



CHECK LISTS

F-GLDP



VISITE PRÉVOL INTÉRIEURE

- * Équipements sous MEL - Pris en Compte
- * Contacts Magnétos - Coupés
- * Verrière - Propre
- * Largage Verrière - Freiné (2 points vérifiés)
- * Commandes - Libres
- * Monoxyde de Carbone - Validité Vérifiée
- * Compensateur Profondeur - Débattement Vérifié
- * Volets Fonctionnement - Vérifiés
- * Micro Secours - En Place
- * Manuel de Vol/Trousse 1^{er} Secours/Kit Anti-Feu -...En Place
- * Balise de Détresse - ARM
- * Disjoncteurs - Vérifiés
- * Master Avionic- Arrêt
- * Batterie - ON
- * PFD et Indicateur Tempé Carburateur - Vérifiés Allumés
- * Disjoncteurs - Vérifiés (Sous Tension)
- * Test Voyants - Effectué
- * Essence - Ouvverte
- * Autonomie - Vérifiée
- * Phares - Vérifiés
- * Avertisseur Décrochage - Vérifié
- * Feux de Nav - Vérifiés
- * Anticollision - Vérifié
- * Batterie - OFF

VISITE PRÉVOL EXTÉRIEURE

(Effectuée selon le Manuel de Vol)

Niveau d'huile entre 4 mini et 5,5 max, 1^{er} vol du jour mini 4,5

AVANT MISE EN ROUTE

- * Freins - Serrés
- * Performances - Devis masse et Centrage -..Vérifiées
- * Barre de Manœuvre - Enlevée
- * Bouchon réservoir - Vérifié Fermé
- * Flammes - Enlevées et Rangées
- * Documentation Avion et Pilote - Rangée A bord
- * Équipements Spéciaux (Gilets sauvetage,...) .A bord
- * Horamètre - Noté
- * Ceintures - Attachées
- * Verrière - Non Verrouillée
- * Montre - Vérifiée en TU - Chrono à 0
- * Essence - Ouverte
- * Autonomie - Annoncée
- * Anti-Collision - ON
- * Clef de Contact - En Place
- * Master Avionic - OFF
- * Mixture - Plein Riche
- * Compensateur Profondeur - Régulé
- * Volets - Rentrés
- * Commandes - Libres
- * Sécurité - Abords Dégagés

MISE EN ROUTE

- * Batterie - ON
- * Magnétos - BOTH
- * Pompe - ON

Moteur froid :

- * 3 Injections, Manette des Gaz - Ralenti

Moteur tiède :

- * 1 Injection, Manette des gaz - Ralenti

Moteur chaud :

- * **pas** d'Injection, Manette des gaz - Réduit

Moteur noyé :

Pompe sur OFF- Magnétos BOTH - Mélange Pauvre, puis Enrichi quand le Moteur Démarre.

Dans tous les cas, le démarreur doit être actionné sans délai après les injections

APRÈS MISE EN ROUTE

- * Pression d'huile - Vérifiée
- * Magnétos Essai Coupure- Effectué
- * Magnétos - BOTH
- * Régime - 1200 RPM
- * Alternateur - ON
- * Charge - Vérifiée
- * Pompe - OFF
- * Master Avionic - ON
- * Voyants Alarmes - Eteints
- * Ceintures Harnais Pilote et Pax - Attachés
- * PFD - Vérifié - Renseigné QNH et Altitude
- * HSI et Compas - Comparés
- * Radios - Réglées
- * Transpondeur - SBY

ESSAIS MOTEUR

- * Frein de Parking - Serré
- * Paramètres - Température et Pression d'Huile - ..Vérifiés
- * Régime - 2000 RPM
- * Sélection Magnétos - Effectuée
(-175 RPM Maxi / -50 RPM Maxi entre L et R)
- * Réchauffage Carburateur - Vérifié
(chute 100 RPM env et Tempé carburateur augmente)
- * Charge Alternateur - Vérifiée
- * Ralenti - 600 RPM Mini
- * Régime - 1200 RPM

AVANT DÉCOLLAGE

- * Fréquences Radios - Régliées
- * PFD - QNH et Altitude Sélectionnée - Vérifiés
- * Moyens de Navigation - Réglés
- * Source HSI – Bug - Sélectionnée – Réglié
- * Paramètres Moteur - Vérifiés
- * Réchauffage Carburateur - Repoussé
- * Magnétos.....BOTH
- * Mélange - Plein Riche
- * Monoxyde de Carbone - Couleur Claire Vérifiée
- * Compensateur Profondeur - Réglié
- * Commandes - Libres
- * Volets - 1^{er} Cran
- * Briefing Départ - Effectué

Les encadrés sont à faire de mémoire

AVANT ALIGNEMENT

- * Verrière - Fermée Verrouillée
- * Phare - ON
- * Transpondeur - ALT
- * Pompe - ON

ALIGNÉ

- * Compas, HSI & QFU & BUG - Vérifiés
- * Paramètres dans le Vert - Pas d'Alarme
- * Heure décollage - Notée

APRÈS DÉCOLLAGE

- * Phare - OFF
- * Pompe - OFF
- * Volets - Rentrés Voyant Eteint
- * Paramètres Moteur - Vérifiés

DESCENTE / APPROCHE

- * Phare - ON
- * Pompe - ON
- * Mélange - Plein Riche
- * Réchauffage Carburateur -.....Comme Nécessaire
- * Freins - En Pression

AVANT ATTERRISSAGE

- * Phare - ON
- * Pompe - ON
- * Volets - 2^{ème} Cran

PISTE DÉGAGÉE

- * Phare de roulage - ON
- * Transpondeur - SBY
- * Pompe - OFF
- * Réchauffage Carburateur -.....Repoussé
- * Compensateur Profondeur - Au Neutre
- * Volets - Rentrés

ARRÊT MOTEUR

- * Freins - Serrés
- * Phares - OFF
- * Message radio - Effectué
- * Master Avionic - OFF
- * Alternateur - OFF
- * Magnétos essai coupure - Effectué
- * Mixture - Etouffoir
- * Magnétos - OFF Clé retirée
- * Éclairages Cabines - Eteints
- * Batterie - OFF
- * Anticollision - Toujours ON
- * Essence - Ouverte
- * Volets - 2^{ème} Cran
- * Aérations - Fermées
- * Chrono - Arrêté
- * Sièges - Reculés au Maximum
- * Horamètre et Observations - Notés
- * Auto-Débriefing - Effectué

- * Ceintures - Rangées
- * Caches Pitot et Statiques - A Remettre En Place
- * Pare brise, bords d'attaque - A Nettoyer

Aide au Traitement Situation Anormale

Phase 1 - **PNC** *Gestion des Priorités*

Piloter
Naviguer

Exécuter les encadrés C/L URGENCE de mémoire

Communiquer

Phase 2 - **CRAPS** *Traitement de la panne*

C – Commande

R – Reset

A – Alimentation

P – Protection

S – Signalisation

*Si le problème n'est pas résolu rechercher
dans Checklist et/ou Manuel de vol*

Phase 3 - **FORDEC** *Bilan et décision*

F – Faits

O – Options

R – Risques et Bénéfices

D – Décision

E – Exécution

C – Contrôle

CHECK LISTS D'URGENCE

Les procédures d'urgence *en italique* se trouvent en SECTION 3 du Manuel de Vol. Les procédures soulignées sont conformes aux check lists des autres DR400.

Panne moteur avant décollage

Panne moteur après décollage

Panne moteur en vol

Feu moteur au sol.....3.2

Feu moteur en vol.....3.2

Feu électrique en cabine

Panne d'alternateur.....3.2

Givrage carburateur.....3.2 – 3.3

Largage verrière

Vrille involontaire.....3.3

Baisse de pression d'huile

Panne commande de profondeur

Vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur

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 DÉCOLLAGE

- * Manette Des Gaz -.....Réduit
- * Freins -.....En Pression
- * Essence -.....Fermée
- * Mélange -.....Étouffoir
- * Magnétos -.....OFF
- * Contrôle -.....Prévenu
- * ALT et BAT -.....OFF

PANNE MOTEUR APRÈS DÉCOLLAGE

- * Vi Recherchée -.....73 KT
- * Message MAYDAY -.....Transmis
- * Mélange -.....Etouffoir
- * Essence -.....Fermée
- * Magnétos -.....OFF
- * ALT et BAT -.....OFF

Attention:

- Atterrir droit devant, virage en fonction de la hauteur
- Éviter les changements importants de direction.
- Sous aucun prétexte ne tenter de revenir vers l'aire de décollage si Hauteur < 1000 FT

PANNE MOTEUR EN VOL

- * Vi recherchée 73 KT (finesse : 10)
- * Essence ouverte + Mélange Plein Riche
- * Pompe Essence ON
- * Manette des Gaz- 1/4 de course en avant
- * Magnétos-.....BOTH



Hélice Tourne-.....Le Moteur Devrait Repartir
Hélice Calée -..... Actionner le Démarreur



Le moteur repart

- * Puissance-.....Désirée
- * Pompe-.....OFF



Le Moteur ne Repart Pas



ATTERRISSAGE D'URGENCE

- * MSG MAYDAY X3 Transmis
- * Transpondeur 7700
- * Ceintures et Harnais Serrés
- * Pompe Électrique OFF
- * Mélange Étouffoir
- * Manette Des Gaz Plein Réduit
- * Magnétos OFF
- * Essence Fermée
- * ALT OFF

En Finale :

- * Volets 2^{ème} Cran Vi 65 KT
- * BAT OFF
- * Verrière Déverrouillée

FEU MOTEUR AU SOL SECTION 3.2

Laisser Tourner Le Moteur Avec :

- * Essence - Fermée
- * Pompe Électrique - OFF
- * Manette Des Gaz - Plein Gaz
- * Mélange - Etouffoir

Si le feu persiste :

- * MSG MAYDAY - Transmis
- * Magnétos - OFF
- * BAT et ALT..... OFF
- * Freins - Desserrés
- * Avion - Evacué

FEU MOTEUR EN VOL SECTION 3.2

- * Essence - Fermée
- * Manette Des Gaz Plein Gaz → Arrêt Moteur
- * Mélange - Etouffoir
- * Pompe - OFF
- * ALT - OFF
- * Chauffage Cabine et Ventilation - Fermés
- * Effectuer Check List - ATERRISSAGE D'URGENCE

Ne pas tenter de remettre le moteur en marche après l'incendie. Effectuer un atterrissage en campagne.

FEU ÉLECTRIQUE EN CABINE

- * Chauffage et Ventilation - Fermés
- * ALT et BAT - OFF
- * Disjoncteurs ALT et BAT - OFF
- * Atterrissage - Dès Que Possible

PANNE D'ALTERNATEUR SECTION 3.2

Ampèremètre indique décharge et le voyant **Charge** est allumé.

ALT - OFF

ALT - ON

Si le problème persiste, réduire le bilan électrique.

ALT - OFF

L'avion est alimenté par la batterie, autonomie max 30 minutes

Les magnétos alimentent le moteur, il n'est donc pas concerné par la panne.

Autonomie: Garmin G5 environ 2 heures, Aera 760 4 heures.

GIVRAGE CARBURATEUR SECTION 3.2

Si le régime diminue ou en cas de givrage suspecté

Réchauffage Carbu - Tiré à fond une dizaine de secondes

Si givrage brutal - Plein Gaz

LARGAGE VERRIÈRE

En cas de déformation du capot moteur suite à un incident à l'atterrissage bloquant l'ouverture de la verrière

2 Anneaux de largage - Soulevés

Verrou Central - Ouvert

VRILLE INVOLONTAIRE SECTION 3.3

Actions classiques sur les commandes

Manche au Neutre, Pied Contraire

Volets rentrés

BAISSE DE PRESSION D'HUILE

Si pression d'huile anormalement faible

Température d'huile - Surveillée

Si température d'huile proche du rouge

Puissance moteur -.....Réduite

Rejoindre le terrain le plus proche en se préparant à un éventuel atterrissage en campagne.

PANNE COMMANDE DE PROFONDEUR

En cas de déconnection accidentelle de la commande de profondeur

Stabiliser l'avion en vol horizontal volets rentrés à 73 Kt à l'aide du trim et des gaz

Choisir une piste longue et adopter un plan faible

Une fois stabilisé contrôler la descente aux gaz uniquement. Ne réduire qu'à l'arrondi.

VIBRATIONS ET IRREGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Vérifier, dans l'ordre :

1. Givrage du carburateur
2. Mélange trop riche ou trop pauvre
3. Présence d'impuretés dans le carburant : vérifier pression essence et mettre en marche la pompe carburant
4. Défaillance d'allumage : sélectionner la meilleure position entre L, R ou BOTH

Rejoindre le terrain le plus proche

Lors de l'installation de l'hélice **SENSENICH 72CK56-0-54** sur le **DR400/120**, les sections du manuel de vol sont affectées de la façon suivante.

GENERALITES

L'hélice **SENSENICH 72CK56-0-54** peut être montée en option. Les données de la section "Généralités" sont inchangées sauf :

Hélice

Marque	SENSENICH
Type	72CK56-0-54
Diamètre	1,83 m (72 in)
Pas	54 in
Régime minimum, plein gaz au niveau mer	2300 tr/min

LIMITATIONS

Inchangées sauf :

Régime maximum 2800 tr/min

Marquage tachymètre pour hélice **SENSENICH 72CK56-0-54**
 arc vert 2000 à 2800 tr/min
 trait rouge 2800 tr/min

PROCEDURES D'URGENCE

Non affectées.

PROCEDURES NORMALES

Inchangées sauf :

Vitesse optimale de montée Vy

Volet position décollage (74 kt) 138 km/h
 Volet rentrés (78 kt) 145 km/h

Vitesse de meilleure pente de montée

Volet position décollage (65 kt) 120 km/h
 Volet rentrés (67 kt) 125 km/h

Décollage

Régime minimum plein gaz 2300 tr/min
 Vitesse de montée initiale (67 kt) 125 km/h
 Diminuer la pente de montée pour obtenir (78 kt) 145 km/h

Décollage court

Régime minimum plein gaz 2300 tr/min
 Vitesse de meilleure pente de montée (65 kt) 120 km/h

Performance de décollage

Par vent nul, volets 10°, plein gaz, piste en dur sèche et plane, vitesse de rotation 90 km/h (49 kt), vitesse de passage des 15 m : 125 km/h (67 kt).

Zp (ft)	Temp. (°C)	MASSE 900 kg (1984 lb)				MASSE 700 kg (1543 lb)			
		Distance de roulement		Distance de décollage passage 15 m (50ft)		Distance de roulement		Distance de décollage passage 15 m (50ft)	
		(m)	(ft)	(m)	(ft)	(m)	(ft)	(m)	(ft)
0	-5	245	795	460	1495	120	390	225	730
	15	285	930	535	1745	140	455	260	855
	35	325	1075	610	2015	160	525	300	985
2500	-10	300	975	560	1830	145	475	275	895
	10	350	1140	655	2140	170	560	320	1050
	30	405	1325	760	2485	195	645	370	1210
5000	-15	370	1220	695	2290	180	595	340	1120
	5	435	1430	820	2685	215	700	400	1315
	25	505	1665	950	3120	250	815	465	1525
8000	-21	490	1605	920	3010	240	785	450	1470
	-1	575	1890	1080	3545	280	925	525	1735
	19	670	2200	1260	4130	330	1075	620	2015

Influence du vent de face : pour 10 kt, multiplier par 0,85
pour 20 kt, multiplier par 0,65
pour 30 kt, multiplier par 0,55

Influence du vent arrière : par tranche de 2 kt, rajouter 10% aux distances
pour piste sèche en herbe, rajouter 15%

Performances en palier

A la masse maximale de 900 kg (1984 lb), volets rentrés, en atmosphère standard, par vent nul, mixture optimale, 109 litres consommables, sans réserve, endurance : 4h20min, consommation : 25 l/h.

Zp (ft)	Régime (tr/min)	Vitesse propre		Distance	
		(km/h)	(kt)	(km/h)	(kt)
0	2600	203	110	885	475
2500	2700	210	113	915	490
5000	2750	215	116	935	505
7000	2800	220	118	960	520
9000	2800	220	119	1020	550

MASSE ET CENTRAGE

Voir fiche de pesée.

CARACTÉRISTIQUES

VNE	166 KT	VNO	124 KT
VFE	92 KT	VA	116 KT
VS lisse	51 KT	VSO	46 KT
Vi f max f=10		73 KT	
Régime Max		2800 RPM	
Vw traversier max		22 KT TOFF et ATT	
Réservoir	110 L	100 L Utilisables	
Consommation	25 L/H	Voir Manuel de Vol	
Masse Max	TOFF et ATT 900 KG	Cat U Vérifier le centrage	40 KG Bagages

	RPM	Vi KT	Volets
Puissance au Décollage Mini 2300 RPM			
Rotation	Max	54 KT	1 ^{er} Cran
Montée Initiale	Max	70 KT	1 ^{er} Cran
Montée Normale	Max	80 KT	0°
Montée Vz max	Max	75 KT 78 KT	1 ^{er} Cran 0°
Montée Pente max	Max	65 KT 67 KT	1 ^{er} cran 0°
Croisière 65%	2400	100 KT	0°
Vent Arrière	2100	80 KT	1 ^{er} Cran
Finale Volets 1 Cran	1600	70 KT	1 ^{er} Cran
Finale Volets 2 Crans	1800	65 KT	2 ^{ème} Cran