



## CHECK-LIST

F-BVIY

## Visite Pré-Vol

- \* Doc Avion et pilote à bord
- \* Contacts Magnétos off
- \* Verrière propre
- \* Commandes libres
- \* Compensateurs débattement vérifié
- \* Volets de capot essayés puis Open
- \* Alternate Static fermée
- \* Master Radio OFF (EFD switch sur ON)
- \* Pilote Automatique Master switch OFF
- \* Casque et micro en place
- \* Balise de détresse sur ARM
- \* Disjoncteurs vérifiés
- \* Manette de train position down
- \* Contact batterie Marche
- \* Voyants train vérifiés (vert et ambre)
- \* Autonomie vérifiée
- \* Volets sortis
- \* Avertisseur de décrochage vérifié
- \* Anti-collision Vérifié
- \* Feux de Nav vérifiés
- \* Stobes Vérifiés
- \* Phares Vérifiés
- \* Chauffage Pitot Vérifié
- \* Contact batterie ARRET
- \* Barre de traction enlevée

A effectuer  
sans perdre  
de temps pour  
préserver la  
batterie

## Visite Pré-Vol extérieure

(voir manuel de vol)

# ACTIONS

## AVANT MISE EN ROUTE



\* Actions réalisées suivant un balayage du tableau de bord, de haut en bas et de gauche à droite.

et

- \* Commandes libres
- \* Portes fermées
- \* Abords dégagés
- \* Barre de traction enlevée

# Check-List

## Avant Mise en Route

- \* Freins serrés
- \* Barre de traction enlevée
- \* Documentation + Equipements Spéciaux (gilets,lampes,...)
- \* Disjoncteurs vérifiés
- \* P.A. master switch OFF
- \* Master Radios OFF
- \* Mixture Etouffoir
- \* Hélice: Plein Petit Pas (PPP)
- \* Serrage manettes moteur : réglé
- \* Manette train position DOWN
- \* Compensateur prof : Plein débat. effectué et réglé
- \* Compensateur direction : Plein débat. effectué et Réglé
- \* Volets de capot OPEN
- \* Réservoir Essence sur Both
- \* Autonomie Vérifiée
- \* Commandes Libres
- \* Montre Vérifiée : Chrono à 0
- \* Portes et fenêtres Fermées / Verrouillées
- \* Clef en place
- \* Phares/Strob OFF Beacon ON Nav/Pitot OFF
- \* Batterie ON
- \* Lampe train Down Verte
- \* Sécurité: Abords dégagés

# ACTIONS

## MISE EN ROUTE

### Démarrage moteur froid

- \* Manette des Gaz : ouvert 1 cm
- \* Pompe ON
- \* Mixture avancé jusqu'à débit 4 à 6 GAL/h puis étouffoir
- \* Pompe OFF
- \* Manette des Gaz sur réduit
- \* Démarreur contact START
- \* Mélange doucement plein riche
- \* Manette des gaz ajustée
- \* Pression d'huile vérifiée

### Démarrage moteur Chaud

- \* Procédure identique sans les cinq premiers items

## APRES MISE EN ROUTE

- \* Essai Coupure magnétos (< 900 t/mn)
- \* Alternateur ON
- \* Lampe high voltage éteinte
- \* Témoin de charge : Vérifiée
- \* Régime 1000 t/mn
- \* Master switch Radios ON (Transpondeur ON et ALT)
- \* P.A. Master switch à la demande
- \* Breakers vérifiés
- \* Succion à 5 / Horizon secours Vérifié
- \* Markers à la demande
- \* Self Test instruments GPS / EFIS : Validé et Vérifié
- \* Carburant renseigné dans le GTN
- \* GPS / EFIS / VOR 2 déFlagés
- \* Altis réglés / comparés

# Check-List

## Après Mise en Route

- \* Suction vérifiée
- \* Horizon secours vérifié
- \* Altimètres Réglés / Comparés
- \* EFIS pas de message WARNING ou CAUTION
- \* Volets rentrés et Vérifiés Visuellement
- \* Régime 1000 t/mn
- \* Charge Vérifiée : Voyant Eteint
- \* Essence, Autonomie annoncée
- \* Pression Huile vérifiée
- \* Essai Coupure effectué
- \* Contact Magnétos Both
- \* Radios ON
- \* Pompe OFF

# ACTIONS

## Rejointe Aire d'Essais Moteur

(Une fois dégagé des aires de stationnement)

- \* Freins Essayés
- \* Gyros / EFIS vérifiés.
  - Horizons stables
  - Caps : augmentent / diminuent
  - Indicateurs de Virage : droite / gauche
  - Billes à l'extérieur du virage

## Essais Moteurs

- \* Freins de parking serrés
- \* Paramètres vérifiés :           Pression - Température d'huile  
  Température cylindre
- \* Régime 1800 T/mn
- \* Essai régulateur d'hélice 1800 / 1500 mini
- \* Sélection Magnétos  
  (-150 t/mn maxi / -50 t/mn entre 1 et 2)
- \* Charge vérifiée
- \* ralenti 600 à 700 t/mn mini

## Avant Roulage

- \* Commandes libres
- \* Fréq Radio/Nav : Affichées/Réglées
- \* Source CDI et RMI sélectionnées
- \* FPL renseigné
- \* BUG : IAS - ALTI - HDG sélectionnés
- \* P.A. testé
- \* ATIS écouté
- \* Volets 10°
- \* Portes et fenêtres fermées + verrouillées
- \* Briefing départ effectué
- \* Freins desserrés

# Check-List

## Actions Vitales

- \* Essais moteurs effectués
- \* Altimètres : QNH vérifiés / comparés
- \* Fréquences Radios Affichées
- \* Moyens de Navigation réglés - Plan de vol renseigné
- \* EFIS pas de message WARNING ou CAUTION
- \* Transpondeur ALT vérifié
- \* P.A. testé
- \* Paramètres moteurs vérifiés
- \* Volets 10°
- \* Contact magnétos both
- \* Compensateur profondeur réglé
- \* Compensateur direction réglé
- \* Plein Petit Pas (PPP)
- \* Plein Riche
- \* Essence Ouverte sur Both
- \* Portes et fenêtres Fermées & Verrouillées
- \* Ceintures et harnais pilote et pax attachés
- \* Briefing Départ Effectué
- \* Freins desserrés
- \* Phare roulage à la demande



## ACTIONS

### AVANT ALIGNEMENT

- \* Strobe ON, phares à la demande
- \* P.A.déconnecté
- \* Approche dégagée

### AVANT DECOLLAGE

- \* Compas / EFIS Vérifié / QFU Exact
- \* Paramètres Moteur Corrects
- \* TOP Chrono
- \* Talons au plancher

### APRES DECOLLAGE

- \* Vario positif, alti confirme : Freins appliqués + Train rentré
- \* à 300 ft :
- \* Volets Rentrés / Vérification Visuelle
- \* Paramètres moteur réglés (PA 25 - RPM 2500 T/MN - FF 14)
- \* Phare OFF.

### MISE EN MONTEE

- \* BUG : ALTI - IAS affiché
- \* Paramètres moteur réglés (FF 14 - RPM 2500 T/MN - PA 25)
- \* Compensateurs Réglés
- \* Volets de capot ouverts

### MISE EN PALIER

- \* Paramètres moteur réglés (PA23 - RPM 2300 T/MN - FF 10)
- \* Volets de capot fermés
- \* Compensateurs Réglés
- \* BUG IAS synchronisé

### MISE EN DESCENTE

- \* Briefing descente effectué
- \* Réservoir sur both
- \* Mélange enrichi
- \* BUG ALTI affiché
- \* Altimètres réglés et comparés
- \* PA ALT désengagé

# Check-List

## AVANT ALIGNEMENT

- \* Strobe ON, phares à la demande
- \* P.A. déconnecté
- \* Approche dégagée.

## AVANT DECOLLAGE

- \* Compas / EFIS Vérifié
- \* Paramètres dans le vert - Pas d'alarme
- \* TOP Chrono.

## APRES DECOLLAGE

- \* Phare OFF
- \* Volets Rentrés - Train Rentré.
- \* Paramètres moteur affichés.

## MISE EN MONTEE

- \* Paramètres moteurs affichés
- \* Altimètres réglés et comparés
- \* Volets de capot ouverts
- \* Compensateur Réglé

## MISE EN PALIER

- \* Température moteur vérifiée - Volets de capot fermés
- \* Paramètres moteurs affichés
- \* Compensateur Réglé

## DESCENTE

- \* Briefing Descente effectué
- \* Mélange enrichi.
- \* PA à la demande  $V_i < V_{no}$
- \* Altimètres réglés et comparés.
- \* P.A ALT désengagé

# ACTIONS

## AVANT ATERRISSAGE

- \* BUG IAS réglé sur Vi ATT + KVe
- \* Pilote Automatique déconnecté
- \* Phare atterrissage à la demande
- \* Paramètres moteur réglés (PA19 - RPM2500 T/MN - FF PR)
- \* Vi < 130 kts
- \* Volets 10°
- \* Vi < 122
- \* Train sorti / lampe verte
- \* PA 21
- \* Volets capots ouverts

## FINALE

- \* Volets sortis
- \* Plein Riche
- \* Plein Petit Pas
- \* Train sorti vérifié-verrouillé
- \* Vitesse, BUG IAS réglé :
  - Volets 10° 80 kts + kve
  - Volets 20° 75 kts + kve
  - Volets 30° 70 kts + kve

# Check-List

## AVANT ATERRISSAGE

- \* P.A. déconnecté
- \* Freins Testés
- \* **Train Sorti / Lampe Verte**
- \* Phare atterrissage à la demande
- \* RPM 2500 tr/min
- \* Mixture Plein Riche
- \* Volets 10°
- \* Vitesse 90 kts
- \* Volets capots ouverts

## FINALE

- \* Plein Riche
- \* Plein Petit Pas (PPP)
- \* **Train Sorti et Verrouillé**
- \* Pleins Volets (sauf restriction)
- \* Talons au Plancher

# ACTIONS

## APRES ATERRISSAGE

- \* Transpondeur ALT 7000
- \* Volets rentrés
- \* Phare Atterrissage : OFF
- \* Phare Roulage : à la demande
- \* Strokes Lights : OFF
- \* Pitot heat : OFF
- \* Compensateurs au neutre

## AVANT DE QUITTER L'AVION

- \* Freins Serrés
- \* P.A. master switch OFF
- \* BUG réglé : IAS : 0kt - ALTI : 0ft
- \* Master Radios OFF
- \* Régime: < 1000 t/mn
- \* Essai Coupure Magnétos
- \* Mixture étouffoir
- \* Magnétos coupées clés retirées
- \* Eclairages cabines éteints
- \* Anticollision : laisser sur ON
- \* Phares / Alternateur / Batterie : OFF
- \* Aérations fermées
- \* Chrono Arrêté

(Laisser le sélecteur essence sur BOTH)

## Check-List

### Après Atterrissage

- \* Transpondeur 7000 ALT
- \* Phare / Strobe / Pitot heat : OFF
- \* Compensateurs réglé au neutre
- \* Volets Rentrés
- \* Volets de capots ouverts

### Arrêt Moteur

- \* Freins Serrés
- \* Master Radios OFF
- \* P.A. master switch OFF
- \* Contacts coupés & clé enlevée
- \* Volets Rentrés
- \* Contact Batterie OFF
- \* Tous contacts OFF
- \* Laisser anticollision sur ON
- \* Mixture Etouffoir

### RESTITUTION AVION

- \* Sièges reculés au maximum - Ceintures rangées
- \* Cache Pitot en place
- \* Documents & Observations renseignés

## CHECK URGENCE

Compte tenu du peu de temps dont dispose un pilote en situation d'urgence, les parties encadrées sont à réaliser de mémoire.

### **PANNE MOTEUR AVANT DECOLLAGE**

- \* Manette des gaz Réduit.
- \* Freins en Pression.
- \* Volets Rentrés.
- \* Mélange Etouffoir.
- \* Sélecteur Magnétos OFF.
- \* Sélecteur Essence Fermé.
- \* Contacts ALT + BATT OFF.

### **PANNE MOTEUR APRES DECOLLAGE**

- \* Vi Recherchée:70 kts.
- \* Volets sortis
- \* Mélange Etouffoir.
- \* Essence Fermée
- \* Sélection Magnétos OFF.
- \* Contacts ALT + BATT OFF

### **Attention:**

- Atterrir droit devant dans un secteur +/-30°
- Eviter les importants changements de direction.
- Sous aucun prétexte ne tenter de revenir vers l'aire de décollage si Z < 1000 ft.

## CHECK URGENCE

### **PANNE MOTEUR EN VOL**

- \* Vi recherchée: 75kts
- \* Essence: Réservoir BOTH.
- \* Mélange Plein Riche.
- \* Pompe à Essence ON.
- \* Manette des gaz à moitié ouverte au moins
- \* Magnétos 1+2
- \* Démarreur: si nécessaire.

#### le moteur

##### repart:

- Puissance désirée.
- Mélange Réglé
- Pompe Essence OFF

#### le moteur

##### ne repart pas:

- MSG « MAYDAY » transmis
- Transpondeur 7700.
- Effectuer check  
« Atterrissage d'Urgence »

### **ATTERRISSAGE D'URGENCE**

- \* MSG détresse transmis. (sur fréq. Affichée ou sur 121.5)
- \* Transpondeur 7700.
- \* Balise de détresse ON
- \* Mélange Etouffoir.
- \* Essence fermée.
- \* Sélecteur Magnétos OFF
- \* Train suivant zone atterris : Rentré ou Sortis
- \* Ceintures Attachées.
- \* Portes déverrouillées
- \* Volets: à la demande.
- \* Contact ALT + BATT OFF avant impact..



# CHECK URGENCE

## AMERRISSAGE

- \* Message de détresse
- \* Transpondeur 7700
- \* Balise de détresse ON
- \* Train Rentré
- \* Volets sortis
- \* Portes déverrouillées
- \* Gilets sauvetage endossés non gonflés

## FEU MOTEUR AU DEMARRAGE

- \* Pompe à Essence OFF.
- \* Mélange Etouffoir.
- \* Commande de Gaz: Plein Avant
- \* Sélecteur Magnétos: OFF.
- \* Freins de Parking: desserré.
- \* Avion Evacué.
- \* Eteindre l'incendie

## FEU MOTEUR EN VOL

- \* Mélange Etouffoir.
- \* Commande de Gaz: Plein Avant.
- \* Essence Fermée.
- \* Magnétos OFF.
- \* Descente à 87 kts, augmenter si le feu continue
- \* Ventilation Chauffage fermés.
- \* Aérations supérieurs ouverts, fenêtres ouvertes
- \* effectuer check « Atterrissage d'Urgence ».

## FEU CABINE

- \* Contact ALT + BATT arrêt.
- \* Ventilation Chauffage fermée.
- \* Contrôler les disjoncteurs pour détecter le(s)circuit(s) défectueux.
- \* Atterrissage dès que possible.

# CHECK URGENCE

## PANNE DE TRAIN

- \* Contact ALT BAT ON
- \* Levier train Vérifié
- \* Disjoncteur LDG GEAR Enfoncé
- \* Voyant ambre vérifié

## SORTIE DU TRAIN EN SECOURS

- \* Vitesse : 80kts
- \* Disjoncteur LDG GEAR Déclenché
- \* Levier de train Sorti
- \* Pompe manuel Tirée
- \* Pomper 40 coups
- \* Voyant train VERT + VISUEL
- \* Disjoncteur LDG GEAR

## ATTERRISSAGE TRAIN RENTRE

- \* Levier de train Rentré
- \* Disjoncteur LDG GEAR Enclenché
- \* Message TWR Effectué
- \* Volet de capot Fermés
- \* Volets Sortis

## COURTE FINALE/PISTE ASSUREE

- \* Portes déverouillées
- \* Contact ALT BAT OFF
- \* Mélange Etouffoir
- \* Magnétos Arrêt

# CHECK URGENCE

## EFIS

### PERTE DE GENERATION ELECTRIQUE

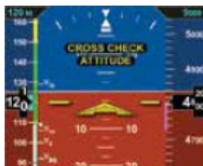


« ON BAT » warning :

- \* L'EFIS fonctionne sur sa batterie interne
- \* Se poser le plutôt possible

### BLOCAGE SYSTEMES PITOT ET STATIQUE

« **CROSS CHECK ATTITUDE** » caution :



- \* Effectuer un contrôle croisé des informations sur les instruments de secours
- \* Pitot heat sur ON
- \* Maintenir ou rechercher les conditions VMC
- \* Se poser aussi tôt que possible

« **ATTITUDE FAIL** » warning :



- \* Pitot heat sur ON
- \* Alternate Static sur Ouvert
- \* Utiliser les instruments de secours
- \* Maintenir ou rechercher les conditions VMC
- \* Se poser aussi tôt que possible

« **CHECK PITOT HEAT** » caution :



- \* La vitesse est inférieur de plus de 30 kt ou supérieur de plus de 50 kt que celle donnée par le GPS.
- \* Mettre Pitot heat sur ON

## CHECK URGENCE

« **DIRECTION INDICATOR FAIL** » warning :



- \* Pitot heat sur ON
- \* Alternate Static sur Ouvert
- \* Utiliser les instruments de secours
- \* Maintenir ou rechercher les conditions VMC
- \* Se poser aussi tôt que possible

## **DIFFERENCE ENTRE LE PFD ET LES INSTRUMENTS DE SECOURS**

- \* Comparer toutes les sources d'informations disponibles d'altitude, de vitesse et d'attitude afin d'identifier l'indication erronée.
- \* Maintenir ou rechercher les conditions VMC
- \* Se poser aussi tôt que possible

## **EFFECTUER UN RESET DE L'AHRS EN VOL**



- \* Maintenir une trajectoire en ligne droite et en palier
- \* Utiliser les références visuelles ou les instruments de secours
- \* Déconnecter le PA
- \* Presser le bouton « MENU »
- \* Tourner le sélecteur de droite pour affiché la page « GENERAL SETTING A »
- \* Presser la Hot Key associée à « AHRS RESET »
- \* Presser de nouveaux la Hot Key pour confirmer l'action
- \* Presser le bouton « MENU » pour quitter

# CHECK URGENCE






## PANNE D'ALTERNATEUR

- \* Interrupteur EFIS sur OFF (fonctionnement EFIS sur batterie interne)
- \* Supprimer tous les consommateurs inutiles
- \* Se poser aussi tôt que possible
- \* Avant d'intégrer le terrain, Interrupteur EFIS sur ON



### WARNING, CAUTION & ADVISORY Message


WARNING		
ON BAT		Dans le cas d'une perte d'énergie, l'EFD 1000 bascule automatiquement sur sa batterie interne.
Fonction FAIL X		Les annonces rouges sont présentes lorsque l'EFD a déterminé que les fonctions associées sont invalides ou défectueuses et ne doivent pas être utilisées.

# CHECK URGENCE

CAUTIONS		
CROSS CHECK ATTITUDE		Affiché sur le PFD lorsque le contrôleur d'intégrité interne de l'AHRS détermine que l'attitude est potentiellement dégradée.
GPS 1 GPS 2 RSM GPS		Présentes lorsque les données d'un plan de vol et d'une carte GPS est invalide ou indisponible.
RSM GPS REVERSION EMERGENCY USE ONLY		Présentes lorsque l'EFD bascule sur la source du RSM GPS. A utiliser uniquement en cas d'emergency.
INTEG		Présente lorsque la source GPS couplé au HSI a un flag d'intégrité.
MINIMUNS		Présente lorsque l'avion est aux ou au-dessous des minimums renseigné par le pilote.

## CHECK URGENCE

ADVISORY		
ALTITUDE ALERTER		Affiché lorsque l'avion atteint (fixe) or dévie (clignotant) de l'altitude présélectionnée.
« APPR » « WPT » « MSG »		Annonces associées au GPS couplé au HSI.

INVALID DATA		
BARRE EN ROUGE		Une barre rouge horizontale ou verticale sur la source sélectionnée indique que les données sont invalides ou indisponible.

# CHECK URGENCY

## Configuration GTN650

Données écran « MAP »



Données écran « Default Nav »





## CARACTERISTIQUES

Vne : 169 kts Vno : 139 kts

Vfe : 96 kts ( Vfe: volets 10°: 130Kts)

Vle : 122 kts

Vs lisse : 60 kts Vso : 50 kts

Vi finesse max: 75 kts

Régime Max: 2700 tr/mn

Vw traversier max: Déc. : 20 kts Att. : 15 kts

Réservoirs : 231 L (partiels : 166 L)

Consommation: 38 L/h (Suivant utilisation, voir manuel de vol)

**Masse Maxi : 1270 kg. Bagage Maxi : 54 Kg**

	Pa	Tr/mn	Débit	Vi Kt	Volets
<b>Rotation</b>	Max	PPP	PR	55/60	10°
<b>Montée Initiale</b>	Max	PPP	PR	80	0°
<b>Montée Normale</b>	25	2500	14	90	0°
<b>Montée Vz max</b>	Max	PPP	PR	80	0°
<b>Montée Pente max</b>	Max	PPP	PR	70	0°
<b>Croisière 65%</b>	23	2300	10	130	0°
<b>Vent Arrière</b>	19	2500	PR	90	10°
<b>Finale Volets 10°</b>	*	PPP	PR	80	10°
<b>Finale Volets 20°</b>	*	PPP	PR	75	20°
<b>Finale Volets 30°</b>	*	PPP	PR	70	30°

• : PA à la demande pour respecter la Vi

