



CHECK LISTS

F-GOVR



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 de profondeur.....	Débattement vérifié
Volets fonctionnement	Vérifiés
Équipements électriques	OFF
Fusibles secours – Micro secours	En place
Manuel de vol/Trousse 1er secours/Kit anti feu	En place
Balise de détresse	ARM
Fusibles et disjoncteurs.....	Vérifiés
Batterie	ON
Disjoncteurs	Vérifiés (sous tension)
Test voyants	Effectué
Essence	Ouverte
Tirette réservoir supplémentaire.....	Poussée
Autonomie	Vérifiée
Phares.....	Vérifiés
Avertisseur de décrochage.....	Vérifié
Feux de navigation	Vérifiés
Anticollision.....	Vérifié
Batterie	OFF

VISITE PRÉVOL EXTÉRIEURE

(Effectuée selon manuel de vol)

Niveau d'huile entre 5 mini et 7 maxi avec mini 6 le 1^{er} vol du jour

AVANT MISE EN ROUTE

Freins	Serrés
Performances – devis masse et centrage	Vérifiés
Barre de manœuvre	Enlevée
Bouchons réservoirs	Vérifiés fermés
Flammes.....	Enlevées et rangées
Documentation avion et pilote.....	Rangée à bord
Équipements spéciaux (gilets de 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
Equipements électriques	OFF
Mixture	Plein riche
Compensateur profondeur	Réglé
Volets	Rentrés
Commandes	Libres
Sécurité	Abords dégagés

MISE EN ROUTE

Batterie ON
Pompe ON
Magnétos BOTH

Moteur froid :

3 injections, manette des gaz - Ralenti

Moteur tiède :

1 injection, manette des gaz – Ralenti

Moteur chaud :

Pas d'injection, manette des gaz - Ralenti

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 huile	Vérifiée
Magnétos essai coupure	Effectué
Magnétos	BOTH
Régime	1200 RPM
Alternateur.....	ON
Charge	Vérifiée
Pompe	OFF
Radios	ON
Voyants alarmes	Éteints
Ceintures harnais pilote et pax.....	Attachés
Succion.....	Vérifiée
Horizon.....	Vérifié
Conservateur de cap.....	Réglé
Altimètre	QNH vérifié réglé
GPS	ON
Transpondeur	GND

ESSAIS MOTEUR

Freins Serrés
Paramètres - Température et pression 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)
Charge Vérifiée
Succion..... Vérifiée
Ralenti..... 600 RPM mini
Régime 1200 RPM

AVANT DÉCOLLAGE

Altimètre QNH vérifié réglé
Fréquences radio.....Réglées
Moyens de navigation Réglés
Paramètres moteur..... Vérifiés
Réchauffage carburateur Repoussé
Magnétos BOTH
Mélange..... Plein riche
Monoxyde de carbone Couleur claire vérifiée
Compensateur profondeur.....Régulé
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, conservateur de cap & QFU	Vérifiés
Paramètres dans le vert	Pas d'alarme
Heure de décollage.....	Notée

APRÈS DÉCOLLAGE

Phare	OFF
Pompe	OFF
Volets	Rentrés voyant éteint
Paramètres moteur.....	Vérifiés

DESCENTE / APPROCHE

Phare	ON
Pompe	ON
Mélange	Plein riche
Essence	Suffisante sur le principal
Réchauffage carburateur	Comme nécessaire
Freins	En pression

AVANT ATERRISSAGE

Phare	ON
Pompe	ON
Volets	2 ^{ème} cran

PISTE DÉGAGÉE

Phare de roulage	ON
Transpondeur	GND
Pompe	OFF
Réchauffe carbu	Repoussé
Compensateur profondeur	Neutre
Volets	Rentrés

ARRÊT MOTEUR

Freins	Serrés
Phares	OFF
Équipements électriques	OFF
Alternateur	OFF
Magnétos essai coupure	Effectué
Mixture	Étouffoir
Magnétos	OFF, clef retirée
Éclairages cabine	Éteints
Batterie	OFF
Anticollision	Toujours ON
Essence	Ouverte
Volets	2 ^{ème} cran
Aérations	Fermées
Sièges	Reculés au maximum
Horamètre et observations	Notés
Auto débriefing	Effectué
Ceintures	Rangées
Caches Pitot et statiques	À remettre en place
Pare-brise, bords d'attaque	À 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

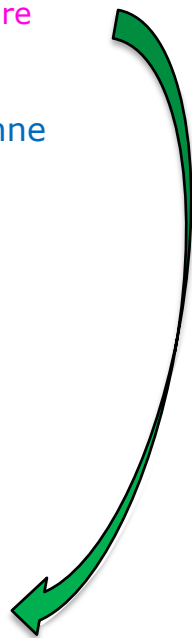
O – Options

R – Risques et Bénéfices

D – Décision

E – Exécution

C – Contrôle



CHECK LISTS D'URGENCE

Les procédures d'urgence ci après se trouvent en
SECTION 3 du Manuel de Vol.

<i>Panne moteur avant décollage.....</i>	<i>3.02</i>
<i>Panne moteur après décollage.....</i>	<i>3.02</i>
<i>Panne moteur en vol.....</i>	<i>3.03</i>
<i>Atterrissage forcé en campagne, moteur en panne.....</i>	<i>3.03</i>
Atterrissage de précaution en campagne, moteur en marche.....	3.04
<i>Incendie.....</i>	<i>3.04</i>
Vibrations et irrégularités de fonctionnement du mo- teur.....	3.06
Panne d'alimentation en huile.....	3.06
Givrage.....	3.07
Panne de génération électrique.....	3.08
Vrilles involontaires.....	3.08
Panne sur commande de profondeur.....	3.09

Les Check Lists en *italique* sont reprises dans les pages
suivantes.

CHECK LISTS D'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 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
- * Contact 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 - 78 KT (finesse : 9.3)
- * Essence ouverte + Mélange - Plein Riche
- * Pompe Essence - ON
- * Manette des Gaz- 1/4 de course en avant
- * Contact 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
- * Contact Magnétos - OFF
- * Essence - Fermée
- * ALT - OFF

En Finale :

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

FEU MOTEUR AU SOL

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

- * Essence - Fermée
- * Manette Des Gaz Plein Gaz → Arrêt Moteur
- * Mélange - Etouffoir
- * Pompe - OFF
- * ALT - OFF
- * Chauffage Cabine et Ventilation - Fermés
- * Effectuer Check List -...« Atterrissage 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

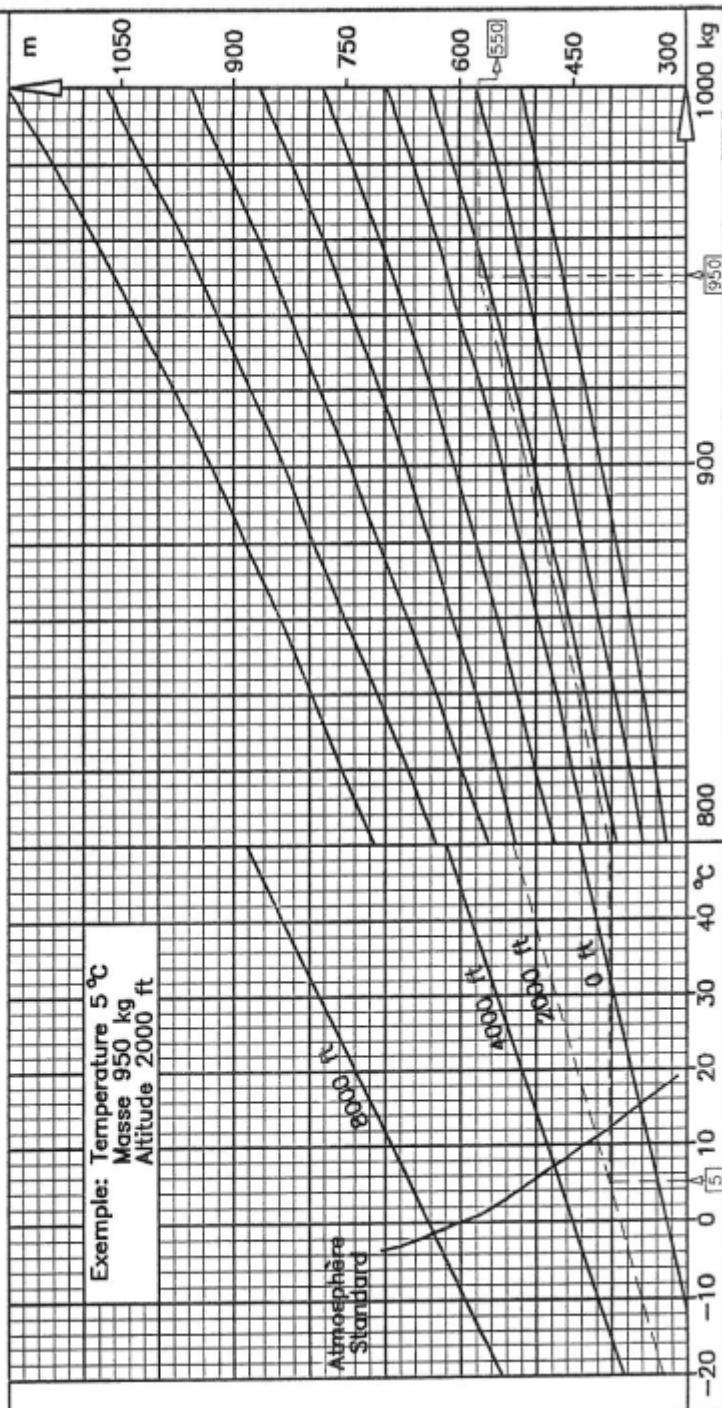
PERFORMANCES DE DECOLLAGE

Par vent nul
Volets $\frac{1}{2}$ cran
Plein gaz

Piste en dur sèche et plane
Passage des 15 m, $V = 120$ km/h
Décollage, $V = 100$ km/h

Influence du vent de face: Pour 10 kt multiplier par 0,79
Pour 20 kt multiplier par 0,64
Pour 30 kt multiplier par 0,53

Influence du vent arrière: Par tranche de 2 kt, rajouter 10%
Pour piste sèche en herbe, rajouter 15%



PERFORMANCES EN PALIER

A la masse maximale 1000 kg
En atmosphère standard
Par vent nul
Plein riche

REGIME

CONSUMMATION EN l/h

75%

65%

2700

39,3

34,7

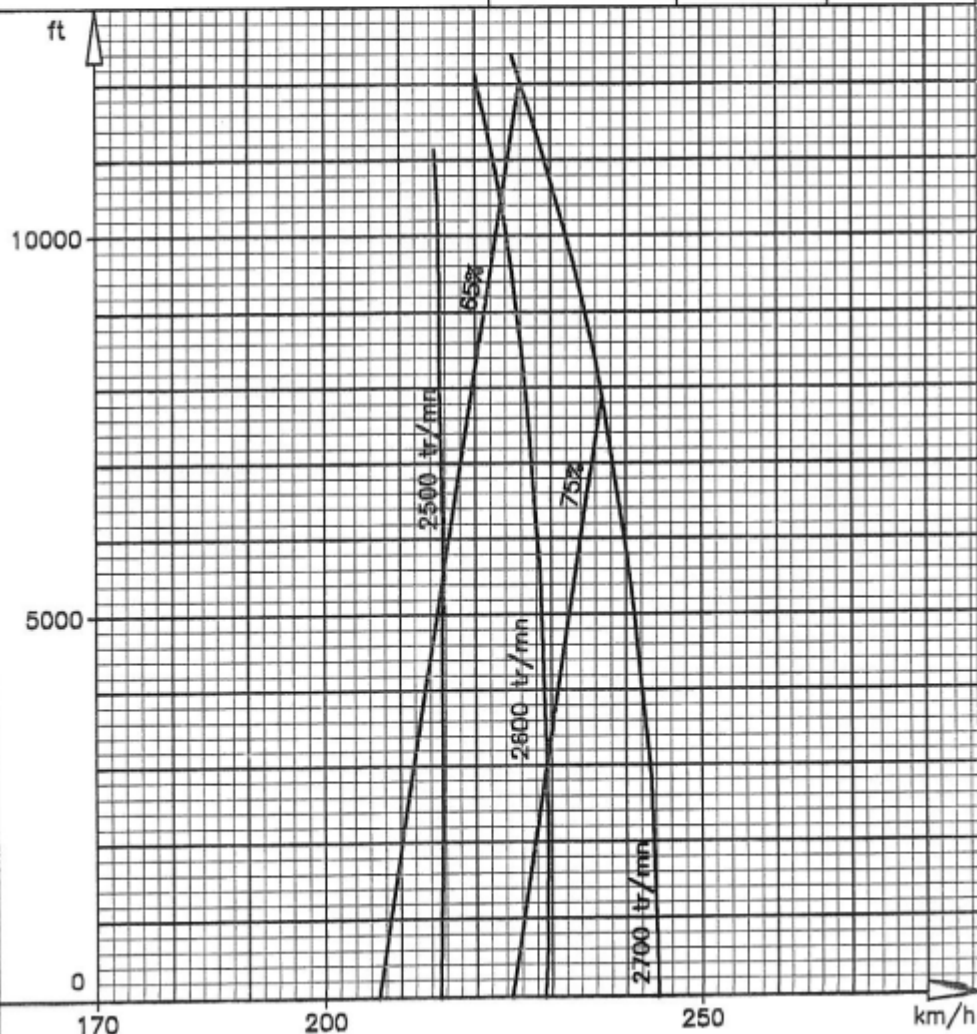
2600

38,3

33,8

2500

33

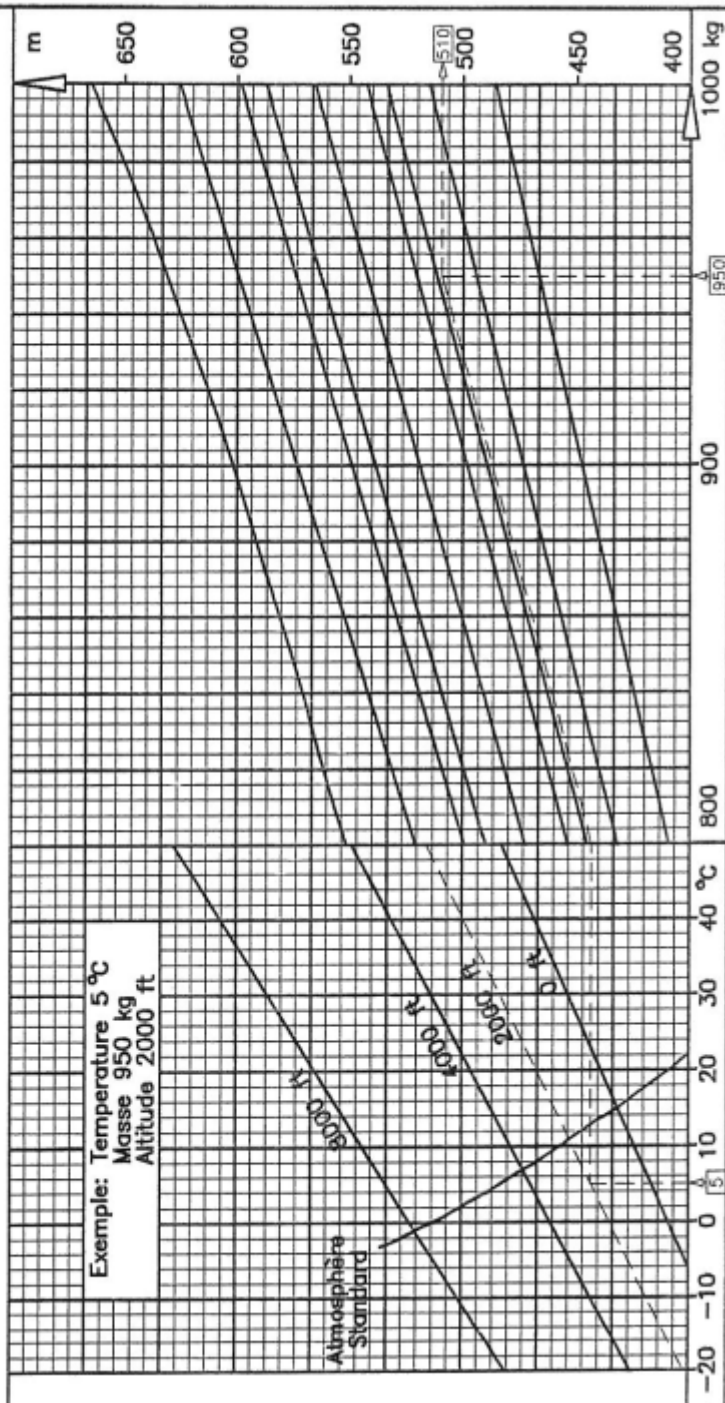


PERFORMANCES D'ATTERRISSAGE

Par vent nul
Volets 2^e cran
Gaz réduits
Piste en dur sèche et plane
Passage des 15 m, $V = 115$ km/h
Impact, $V = 87$ km/h

Influence du vent de face: Pour 10 kt multiplier par 0,79
Pour 20 kt multiplier par 0,64
Pour 30 kt multiplier par 0,53

Influence du vent arrière: Par tranche de 2 kt, rajouter 10%
Pour piste sèche en herbe, rajouter 15%



CARACTÉRISTIQUES

VNE	166 KT	VNO	140 KT
VFE	92 KT	VA	116 KT
VS lisse	55 KT	VSO	50 KT
Vi f max	78 KT (f= 9.3)		
Régime Max	2700 RPM		
Vw traversier max	22 KT TOFF et ATT		
Réservoir	160 L	149 L Utilisables	
Consommation		34L/H	Voir Manuel de vol
Masse Max	TOFF 1000 KG	ATT 1000 KG	Cat U 910 KG
			Bagages 40 KG

	RPM	Vi	Volets
Puissance au décollage niveau mer Mini 2200 RPM			
Rotation	Max	54 KT	1 ^{er} Cran
Montée Initiale	Max	80 KT	1 ^{er} Cran
Montée Normale	Max	80 KT	0°
Montée Vz max	Max	78 KT 86 kt	1 ^{er} Cran 0°
Montée Pente max	Max	70 KT 70 KT	1 ^{er} Cran 0°
Croisière 65%	2400	114 KT	0°
Vent Arrière	1900	80 KT	1 ^{er} Cran
Finale Volets 1 Cran	1500	70 KT	1 ^{er} Cran
Finale Volets 2 Crans	1700	65 KT	2 ^{ème} Cran