

PREVOL

DEPART

VOL

ARRIVEE

- Arrêt décollage - Feu au sol
- Panne décollage
- Feu moteur ou voilure
- Panne moteur
- Feu électrique
- Feu cabine
- Atterrissage ou Amerrissage forcé
- Largage verrière
- Panne de l'alternateur
- Panne hydraulique
- Pale d'hélice endommagée
- Sortie secours train
- Vrille
- Panne volets
- Atterrissage sans profondeur
- Atterrissage sans freins
- Panne régulateur d'hélice
- Panne batterie
- Approche avec «secours essence».

HR 100 / 285 C

CHECK - LISTS

- NORMALE

- URGENCE

- SECOURS

SI VOUS TROUVEZ CETTE CHECK-LIST,
VEUILLEZ LA REMETTRE A :

NOM :

A inscrire au crayon, pour les stagiaires.

V = Vérifié
F = Fermé

A = Arrêt
O = Ouvert

M = Marche
N = Normal

VISITE PRÉ-VOL

POSTE ÉQUIPAGE

VERRIERE O
BLOCAGE COMMANDES retiré
COMMANDES libres V
CONTACTS MAGNÉTOS A
TOUS CONTACTS ÉLECTRIQUES A
- Horizon G
- Feux NAV
- Anticollision
- Flashes
- Chauffage pitôt
- Plafonnier
- Batterie et alternateur
- Phares
- Radios (COM-NAV-ADF-ATC-MKR-DME).
STATIQUE purge, puis N
COMMANDE DE TRAIN sortie
BATTERIE M
TRIM PROFONDEUR V. neutre
TRIM DIRECTION V. neutre
ANTICOLLISION V. A
FLASHES V. A
PHARES V. A
FEUX DE NAV V. A
BATTERIE A

PLAN GAUCHE

VOLET état et jeu
AILERON débattement et jeu
FEU DE NAV état
FLASH - PHARE état
MISE AIR LIBRE RÉSERVOIRS non obstruée
PITOT V
CARBURANT quantité V
BOUCHON RÉSERVOIR F. V
PURGE RÉSERVOIR (2) effectuée

TRAIN GAUCHE

CALE en place
PNEU état-repère-gonflage
AMORTISSEUR repère
SÉCURITÉ TRAIN V
TRAPPE DE TRAIN fixée
COMPAS V

TRAIN AVANT

PNEU V. repère gonflage
AMORTISSEUR repère
TRAPPE fixée
FOURCHE retirée
COMPAS V

MOTEUR

LARGAGE VERRIERE G freiné
CAPOTAGE fixé
NIVEAU D'HUILE (escale extérieure) V
TRAPPE D'HUILE F
HÉLICE V
CONE D'HÉLICE fixé
COURROIE ALTERNATEUR V
LARGAGE VERRIERE D freiné

TRAIN DROIT

Idem Train Gauche, sauf Sécurité Train

PLAN DROIT

Idem Plan Gauche, sauf pitôt
SONDE INDICATEUR DÉCROCHAGE V
SONDE TEMPÉRATURE V

FLANC DROIT

PRISE STATIQUE - ANTENNE V

EMPENNAGES

GOVERNES - ÉTAT - JEU V
COMPENSATEURS PROFONDEUR neutre V
FEU DE POSITION - FLASH V
PATIN ARRIERE V

FLANC GAUCHE

COFFRE BATTERIE F
PRISE STATIQUE GAUCHE V
COFFRE BAGAGES arrimage bagages
fermé à clé
ANTENNES V

Voir page 12.10.01 l'utilisation des check-lists.

AVANT MISE EN ROUTE

Batterie M
Général Radio M
Téléphone de Bord M
Sièges réglés - verrouillés

Frein de parc serré
Jauges/quantité à bord V. annoncée
Carburant (réservoir le moins plein) O
Volets rentrés
Mélange plein riche
Hélice petit pas

Disjoncteurs enclenchés
Climatisation réglée
Balise détresse auto

Fréquence 121,5 écoutée
Paramètres départ obtenus
Chrono remonté - réglé
Altimètres réglés - erreurs notées
Limitation décollage annoncée
Masse parking et centrage annoncés

Voyants et alarmes V
Horizon G M
Badin - Vario V
Instruments GMP V
Air admission F
Éclairages de bord réglés
Feux de NAV (de nuit) M
Anticollision M
Champ d'hélice libre
Sécurité incendie en place

- Si mise en route assistée

CONTACT BATTERIE A
après mise en route, groupe débranché

CONTACT BATTERIE M
- Moteur froid

* COMMANDE PUISSANCE plein gaz
SECOURS ESSENCE M. manuel 3 à 4s
. puis A
COMMANDE PUISSANCE réduit 1 cm
POMPE BASSE VITESSE M
DÉMARREUR actionné
RÉGIME 800 tr/min
PRESSION HUILE V

Si démarrage manqué, reprendre à *

- Moteur chaud

COMMANDE DE PUISSANCE 2 cm
 POMPE BASSE VITESSE M
 DÉMARREUR actionné
 RÉGIME réduit - 800 tr/min
 POMPE BASSE VITESSE A
 PRESSION D'HUILE V

en cas d'échec :

procédure moteur froid avec commande de puissance à 2 cm
 réduite dès démarrage.

PRESSION HUILE V

APRES MISE EN ROUTE

RÉGIME 800 - 1000 tr/min
 PEQ ET PAX attachés
 CALES enlevées
 MAGNETOS Contrôlées
 ALTERNATEUR M
 POMPE A VIDE fonctionne V
 CHANGEMENT DE RÉSERVOIR (le plus plein) ... effectué
 POMPE BASSE VITESSE A. cache en place
 VHF et R/NAV M. V
 DIRECTIONNEL réglé
 HORIZONS G et D réglés
 PHARES (de nuit) M

ROULAGE

FREINS V
 GYROS ET GISEMENT ADF V

ESSAI MOTEUR

PRESSION HUILE V
 TEMPÉRATURE HUILE > 25° V
 TEMPÉRATURE CULASSE > 116° V
 RÉGIME 1300 tr/min
 HÉLICE (2 régulations) perte 200 tr/min minimum
 MAGNÉTOS (sélection) 25 < perte < 75 tr/min
 ALTERNATEUR - CHARGE V
 DÉPRESSION POMPE A VIDE V
 RALENTI V
 RÉGIME 800 tr/min

AVANT DÉCOLLAGE

COMMANDES libres V
CARBURANT (réservoir le plus plein) 0
AUTONOMIE annoncée
TRIMS PROFONDEUR et DIRECTION réglés
VOLETS 10°
MÉLANGE riche
HÉLICE petit pas
INSTRUMENTS MOTEUR V
MAGNÉTOS both
POMPE BASSE VITESSE A - cache en place
SECOURS ESSENCE .M - automatique - CACHE en PLACE
TRANSPONDEUR (si nécessaire) M - ALT
AIDES RADIO affichées
ALTIMETRE GAUCHE à zéro
HORIZONS G et D réglés
TABLEAU ALARMES V
VERRIERE F
FLASHES M
BRIEFING DÉPART effectué

ALIGNÉ SUR LA PISTE

COMPAS MAGNÉTIQUE V
DIRECTIONNEL réglé QFU exact
CHAUFFAGE PITOT M
PHARES M
HEURE DÉCOLLAGE ET TOP CHRONO annoncés
PARAMETRES MOTEUR (après affichage puissance) V

APRES DÉCOLLAGE

TRAIN V. rentré
VOLETS V. rentrés
PUISSANCE MONTÉE affichée
INSTRUMENTS MOTEUR V

MONTÉE

ALTIMETRES réglés
PHARES A
SECOURS ESSENCE A. cache en place

CROISIERE

PUISSANCE CROISIERE affichée
INSTRUMENTS MOTEUR V
ALTIMETRES V
RÉSERVOIRS CARBURANT V
TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE annoncée
DIRECTIONNEL réglé

DESCENTE

BRIEFING ARRIVÉE effectué
ALTIMETRES réglés
CARBURANT (réservoir le plus plein) V
MÉLANGE enrichi
MARKERS (en IFR) M. HIGH
DIRECTIONNEL réglé
PEQ et PAX attachés

- V F R -

APPROCHE

FREINS en pression
TRAIN sorti V
VOLETS sortis braquage V
CARBURANT réservoir V
POMPE BASSE VITESSE A. cache en place
SECOURS ESSENCE M. automatique
PHARES M

AVANT ATERRISSAGE

TRAIN (3 vertes annoncées) sorti-V
VOLETS sortis-braquage-V
HÉLICE petit pas
MÉLANGE riche
TALONS au plancher

- I F R -

APPROCHE

ALTIMETRES comparés-V
DIRECTIONNEL réglé
CARBURANT : POMPE BASSE VITESSE A. cache en place
SECOURS ESSENCE M. automatique
PHARES M

AVANT ATERRISSAGE

FREINS en pression
TRAIN (3 vertes annoncées) sorti-V
VOLETS sortis-braquage-V
2 ILS (éventuellement) affichés
ALTIMETRE G QFE
HÉLICE petit pas
MÉLANGE riche
TALONS au plancher

APRES ATERRISSAGE

VOLETS rentrés
 FLASHES A
 CHAUFFAGE PITOT A
 SECOURS ESSENCE. A
 PHARES (de jour) A
 AIDES RADIO INUTILES A
 TRIMS Neutre

ARRET MOTEUR

FREIN DE PARC serré
 RÉGIME 800 Tr/min
 MAGNÉTOS. contrôlés - essai coupure
 MÉLANGE étouffoir
 MAGNÉTOS. OFF
 HORIZON G A
 FRÉQUENCE 121,5 écoutée
 VHF 1 et 2 A
 CONTACTS ÉLECTRIQUES
 - feux NAV A
 - anticollision. A
 - plafonnier. A
 - alternateur. A
 - phares G et D A
 VOLETS 30°
 CARBURANT F
 CHRONO. A
 ÉCLAIRAGE DE BORD A
 GÉNÉRAL RADIO. A
 BATTERIE. A

STATIONNEMENT PROLONGÉ

BLOPAGE COMMANDES en place
 BACHE PARE-BRISE en place
 AMARRAGE. effectué

La partie encadrée des check-lists est à réaliser de mémoire.

ARRET DÉCOLLAGE

(accélération/arrêt)

FEU MOTEUR AU SOL

(mise en route- roulage- décollage avant 65 kt)

PUISSANCE réduit
 FREINS appliqués
 - Après immobilisation de l'avion :
 MÉLANGE étouffoir
 MAGNÉTOS OFF
 CARBURANT F
 ATC alerté

- Si FEU

BATTERIE A
 ALTERNATEUR A
 VERRIERE O

- Évacuer l'avion

PANNE MOTEUR APRES DÉCOLLAGE

ASSIETTE contrôlée
 MÉLANGE étouffoir
 MAGNÉTOS OFF
 CARBURANT F
 ATC alerté

- Avant l'impact

BATTERIE A
 VERRIERE déverrouillée

FEU MOTEUR OU VOILURE EN VOL

MÉLANGE étouffoir
 PUISSANCE plein gaz
 CARBURANT F
 MESSAGE MAY DAY transmis
 BATTERIE A
 ALTERNATEUR A
 CLIMATISATION fermée

- Si le moteur n'est pas éteint, augmenter la vitesse jusqu'à obtention d'un mélange ininflammable.
- Ne pas essayer de remettre le moteur en route.
- Effectuer la check-list

«ATERRISSAGE FORCÉ»

ATTERRISSAGE SANS FREINS

- Se dérouter vers un aérodrome disposant d'une piste longue et de SSIS.
- Prévenir ATC
- Vitesse d'approche finale volets 30° : 75 kt
- Après l'impact :

MÉLANGE étouffoir
MAGNÉTOS OFF

- Contrôler l'axe de piste jusqu'à immobilisation.
- Ne pas chercher à dégager la piste sans aide extérieure.

PANNE RÉGULATEUR D'HÉLICE

- L'hélice passe au petit pas.
- Limiter la vitesse et la pression d'admission pour ne pas dépasser 2000 tr/min .

PANNE DE BATTERIE

(L'alternateur n'est plus excité, entraînant une panne totale)
(d'alimentation.)

DISJONCTEURS	BATTERIE	A
	ALTERNATEUR	A
	TRAIN	A
	RADIO	A
INTERRUPTEUR	ALTERNATEUR	A
INTERRUPTEUR	EXCITATION SECOURS	M
DISJONCTEURS	ALTERNATEUR	M
	RADIO	M

- Constater la remise sous tension des circuits
- Sortir le train en secours
- Se dérouter sur l'aérodrome le plus proche, train sorti, en limitant la consommation électrique.

**APPROCHE avec «SECOURS ESSENCE»
EN FONCTIONNEMENT**

Mise en configuration «approche»

MÉLANGE	16 USG
ADMISSION	18 IN
MÉLANGE	10 - 12 USG
ADMISSION	15 IN

Le débit 10-12 USG permet admission 12-21 IN

approche finale (remise de gaz non envisagée)

- Prévenir ATC
- Train sorti - volets 30 - IAS 95 kt
- Le moteur coupe à la réduction