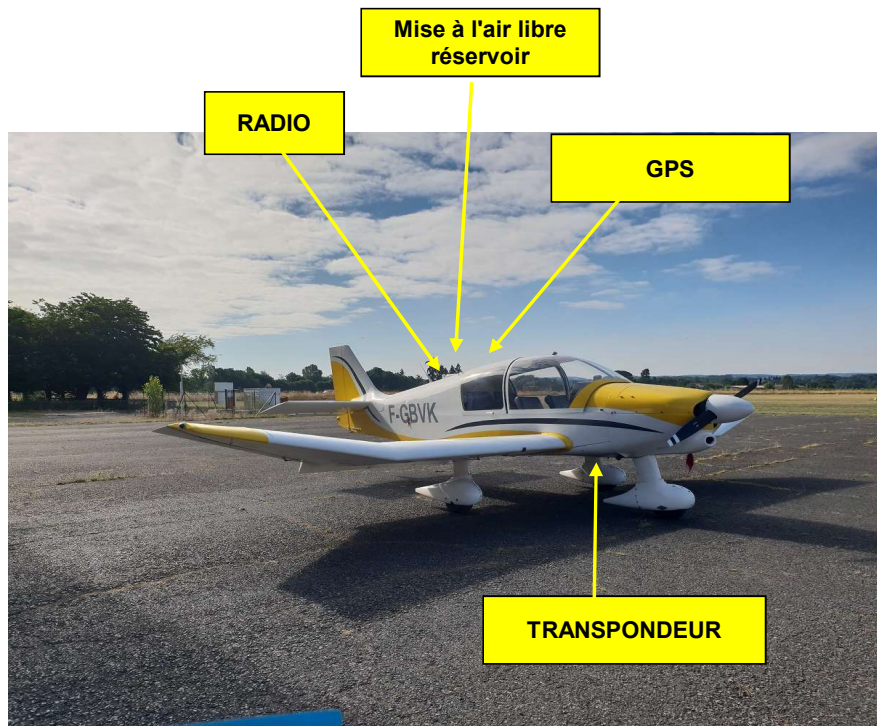


CHECK-LIST DR 400 F-GBVK



10/02/2009

MISE EN ŒUVRE DE L'AVION**Mise en
œuvre de
l'avion*****Avant de déplacer l'avion :***

→ **Purger les réservoirs d'essence (2 purgeurs)**

→ **Contrôler le niveau d'huile et faire l'appoint si
nécessaire**

minimum : 4,7 qts

maximum : 5,6 qts

**Se placer devant l'avion à
environ 5 m et contrôler son
aspect général.**

***(toute anomalie notable
annulera le vol prévu)***

VERIFICATION INTERIEURE

Balise de détresse Dans la sacoche
Documents vérifiés
Compteur vérifié
Prochaine visite 50 ou 100 H vérifiés
Devis masse et centrage vérifiés

Verrière ouverte et propre

Blocage commandes retiré
Commandes libres
Gouvernes dans le bon sens

Batterie arrêt
Alternateur arrêt

Pompe électrique arrêt

Phares arrêt
Anticollisionmarche

Feux de navigation arrêt

Contact magnétos coupé , clés retirées

Intercom arrêt

Radio GPS VOR arrêt

Vérification
interieure 1

VERIFICATION INTERIEURE

.....
Transpondeur arrêt

Eclairage VFR de nuit arrêt

ou si vol en VFR de nuit :

- 1 potentiomètre tableau de bord

Batterie Marche

ESSENCE Sélecteur réservoir ouvert

Essence autonomie vérifiée

Pompe électrique marche

***Après mise en pression du circuit essence
(Voyant éteint)***

Pompe électrique arrêt

Phares roulage et atterrissage vérifiés

Anticollision vérifié

Feux de navigation vérifiés

Avertisseur de décrochage vérifiés

Batterie arrêt

Compensateur essayé puis neutre

Vérification
interieure 2

VISITE PRE-VOL EXTERIEURE**AILE GAUCHE**

Volet état, jeu
Aileron état, débattement
Saumon état
Feu de navigation état
Phare état

Pitot état, flamme retirée

TRAIN GAUCHE

Pneu état, gonflage
Carénage état
Amortisseur enfoncement normal

MOTEUR

Capotages fermés
Hélice, Cône état, fixation
Courroie alternateur état
Admission d'air dégagée
Bouchon, trappe huile fermés

TRAIN AVANT

Fourche retirée
Pneu état, gonflage
Carénage état
Amortisseur essayé

Visite pré-vol
extérieure 1

VISITE PRE-VOL EXTERIEURE

TRAIN DROIT

Pneu état, gonflage
 Carénage état
 Amortisseur enfoncement normal

AILE DROITE

Avertisseur décrochage état

 Feu de navigation état
 Saumon état
 Aileron état, débattement
 Volet état, jeu

FLANC DROIT

Statique non obstruée, flamme retirée
 Antennes (*RADIO, GPS*) état
 Antenne *Transpondeur* état

 Anticollision état

EMPENNAGE

Gouvernes état, débattement
 Compensateur état
 Feu de navigation état
 Patin état

FLANC GAUCHE

Statique non obstruée, flamme retirée
 Mise à l'air libre réservoir Ess. non obstruée

Visite pré-vol exterieure 2

PROCEDURE DE MISE EN ROUTE ET ROULAGE**AVANT MISE EN ROUTE**

Sièges réglés

Frein de parc serré

Contact magnétos coupé

Badin vérifié

Altimètre vérifié
(noter QFE, QNH et choix du calage)

Variomètre vérifié

Casques (pilote et passagers) branchés

Verrière verrouillée sur les côtés et haut

Volets Rentrés

Harnais serrés

NOTA :

En hiver, effectuer quelques injections et brasser ensuite l'hélice. Effectuer cette manœuvre à deux, un dans l'avion, un à l'extérieur.

Procédure
avant mise
en route

PROCEDURE DE MISE EN ROUTE ET ROULAGE

APRES MISE EN ROUTE

Régime 1300 Tr/mn
 Pression d'huile vérifiée (mano)
 Alternateur marche
 Charge vérifiée (indicateur)
 Intercom réglage effectué

Radio GPS VOR marche
 Directionnel calé sur le compas

Transpondeur position SBY, 7000 affiché
 Feux de nav si nécessaire marche
 Phare roulage (si nécessaire) marche
 Eclairage cabine si vol de nuit réglé

Radio GPS VOR ENT.....ENT.....
 Volume radio vérifié (squelch)

Fréquence aérodrome correcte
 VOR Fréquence si nécessaire

ROULAGE

Briefing gestion du roulage
 (avions sur le parking, choix de la piste et du taxi-way)

Radio message
 (préciser vos intentions)

Freins essayés au début du roulage

pendant les virages au sol :

Horizon artificiel stable
 Directionnel caps dans le bon sens
 Indicateur de virage dans le sens du virage
 Bille opposée au sens du virage

Procédure
après mise
en route et
roulage

VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE**ESSAIS MOTEUR**

Frein de parc serré

Essence ouvert

Régime 1700 Tr/mn

Sélection des magnétos chute maxi 125 Tr/mn
(*apporter une attention particulière au préaffichage de la puissance et laisser stabiliser avant de sélectionner les magnétos. Vérifier également l'écart entre les deux : MAXI 50 Tr/mn*)

Essai réchauffage carbu chute mini : 20 Tr/mn
chute maxi : 200 Tr/mn

Essai mixture

Essai ralenti 600 à 800 Tr/mn
pas de vibrations

Régime 1300 Tr/mn

Vérification
moteur avant
décollage

VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE

CONTRÔLES AVANT DECOLLAGE

	Batterie	marche
	Contact magnétos	1+2 (both)
	Commandes	libres
	Compensateur	neutre
	mélange	plein riche
essence	Pression	correcte
	Pompe électrique	marche
électricité	Alternateur	marche
	Charge	vérifiée
Gyros	Suction	vérifiée
	Horizon artificiel	assiette réglée
	Directionnel	calé sur le compas
	Indicateur de virage	vérifiée
Huile	Pression	correcte
	Température	correcte
	Habitacle	en ordre, rien au sol en places avant
	Harnais	serrés (pilote et passagers)
	Instruments (badin, alti, vario)	vérifiés
	Approche	dégagée
	Piste	dégagée
	Volets	Position décollage
	Verrière	contrôlée verrouillée
	Transpondeur	sur ALT (7000)
	Briefing départ *.....	effectué
	Radio	message

*En cas de panne avant rotation : interruption du vol

Panne mineure apres décollage : tour de piste adapté

Panne majeure apres décollage droit devant ou a gauche ou a droite

Vérification
avant
décollage

PROCEDURES DE DEPART**ALIGNEMENT SUR LA PISTE**

Directionnel calé sur QFU piste
 Compas vérifié
 Top départ heure de décollage

DECOLLAGE

Moteur plein gaz
 Contrôle régime mini 2200 Tr/mn
 Badin actif
 Rotation 100 Km/h

APRES DECOLLAGE

Vitesse indiquée 130 Km/h
 Freins serrés puis relâchés
 Moteur puissance de montée
à 300 ft Phare roulage arrêt
 Volets rentrés
 Pompe électrique arrêt
 Pression essence correcte
 Pression huile correcte
 Température huile correcte

MONTEE

initiale Vitesse indiquée 140 Km/h
usuelle Vitesse indiquée 150 Km/h
(volets 0°) Régime 2500 Tr/mn

PROCEDURES EN ROUTE**CROISIERE****Normale**

Régime 2500 Tr/mn
Vitesse indiquée 190 Km/h

- En palier au dessus de 5000 Ft, utiliser le correcteur altimétrique.
- En conditions givrantes (au carburateur), actionner régulièrement la réchauffe carburateur .

Croisière

PROCEDURES D'AERODROME

BRANCHE VENT ARRIERE

Freins en pression puis relachés
 Réchauffe carbu si nécessaire
 Régime 2100 Tr/mn
 Vitesse indiquée 150 Km/h
 Volets position approche (1er cran)
 Pompe électrique marche
 Phare atterrissage marche
 Pression huile correcte
 Température huile correcte
 Radio message effectué

DESCENTE**Vitesses indiquées moteur réduit :**

Lisse 140 Km/h
 Configuration approche (1er cran) 125 Km/h
 Configuration atterrissage (2ème cran) 115 Km/h

Vitesses indiquées avec moteur

Configuration approche 125 Km/h
 régime 1350 Tr/mn
 Configuration atterrissage 115 Km/h
 régime 1550 Tr/mn

APRES ATERRISSAGE

Volets rentrés
 Réchauffage carbu repoussé
 Pompe électrique arrêt
 Phare atterrissage arrêt
 Phare roulage marche
 Radio message effectué

Procédures à l'arrivée sur aérodrome
--

ARRET MOTEUR

Frein de parc serré
 Phare roulage arrêt
 Feux de navigation arrêt
 Radio message
 Radio GPS VOR arrêt

Transpondeur arrêt

Volets sortis (att.)
 Alternateur arrêt

Régime 800 Tr/mn
 Essai coupure magnétos effectué
 Manche secteur arrière
 Régime 1500 Tr/mn quelques secondes

Etouffoir actionné (Tiré)
Après l'arrêt du moteur

Contact magnétos coupé
 Clefs enlevées

Intercom arrêt
 Batterie arrêt

Frein de parc desserré
 Compteur relevé

Carnet de route remplie
 Remettre les flammes (Statiques, dynamique)

SI DERNIER VOL DE LA JOURNEE, FAIRE LE PLEIN

NETTOYER L'AVION APRES LE VOL

Arrêt moteur
