

NUMÉROS ET FRÉQUENCES UTILES

ASSISTANCE INTERRUPTION DU VOL

FFA : 08.06.80.28.00

Prévisionniste Météo France: 0899 701 215

Activité des Zones Basse Altitude:

**0800 245 466 (Serveur de la DIRCAM)
ou 01 56 301 301**

SITUATION D'URGENCE

Utilisez votre fréquence actuelle, à défaut, la
fréquence de détresse : 121.500 Mhz

CLÔTURE DU PLAN DE VOL

Si la clôture n'a pas été possible à la radio, la
faire sans délai au **01 56 301 301 (24h/24)**
Bureau Enquête Analyse (h24) : 01 48 35 86 54

ZIT ou ZONE P

En cas de pénétration accidentelle dans les ZIT ou
Zones I ou P signaler l'événement dès que possible
à un organisme de la circulation aérienne. Après
atterrissage, appeler le **0800 397 375 (24h/24)**
(Centre National des Opérations Aériennes) afin
d'expliquer les circonstances qui ont amené à
pénétrer dans la zone

URGENCE AERONAUTIQUE

En cas de situation de détresse, d'inquiétude
sur le sort d'un aéronef ou si vous êtes témoin
direct d'un accident aéronautique, composez le

191

ou

112 numéro d'urgence européen

15 SAMU

17 police

18 pompiers

Aéro-club de Gaillac : 05.63.57.98.52
CP sécurité : Guy RUBIO : 06.52.68.07.36

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

MISE EN ŒUVRE DE L'AVION

Avant de déplacer l'avion :

**Purger le réservoir d'essence
(3 purgeurs)**

**Contrôler le niveau d'huile et faire
l'appoint si nécessaire**

minimum : 4,7 qts

maximum :5,6 qts

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

Toute anomalie notable annulera le vol

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

VÉRIFICATIONS INTÉRIEURES

Balise de détresse.....accessible
Documents.....vérifiés
Compteur.....vérifié
Prochaine visite 50 ou 100 H..... vérifiée
Devis masse et centrage..... vérifiés

Verrière ouverte et propre

Blocage commandes.....retiré
Commandes.....libres
Gouvernes.....dans le bon sens
Batterie.....arrêt (tiré)
Alternateur.....arrêt
Pompe essence électrique.....arrêt
Pharesarrêt
Anticollision.....marche
Feux de navigation.....arrêt

Contact magnétos coupé , clés retirées

Intercom.....arrêt
Radio GPS VOR.....arrêt
Transpondeur.....OFF
Éclairage arrêt.....ou si vol de nuit.....marche
Batterie.....marche (poussé)
voyant pression essence.....allumé
Sélecteur réservoir carburant.....ouvert
Autonomie.....vérifiée et largement suffisante
Pompe essence électrique.....marche
Voyant pression essence.....éteint

Après mise en pression du circuit essence (voyant éteint)

Pompe essence électrique.....arrêt
Phares roulage et atterrissage.....vérifiés
Feu Anticollision.....vérifié
Feux de navigation.....vérifiés
Avertisseur de décrochage.....alarme sonore
testée et fonctionnelle
Batterie.....arrêt (tiré)
Compensateur.....essayé puis sur 3
Porte bagage.....sécurisé

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

VÉRIFICATIONS EXTÉRIEURES

AILE GAUCHE

Volet.....état, jeu
Aileron.....bon état, débattement
Saumon.....bon état
Feu de navigation.....rouge
Phare.....en état
Pitot.....état, flamme retirée

TRAIN GAUCHE

Pneu.....état, gonflage
Carénage.....bon état
Amortisseur.....enfoncement normal

MOTEUR

Capotages.....fermés
Hélice et cône.....état, fixation
Courroie d'alternateur.....bon état
Admission d'air.....dégagée
Bouchon et trappe huile.....fermés

TRAIN AVANT

Barre de tractage.....retirée
Pneu.....état, gonflage
Carénage.....état correct
Amortisseur.....essayé

TRAIN DROIT

Pneu.....état, gonflage
Carénage.....état correct
Amortisseur.....enfoncement normal

AILE DROITE

Avertisseur décrochage.....bon état
Feu de navigation.....vert
Saumon.....en état
Aileron.....en état, débattement
Volet.....en état, jeu

FLANC DROIT

Statique.....non obstruée, flamme retirée
Antennes(RADIO,GPS,Transpondeur).....en état
Anticollision.....en état

EMPENNAGE

Gouvernes.....état, débattement
Compensateur.....en état
Feu de navigation.....blanc en état
Antenne VOR.....en état
Patin.....en état

FLANC GAUCHE

Statique.....non obstruée, flamme retirée
Mise à l'air libre réservoir essence.....non obstruée
Bouchon du réservoir.....fermé et verrouillé

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

AVANT MISE EN ROUTE

Barre de tractage.....retirée

Compteur.....noté

Sièges pilote et passagers AV réglés et verrouillés

Frein de parc.....tiré à fond et verrouillé
point blanc vers le haut

Contact magnétos.....clés en place sur OFF

Anémomètre.....vérifié sur 0

Altimètre.....altitude aérodrome (Gaillac 440 ft)
(vérifier cohérence avec le Qnh)

Variomètre..... vérifié stable sur 0

Indicateur CO.....pastille vérifiée claire

Casques (pilote et passagers).....branchés

Afin de permettre l' évacuation en cas de feu à la mise en route :

Ceintures.....sur tous les occupants
.....mais non verrouillés

Marchepieds (ailes).....dégagés

Verrière.....entrebâillée 3 cm non verrouillée

Volets.....rentrés

Fusibles.....tous (11) serrés

Disjoncteurs.....tous (5) enclenchés

NOTA : en hiver, effectuer quelques injections (maxi 5) et brasser ensuite l'hélice. effectuer cette manœuvre à deux, un dans l'avion, un à l'extérieur

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

MISE EN ROUTE

Batterie.....	marche (poussé)
Pression d'huile.....	vérifier voyant allumé
Sélecteur réservoir carburant.....	ouvert
Mixture.....	plein riche (poussé)
Feux de nav si nécessaire ou vol de nuit.	marche
Feu Anti-collision.....	marche
Autonomie.....	annoncée et <u>largement suffisante</u>
Alternateur.....	arrêt
GPS Radio VOR.....	arrêt
Transpondeur.....	OFF
INTER HP/casque.....	position casque
Intercom.....	ON
Frein de parc.....	<u>serré</u> point blanc vers le haut
Pompe essence électrique.....	ON
Voyant pression essence.....	éteint
Injections.....	moteur froid : 5 moteur chaud : 1
Gaz.....	1 cm
Pompe essence électrique.....	OFF
Sécurité..	<u>vérifier</u> personne devant et aux abords
Magnétos.....	BOTH
Manche.....	secteur arrière
Démarrreur.....	actionné

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

APRÈS MISE EN ROUTE

Régime..... 1300 Tr/mn

Pression d'huile.....vérifier voyant éteint

Alternateurmarche

Alternateur.....vérifier voyant éteint

Ampèremètre.....indicateur dans le vert

Voltmètre.....entre 12,5 et 14,5

Heure de mise en route.....notée

Verrière.....fermée et verrouillée

Harnais.....tous les occupants attachés

GPS.....marche

Directionnel.....calé sur le compas

Transpondeur position.....SBY, 7000 affiché

Éclairage cabine si vol de nuit.....ON

GPS.....**vérifier validité de la base de données**.....puis presser ENT sur le GPS

VOR.....**vérifier CDI horizontal moitié haute et CDI vertical moitié gauche (il s'agit de l'auto-test du GPS)**.....puis presser ENT sur le GPS

Volume radio GPS.....vérifié (à fond à droite)

Fréquence aérodrome.....correcte (gallac 119,955)

VORFréquence si nécessaire

Transpondeur.....sur ALT (7000)

Phare roulagemarche

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

ROULAGE

Briefing roulage :

1/ piste en service

2/ prendre en compte le vent et le placement des commandes

3/ décrire le cheminement jusqu'au point d'attente

4/ annoncer les erreurs possibles à éviter:
(ex :confusion de fréquences, de piste, de voie de circulation, etc)

5/ annoncer les menaces à anticiper pour le vol et les stratégies d'évitement à appliquer
(ex :fort trafic aérien, fatigue, chaleur, oiseaux, activités particulières, complexité espaces aériens, proximité nuit aéronautique, présence de Tcu/Cb, éblouissement du soleil, etc...)

Message radio.....annoncer les intentions

Freins.....desserrés & essayés au roulage

pendant les virages au roulage vérifier:

① compas

② Horizon artificiel

bille et indicateur de virage ④ ③ Directionnel

① Compas.....caps dans le bon sens

② Horizon artificiel.....stable

③ Directionnel.....caps dans le bon sens

④ Indicateur de virage.....dans le sens du virage

④ Bille.....opposée au sens du virage

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

VÉRIFICATIONS AVANT DÉCOLLAGE

Frein de parc.....tiré à fond et verrouillé
point blanc vers le haut

Sélecteur réservoir essence..... ouvert

Régime..... 1700 Tr/mn

apporter une attention particulière au pré-affichage de la puissance et laisser stabiliser avant de sélectionner les magnétos

Sélection des magnétos....chute maxi 125 Rpm
écart entre magneto L et R.....maxi 50 Rpm

Contact magnétos.....Both

Essai réchauffage carbu.....tiré verrouillé

Attendre quelques secondes pour vérifier la non-remontée des tours
(→glace qui fondrait à l'intérieur du carburateur)

Essai réchauffage carbu..chute mini : 20 Tr/mn
.....chute maxi : 200 Tr/mn

réchauffage carburateur....repoussé et verrouillé

Essai mixture.....appauvrir (tirer) jusqu'à étouffement puis.....plein riche (poussé)

Essai ralenti...600 à 800 Tr/mn pas de vibrations

Régime..... 1300 Tr/mn

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

CONTRÔLES AVANT DÉCOLLAGE

Batterie.....marche (poussé)
 Contact magnétos.....Both
 Manche...[commandes libres et dans le bon sens](#)
 Palonnier.....[libre](#)
 Compensateur.....[repère sur 3](#)
 Mixture.....plein riche (poussé à fond)
 pastille détecteur CO.....[pastille vérifiée claire](#)
 Pression essence.....[voyant éteint](#)
 Pompe essence électrique.....ON

Électricité

Alternateur.....marche
 Ampèremètre.....[vérifié dans le vert](#)
Tout défaut ou excès de charge annulera le vol
 Voltmètre.....supérieur à 13 volts

Gyros

Suction.....[vérifiée dans le vert entre 4 et 6](#)
 Horizon artificiel.....[assiette réglée](#)
 Directionnel.....[calé sur le compas](#)
 Indicateur de virage.....[vérifié stable](#)

Huile

Température huile.....correcte
 Pression huile.....[voyant éteint](#)

Habitacle

Habitacle.[tout fixé + rien au sol aux places avant](#)
 Sièges pilote et copilote.....[verrouillés](#)
 Verrière.....[contrôlée fermée et verrouillée](#)
 Ceinture.....[tous les occupants attachés](#)
 Volets.....[position décollage \(1 cran\)](#)

Vérifications instruments :

[anémo à 0](#) → [horizon stable](#) → [altimètre Qnh](#)
 ↑ ↓
[indicateur virage](#) ← [directionnel](#) ← [variomètre à 0](#)

Phare d'atterrissage.....marche
 Briefing: [Piste en service identifiée](#)
[Puissance mini décollage 2200rpm](#)
[Vitesses de rotation et de montée](#)
[Trajectoires après envol](#)
[Stratégies en cas de pannes](#)

Approche et piste.....[dégagées](#)
 Message radio.....[à transmettre](#)
 Frein de parc.....[desserré](#)

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

PROCÉDURES DE DEPART

ALIGNEMENT SUR LA PISTE

Directionnel.....calé sur QFU piste
Compas.....vérifié
Top départ.....heure de décollage
Vent.....pris en compte

DÉCOLLAGE

Moteur.....plein gaz
Contrôle régime.....mini 2250 Tr/mn
Anémomètre.....actif
Voyants d'alarme.....éteints
Rotation.....100 Km/h

APRÈS DÉCOLLAGE

Vitesse indiquée.....130 Km/h
Moteur.....pleine puissance

à 300 ft

Pompe essence électrique.....arrêt
Pression essence.....voyant éteint
Pression huile.....voyant éteint
Température huile.....correcte
Volets.....rentrés
Phare roulage.....arrêt
Phare d'atterrissage.....arrêt

MONTÉE

initiale.....140 km/h
Montée..... Vitesse indiquée150 Km/h
(volets 0°)...Régime.....plein gaz

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

PROCÉDURES EN ROUTE

CROISIÈRE

Normale

Régime.....2500 Tr/mn
Vitesse indiquée.....190 Km/h

En palier au dessus de 5000 Ft, utiliser le correcteur altimétrique (mixture)

En conditions givrantes (au carburateur), actionner régulièrement la réchauffe carburateur

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

PROCÉDURES D'AERODROME

BRANCHE VENT ARRIÈRE

Réchauffe carbu.....si nécessaire
Régime.....2100 Tr/mn
Vitesse indiquée..... 150 Km/h
Volets.....position approche (1er cran)
Pompe essence électrique.....marche
Phare atterrissage.....marche
Pression huile.....voyant éteint
Température huile.....correcte
Message radio.....effectué

Briefing: [Piste et Vitesse en finale](#)
[Cas de remise de gaz](#)
[Trajectoire de remise de gaz](#)

DESCENTE

Vitesses indiquées moteur réduit :

Lisse.....140 Km/h
Configuration approche (1er cran).....125 Km/h
Configuration atterrissage(2ème cran).115 Km/h

Vitesses indiquées avec moteur

Configuration approche.....125 Km/h
régime.....1350 Tr/mn
Configuration atterrissage.....115 Km/h
régime.....1550 Tr/mn

Prendre en compte le vent (Kve)

APRÈS ATTÉRISSAGE

Volets.....retrés
réchauffage carburateur....repoussé et verrouillé
Pompe essence électrique.....arrêt
Phare atterrissage.....arrêt
Phare roulage.....marche
Message radio.....effectué

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

ARRET MOTEUR

Frein de parc.....serré point blanc vers le haut
Phare roulage.....arrêt
Feux de navigation.....arrêt
Message radio.....effectué
Radio GPS VOR.....arrêt (à fond à gauche)
Transpondeur.....OFF

Volets.....sortis (att 2 crans)
Compensateur.....repère sur 3
Alternateur.....arrêt

Régime.....800 Tr/mn
Essai coupure magnétos.....effectué
Manche.....secteur arrière

Régime.....1500 Tr/mn quelques secondes
Mixture étouffoir.....tirée à fond

Contact magnétos.....OFF
Clefs.....enlevées

Intercom.....arrêt
Batterie.....arrêt (tiré)
Frein de parc.....desserré
Compteur.....relevé

Carnet de route.....rempli

**Remettre les protections prises
statiques & dynamique**

**SI DERNIER VOL DE LA JOURNÉE,
FAIRE LE PLEIN**

NETTOYER L'AVION APRES LE VOL

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

DEROUTEMENT

TROUVER UN REPERE FACILEMENT IDENTIFIABLE

Se mettre en attente au dessus de ce repère

CONTACTER CONTROLE AERIEN ou UTILISER GPS

Si indisponible :

DETERMINER SI UN CHEMINEMENT EST POSSIBLE
JUSQU'A DESTINATION SINON DETERMINER LE CAP
ET LE TEMPS JUSQU'AU REPERE SUIVANT/OU
L'AERODROME DE DEROUTEMENT

EVALUER ALTITUDE DE SÉCURITÉ

ANTICIPER LES ESPACES AERIENS SUR LE TRAJET

BILAN CARBURANT.....EFFECTUÉ

CARTE D'ATTERRISSAGE.....ETUDIÉE

FREQUENCES RADIOCOM/NAV.....REGLÉES

TOP CHRONO VERTICAL LE REPERE.....EFFECTUÉ

CONSERVATEUR DE CAPRECALÉ

CAP.....VOLER AU CAP DETERMINÉ

ALTITUDE.....COMPATIBLE AVEC LA SECURITÉ

INTERRUPTION VOLONTAIRE VOL

ALERTERATC ou 121,500

ELT.....ON

TRANSPONDEUR.....7700

VENT.....DE PREFERENCE DE FACE

ENVIRONNEMENT...CHOIX D'UNE SURFACE
.....APPROPRIEE

RELIEF.....PLAT OU EN MONTÉE

DIMENSIONS.....MINI 12sec à 150km/h

OBSTACLES.....PAS DE LIGNE ELECTRIQUE,
PAS DE CLOTURE,
A PROXIMITE D'UNE ROUTE
OU D'HABITATIONS SI POSSIBLE

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

CHECK RECHERCHE DE PANNE

VITESSE.....FINESSE MAX

ZONE FAVORABLE.....CHOISIE

POMPE.....MARCHE

MIXTURE.....RICHE

RECHAUFFAGE CARBURATEUR.... CHAUD=TIRÉ

SELECTEUR CARBURANT.....OUVERT

MAGNETOS.....BOTH

PRESSION + TEMPERATURE HUILE.....VÉRIFIÉE

Puis effectuer méthode : **3B + CRAPS + ABDI**

ATTERRISSAGE FORCÉ

MESSAGE DE DETRESSE.....MAYDAY

BALISE DE DETRESSE.....ON

TRANSPONDEUR.....7700

POMPE.....ARRÊT

MIXTURE.....PAUVRE

MAGNETOS.....OFF

ESSENCE.....FERMÉE

ALTERNATEUR.....ARRÊT

BATTERIE.....ARRÊT

VERRIÈRE.....DÉVEROUILLÉE

FEU MOTEUR AU SOL

Sélecteur réservoir d'essence.....Fermé
Démarreur.....actionné jusqu'à arrêt feu
Mixture.....plein pauvre (tiré)
Gaz.....à fond (poussé)
Extincteur.....si nécessaire

>>>>>>Évacuation obligatoire<<<<<<<<<

Ne pas enlever les capots et diriger le jet de l'extincteur dans la prise d'air du cône d'hélice ou de l'échappement

FEU MOTEUR EN VOL

Sélecteur réservoir d'essence.....Fermé
Gaz.....à fond (poussé)
Magnétos après arrêt du moteur.....OFF
Batterie.....OFF
Alternateur.....OFF

>>>>>>Atterrissage immédiat<<<<<<<<<

Note : la coupure batterie supprime également le fonctionnement de l'avertisseur de décrochage

FEU DE CABLES ELECTRIQUES

Batterie.....OFF (tiré)
Alternateur.....OFF
GPS.....OFF
Radio COM.....OFF
Magnétos.....L testée
Magnétos.....R testée

>se dérouter sur l'aérodrome le plus proche

PANNE D'ALTERNATEUR

Si l'ampèremètre indique décharge (-)
vérifier le fusible sinon couper l'alternateur et réduire les consommations électriques au minimum (radios, instruments).

>Se dérouter sur l'aérodrome le plus proche

Seule la batterie fournit du courant électrique, cela n'affecte pas le fonctionnement du moteur

CHUTE DE PRESSION D'HUILE

Température.....vérifiée
si la température augmente.....atterrissage immédiat

SOMMAIRE DR400 F-GBVK

NUMEROS et FRÉQUENCE UTILES

page 1-

CHECKLIST DE MISE EN OEUVRE

pages 2 à 15-

**CHECKLIST DEROUTEMENT &
INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL**

page 16-

**CHECKLIST RECHERCHE DE PANNE
CHECKLIST TRAITEMENT DES PANNES
Méthode 3B – CRAPS - ABDI
CHECKLIST ATTERRISSAGE FORCÉ**

CHECKLIST PROCÉDURES D'URGENCE

**FEU MOTEUR AU SOL
FEU MOTEUR EN VOL
FEU DE CABLES ELECTRIQUES
PANNE D'ALTERNATEUR
CHUTE DE PRESSION D'HUILE**

SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL

SIGNAUX D'INTERCEPTION EN VOL

F-GBVK

DR400-2+2

AÉROCLUB de GAILLAC