

Balise de détresse

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 détresse ARMED
- Anticollision ON
- Horamètre Noté
- Contact magnéto Clé retirée
- Fusible et disjoncteur enfoncé
- Contact batterie Marche
- Quantité d'essence Vérifiée
- Volets 2^{ème} cran vérifié
- Feux de navigation Vérifiés
- Avertisseur de décrochage Testé
- 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 fuselage En place, verrouillé
- Etat des antennes (V.O.R., V.H.F., et balise) Vérifié
- Prise statique Propre, non obstruée
- Bouchon de réservoir aile gauche ... En place, verrouillé

- Empennage horizontal Etat 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

- 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)

- Bouchon de réservoir aile droite en place verrouillé
- 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'air Propre, 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

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 1 h)
 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 DR360 F-BRZM 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 DR360 F-BRZM 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

Ailes de Maurienne DR360 F-BRZM P5

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 **le plus plein**
 Essencejauge vérifiée, autonomie annoncée
 Pompe électrique Marche
 Réchauffage carburateur Poussé
 Compensateur Neutre
 MélangePoussé, riche
 AlternateurDébit vérifié
 Contacts1+2
 Température d'huileSecteur vert
 Pression huile Secteur vert
 Altimètre réglé

Radio
 Affichages.....Fréquence V.O.R
 O.B.S.
 Extérieur Dégagé

Briefing décollage
 VERIFICATION EXTERIEURE
 Annonce radio

ALIGNEMENT

Conservateur de capRégulé au QFU
 Compas magnétique QFU
 Transpondeur.....ON
 Phares vol de nuitON

Ailes de Maurienne DR360 F-BRZM P6

DECOLLAGE

Régime Plein gaz doucement
(vérifier 2200 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 DR360 F-BRZM 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 DR360 F-BRZM P9

APPROCHE (Vent arrière)

Mélange Riche, poussé
 Réchauffage carburateur Tiré
 Pompe électrique Marche
 Régime..... \cong 2100 Tr/mn
 V < 170 km/h Volets 1^{er} cran
 Vitesse.....150 Km/h
 Compensateur..... Régulé

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 DR360 F-BRZM P10

APRES ATERRISSAGE

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 DR60 F-BRZM P11

