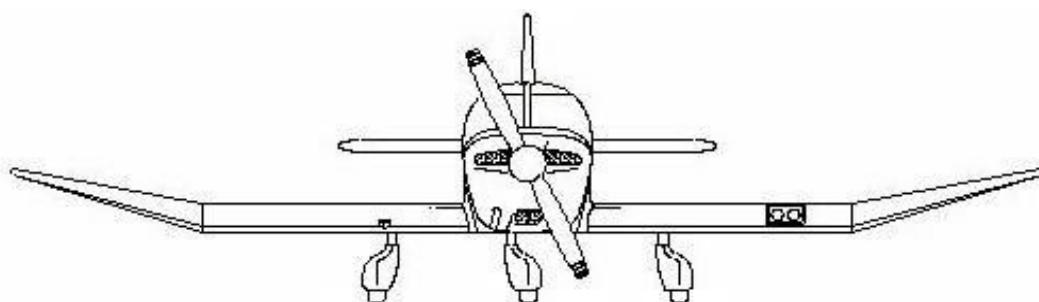




DOCUMENTATION RÉDUITE

DR 400 – 120

F - GDYK / F - GDKF





Page laissée intentionnellement blanche



CHECK-LIST NORMALE	4
PRÉ-VOL INTÉRIEURE.....	4
PRÉ-VOL EXTÉRIEURE	4
AVANT MISE EN ROUTE	6
MISE EN ROUTE.....	6
APRÈS MISE EN ROUTE	6
ROULAGE	7
ESSAIS MOTEUR (POINT D'ATTENTE)	7
AVANT ALIGNEMENT (POINT D'ATTENTE).....	7
AVANT DÉCOLLAGE	8
APRÈS DÉCOLLAGE	8
CROISIÈRE	8
AVANT DESCENTE	8
APPROCHE (VENT ARRIÈRE).....	8
AVANT ATERRISSAGE	9
PISTE DÉGAGÉE	9
ARRÊT MOTEUR (AU PARKING)	9
AVANT DE RENTRER L'AVION	9
LIMITATIONS, PARAMÈTRES & PERFORMANCES.....	10
CHECK-LIST URGENCE	14
TOUT INCIDENT AVANT ROTATION.....	14
PANNE MOTEUR APRÈS ROTATION	14
PANNE MOTEUR EN VOL	14
PERTE DE PRESSION D'HUILE	15
PERTE DE PRESSION CARBURANT	15
VIBRATIONS MOTEUR	15
GIVRAGE CARBURATEUR.....	15
FEU MOTEUR AU DÉMARRAGE.....	16
FEU MOTEUR EN VOL	16
AMERRISSAGE.....	16
FEU ÉLECTRIQUE EN VOL	17
ATERRISSAGE SANS MOTEUR	17
CHECK-LIST ANORMALE	18
INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL (I.V.V)	18
PANNE ÉLECTRIQUE	18
PANNE ALTERNATEUR.....	18
EN CAS DE PANNE.....	19



CHECK-LIST NORMALE

Purger l'essence avant le premier vol du jour et avant de bouger l'avion (3 purges)

PRÉ-VOL INTÉRIEURE

DESINFECTION COVID-19 EFFECTUEE, LINGETTES JETEES DANS UNE POUHELLE
VERRIÈRE PROPRE
CONTACTS MAGNÉTOS COUPÉS – CLÉS ENLEVÉES
BREAKERS VÉRIFIÉS
TOUS CONTACTS ÉLECTRIQUES ET RADIO OFF
MIXTURE TIRÉE
COMMANDES DE VOL LIBRES
COMPENSATEUR..... DÉBATTEMENT VÉRIFIÉ PUIS AU NEUTRE
VOLETS VÉRIFIÉS SORTIS 2° CRAN

Il est nécessaire de mettre le contact général sur ON ainsi que les divers interrupteurs des éclairages extérieurs. Procéder rapidement pour éviter une décharge trop importante de la batterie.

BATTERIE ON
TABLEAU D'ALARMES TESTÉ
JAUGE CARBURANT QUANTITÉ VERIFIÉE ET COHÉRENTE
VÉRIFIER LA COHÉRENCE ENTRE LES JAUGES ET LE CARNET DE ROUTE
AVERTISSEUR DE DÉCROCHAGE TESTÉ
FEU ANTI-COLLISION ON VÉRIFIÉ PUIS OFF
PHARES ET FEUX DE NAVIGATION..... ON VÉRIFIÉS PUIS OFF
BATTERIE OFF

PRÉ-VOL EXTÉRIEURE

Aile gauche

ÉTAT DES SURFACES VÉRIFIÉ
ÉTAT DES PHARES VÉRIFIÉ
TUBE PITOT..... FLAMME RETIRÉE, NON OBSTRUÉ
ÉTAT DU SAUMON D'AILE ET DU FEU DE NAVIGATION VÉRIFIÉS
AILERON ET VOLET VÉRIFIÉS
AMORTISSEUR DE TRAIN PRINCIPAL VÉRIFIÉ (VISUEL)
PNEU VÉRIFIÉ
CARÉNAGE..... VÉRIFIÉ
BOUCHON RÉSERVOIR VÉRIFIÉ FERMÉ
PURGE CARBURANT..... EFFECTUÉE

Fuselage arrière et empennages

ÉTAT DES SURFACESVÉRIFIÉ
 PRISE STATIQUE GAUCHE..... FLAMME RETIRÉE, NON OBSTRUÉE
 ANTENNES VÉRIFIÉES
 EMPENNAGE HORIZONTALVÉRIFIÉ
 EMPENNAGE VERTICAL ET FEU DE NAVIGATIONVÉRIFIÉS
 COMPENSATEUR DE PROFONDEURVÉRIFIÉ (VISUEL)
 PRISE STATIQUE DROITE FLAMME RETIRÉE, NON OBSTRUÉE
 BOUCHON DE RÉSERVOIR CARBURANT EN PLACE, VERROUILLÉ

Aile droite

ÉTAT DES SURFACESVÉRIFIÉ
 PURGE CARBURANT..... EFFECTUÉE
 AILERON ET VOLET.....VÉRIFIÉS
 AMORTISSEUR DE TRAIN PRINCIPAL.....VÉRIFIÉ (VISUEL)
 PNEUVÉRIFIÉ
 CARÉNAGE.....VÉRIFIÉ
 ÉTAT DU SAUMON D'AILE ET DU FEU DE NAVIGATIONVÉRIFIÉS
 ÉTAT DE L'AVERTISSEUR DE DÉCROCHAGE.....VÉRIFIÉ

Fuselage avant

ÉTAT GÉNÉRAL.....VÉRIFIÉ
 FIXATIONS CAPOT MOTEUR..... VÉRIFIÉES
 PURGE CARBURANT..... EFFECTUÉE
 ENTRÉE D'AIR DÉGAGÉE
 AMORTISSEUR DE TRAIN AVANT VÉRIFIÉ (VISUEL)
 PNEUMATIQUE DE ROUE AVANTVÉRIFIÉ
 CARÉNAGE TRAIN AVANTVÉRIFIÉ
 PURGE CARBURANT (DÉCANTEUR) EFFECTUÉE
 HÉLICE ÉTAT VÉRIFIÉ
 NIVEAU D'HUILEVÉRIFIÉ

Dévisser le bouchon et retirer la jauge

Essuyer la jauge

Replacer la jauge dans son logement puis procéder à la lecture du niveau d'huile

MINI 4,5 / MAXI 6



BOUCHON DE REMPLISSAGE D'HUILE EN PLACE

NE PAS TROP SERRER LE BOUCHON

**AVANT MISE EN ROUTE**

DOCUMENTS AVION ET PILOTE VÉRIFIÉS A BORD
BARRE DE MANŒUVRE RETIRÉE
SIÈGES VERROUILLÉS, LEVIER EN BUTÉE AVANT
BALISE DE DÉTRESSE (ELT) "ARMED"
FREIN POIGNÉE TIRÉE, POINT VERS LE HAUT
ROBINET CARBURANT OUVERT
VOLETS RENTRÉS, BUTÉES VÉRIFIÉES
MAGNÉTOS CLÉS EN PLACE, OFF

MISE EN ROUTE

BATTERIE ON
MAGNÉTOS BOTH
FEU ANTI-COLLISION ON
MIXTURE PLEIN RICHE, POUSSÉE
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR FROID, POUSSÉ
POMPE ÉLECTRIQUE COMME NÉCESSAIRE, PRESSION VÉRIFIÉE
INJECTIONS COMME NÉCESSAIRE
MANETTE DE GAZ REDUIT
CHAMP D'HELICE DÉGAGÉ
DÉMARREUR ACTIONNÉ, 30 SEC MAXI
PRESSION D'HUILE ÉTABLIE DANS LE VERT, DANS LES 30 SEC
RÉGIME MOTEUR = 1200 RPM

APRÈS MISE EN ROUTE

ALTERNATEUR ON, CHARGE VÉRIFIÉE, VOYANT ÉTEINT
POMPE ÉLECTRIQUE OFF, PRESSION ESSENCE VÉRIFIÉE, VOYANT ÉTEINT
TRANSPONDEUR 7000, STAND-BY
RADIO (COM – NAV), BOITE DE MELANGE ON, SWITCHES SELECTIONNÉS, TESTÉE
FRÉQUENCES AFFICHÉES
PANNEAU D'ALARME POSITION JOUR TEST EFFECTUÉ
ALTIMÈTRE RÉGLÉ, QNH COHÉRENT
HORIZON ARTIFICIEL VÉRIFIÉ
CONSERVATEUR DE CAP RECALÉ AVEC LE COMPAS
FEUX DE NAVIGATION COMME NÉCESSAIRE
CEINTURES ATTACHÉES
VERRIÈRE FERMÉE, VERROUILLÉE

**ROULAGE****LAISSER CHAUFFER LE MOTEUR AVANT DE DÉBUTER LE ROULAGE**

HEURE BLOCK NOTÉE
PHARE DE ROULAGE ON
SÉCURITÉ EXTÉRIEURE ASSURÉE
FREINS POIGNÉE REPOUSSÉE, POINT VERS LE BAS, TESTÉS
INSTRUMENTS GYROSCOPIQUES VÉRIFIÉS EN VIRAGE

ESSAIS MOTEUR (POINT D'ATTENTE)

FREIN POIGNÉE TIRÉE, POINT VERS LE HAUT
PHARE DE ROULAGE OFF
PRESSION D'ESSENCE, PRESSION ET T ° HUILE VÉRIFIÉES
PANNEAU D'ALARME ÉTEINT

RÉGIME MOTEUR.....=1800 RPM
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR TESTÉ PUIS REPOUSSÉ
SÉLECTION MAGNÉTOS..... PERTE 125 RPM MAXI ENTRE 1 et 2 et 1+2
DÉPRESSION GYRO VÉRIFIÉE
RÉGIME RALENTI VÉRIFIÉ 600/700 RPM
RÉGIME MOTEUR.....=1200 RPM

AVANT ALIGNEMENT (POINT D'ATTENTE)

COMMANDES DE VOL..... LIBRES, DANS LE BON SENS
VOLETS 1 ° CRAN, VOYANT ALLUMÉ
COMPENSATEUR..... AU NEUTRE
BATTERIE / ALTERNATEUR ON
MAGNÉTOS..... VÉRIFIÉ BOTH
MIXTURE PLEIN RICHE, POUSSÉE
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR FROID POUSSÉ
PRESSION ESSENCE VÉRIFIÉE ARC VERT, VOYANT ÉTEINT
CHARGE ALTERNATEUR VÉRIFIÉE ARC VERT, VOYANT ÉTEINT
TRANSPONDEUR..... 7000 + ALT
PANNEAU D'ALARME VÉRIFIÉ
SIÈGES BUTÉES VÉRIFIÉES ET VERROUILLÉES
CEINTURES..... ATTACHÉES
VERRIÈRE FERMÉE ET VERROUILLÉE
BRIEFING DÉPART ET SÉCURITÉ ANNONCÉS
EXTÉRIEUR..... APPROCHE DEGAGÉE
PHARE DE ROULAGE ON



AVANT DÉCOLLAGE

CONSERVATEUR DE CAP VÉRIFIÉ QFU
PHARE ATERRISSAGE ON
POMPE ÉLECTRIQUE ON, PRESSION ESSENCE VÉRIFIÉE, VOYANT ÉTEINT
TOP CHRONO..... LANCÉ

APRÈS DÉCOLLAGE

VOLETS VITESSE VÉRIFIÉE, RENTRÉS
POMPE ÉLECTRIQUE OFF, PRESSION ESSENCE VÉRIFIÉE, VOYANT ETEINT
PHARE ATERRISSAGE + ROULAGE..... OFF

CROISIÈRE

PARAMÈTRES DE CROISIÈREAFFICHÉS
INSTRUMENTS MOTEUR VÉRIFIÉS
QUANTITÉ CARBURANTVÉRIFIÉE
ALTIMÈTRE CALAGE VÉRIFIÉ
CONSERVATEUR DE CAP RECALÉ
RÉCHAUFFAGE CARBURATEURSI NÉCESSAIRE

AVANT DESCENTE

ALTIMÈTRECALÉ
CONSERVATEUR DE CAP RECALÉ
MIXTURE PLEIN RICHE, POUSSÉE
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR SI NÉCESSAIRE, TIRÉ
BRIEFING ARRIVÉE ANNONCÉ

APPROCHE (VENT ARRIÈRE)

POMPE ÉLECTRIQUE ON, PRESSION ESSENCE VÉRIFIÉE, VOYANT ÉTEINT
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR CHAUD, TIRÉ
PHARE ATERRISSAGE ET ROULAGE..... ON
VOLETS VITESSE VÉRIFIÉE, 1° CRAN
BRIEFING ATERRISSAGE ANNONCÉ

**AVANT ATERRISSAGE**

VOLETS2 ° CRAN
STABILISATION (200 ft SOL)CONFIRMÉE

PISTE DÉGAGÉE

VOLETS RENTRÉS
COMPENSATEUR..... AU NEUTRE
POMPE ÉLECTRIQUE OFF
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR FROID, POUSSÉ
PHARE ATERRISSAGE OFF

ARRÊT MOTEUR (AU PARKING)

FREIN..... POIGNÉE TIRÉE, POINT VERS LE HAUT
PHARE DE ROULAGE OFF
HEURE BLOC + INDEX HORAMÈTRE NOTÉS
BALISE DE DÉTRESSE PAS D'ÉMISSION SUR 121,500 MHz
RADIO..... CLÔTURE PUIS OFF
TRANSPONDEUR..... 7000 PUIS OFF
RÉGIME MOTEUR..... INFÉRIEUR À 1000 RPM
MAGNÉTOS..... ESSAI COUPURE
RÉGIME MOTEUR..... ≈ 1200 RPM
MIXTURE ÉTOUFFOIR, MANETTE TIRÉE
MAGNÉTOS..... COUPÉS, CLÉS ENLEVÉES
TOUS CONTACTS ÉLECTRIQUES OFF
ALTERNATEUR OFF
BATTERIE OFF
VOLETSSORTIS 2° CRAN
FREIN..... DESSERRÉ (SAUF NÉCESSITÉ)
CACHES PITOT ET STATIQUE.....EN PLACE
DESINFECTION COVID-19 EFFECTUEE, LINGETTES JETEEES DANS UNE POUBELLE

AVANT DE RENTRER L'AVION

PROPRETÉ AVION INT/EXT.....VÉRIFIÉE



LIMITATIONS, PARAMETRES ET PERFORMANCES

MASSES MAX

MASSE MAX DÉCOLLAGE (MTOW)	900 KG
MASSE MAX ATERRISSAGE (MLW)	900 KG

VITESSES

VNE	165 kts	Vs	50 kts
VNO	140 kts	Vs (volets 1° cran)	47 kts
VA	115 kts	Vs0 (volets 2° cran)	45 kts
VFE (ATT)	90 kts	Vi finesse max	75 kts

LIMITATION DE VENT

Travers	22 kts
---------	--------

CARBURANT AVGAS 100LL

CARBURANT TOTAL	110 L
CARBURANT UTILISABLE	100 L
CARBURANT INUTILISABLE	10 L
CONSO MOYENNE (75%)	25 L / H

HUILE

CAPACITÉ MAXIMUM	6 L
MINIMUM	4,5 L (NOGO si $\leq 4,5$ L)

FACTEUR DE CHARGE LIMITE

- 1,5 G	+ 3,5 G
---------	---------

VITESSE DE RENTRÉE DES VOLETS

Volets 2° cran vers 1° cran	60 kts mini
Volets 1° cran vers 0	70 kts mini



PHASES DE VOL	VOLETS	Vi (kts)	W (RPM)
Décollage	1° cran	60	2 200 mini
Montée initiale Jusqu'à 500 ft/sol	1° cran	70	Max
Montée normale	0	80	Max
Montée Vz max	0	75	Max
Montée pente max	1° cran	70	Max
Croisière (75%)	0	100	2 500
Descente rapide	0	< 140	2 500
Descente normale	0	100	2 100
Attente lisse	0	80	2 200
Approche palier	1° cran	75	2 100
Approche descente	1° cran	75	1 700
Approche finale	2° cran	65	À la demande
Remise de gaz	1° cran	70	Max

**DISTANCE DE DÉCOLLAGE**

Altitude (ft)	Température (°C)	Masse Maxi (900 Kg)	
		Piste Béton (m)	Piste Herbe (m)
0	Std - 20	480 (225)	570 (315)
	Std (= 15)	535 (255)	640 (360)
	Std + 20	590 (285)	715 (410)
4000	Std - 20	645 (305)	800 (460)
	Std (= 7)	720 (345)	905 (530)
	Std + 20	800 (390)	1025 (615)
8000	Std - 20	890 (425)	1165 (700)
	Std (= -1)	1000 (475)	1350 (820)
	Std -20	1125 (535)	1550 (960)

Dans chaque case :

- Distance totale en « m » depuis l'arrêt jusqu'au passage des 15 m à 1,3 Vs1
- (Longueur de roulement pour atteindre 1.1 Vs1)

Influence du vent effectif :

- pour 10 kt multiplier par 0,78
- pour 20 kt multiplier par 0,63
- pour 30 kt multiplier par 0,52

PERFORMANCES DE CROISIÈRE

Zp (ISA)	Vi (kt)	T/MIN	Consommation L/H
0	106	2 500	25
3000	100	2 500	25

**DISTANCE D'ATERRISSAGE**

Altitude (ft)	Température (°C)	Masse Maxi (900 Kg)	
		Freinage modéré piste en dur ou herbe	Sans frein sur herbe (m)
0	Std - 20	435 (185)	530 (280)
	Std (= 15)	460 (200)	560 (300)
	Std + 20	485 (210)	590 (325)
4000	Std - 20	475 (205)	580 (310)
	Std (= 7)	505 (225)	615 (335)
	Std + 20	535 (240)	655 (360)
8000	Std - 20	525 (235)	640 (350)
	Std (= -1)	555 (250)	680 (375)
	Std -20	590 (270)	725 (405)

Dans chaque case :

- Distance totale en « m » depuis le passage des 15 m à 1,3 Vs0
- (Longueur de roulement après impact à Vs0)

Influence du vent effectif :

- pour 10 kt multiplier par 0,78
- pour 20 kt multiplier par 0,63
- pour 30 kt multiplier par 0,52

VITESSE DE DÉCROCHAGE A LA MASSE MAX (900 kg)

Conf / inclinaison	0°	30°	60°
Volets rentrés	50 kt	55 kt	72 kt
Volets 1° cran	48 kt	52 kt	67 kt
Volets 2° cran	45 kt	48 kt	64 kt

**CHECK-LIST URGENCE****TOUT INCIDENT AVANT ROTATION**

GAZ..... RÉDUITS
FREINS APPLIQUÉS
ORGANISME DE CONTROLE AVISÉ

Si panne moteur, accident ou incident grave :

SELECTEUR CARBURANT FERMÉ
MIXTURE ÉTOUFFOIR, TIRÉ
MAGNETOS..... OFF
BATTERIE OFF

PANNE MOTEUR APRÈS ROTATION

VITESSE..... 75 kts
ROBINET CARBURANT VÉRIFIÉ OUVERT
POMPE ÉLECTRIQUE CARBURANT ON
RÉCHAUFFE CARBURATEUR TIRÉ
MIXTURE POUSSÉE
MAGNÉTOS..... BOTH

Si le moteur ne redémarre pas :

BATTERIE..... OFF
MAGNÉTOS OFF
MIXTURE ÉTOUFFOIR, TIRÉ
ROBINET CARBURANT FERMÉ
BALISE DE DÉTRESSE (ELT) ON

PANNE MOTEUR APRÈS ROTATION

ROBINET CARBURANT VÉRIFIÉ OUVERT
POMPE ÉLECTRIQUE CARBURANT ON
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR TIRÉ
MIXTURE PLEIN RICHE, POUSSÉE
MAGNÉTOS..... BOTH
DEMARREUR..... ACTIONNÉ

Si le moteur ne redémarre pas :

Se reporter à la check-list d'urgence « Atterrissage sans moteur page 17»

**PERTE DE PRESSION D’HUILE**

VOYANT D’HUILE ALLUMÉ
INDICATEUR DE PRESSION SECTEUR ROUGE
TEMPÉRATURE D’HUILE VÉRIFIÉE

Si perte de pression d’huile confirmée :

GAZ RÉDUITS

Déroutement sur l’aérodrome le plus proche, se préparer à un atterrissage forcé.

PERTE DE PRESSION CARBURANT

POMPE ÉLECTRIQUE CARBURANT ON
JAUGEUR CARBURANT VÉRIFIÉ
ROBINET CARBURANT VÉRIFIÉ OUVERT

VIBRATIONS MOTEUR

Les vibrations moteur sont généralement dues au givrage carburateur, à des bougies défectueuses ou à un mauvais réglage de richesse.

MIXTURE PLEIN RICHE, POUSSÉE

Si les vibrations persistent :

GAZ PLAGE DE VIBRATIONS MINIMUM

Atterrir dès que possible

GIVRAGE CARBURATEUR

Le givrage du carburateur se traduit par une perte de puissance et de légères vibrations :

RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR TIRÉ

Le fait de tirer la commande de réchauffage carburateur peut provoquer une perte de régime et augmenter le niveau des vibrations.

L’utilisation du réchauffage carburateur augmente notablement la consommation horaire.

**FEU MOTEUR AU DÉMARRAGE**

MIXTURE ÉTOUFFOIR, TIRÉE
ROBINET CARBURANT FERMÉ
PUISSANCE PLEIN GAZ

Si le feu se poursuit :

BATTERIE OFF

MAGNÉTOS OFF, CLÉS ENLEVÉES

Évacuer les occupants et éteindre le foyer par tous les moyens disponibles

NE JAMAIS TENTER UN REDÉMARRAGE MOTEUR APRÈS INCENDIE

FEU MOTEUR EN VOL

DÉTECTION VISUELLE FUMÉES – FLAMMES
MIXTURE ÉTOUFFOIR, TIRÉE
ROBINET CARBURANT FERMÉ
PUISSANCE PLEIN GAZ
POMPE ÉLECTRIQUE CARBURANT OFF
AÉRATION CABINE ET DÉSEMBUAGE FERMÉES

Après arrêt moteur :

MAGNÉTOS OFF, CLÉS ENLEVÉES

TOUS CONTACTS ÉLECTRIQUES OFF

Se reporter à la check-list d'urgence « Atterrissage sans moteur page 17 »

NE JAMAIS TENTER UN REDÉMARRAGE MOTEUR APRES INCENDIE

AMERRISSAGE

MESSAGE RADIO 3 X MAYDAY
TRANSPONDEUR 7700
BALISE DE DÉTRESSE (ELT) ON
VOLETS ATERRISSAGE
SIÈGES – CEINTURES VÉRIFIÉS
VITESSE FINALE 65 kts
TRAJECTOIRE PARALLÈLE À LA HOULE
BATTERIE OFF
MAGNÉTOS COUPÉES
MIXTURE ÉTOUFFOIR, TIRÉE
ROBINET CARBURANT FERMÉ
GILETS DE SAUVETAGE PRÉPARÉS

**FEU ÉLECTRIQUE EN VOL**

Si le feu se situe dans le compartiment moteur :

BATTERIE	OFF
AÉRATIONS CABINE	FERMÉES

Si le feu se situe dans la cabine :

BATTERIE	OFF
TOUS CONTACTS ÉLECTRIQUES	OFF
AÉRATIONS CABINE ET DÉSEMBUAGE.....	FERMÉES

Si le feu semble maîtriser et que la poursuite du vol nécessite de l'électricité :

BATTERIE	ON
DISJONCTEURS.....	VÉRIFIER LE CIRCUIT DÉFECTUEUX
CONTACT ÉLECTRIQUES	ON, UN PAR UN
AÉRATIONS CABINE	À LA DEMANDE

Dans tous les cas effectuer un atterrissage dès que possible (I.V.V ou sur Aérodrome)

ATTERRISSAGE SANS MOTEUR

VITESSE DE PLANÉ.....	75kts
MESSAGE RADIO.....	3 X MAYDAY
TRANSPONDEUR.....	7700
BALISE DE DÉTRESSE (ELT).....	ON
SIÈGES – CEINTURES	VÉRIFIÉS
MAGNÉTOS.....	COUPÉES
MIXTURE	ÉTOUFFOIR, TIRÉE
ROBINET CARBURANT	FERMÉ
VOLETS	À LA DEMANDE

Lorsque l'atterrissage est assuré :

VOLETS.....	ATTERRISSAGE
VITESSE FINALE.....	65 kts
BATTERIE.....	OFF
VERRIÈRE.....	DÉVERROUILLÉE

**CHECK-LIST ANORMALE****INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL (I.V.V.)**

Dans la mesure du possible, choisir soigneusement le terrain en faisant plusieurs passages pour vérifier le vent (orientation, force), l'état de la surface, les reliefs, la distance du terrain (compatible avec les performances) et les obstacles.

TERRAIN	SURVOL ET RECONNAISSANCE EFFECTUÉS
VOLETS	ATTERRISSAGE
VITESSE.....	65 kts + KVE
MESSAGE RADIO.....	3 x MAYDAY
SIEGES – CEINTURES	VÉRIFIÉS
BATTERIE	OFF

PANNE ÉLECTRIQUE

PANNEAU DISJONCTEURSVÉRIFIÉ
SI DISJONCTEUR DÉCLENCHÉ..... RÉENCLENCHER UNE FOIS SEULEMENT

S'il déclenche de nouveau, ne pas tenter de le réenclencher
L'équipement électrique correspondant est en panne

PANNE ALTERNATEUR

AMPÈREMÈTRE ARC VERT..... POURSUIVRE LE VOL
DISJONCTEURVÉRIFIÉ
AMPÈREMÈTRE ARC ROUGEALTERNATEUR OFF PUIS ON

Si pas de succès :

ALTERNATEUR..... OFF
TOUS MOYENS ÉLECTRIQUES INUTILES OFF

L'autonomie électrique est réduite

Déroutement sur l'aérodrome adéquat le plus proche

**EN CAS DE PANNE...**

ÉQUIPEMENTS	NOMBRE INSTALLÉ		NOMBRE REQUIS POUR LE DÉPART
			REMARQUES OU CONDITIONS
<u>Commandes de vol</u>			
Mécanisme de commande des volets	1	0	Les volets doivent être bloqués en position rentrés sous réserve de respecter les limitations de décollage et d'atterrissage, pour convoyage après accord du chef pilote
Voyant volets sortis	1	0	
Trim de profondeur	1	1	NOGO
<u>Carburant</u>			
Pompe électrique carburant	1	1	NOGO
Voyant pression essence	1	0	Si indicateur de pression opérationnel
Indicateur pression essence	1	0	Si voyant de pression opérationnel
Voyant bas niveau	1	0	Sous réserve de partir avec les réservoirs pleins avec durée de vol inférieur à 60 mn
Jaugeur	1	0	Sous réserve de partir avec les réservoirs pleins avec durée de vol inférieur à 60 mn
Robinet d'essence	1	1	NOGO
<u>Aérations</u>			
Chauffage cabine	2	0	Par température extérieure >10°C ou vol inférieur à 1 heure
Aérateurs cabine	4	0	Par température extérieure <25 °C ou vol inférieur à 1 heure
<u>Communications</u>			
VHF	1	0	Sauf si requise au départ en route ou à l'arrivée
Transpondeur	1	0	Sauf si navigation en espace aérien contrôlé



ÉQUIPEMENTS	NOMBRE INSTALLÉ		
	NOMBRE REQUIS POUR LE DÉPART		
			REMARQUES OU CONDITIONS
<u>Electricité</u>			
Batterie	1	1	NOGO
Alternateur	1	1	NOGO
Alarme alternateur	1	1	NOGO
Voltmètre	1	1	NOGO
<u>Sécurité</u>			
Ceinture passagers	4	> 1	Une ceinture fonctionnelle par siège occupé
Réglage siège pilote	1	1	NOGO
ELT (Balise de détresse)	1	1	NOGO
<u>Instruments</u>			
Avertisseur de décrochage	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Bille	1	1	NOGO
Aiguille	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Altimètre	1	1	NOGO
Variomètre	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Horizon artificiel	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Conservateur de cap	1	0	En vol VFR de jour uniquement avec un compas secours en état de fonctionnement
Anémomètre	1	1	NOGO
VOR	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Compas	1	1	NOGO
Tachymètre	1	1	NOGO
Dépression gyroscopique	1	0	En vol VFR de jour uniquement. Vérifier la cohérence entre le conservateur de cap et l'horizon artificiel



ÉQUIPEMENTS	NOMBRE INSTALLÉ		
		NOMBRE REQUIS POUR LE DÉPART	REMARQUES OU CONDITIONS
<u>Atterrisseurs</u>			
Frein de parc	1	1	NOGO
Frein droit ou gauche	1	1	NOGO
Carénage de roue avant	1	0	Performances à vérifier
Carénage de roue train principal	2	0	A condition que les deux carénages du train principal soient déposés Vitesse d'approche à majorer de 5 kt Performances à vérifier
<u>Eclairage</u>			
Eclairage des instruments	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Eclairage cabine	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Eclairage intégré	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Feux de navigation	3	0	En vol VFR de jour uniquement
Feux anti-collision	1	0	En vol VFR de jour uniquement
Phares	2	0	En vol VFR de jour uniquement
<u>Contrôle moteur</u>			
Indicateur de température d'huile	1	1	NOGO
Indicateur de pression d'huile	1	0	Si le voyant de pression d'huile fonctionne
Voyant pression huile	1	0	Si l'indicateur de pression d'huile fonctionne
<u>Manette de contrôle</u>			
Manette de gaz	2	1	Consultation préalable du responsable technique
Manette de richesse	1	1	NOGO
Réchauffage carburateur	1	1	NOGO
Sélecteur magnétos	1	1	NOGO

**NUMÉROS DE TÉLÉPHONE UTILES**

PRÉSIDENT AÉROCLUB	+33 6 51 48 17 31
AÉROCLUB ANDERNOS	+33 5 56 82 18 77
RESPONSABLE TECHNIQUE	+33 5 56 03 71 58
RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE	+33 6 61 45 70 31
BGTA	+33 5 57 92 81 30
ASSISTANCE F.F.A.	+33 1 48 82 62 97
CLOTURE PLAN DE VOL	(France seulement) 0 810 437 837
SAMU	15
POMPIERS	18

CODES TRANSPONDEUR

URGENCE- DÉTRESSE	7 7 0 0
PANNE RADIO.....	7 6 0 0
DÉTOURNEMENT	7 5 0 0

FRÉQUENCES UTILES

AÉRODROME ANDERNOS	120.405
AÉRODROME ARCACHON	119.080
AÉRODROME BORDEAUX LÉOGNAN SAUCATS.....	119.000
CAZAUX APPROCHE	119.600
AQUITAINE INFORMATION	120.575



EN CAS D'INTERCEPTION

PASSER SUR 121,500

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