

CHECK LIST DR400/120



PHASES DE VOL	VI Km/h	PU Tr/min	Volets	Rech carbu
Décollage	100	PG	1 ^{er} Cr	Poussé
Montée Initiale	120	PG	1 ^{er} Cr	Poussé
Montée Normale	145	PG	0	Poussé
Montée Pente max	130	PG	1 ^{er} Cr	Poussé
Montée Vz max	145	PG	0	Poussé
Croisière 74%	185	2400	0	A la demande
Descente croisière	185	2100	0	Tiré
Descente VNO	200	2500	0	A la demande
Descente planée	135	Réduits	0	Tiré
Attente	150	2000	0	Tiré
Palier Approche	150	2100	1 ^{er} Cr	Tiré
Descente Approche	150	1800	1 ^{er} Cr	Tiré
Atterrissage Sans Volets	130	1700	0	Tiré
Atterrissage Volets 1 ^{er} cran	125	1400	1 ^{er} Cr	Tiré
Atterrissage Volets 2 ^{ème} cran	120	1800	2 ^{ème} Cr	Tiré

**CE DOCUMENT NE REMPLACE PAS LE
MANUEL DE VOL**

RAPPELS

CARBURANT - TYPE : AVGASI00LL

Quantité (L)	Utilisable	Total
Central	109	110

HUILE : W80

	Mini	Maxi
Capacité	4 Qts (3,8 l)	6 Qts (5,7 l)

BATTERIE : 12 Volts

PRESSIONS (bar) :

Train Avant		Atterrisseurs principaux	
Pneu	1,6	Pneu	1,8
Amortisseur	4	Amortisseur	6

MASSE MAXI (Kg) :

	Catégorie N	Catégorie U
Décollage	900	900
Atterrissage	900	900
Coffre à bagages	40	40

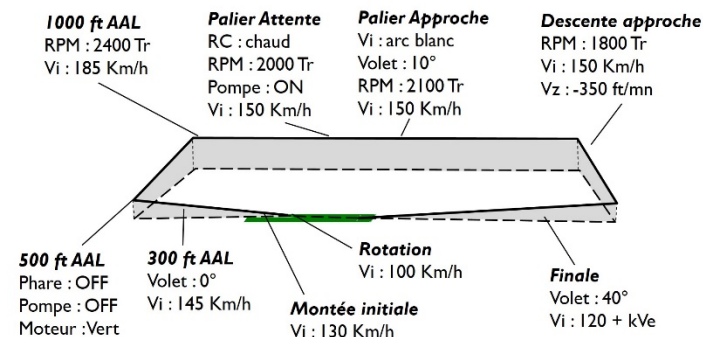
VITESSES LIMITES (Km/h) :

VNE : 308 VNO : 260 Va : 215 VFE : 170

VITESSE DE DECROCHAGE (Km/h) :

Inclinaison	0°	30°	60°
Volets rentrés (0°)	94	101	133
Volets 1 ^{er} cran (10°)	88	95	124
Volets 2 ^{ème} cran (40°)	83	89	117

LIMITE DEMONTREE VENT DE TRAVERS : 22 Kt



VISITE PREVOL

COCKPIT

- Tous contacts ----- Arrêt (sauf anticollision)
- Magnétos ----- OFF, clef retirée
- Breakers ----- Enfoncés
- Batterie ----- ON
- Autonomie ----- Vérifiée
- Batterie ----- OFF
- Volets ----- Sortis
- Compensateur ----- Neutre
- Commandes ----- Libres et dans le bon sens
- Verrière ----- Propre
- Trousse secours ----- En place
- Documentation ----- A bord

EXTERIEUR

- Fuselage Gauche ----- Bon état
- Bouchon réservoir ----- En place
- Purge essence ----- Effectuée
- Antennes ----- En place
- Prise statique ----- Flamme retirée, Non obstruée
- Plan fixe direction ----- Bon état / pas de jeu
- Gouvernes profondeur/direction ----- Vérifiées
- Compensateur ----- Vérifier articulations
- Fuselage droit ----- idem (sauf bouchon réservoir)

Aile droite

- Volet ----- Bon état / Peu de jeu
- Aileron ----- État / Débattement
- Saumon ----- Bon état / Fixation feu
- Intrados ----- Bon état, trappes en place
- Bord d'attaque ----- Bon état
- Train Principal ----- Vérifié

Fuselage avant

- Capot moteur ----- Dzus en place
- Huile ----- Vérifiée (4 Qts mini)
- Train avant ----- Bon état
- Échappement ----- Bon état
- Hélice + cône ----- Bon état / Fixations
- Filtre à air carburateur ----- Non obstrué
- Capot moteur ----- Dzus en place
- Barre de tractage ----- Enlevée
- Purge filtre essence ----- Effectuée

Aile gauche (Idem aile droite mais ordre inverse)

- Pitot ----- Flamme retirée et tube non obstruée
- Batterie ----- ON
- Tester feux de navigation, anticollision, phares et avertisseur décrochage.
- Batterie ----- OFF



AVANT MISE EN ROUTE

- FREIN DE PARC ----- Appliqué
- 3 FLAMMES + BARRE TRACTAGE ----- Rangées
- SIEGES ----- Régles et verrouillés / **Manette sur l'avant**
- CEINTURES / HARNAIS ----- Attachées
- COMPENSATEUR ----- Essayé / Régulé décollage
- ESSENCE ----- Ouvert
- MIXTURE ----- Plein riche (vers le haut)
- RECHAUFFAGE CARBU ----- Poussé / Froid
- GAZ ----- Réduit
- MAGNETOS ----- Clef sur OFF
- INTERRUPTEURS ----- Tous sur arrêt sauf Anticollision
- INSTRUMENTS DE VOL ----- Vérifiés
- VERRIERE ----- Fermée non verrouillée
- COMPTEUR D'HEURE ----- Relevé

MISE EN ROUTE

- BATTERIE ----- ON
- PANNEAU D'ALARMES ----- Testé / jour / nuit
- VOILETS ----- Rentrés
- ANTICOLLISION ----- ON
- FEUX NAVIGATION (vol de nuit) ----- ON
- POMPE ESSENCE ----- ON / Pression vérifiée

MOTEUR FROID :

- GAZ ----- Hiver : 10 injections / Eté 5

MOTEUR CHAUD :

- GAZ ----- pas d'injection

DEMARRAGE :

- GAZ ----- 0,5 cm
- MAGNETO ----- LEFT
- SECURITE ----- Personne devant
- PIEDS ----- Prêts à freiner
- DEMARREUR ----- 10 sec. Max
- MAGNETOS ----- BOTH quand le moteur démarre
- REGIME ----- 1000 Tr puis laisser monter à 1200 Tr
- PRESSION HUILE ----- Établie dans les 10 sec.
- POMPE ESSENCE ----- OFF / Pression correcte
- ALTERNATEUR ----- ON, voyant éteint, charge vérifiée
- CONTACT AVIONIQUE ----- ON
- BOITE DE MELANGE (volume et squelsh) ----- ON / Régles
- GPS ----- Initialisé
- RADIO et RADIONAV ----- ON / Régles
- TRANSPONDEUR (mode S) --- 7000 ALT (ou 7040 LFRN)
- PARAMETRES / ATIS ----- Notés
- HORIZON / DIRECTIONNEL / ALTIMETRE ----- Recalés



PROCEDURES AVANT DECOLLAGE

- FREIN DE PARC ----- Appliqué
- REGIME ----- 1200 Tr
- T° HUILE > 40°C / 100°F
- REGIME ----- 2000 Tr
- MAGNETOS ----- Sélection : < 175 Tr, Ecart max 50 Tr
- RECHAUFFAGE CARBU ----- Testé – 100 Tr
- DEPRESSION ----- Vérifiée
- RALENTI ----- 700 à 800 Tr puis afficher 1200 Tr

- VOILETS ----- 1er Cran
- COMPENSATEUR ----- Décollage
- **ESSENCE ----- Ouverte / AUTONOMIE**
- MIXTURE ----- Plein riche
- POMPE ESSENCE ----- ON / Pression vérifiée
- RECHAUFFAGE CARBU ----- Poussé / Froid
- PARAMETRES MOTEUR ----- Corrects
- COMMANDES ----- **Libres** et dans le bon sens
- MAGNETOS ----- BOTH
- DIRECTIONNEL ----- Recalé
- ALTIMETRE ----- Régulé / erreur notée
- VERRIERE ----- Fermée / verrouillée / largage en place
- CEINTURES / HARNAIS ----- Attachées
- BRIEFING DECOLLAGE ----- Annoncé

PROCEDURES ALIGNE

- DIRECTIONNEL ----- Recalé sur QFU
- COMPAS ----- Vérifié
- PHARE ----- A la demande
- TRANSPONDEUR ----- ALT



PISTE DEGAGEE

- VOILETS ----- Rentrés
- POMPE ESSENCE ----- OFF
- RECHAUFFAGE CARBU ----- Poussé / Froid
- PHARE ----- OFF

ARRET MOTEUR

- FREIN DE PARC ----- Appliqué
 - REGIME ----- 1200 Tr
 - RADIO ----- Quitter la fréquence
 - CONTACT AVIONIQUE ----- OFF
 - ALTERNATEUR ----- OFF
 - **REGIME ----- Inférieur à 1000 Tr**
 - MAGNETOS ----- Essai coupure
 - REGIME ----- 1200 Tr
 - MIXTURE ----- Étouffoir
 - **MAGNETOS ----- OFF / clef retirée**
 - INTERRUPTEURS ----- Tous sur OFF (sauf anticollision)
 - BATTERIE ----- OFF
 - VOILETS ----- Sortis 2ème Cran
 - COMPTEUR D'HEURE ----- Relevé
 - FLAMMES (Pitot et prises statiques) ----- En place
- **NETTOYER L'AVION** (verrière, bords d'attaques, capot moteur et carénages de roues)

ACTIONS A CONNAITRE PAR COEUR



CHECK URGENCE

PANNES MOTEUR	8
- Avant décollage	8
- Après décollage	8
- Pendant le vol	8
INCENDIES	9
- Au sol	9
- Si le feu persiste	9
- En vol	9
- Incendie électrique	9
- Sur voilure	9
AMERRISSAGE	10
ATTERRISSAGE FORCE	10
- Avec moteur	10
- Sans moteur	10
VRILLE INVOLONTAIRE	10
ATTERRISSAGES PARTICULIERS	11
- Avec un pneu crevé	11
- Sans commande de profondeur	11
CHUTE PRESSION D'HUILE	11
VOL EN CONDITIONS GIVRANTES	11
PANNES ELECTRIQUES	12
- Panne complète	12
- Panne d'alternateur ou régulateur de tension	12
- Mauvais fonctionnement de l'alimentation du réseau électrique	12
PANNE RADIO A RENNES	12

**PROCEDURES D'URGENCE :
ACTIONS A CONNAITRE PAR
COEUR**

PROCEDURES DE SECOURS



PANNES MOTEUR

AVANT DECOLLAGE

- Manette des gaz Réduit
- Freinage
- Volets Retrés
- Mixture Étouffoir
- Robinet d'essence Fermé (OFF)
- Magnétos OFF
- Batterie + Alternateur OFF

APRES DECOLLAGE

- Vi 135 Km/h (volets à la demande)
- En très courte finale :**
- Mixture Étouffoir
- Robinet d'essence Fermé (OFF)
- Magnétos OFF
- Batterie + Alternateur OFF

ATTENTION : Atterrir droit devant en évitant les obstacles et les importants changements de direction ; ne pas tenter de revenir vers l'aire d'envol

EN VOL

- Vi plané 135 Km/h
 - Robinet d'essence Ouvert
 - Mixture Plein Riche (vers le haut)
 - Pompe électrique Marche
 - Gaz 1/4
 - Magnétos BOTH
- Si le moteur ne redémarre pas choisir une aire dégagée et procéder à un atterrissage en campagne
- Ceintures et harnais Serrés
 - Robinet d'essence Fermé (OFF)
 - Mixture Étouffoir (vers le bas)
 - Pompe électrique OFF
 - Gaz Réduit
 - Magnétos OFF
 - Batterie + Alternateur OFF
- Finale
- Verrière Déverrouillée



INCENDIES

INCENDIE AU SOL

- Démarreur continuer d'actionner si le moteur n'a pas démarré.
 - Robinet d'essence Fermé (OFF)
 - Gaz Plein Gaz
 - Mélange Étouffoir (vers le bas)
- SI LE FEU PERSISTE :**
- Magnétos OFF
 - Batterie + Alternateur OFF
 - Évacuer l'avion.

INCENDIE EN VOL

- Robinet d'essence Fermé (OFF)
 - Gaz Plein gaz
 - Mixture Étouffoir
 - Pompe électrique OFF
 - Magnétos OFF
 - Chauffage cabine et ventilation Coupés
 - Prendre Vi plané 135 Km/h. Si l'incendie ne s'arrête pas augmenter la Vi jusqu'à assurer un mélange non combustible.
 - Volets A la demande
 - Batterie + Alternateur OFF
- Nota :** Procéder à un atterrissage forcé en campagne ; ne pas remettre le moteur en marche.

INCENDIE ELECTRIQUE

- Batterie + alternateur OFF
 - Breakers batterie et alternateur Tirés
 - Chauffage cabine et aérateurs Fermés
- Nota :** Remettre tous les autres interrupteurs en marche les uns après les autres, en respectant des pauses, afin de détecter une reprise de l'incendie, permettant d'incriminer l'équipement en cause.

INCENDIE SUR VOILURE

- Phares et feux de nav OFF
 - Chauffage cabine et aérateurs Fermés
- Se poser dès que possible**



AMERRISSAGE

- Vent faible + houle faible----- se poser face au vent
 - Vent faible + houle forte----- se poser parallèle à la houle
 - Vent fort + houle forte----- se poser face au vent
- LARGUER LA VERRIERE EN FINALE**
- **Dégager les 2 leviers de largage situés sur les accoudoirs de part et d'autre du tableau de bord et les amener à la verticale.**

ATTERRISSAGE FORCE

AVEC MOTEUR

- **Chercher un terrain - volets 1^{er} cran et Vi 145 Km/h**
- Ceintures de sécurités-----Serrées
- Couper tous contacts sauf magnétos et contact général
- Approche volets atterrissage----- Vi 110 Km/h
- Batterie + Alternateur-----OFF
- Verrière -----Déverrouillée
- Magnétos -----OFF
- Robinet d'essence -----Fermé (OFF)

Si verrière bloquée : Dégager les 2 leviers de largage situés sur les accoudoirs de part et d'autre du tableau de bord et les amener à la verticale.

SANS MOTEUR

- **Vi plané ----- 135 Km/h**
 - Ceintures et harnais -----Serrés
 - Robinet d'essence -----Fermé (OFF)
 - Mixture -----Étouffoir (vers le bas)
 - Pompe électrique-----OFF
 - Gaz -----Réduit
 - Magnétos -----OFF
 - Alternateur -----OFF
 - Batterie -----OFF
- FINALE**
- Verrière -----Déverrouillée

VRILLE INVOLONTAIRE

- Gaz -----Réduits
- Ailerons-----Neutre
- Palonnier ----- À fond dans le sens opposé à la rotation
- Profondeur-----Neutre
- Une fois la rotation arrêtée, ramener le palonnier au neutre et effectuer une ressource souple.

Nota : Si les volets sont sortis au moment de la mise en vrille, les rentrer au plus vite.



ATTERRISSAGES PARTICULIERS

AVEC UN PNEU CREVE OU ECLATE

- Sortir normalement les volets et atterrir en cabrant l'avion tout en maintenant l'aile haute du côté du pneu défectueux. Utiliser le frein opposé pour tenter de maintenir l'axe après l'atterrissage ; couper le moteur.

SANS COMMANDE DE PROFONDEUR

- Stabiliser le palier volets rentrés à 135 Km/h, volets à 20° en s'aidant du compensateur de profondeur.
- Ne pas modifier par la suite le réglage du compensateur et maintenir la pente de descente en s'aidant uniquement de la puissance.
- À l'atterrissage, le couple piquer dû à la réduction risque de faire impacter sur la roulette de nez, par conséquent, au moment de l'arrondi mettre le compensateur plein cabré tout en augmentant la puissance afin d'amener l'appareil dans une position horizontale au moment de l'impact. Couper les gaz dès que l'avion à toucher le sol.

CHUTE DE PRESSION HUILE

- Surveiller la température d'huile
- Si T° huile augmente (zone rouge)**
- Réduire la puissance
 - Rejoindre le terrain le plus proche et se préparer à un éventuel atterrissage en campagne.

VOL EN CONDITIONS GIVRANTES

Le vol en conditions givrantes de façon volontaire est INTERDIT.

Cependant en cas de rencontre fortuite :

- Réchauffage carburateur-----Tiré à fond
- Faire demi-tour ou changer d'altitude
- Tirer complètement la commande de chauffage cabine et régler les débits d'air chaud de dégivrage sur le pare-brise et d'air froid cabine à l'aide des commandes. Accroître le débit d'air chaud en limitant l'emploi de la commande d'air cabine.
- Augmenter la puissance
- Ajuster la mixture
- Prévoir un atterrissage sur l'aéroport le plus proche

Dans le cas d'une accumulation importante de givre, préparer vous à une vitesse de décrochage plus élevée adopter si nécessaire une vitesse d'approche > 130 Km/h



PANNES ELECTRIQUE

PANNE COMPLETE

- Celle-ci entraîne l'arrêt de l'indicateur de virage, des jaugeurs et des moyens radio et radios nav.
- Batterie + Alternateur----- OFF
- Atterrir dès que possible

PANNE D'ALTERNATEUR / REGULATEUR DE TENSION

- La batterie continue d'alimenter le réseau électrique.
- Mettre sur OFF tous les équipements qui ne sont pas absolument nécessaires
- Éventuellement, attendre 2 à 3 minutes et réenclencher l'alternateur. Si celui-ci se déclenche à nouveau, ne pas insister et atterrir sur le terrain le plus proche

MAUVAIS FONCTIONNEMENT DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE

- Contrôler fréquemment les indications de l'ampèremètre.
- **Si les indications sont trop faibles**, mettre l'alternateur sur OFF et atterrir dès que possible.
- **Si les indications sont trop fortes**, le détecteur de surtension coupera automatiquement l'alternateur et la lampe témoin d'alarme s'allumera.
- Placer l'interrupteur général sur OFF, puis sur ON. Si la lampe témoin se rallume ; interrompre le vol dès que possible.

PANNE RADIO A RENNES

PANNE AU SOL

- Maintenir le point d'arrêt ou dégager la piste
- Attendre le véhicule SSLIA pour guidage vers le parking

PANNE EN VOL

- Transpondeur 7600
- Quitter l'espace aérien classe D et dérouter vers AD sans radio obligatoire
- Prévenir téléphone à l'arrivée

PANNE DANS LA CTR RENNES

- Transpondeur 7600
- Poursuivre jusqu'à l'atterrissage en évitant les autres ACFT
- Dégager la piste et maintenir le point d'arrêt
- Attendre le véhicule SSLIA pour guidage vers le parking

CONDUITE À TENIR EN CAS D'ACCIDENT

PROTEGER

- Évacuer les passagers
- Mise en sécurité de l'avion
- Essence fermé
- Mixture étouffoir
- Magnétos OFF clé retiré
- Batterie + Alternateur OFF
- Balise détresse marche
- Évacuez l'avion et regroupez les passagers loin de l'appareil
- Bilan état des occupants et 1^{ers} gestes de secours si nécessaire
- Prendre toutes mesures nécessaires pour éviter le sur-accident
- Rester groupé sur le site de l'accident

ALERER

- Autorités (gendarmerie, mairie)
- Secours (112 ou 18)
- Aéroclub (+33 (0)2 99 31 91 81)
- Correspondant Sécurité (06 99 32 58 90)

SIGNAUX INTERCEPTION

Communication radio : 121.5

Transpondeur : 7700

Signaux de l'intercepteur		Signaux réponse de l'intercepté	
Se place au-dessus – Battements d'ailes. Clignotement irréguliers des feux. Large virage en palier	Suivez-moi	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre	Compris j'obéis
Dégagement brusque en montée	Vous pouvez continuer	Battements d'ailes	Compris j'obéis
Sortie train, phares allumés. Survol piste en service	Atterrissez sur cet aérodrome	Sortie train, phares allumés. Survol piste en service et atterrir	Compris j'obéis
Train rentré, battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux	Compris suivez-moi	Rentrer train – clignotement des phares – survol piste 1000 ft.	Je ne peux pas atterrir
Dégagement brusque en montée	Compris	Clignotement régulier de tous les feux disponibles	Je ne peux pas obéir
Dégagement brusque en montée	Compris	Clignotement irrégulier de tous les feux disponibles	En détresse