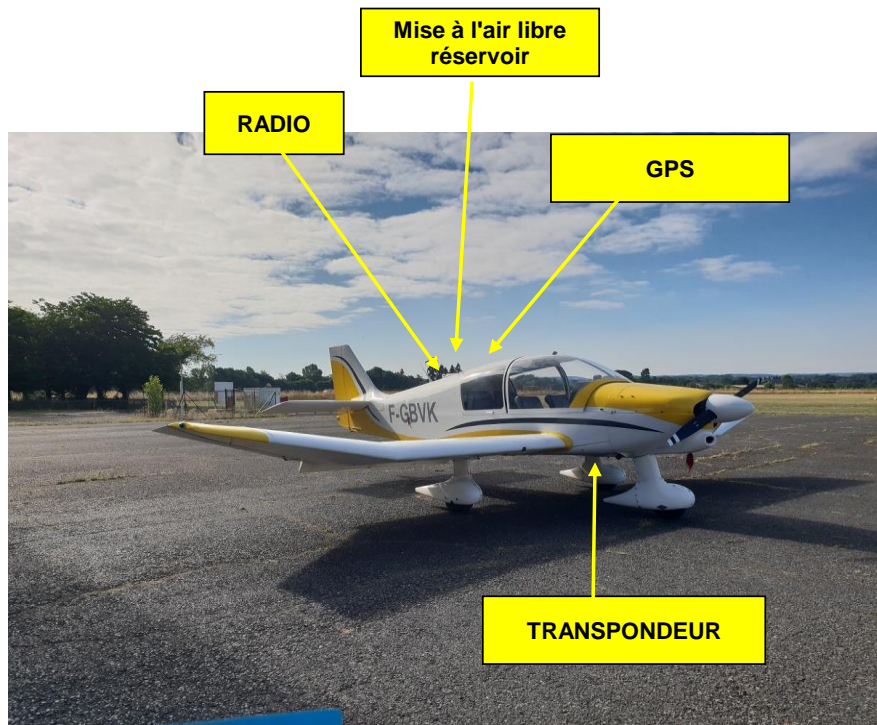




CHECK-LIST DR 400 F-GBVK



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
Antenne *Transpondeur* état

Visite pré-vol
exterieure 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

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
Bouchon réservoir Essence Fermé

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

Indicateur CO pastille vérifiée

Casques (pilote et passagers) branchés

Verrière verrouillée

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)

Radio GPS VOR marche

Intercom réglage effectué

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
	Indicateur CO	pastille vérifiée
	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 DEPARTAlignement
Décollage
Montée**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 relâchés
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 ATTERRISSAGE

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

Anticollision marche

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