

PRISE EN COMPTE DE L'AVION

ENREGISTREMENT DU VOL

Avant déplacement de l'avion ou du premier vol du jour :

Débâchage et vérifier propreté
Purge essence
Niveau huile

VISITE PRE-VOL INTERIEURE

Balise de détresseARMED
AnticollisionON
Horametre.....Noté
Contact magnéto.....Clé retirée
Fusible et disjoncteur.....enfoncé
Contact batterie.....Marche
Quantité d'essenceVérifiée
Volets 2^{ème} cranvérifié
Feux de navigation.....Vérifiés
Avertisseur de décrochage.....Testé
Contact batterie.....Arrêt
Documents de bord Présence vérifiée

VISITE PRE-VOL EXTERIEURE

Faire le tour de l'avion en commençant par le coté gauche du fuselage

Bouchon de réservoir En place, verrouillé
Etat des antennes (V.O.R., V.H.F., et balise).....Vérifié
Prise statique Propre, non obstruée

Empennage horizontalEtat de surface, articulation sans jeu

Tab..... Charnières libres
Gouverne de direction Articulation et jeu vérifiés
Trappe de visite.....Présence vérifiée

Prise statique Propre, non obstruée

Purge.....Effectuée
Etat et articulation des volets Vérifié
Etat et articulation des ailerons.....Vérifié
Etat des saumons et feux de navigation Vérifié
Trappe de visite.....Présence vérifiée

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB

P1

Pneu gonflé

Train principal droit ... Fixation et carénage vérifiés
Enfoncement amortisseur normal

(pression de gonflage des pneus = 1.8 Kg/cm2. La course restante des amortisseurs est au moins égale à 70 mm. Le haut de la carène de roue doit se trouver sous le trou repère de la carène fixe. Pression de gonflage des amortisseurs = 5 Kg/cm2)

Purge sous fuselage Effectuée
Tuyaux d'échappement Rigide
Etat de l'antenne transpondeur.....Vérifié
Niveau d'huile..... Vérifié, bouchon vissé, trappe refermée
(Ne pas voler avec moins de 5 L, repère 5 sur la jauge)
Fixation capot moteur Vérifiée
Hélice Propre, en bon état
Cône d'hélice Absence de jeu
Entrée d'airPropre, non obstruée

Temps très froid :Brasser l'hélice à la main avant la mise en route

Fixation et carénage vérifiés
Enfoncement amortisseur normal
Train avant..... *(P=4 Kg/cm2)*
Pneu gonflé *(P = 1.6 Kg/cm2)*
Fourche de manœuvre retirée

Propreté verrière Vérifiée

Pneu gonflé
Train principal gauche....Fixation et carénage vérifiés
Enfoncement amortisseur normal

Trappe de visite.....Présence vérifiée
Etat des saumons et feux de navigation Vérifié
Etat et articulation des volets Vérifié
Etat et articulation des ailerons Vérifié
Pitot Propre, non obstrué
Purge.....Effectuée

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB

P2

Avant de s'installer dans la cabine, vérifier l'arrimage des bagages. S'assurer avant la montée des passagers que les volets de courbure sont sortis.

AVANT MISE EN ROUTE

Verrière Fermée
 Sièges Réglés, verrouillés
 Ceintures En place, non bouclées
 Commandes de vol Libres, dans le bon sens
 Essence Ouverte
 Frein de parc Serré (poignée à 13h)
 Pompe électrique Arrêt
 Réchauffage carburateur Poussé (froid)
 Compensateur Débattements vérifiés puis au neutre
 Mélange Poussée, plein riche
 Alternateur Arrêt
 Clés En place
 Anémomètre, variomètre à zéro
 Altimètre Réglé
 Radio Arrêt
 Transpondeur Arrêt
 VOR Arrêt

MISE EN ROUTE

Contact batterie Marche
 Interphone Marche
 (Vérifier l'inverseur HP/casques)
 Alarmes Vérifiées
 Volets Rentrés
 Feu anti-collision Marche
 Pompe électrique Marche
 Manette des gaz 2 à 3 injections puis 2 cm
 (sans injections si moteur chaud)
 Sélecteur magnétos Both
 Zone hélice Dégagée
 Démarreur Marche (30'' maxi)
 Pression d'huile voyant éteint
 Régime 1200 tr/mn

ATTENTION

- Éviter d'utiliser le démarreur pendant plus de 30 secondes Attendre au minimum 1 minute avant de procéder à un nouveau démarrage.
- Dès que le moteur tourne, vérifier la pression d'huile. Si celle-ci est nulle après 15 à 20 secondes, couper et rechercher la cause .

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB P3

Moteur noyé :

Pompe électrique Arrêt
 Mixture Tirée (pauvre)
 Manette des gaz Plein gaz
 Démarreur Actionné pendant quelques secondes

Dès que le moteur démarre, ramener la mixture sur riche, puis reprendre la procédure normale.

APRES MISE EN ROUTE

Pompe électrique Arrêt
 Pression essence voyant éteint
 Alternateur Marche débit vérifié
 Indicateur de dépression Vérifié
 Conservateur de cap recalé
 Radio Marche
 Transpondeur Test puis STBY
 VOR Marche + test

ROULAGE

Ceintures Attachées
 Verrière Verrouillée
 Heure bloc Notée
 Radio Annonce effectuée
 Frein de parc Desserré
 Freins Essayés
 Vérification instruments gyro Effectuée

(Temps humide et froid ... Réchauffage carbu tiré)

Rouler doucement pour éviter autant que possible d'avoir à freiner brutalement. Pour un roulage rectiligne, éviter de solliciter continuellement le palonnier. Les virages au sol doivent toujours s'effectuer à faible vitesse. En roulage avec vent de travers, incliner le manche dans le vent.

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB P4

POINT FIXE

Frein de parc Serré
 Régime 1200 tr/mn
 Pression d'huile et essence..... lampe éteinte
 Température d'huile Secteur vert
 Mélange Poussé, riche
 Réchauffage carburateur Poussé (froid)
 Magnétos Vérification à 1800 tr/mn
 (chute maxi entre 1 ou 2 et 1+2 : 125 tr/mn, écart maxi entre 1 et 2 : 50 tr/mn)
 Réchauffage carburateur Tiré puis poussé
 (noter la chute de régime, 100tr/mn environ)
 Manette des gazEssai ralenti (600 à 650 tr/mn)
 Régime 1200 tr/mn

AVANT LE DECOLLAGE

Frein de parc Serré
 Tableau d'alarmes..... éteint
 Verrière Fermée, verrouillée
 VoletsPleins volets puis 1^{er} cran
 Sièges Verrouillés
 Ceintures..... Attachées
 Commandes Libres
 Essence..... Robinet ouvert
 Essencejauge vérifiée, autonomie annoncée
 Pompe électrique Marche
 Réchauffage carburateur Poussé
 Compensateur Neutre
 MélangePoussé, riche
 AlternateurDébit vérifié
 Contacts1+2
 Température d'huileSecteur vert
 Essencejauge vérifiée, autonomie annoncée
 Altimètre réglé
 Radio
 Affichages.....Fréquence V.O.R
 O.B.S.
 Extérieur Dégagé

ALIGNEMENT

Conservateur de capRéglé au QFU
 Compas magnétique QFU
 Transpondeur.....ON

DECOLLAGE

Régime Plein gaz doucement
(vérifier 2400 tr/mn minimum, sinon interrompre le décollage). Ne pas soulager la roulette avant afin de faciliter la tenue d'axe.

Décollage 90-100 km/h
Palier de sécurité Accélérer vers 120 km/h

Vent de travers :

Par vent de travers, accélérer l'avion à une vitesse un peu supérieure à la normale, puis décoller franchement pour éviter de retoucher la piste en orientant l'avion dans le vent pour contrer la dérive.

LIMITATION VENT DE TRAVERS :

40 Km/h – 22Kts

Décollage court :

Mettre plein gaz sur frein et conserver 130 Km/h (meilleure pente) jusqu'au passage des obstacles.

MONTEE

Vitesse de montée 1^{er} cran 130 km/h
A 300' Couper la pompe électrique
(vérifier la pression d'essence)
Rentrer les volets
Accélérer vers 140 km/h
Compensateur Régulé
Altimètre Régulé

Montée à pente max. :

Cette montée (Vi=130Km/h) occasionnant un mauvais refroidissement du moteur, doit rester exceptionnelle.

ATTENTION

En montée, les 10 derniers litres du réservoir d'essence ne sont pas consommables.

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB P7

CROISIERE

Vitesse A l'altitude désirée, accélérer vers la
Vitesse de croisière

Régime 2500 tr/mn
Compensateur Régulé
Mélange Régulé
Conservateur de cap Recalé

Réglage du mélange (à partir de 5000ft en croisière) :

Tirer la manette de mélange jusqu'à observer une légère diminution de régime. Repousser alors légèrement la manette vers l'avant pour rétablir le régime et un fonctionnement régulier du moteur..

ATTENTION

Toujours enrichir le mélange avant une augmentation de puissance

DESCENTE

Réchauffage carburateur Tiré
Mélange Riche, poussé
Régime limité à 2500tr/mn
Compensateur Régulé
Altimètre Régulé
Conservateur de cap Recalé

Durant une descente prolongée, augmenter de temps en temps le régime afin de maintenir le moteur chaud.

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB P9

APPROCHE (Vent arrière)

Mélange Riche, poussé
 Réchauffage carburateur Tiré
 Pompe électrique Marche
 Régime..... \approx 2300 Tr/mn
 V < 170 km/h Volets 1^{er} cran
 Vitesse.....150 Km/h
 Compensateur..... Réglé

ATTERRISSAGE

A 300ft, trajectoire et vitesse stabilisée. Sinon remise de gaz.

Vitesse 120 km/h (1.3 Vs)
 Réchauffage carburateur Tiré
 Volets 2^{ème} cran (60°)
 Régime Réajuster la puissance
 Compensateur..... Réajusté

Vent de travers ou par fortes rafales :

Volets1^{er} cran
 Vitesse.....130 Km/h + ½ rafale
 Annuler la dérive

LIMITATION VENT DE TRAVERS :

40 Km/h – 22Kts

REMISE DE GAZ

RégimePlein gaz
 Réchauffage carburateur Poussé
 Volets 1^{er} cran
 Vitesseaccélérer vers vitesse de montée 130 km/h
 Volets Rentrés à 300' et Vz>0

ATTENTION

En montée, les 10 derniers litres du réservoir essence ne sont pas consommables.

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB P10

APRES ATTERRISSAGE

Volets Rentrés
 Pompe électrique Arrêt
 Réchauffage carburateur Poussé
 V.O.R..... Arrêt
 Transpondeur.....Arrêt

ARRÊT MOTEUR

Frein de parc Serré
 Régime 1200 tr/mn
 Radio Clôture
 Ecoute .121,5 puis retour fréquence utilisée
 arrêt
 Contacts magnétos..... Essai coupure à 1000 tr/mn
 Mélange (étouffoir).....Tirée
 Contacts magnétos Arrêt et clef retirée
 Mélange Repoussée
 Alternateur Arrêt
 Anticollision Arrêt
 Interphone..... Arrêt
 Contact batterie Arrêt
 Compensateur.....Neutre
 Volets Sortis
 Heure bloc Notée

Ailes de Maurienne DR315 F-BRZB P11

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE**Panne avant VR**

Gaz Plein réduit
 Freins A fond
 J'arrête
 Mélange..... Tiré (étouffoir)
 Robinet essence..... Fermé
 Contact batterie Arrêt
 Contacts magnétos Coupés

Après décollage**PANNE MINEURE**

JE FAIS UN TOUR DE PISTE ET JE ME
 POSE

PANNE MAJEURE

Atterrir droit devant, en ne faisant que de petits
 changements de cap pour éviter les obstacles.

Mélange..... Tiré (étouffoir)
 Robinet essence Fermé
 Contact batterie Arrêt
 Contacts magnétos Coupés
 Verrière Déverrouillée

ATTENTION

*Ne jamais tenter de faire demi-tour vers la piste, car l'altitude
 après le décollage ne le permet pas en général.*

PANNE MOTEUR EN VOL**Si l'altitude est jugée suffisante pour tenter une
remise en marche du moteur :**

Vitesse de plané 150 km/h
 Robinet essence Ouvert
 Mélange Riche poussée
 Pompe électrique..... Marche
 Manette des gaz Poussée 2 à 3 cm
 Contact magnétos 1+2
 Hélice calée Actionner le démarreur

Si le moteur ne redémarre pas :

Atterrissage forcé en campagne (moteur en panne)

Terrain approprié Choisi
 Ceintures Serrées
 Pompe électrique Arrêt
 Mélange..... Tiré (étouffoir)
 Manette des gaz Plein réduit
 Contacts magnétos Coupés
 Robinet essence Fermé
 Message radio Annoncé sur 121.5 MHz
 Transpondeur 7700
 Excitation alternateur Arrêt

• En finale :

Verrière Déverrouillée
 Volets Sortis (à la demande)
 Contact batterie Arrêt

**• Une fois le contact batterie coupé, l'avertisseur de décrochage
 ne fonctionne plus**

VITESSES

Vitesses limites :

Vitesse à ne jamais dépasser : VNE = 295 km/h
 Vitesse max. d'utilisation normale:VNO = 260 km/h
 Vitesse de manœuvre :VA= 200 km/h
 Vitesse max. volets sortis :VFE = 170 km/h

Vitesses de décrochages :

Masse : 865 kg / Facteur de charge : 1

Inclinaison	Km/h		
	0°	30°	60°
Volets rentrés	91	98	129
Volets 1 ^{er} cran	85	91	120
Volets 2 ^{ème} cran	80	86	113

L'avertisseur de décrochage fonctionne 10 à 15 km/h avant le décrochage.

Vitesses de finesse max. :

150 km/h

MASSE ET CENTRAGE

Masse max. :865 kg

Facteurs de charge :-1.9<n<+3.8 catégorie N
 n<=2 volets sortis

Places arrières :110 kg maximum

Coffre à bagages :40 kg maximum

DECOLLAGE

Unités : Altitude/Pieds – Température/°C – Distance/ Mètres

Conditions atmosphériques standard
Masse 865 kg, volets 1^{er} cran, vent nul.

Piste en béton :

Altitude pression	Température	Dist. de décollage	Dist. de roulement
0	0	530	315
	15	590	350
	30	655	390
	45	720	430
1500	0	605	350
	15	675	390
	30	745	430
	45	820	470
3000	0	685	385
	15	765	430
	30	840	475
	45	920	520
4500	0	760	430
	15	845	480
	30	935	530
	45	1020	580

Pour une masse inférieure à 1000kg, multiplier par :

$(\text{Masse réelle}/1000)^2$.

DECOLLAGE

Unités : Altitude/Pieds – Température/°C – Distance/ Mètres

Conditions atmosphériques standard
Masse 865 kg, volets 1^{er} cran, vent nul.

Piste en herbe :

Altitude pression	Température	Dist. de décollage	Dist. de roulement
0	0	595	380
	15	660	420
	30	735	470
	45	805	515
1500	0	675	420
	15	755	470
	30	830	515
	45	915	565
3000	0	760	460
	15	850	515
	30	935	570
	45	1025	625
4500	0	845	515
	15	940	575
	30	1040	635
	45	1135	695

Pour une masse inférieure à 1000kg, multiplier par :

$(\text{Masse réelle}/1000)^2$.