice < 1400 RPM, pas de montée possible.

Atterrissage dès que possible.

PANNE DE POMPE DE TRANSFERT

Vanne de carburant-----EMERG. TRANSFERT
Réservoir auxiliaire-----quantité vérifiée
Réservoir principal-----quantité vérifiée

Passer la vanne sur NORMAL avant que le réservoir auxiliaire de soit vide.

Débit de transfert 18 à 21 US GAL/H.

Vanne de carburant-----NORMAL

FEU MOTEUR AU SOL

Vanne de carburant	-----	OFF
Pompe de transfert	-----	OFF
ENGINE MASTER	-----	OFF
ELECTRIC MASTER	-----	OFF

Évacuer l'appareil, prévenir pompier et ATC.

FEU ÉLECTRIQUE AU SOL

ELECTRIC MASTER	-----	OFF
Puissance	-----	IDLE
ENGINE MASTER	-----	OFF

Évacuer l'appareil, prévenir pompier et ATC.

FEU MOTEUR EN VOL

Chauffage cabine	-----	OFF
Vanne de carburant	-----	OFF
Puissance	-----	MAX
Fenêtres d'urgence	-----	ouvertes

Passer à la procédure atterrissage forcé.

FEU ÉLECTRIQUE EN VOL AVEC FUMÉE

AVIONIC MASTER	-----	OFF
ELECTRIC MASTER	-----	OFF
Chauffage cabine	-----	OFF
Fenêtres d'urgence	-----	ouvertes

Atterrir sur le terrain le plus proche.

En cas de fumée dense, déverrouiller la verrière pour ventiler.

PANNE ÉLECTRIQUE

Disjoncteurs	-----	enclenchés
ESSENTIAL BUS	-----	ON

Si panne électrique complète

Éclairage tableau de bord	-----	à la demande
Puissance	-----	à l'oreille

ATTERRISSAGE FORCÉ SANS MOTEUR

Vitesse	73 KTS
Transpondeur	7700
Balise de détresse	ON
Radio	message de détresse
Harnais	ajustés
Passagers	briefés
Trajectoire	établie
Vanne de carburant	OFF
ENGINE MASTER	OFF
Volets	LDG
ELECTRIC MASTER	OFF

SORTIE DE VRILLE

Puissance	IDLE
Palonnier	à fond contre la rotation
Manche	à fond à piquer
Ailerons	au neutre
Volets	UP

après la sortie de vrille

Palonnier	au neutre
Manche	ressource douce

GIVRAGE

Réchauffe Pitot	ON
Chauffage cabine	ON
Aération	dégivrage
Puissance hélice	augmenter pour limiter le givrage
ALTERNATE AIR	ouvert
Fenêtres d'urgence	ouvertes à la demande
Radio	Message de détresse

DIVERS

DISTANCE DE DÉCOLLAGE (15 M)

Température 20°C.

Vents nul.

Altitude pression 4000 ft (875 hPa) :

Masse 1150 kg-----800 m

Masse 1000 kg-----580 m

Masse 850 kg-----370 m

Altitude pression 2000 ft (940 hPa) :

Masse 1150 kg-----760 m

Masse 1000 kg-----530 m

Masse 850 kg-----360 m

Altitude pression 0 ft (1013 hPa) :

Masse 1150 kg-----690 m

Masse 1000 kg-----480 m

Masse 850 kg-----320 m

DISTANCE D'ATTERRISSAGE (15 M)

Température 20°C.

Vents nul.

Volets LDG

Altitude pression 4000 ft (875 hPa) :

Masse 1150 kg-----880 m

Masse 1000 kg-----760 m

Masse 850 kg-----650 m

Altitude pression 2000 ft (940 hPa) :

Masse 1150 kg-----820 m

Masse 1000 kg-----710 m

Masse 850 kg-----620 m

Altitude pression 0 ft (1013 hPa) :

Masse 1150 kg-----760 m

Masse 1000 kg-----650 m

Masse 850 kg-----560 m

DISTANCE D'ATTERRISSAGE (15 M)

Température 20°C.

Vents nul.

Volets UP

Altitude pression 4000 ft (875 hPa) :

Masse 1150 kg-----1180 m

Masse 1000 kg-----960 m

Masse 850 kg-----820 m

Altitude pression 2000 ft (940 hPa) :

Masse 1150 kg-----1020 m

Masse 1000 kg-----880 m

Masse 850 kg-----760 m

Altitude pression 0 ft (1013 hPa) :

Masse 1150 kg-----940 m

Masse 1000 kg-----820 m

Masse 850 kg-----700 m

PERFORMANCES DE MONTÉE

Température 20°C.

Altitude pression 4000 ft (875 hPa) :

Masse 1150 kg-----500 ft/min

Masse 1000 kg-----680 ft/min

Masse 850 kg-----920 ft/min

Altitude pression 2000 ft (940 hPa) :

Masse 1150 kg-----520 ft/min

Masse 1000 kg-----720 ft/min

Masse 850 kg-----940 ft/min

Altitude pression 0 ft (1013 hPa) :

Masse 1150 kg-----540 ft/min

Masse 1000 kg-----740 ft/min

Masse 850 kg-----960 ft/min

CARBURANT

Volume réservoir-----15 US Gallon

Volume utilisable-----14 US Gallon

Débit pompe transfert-----1 US Gallon / Minute