



CHECK-LIST DR400: F-GDYA



MISE EN ŒUVRE DE L'AVION

Avant de déplacer l'avion :

- * Purger les réservoirs d'essence et le filtre (4 purgeurs)
- * Contrôler le niveau d'huile et faire l'appoint si nécessaire

minimum : 6 qts

maximum 8 qts



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

(toute anomalie notable annulera le vol prévu)

VISITE PRE-VOL INTERIEURE

Documents vérifiés
Compteur et prochaine visite 50 ou 100 H vérifiés
Devis masse et centrage vérifiés

Verrière ouverte et propre
Largages verrière freiné à gauche et à droite

Blocage commandes retiré
Commandes libres
Gouvernes dans le bon sens

Contact magnétos coupé
Batterie arrêt
Alternateur arrêt

Phares arrêt
Anticollision Marche
Feux de navigation arrêt

Radio 1-VOR arrêt
Radio 2 arrêt
Transpondeur arrêt

Reception HP arrêt
Intercom arrêt

Visite pré-vol
intérieure

La balise de détresse sera testée une fois par mois, à plus ou moins 5 minutes, d'une heure ronde.

appuyer sur test:

→ si allumage long du voyant avant extinction, balise OK

→ si clignotement rapide du voyant, défaut balise

VISITE PRE-VOL INTERIEURE

Batterie marche

Voyants alarmes vérifiés (TEST)

Voyants alarmes position : jour
si VFR de nuit..... position : nuit

Sélecteur réservoir ouvert

Essence autonomie vérifiée

Pompe électrique marche

*Après mise en pression du circuit essence
(voyant éteint et indicateur dans le vert)*

Pompe électrique arrêt

Volets essayés puis sortis (atterrissage)

Phares roulage et atterrissage vérifiés

Anticollision vérifié

Feux de navigation vérifiés

Avertisseur de décrochage vérifié

Batterie arrêt

Compensateur essayé puis neutre
(repère 3)

Visite pré-vol
intérieure

VISITE PRE-VOL EXTERIEURE**AILE GAUCHE**

Volet état, jeu
Aileron état, débattement
Saumon état
Feu de navigation état
Phares état
Pitot état, flamme retirée
Bouchon réservoir d'aile fermé

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

VISITE PRE-VOL EXTERIEURE**TRAIN DROIT**

Pneu état, gonflage
Carénage état
Amortisseur enfoncement normal

AILE DROITE

Bouchon réservoir d'aile fermé
Feu de navigation état
Saumon état
Aileron état, débattement
Volet état, jeu

FLANC DROIT

Antenne transpondeur état
Statique non obstruée, flamme retirée
Antennes état
Anticollision état

EMPENNAGE

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

FLANC GAUCHE

Statique non obstruée, flamme retirée
Mise à l'air libre réservoir essence non obstruée
Bouchon essence fermé
Trappe soute à bagages Fermée à clé

Visite pré-vol
extérieure

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

Compteur, visite 50H ou 100H vérifié

Sièges réglé
(vérifier la bonne position du verrouillage)

Frein de parc serré

Contact magnétos coupé

Badin vérifié

Altimètre vérifié
(noter le QNH)

Variomètre vérifié

Indicateur CO : **Pastille vérifiée**

Disjoncteurs enclenchés

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 de
mise en route
et roulage

PROCEDURE DE MISE EN ROUTE ET ROULAGE

MISE EN ROUTE

Essence ouvert

Mélange plein riche

Batterie marche

Intercom marche

Anticollision marche

Voyants alarmes suivant le cas position jour ou nuit

Autonomie suffisante

Alternateur arrêt

Radio 1, VOR arrêt

Radio 2 arrêt

Transpondeur arrêt

Réception HP arrêt

Pompe électrique marche

Injections moteur froid : 5
moteur chaud : 1

Gaz 1 cm

Pompe électrique arrêt

Sécurité vérifier personne devant

Magnétos 1+2 (both)

Manche secteur arrière

Si vol de nuit Phare on puis off

Démarrreur actionné

**Afficher 1200 Tr/mn et contrôle immédiat
de la pression d'huile**

Procédure de
mise en route
et roulage

PROCEDURE DE MISE EN ROUTE ET ROULAGE

APRES MISE EN ROUTE

Régime 1200 Tr/mn
 Pression d'huile vérifiée (voyant, mano)
 Alternateur marche
 Charge vérifiée (voyant)
 Intercom réglage effectué

Radio 1, VOR marche
 Radio 2 Si nécessaire
 Volume radios vérifié (squelch)
 Fréquence aérodrome correcte
 Fréquence et radial VOR corrects
 Boîte mélange Radio sélectionnée

Transpondeur stand-by, 7000 affiché
 Directionnel calé sur le compas
 Feux de nav si nécessaire marche
 Phare de roulage si nécessaire marche
 Eclairage cabine si vol de nuit réglé

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 de
mise en route
et roulage

VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE**ESSAIS MOTEUR**

Frein de parc serré

Régime 1800 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 étouffoir effectué

Essai ralenti 600 à 800 Tr/mn
pas de vibrations

Régime 1200 Tr/mn

Vérification
avant
décollage

VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE

CONTRÔLES AVANT DECOLLAGE

Batterie marche
 Contact magnétos 1+2 (both)
 Commandes libres
 Compensateur neutre (repère 3)
 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 vérifié (*gyro électrique*)

Huile

Pression correcte
 Température correcte
 Indicateur CO : **Pastille vérifiée**
 Habitacle... en ordre, rien au sol en places avants
 Harnais serrés (pilote et passagers)
 Instruments (Badin, Alti, Vario) vérifiés
 Approche dégagée
 Piste dégagée
 Volets Position décollage
 Verrière contrôlée verrouillée
 Transpondeur sur ALT, 7000 affiché par défaut
 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
 Tableau de panne pas d'alarme
 Paramètres moteur dans le vert
 Badin actif
 Rotation 120 Km/h

APRES DECOLLAGE

Vitesse indiquée 150 Km/h
 Freins serrés puis relâchés
 Moteur puissance de montée
à 300 ft Phare arrêt
 Volets rentrés
 Pompe électrique arrêt
 Pression essence correcte
 Pression huile correcte
 Température huile correcte

MONTEE

initiale Vitesse indiquée 150 Km/h
(volets 1 cran)
usuelle Vitesse indiquée 160 Km/h
(volets 0°) Régime 2500 Tr/mn

Alignement
Décollage
Montée

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

Régime 2500 Tr/mn
Vitesse indiquée 235 Km/h

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

GESTION DES RESERVOIRS

- Lors d'une longue navigation, afin d'éviter un centrage arrière à l'arrivée, au delà des limites. Il est conseillé de consommer la première heure de vol sur le réservoir arrière, puis les réservoirs avants (une heure chaque réservoir), puis terminer le vol sur l'arrière.

Croisière

PROCEDURES D'AERODROME

BRANCHE VENT ARRIERE

Freins en pression puis relachés
 Réchauffe carbu si nécessaire
 Régime 1900 / 2000 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 150 Km/h
 Configuration approche (1er cran) 145 Km/h
 Configuration atterrissage (2ème cran) 125 Km/h

Vitesses indiquées avec moteur

Configuration approche 150 Km/h
 régime 1600 Tr/mn
 Configuration atterrissage 125 Km/h
 régime 1700 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

ARRÊT MOTEUR

Frein de parc serré
 Phare roulage arrêt
 Feux de navigation arrêt

Radio message
 Radio 1, VOR arrêt
 Radio 2, arrêt
 Transpondeur arrêt
 Alternateur arrêt
 Régime 800 Tr/mn
 Essai coupure magnétos effectué
 Manche secteur arrière
 Régime 1500 Tr/mn quelques secondes
 Etouffoir actionné

Après l'arrêt du moteur

Contact magnétos coupé
 Clefs enlevées
 Anticollision Marche
 Intercom arrêt
 Batterie arrêt
 Volets sortis (att.)
 Frein de parc desserré (en été)
 Compteur relevé

Fiche de vol remplie
 Carnet de route rempli

Remettre les flammes (Statiques, Pitot)

**SI DERNIER VOL DE LA JOURNEE
 FAIRE LE PLEIN DU RESERVOIR PRINCIPAL**

NETTOYER L'AVION APRES LE VOL

Arrêt moteur