

Tecnam P2008 JC F-ORVZ

Édition 01/2020



CHECK LIST

Rappel : Cette check-list, conforme au manuel de vol du F-ORVZ, ne vous dispense pas d'une connaissance du manuel de vol.

CODE COULEUR :

READ LIST ACTIONS À EFFECTUER À L'AIDE DU DOCUMENT

DO LIST ACTIONS À EFFECTUER DE TÊTE EXCLUSIVEMENT

CHECK LIST ACTIONS DÉJÀ EFFECTUÉES, À VÉRIFIER À L'AIDE DU DOCUMENT

PARAMETRES.....	4
PROCEDURES NORMALES	7
MISE EN ROUTE	11
APRES MISE EN ROUTE	11
ROULAGE	12
ESSAIS MOTEUR.....	12
ACTIONS VITALES.....	13
DECOLLAGE.....	13
300 FT.....	13
CROISIERE	14
AVANT DESCENTE	14
AVANT ATERRISSAGE.....	15
ATERRISSAGE ANNULE / APPROCHE INTERROMPUE	15
APRES ATERRISSAGE	16
ARRET MOTEUR.....	16
PARKING.....	16
PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE	17
MAUVAIS FONCTIONNEMENT SYSTEME ELECTRIQUE	17
PANNES G3X	17
EVACUATION AVION.....	18
MOTEUR SECURISÉ	18
PANNE MOTEUR EN VOL.....	19
PANNE MOTEUR PENDANT LA COURSE AU DECOLLAGE	19
PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE	20

FAIBLE PRESSION D'ESSENCE.....	21
FAIBLE PRESSION D'HUILE	21
TEMPERATURE D'HUILE ÉLEVÉE	22
LIMITE CHT DÉPASSÉE.....	23
REDEMARAGE MOTEUR EN VOL.....	24
FEU MOTEUR AU SOL.....	24
FEU MOTEUR PENDANT LE DECOLLAGE.....	25
FEU MOTEUR EN VOL	25
FEU CABINE / FUMÉE EN CABINE D'ORIGINE ELECTRIQUE, EN VOL	26
FUMÉE D'ORIGINE ELECTRIQUE / FEU EN CABINE, AU SOL	26
ATTERRISSAGE FORCE SANS PUISSANCE MOTEUR	27
ATTERRISSAGE FORCE AVEC PUISSANCE MOTEUR	28
ATTERRISSAGE AVEC LA ROULETTE DE NEZ CREVÉE	28
ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU D'UN TRAIN PRINCIPAL CREVE.....	29
SORTIE DE VRILLE NON INTENTIONNELLE	30
VOL NON INTENTIONNEL DANS DES CONDITIONS DE GIVRAGE.....	31
PANNE DU TRIM	32
PANNE VOILETS.....	32

VITESSES LIMITES D'UTILISATION

		KIAS
Vitesse à ne jamais dépasser	VNE	145
Vitesse maximale de structure en croisière	VNO	113
Vitesse de manœuvre	VA	99
Vitesse maximale volets sortis	VFE	71
Vitesse de décrochage volets UP (Masse 650 Kg)	VS1	48
Vitesse de décrochage volets T/O (Masse 650 Kg)	VS1	43
Vitesse de décrochage volets LND (Masse 650 Kg)	VS0	40
Vent de travers maximum démontré		15 kts

VITESSES EN OPERATION NORMALE (Masse 650 Kg)

		VOLETS	KIAS
Vitesse meilleure pente de montée	VX	0° (UP)	65
Vitesse meilleur taux de montée	VZ	0° (UP)	71
Vitesse de finesse maximale			71

ESSENCE

2 réservoirs	62 L chacun
Capacité max.	124 L
Carburant utilisable	120 L

MASSES

Masse à vide	414 Kg
Compartment bagages	20 Kg max
MTOW	650 Kg

LIMITATIONS MOTEUR

	Max rpm.	Durée max.
Max. décollage	2388 (5800)	5 min
Max. continue	2265 (5500)	/

PHASES VOL		KIAS	RPM	VZ ft/min	Volets
ROTATION		50	FULL		T/O
MONTEE INITIALE	< 300 FT	65	FULL		T/O
MONTEE	> 300 FT	80	FULL		UP
ATTENTE		70	~ 1550		UP
APPROCHE		65	~ 1550		T/O
FINALE	1,3 VS0	55	~ 1600	~350	LND
FINALE	1,3 VS1	60	~ 1600	~350	T/O
FINALE	1,3 VS1	65	~ 1600	~350	UP
CROISIERE	RPM	KTAS	LT Fuel/H	Autonomie	Distance
MAX	2250	111	24.6	4 :53	542
75%	2100	102	22.8	5 :15	536
65%	2000	96	20.7	5 :48	591
55%	1900	80	18.7	6 :25	616
45%	1800	84	17	7 :04	635
SL et T°ISA + 15° : KTAS -2%, Consommation - 2,5%, Autonomie +2%, Distance+1%					

CORRECTIONS

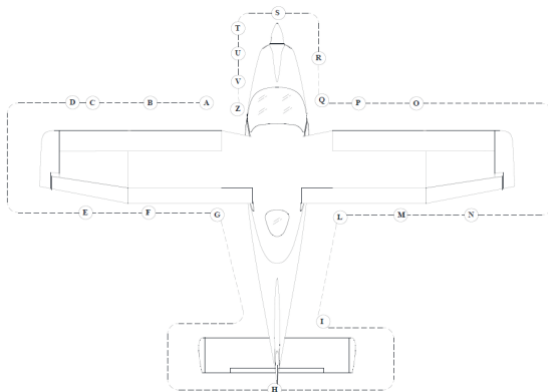
	KTAS	Conso FUEL	Autonomie	Dist.	Dist. Spécifiq
Pour chaque +15°C d'OAT	-2%	-2,5%	+2%	+1%	+1%
Pour chaque -15°C d'OAT	+1%	+3%	-4%	-2%	-1%
Pour -100kg de masse	+3,3%	-	-	+3%	+4%

VISITE AVANT VOL

Cabine :

Documents avion	Check
Masse et centrage	Check
Ceintures fixées aux pts d'ancrage	Check
Clé magnétos	OFF - Clés retirées
Batterie	ON
Voltmètre : Arc vert 12-16 volt	Check
Tous feux sur ON	Check
Alarme de décrochage	Check
Sélecteur carburant	ON
Indicateurs quantité carburant	Comparer avec quantité vérifiée visuellement dans les réservoirs
Batterie	OFF
Gilets et canot de sauvetage	Check
Compartiment bagages : (trousse de secours, ELT, extincteur, bagages rangés et attachés)	Check

Tour avion :



Purge carburant aile gauche	Purgé et Check
Tube pitot	Check
Bord d'attaque et revêtement aile gauche	Check
Strobe light aile gauche	Check
Aileron, charnières et mise à l'air libre aile gauche	Check
Volet et charnières aile gauche	Check
Train principal d'atterrissage gauche	Check
Gouverne du trim et ses attaches	Check
Plan fixe vertical et gouverne de direction	Check
Train principal d'atterrissage droit	Check
Volet et charnières aile droite	Check
Aileron, charnières et mise à l'air libre aile droite	Check
Strobe light, bord d'attaque et revêtement aile droite	Check
Palette indicateur de décrochage	Check
Purge carburant aile droite	Purgé et Check
Roulette de nez, prise statique droite	Check
Hélice et cône	Check
Inspecter la surface des capots moteur, puis ouvrir ces capots et suivre les recommandations suivantes :	
a.	Admission et échappement sans obstruction, inspection visuelle de l'ensemble de l'entrée d'air (aucune obstruction), enlever éventuellement les caches de protection
b.	Inspecter moteur : aucune indication de fuite et aucune obstruction
c.	S'assurer de l'absence d'objet étranger
d.	<u>Seulement avant le premier vol de la journée (moteur froid) :</u>
1.	Vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (mini aux 2/3)
2.	Vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le réservoir (entre les marques min. et max.)



Avant de procéder à la prochaine étape, soyez sûr que les MAGNETOS et la BATTERIE sont sur OFF avec la clé retirée

3.	Face à l'hélice, tournez l'hélice à la main dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en effaçant les différents crans. Si l'hélice peut être tournée sans pratiquement aucune résistance, une investigation complémentaire est nécessaire. Tournez l'hélice plusieurs fois pendant environ 1min jusqu'à entendre la remontée de l'huile dans le réservoir d'huile ouvert au préalable (bruit de remontée de bulles)
4.	Carburateur : inspecter les câbles de la manette des gaz et du starter
5.	Echappement : inspecter pour d'éventuels dommages et fuite, aspect général
6.	Inspecter le bâti moteur et les silent-blocks
e.	Vérifier le niveau d'huile après avoir entendu la remontée de l'huile dans son réservoir (avant de longs vols, le niveau doit être sur max)
f.	Purger le gascolator de l'eau et du sédiment, Vérifier valve fermée
g.	Vérifier que le drainage des tuyaux est libre (pas d'obstruction)
h.	Vérifier que tout est fixé et verrouillé : Inspecter le circuit d'essence pour d'éventuelles fuites
Portes des capots moteur	Fermées, marques rouges visibles
Phare taxi/décollage et prise statique gauche	Check
Barre de remorquage et cales	Enlevées

AVANT MISE EN ROUTE

Briefing sécurité passagers	Effectué
Caches Pitot/stat. et jauge carburant	A bord
Sièges et ceintures sécurité	Ajustés
Batterie (MASTER)	ON, alarme ALT OUT allumée
Commandes de vol	Libres, débattues, pas de point dur
Frein de park	Appliqué
Manette des gaz	Ajustée
Sélecteur carburant	Sur le moins plein
Breakers	Tous enfoncés
Panneau d'alarmes	Check (4 de gauche allumées)
Strobe	ON
Portes	Fermées et verrouillées
Heures moteur	Notées

NOTE : En l'absence de passager, attacher la ceinture autour du siège



CAUTION

Avionic Master doit être sur OFF pendant la mise en route afin d'éviter des dommages aux instruments

MISE EN ROUTE

Manette des gaz	Ralenti
Choke	Si besoin (moteur froid seulement)
Pompe électrique	ON / Vérifier bruit fonctionnement
Zone hélice	Libre et dégagée
Clé magnétos	BOTH
Clé magnétos	START
Vérifier pression d'huile	Augmente dans les 10 sec

APRES MISE EN ROUTE

Alternateur (GENERATOR)	ON
Instruments moteur	Vérifiés, dans arc vert
Choke	OFF
Manette des gaz	1000 rpm
Pompe électrique	OFF
Avionic master	ON
Trim de profondeur	Sur neutre, débattement LH/RH & déconnexion vérifiés
Instruments	Réglés
Moyens radio et radionav	Réglés
ATIS	Noté
Transpondeur	STBY
Feux de navigation	ON
Volets	Vérifier débattements

ROULAGE (check T° d'huile 50° mini)

Heure bloc	Notée
Frein de park	OFF
Freins	Vérifiés
Instruments de vol	Vérifiés
ESSAIS MOTEUR	
Frein de park	Freins en pression, ON
Instruments moteur	Check
Alarme ALT OUT	Check OFF
Pompe électrique	ON
Sélecteur carburant	Sélectionner le plus plein
Pression essence	Check
Manette des gaz	Afficher 1640 rpm
Test magnétos	a. Sélectionner LEFT : Vérifier perte 130 rpm max
	b. Sélectionner BOTH : Vérifier 1640 rpm
	c. Sélectionner RIGHT : Vérifier perte 130 rpm max
	d. Différence MAX entre LEFT & RIGHT : 50 rpm
	e. Sélectionner BOTH : Vérifier 1640 rpm
Test réchauffage carburateur	Tirer entièrement sélecteur / OUT
	Vérifier perte de 100 rpm max
	Pousser entièrement sélecteur / IN
	Manette gaz : vérifier 1640 rpm
Manette des gaz	Ralenti
Manette des gaz	1000 rpm

ACTIONS VITALES

Essais moteur	Effectués
Volets	T/O
Trim	Neutre
Commandes de vol	Libres
Ceintures	Attachées
Portes	Fermées et verrouillées
Pompe électrique	ON
Sélecteur carburant	Sur le plus plein
Magnétos	BOTH
Réchauffage carburateur	OFF
Briefing décollage	Effectué

DECOLLAGE

Transpondeur	ALT
Cap	Check
Top chrono	Effectué
Puissance max	Environ 2100 +/- 100 rpm hélice affichés
Instruments moteur	Check paramètres dans les limites
Vitesse de rotation	50 KIAS

300 FT

Volets	Rentrés (Vitesse sup à 58 KIAS)
Etablir taux montée (normal/ VZ)	80 / 71 KIAS
Pompe électrique	OFF
Pression essence	Vérifier minimum 2,2 psi
Phare atterrissage	OFF

CROISIERE

Puissance	Réglée < 2250 rpm
Instruments moteur	Dans le vert, vérifiés
Réchauffage carburateur	Si besoin
Altimètre	Réglé et comparé

AVANT DESCENTE

ATIS ou paramètres d'arrivée	Noté
Phares atterrissage	ON
Altimètre	Réglé et comparé
Clairance descente	Autorisé par ATC
Briefing arrivée	Effectué

AVANT ATERRISSAGE

Pompe électrique	ON
Sélecteur carburant	Le plus plein
Phare atterrissage	ON
Réchauffage carburateur	OFF (IN)
	<u>En vent arrière, en base :</u>
	Vitesse d'approche 65 KIAS
	<u>En finale :</u>
	Volets UP : 65 KIAS + KVE
Volets T/O : 60 KIAS + KVE	
Volets LND : 55 KIAS + KVE	
Clairance atterrissage	Autorisée par ATC
Vitesse optimale de touchée	54 KIAS

ATERRISSAGE ANNULE / APPROCHE INTERROMPUE

Assiette	Adaptée
Manette des gaz	Max
Vitesse	Supérieure à 61 KIAS, montée à VZ ou VX en fonction
Position des volets	T/O
Pompe électrique	ON

APRES ATERRISSAGE

Volets	UP
Pompe électrique	OFF
Phare atterrissage	OFF

ARRET MOTEUR

Frein de park	Appliqué
Si temps de roulage < 1 min. Garder un régime à 1200 rpm pendant environ 1 minute pour réduire la chaleur latente puis ralenti.	
Avionic master	OFF
Clé magnétos	L (2s) / R (2s) / OFF, clé retirée
Strobe	OFF
Heure moteur	notées
Batterie et alternateur	OFF

PARKING

Frein de park	OFF
Tous contacts électriques	OFF
Clé magnétos	Retirées
Batterie, alternateur	OFF

MAUVAIS FONCTIONNEMENT SYSTEME ELECTRIQUE

Si alarme ALT OUT allumée :

Breaker Alternateur	Check
Alternateur	OFF, 1 seconde, puis ON

Si alarme ALT OUT toujours allumée :

Alternateur	OFF
Charge électrique	Réduite

ATTERIR DES QUE POSSIBLE.

N.B : La batterie peut générer de la puissance électrique pendant 25 minutes.

PANNES G3X

Panne cadran gauche ou droit	Rester sur cadran disponible (mode séparé)
OU	
Perte paramètres moteur sur G3X	Se référer aux voyants d'alarme des paramètres origine (OP LOW et FP LOW) et à l'indicateur CHT

EVACUATION AVION

Avec le moteur sécurisé et l'hélice stoppée (si possible) :

Frein de park	ON
Ceinture	Détachée complètement
Casque audio	Enlevé
Porte	Ouverte

S'échapper au plus loin des flammes / du compartiment chaud moteur / des réservoirs essence / des freins chauds

MOTEUR SECURISÉ

Cette procédure est applicable pour couper le moteur en vol :

Manette des gaz	Ralenti
Clé magnétos	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Alternateur	OFF

PANNE MOTEUR EN VOL




PANNE MOTEUR PENDANT LA COURSE AU DECOLLAGE

Manette des gaz	Ralenti (tout réduit)
Gouverne de direction	Garder le contrôle du cap
Freins	Appliqués si nécessaire

Quand avion stoppé en toute sécurité :

Clé magnétos	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Alternateur et batterie	OFF

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE

Vitesse	Garder au moins 58 KIAS
Trouver un endroit adéquat pour se poser	
Volets	Si besoin
Au ou juste avant le touché :	
Manette des gaz	Ralenti (maintenu au mini)
Clé magnétos	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Alternateur et batterie	OFF
	L'atterrissage immédiat aura été prévu droit devant avec des changements de direction n'excédant pas 45 degrés à gauche ou à droite
	La vitesse de décrochage augmente avec l'inclinaison et le facteur de charge. L'alarme de décrochage anticipera suffisamment le décrochage
	Un décollage d'un monomoteur doit toujours être précédé d'un briefing de sécurité complet du pilote. La décision d'essayer de redémarrer le moteur juste après le décollage doit être prise seulement si la situation le permet : Le pilote ne devra jamais ignorer les priorités demandées par un atterrissage d'urgence immédiat. Après une probable panne moteur, un feu ou un dommage majeur de l'hélice, une tentative de redémarrage moteur n'est pas recommandée

FAIBLE PRESSION D'ESSENCE

Si l'indicateur de pression d'essence tombe dessous de 2.2 psi / Voyant **FP LOW** allumé :

Pompe électrique	ON
Sélecteur carburant	Sélectionner l'autre réservoir carburant s'il n'est pas vide
Jaugeurs carburant	Vérifiés les deux réservoirs

Si la pression d'essence n'augmente pas :

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

FAIBLE PRESSION D'HUILE

Si la pression d'huile est inférieure à 12 psi / Voyant **OP LOW** allumé :

Manette des gaz	Réduite au minimum
-----------------	--------------------

Atterrir dès que possible

Si la pression d'huile n'augmente pas et voyant **OP LOW** toujours allumé :

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

TEMPERATURE D'HUILE ÉLEVÉE

Si l'alarme **OP LOW** est allumée : Voir para "Faible pression d'huile"

Si la pression d'huile est dans les tolérances :

Manette des gaz

Réduite au minimum

Si la température d'huile ne décroît pas :

Augmenter la vitesse si possible

NOTE

Si la température d'huile ne revient pas dans les tolérances, la valve thermostatique régulant le flux d'huile vers les échangeurs thermiques pourrait être endommagée ou une fuite d'huile peut apparaître dans la conduite d'alimentation

Atterrir dès que possible

Si le moteur force, vibre, a un comportement irrégulier ou une forte CHT :

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

LIMITE CHT DÉPASSÉE

Si CHT sup à 135° :

Si voyant alarme **OP LOW est allumé, voir para** "Faible pression d'huile"

Si pression d'huile est dans les limites :

Manette des gaz

Réduite au minimum

Atterrir dès que possible


NOTE

Si CHT ne revient pas dans les limites, la valve thermostatique régulant le flux d'eau vers les têtes de cylindres pourrait être endommagée ou une fuite de liquide de refroidissement peut être présente dans la conduite d'alimentation

Si CHT continue de monter et le moteur commence à forcer ou à perdre de la puissance :

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

REDEMARAGE MOTEUR EN VOL

 WARNING	Après une panne mécanique du moteur, un feu ou un dommage majeur de l'hélice, un redémarrage du moteur n'est pas recommandé
Réchauffage carburateur	ON si nécessaire
Pompe électrique	ON
Jaugeurs carburant	CHECK
Sélecteur carburant	Choisir l'autre réservoir si non vide
Clé magnétos	sur BOTH
Clé magnétos	START
Manette des gaz	Ajustée
<u>En cas de NON démarrage du moteur :</u>	
Moteur	SECURISE (para "moteur sécurisé")
Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé	

FEU MOTEUR AU SOL

Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Clé magnétos	OFF
Manette des gaz	Pleine puissance
Réchauffage cabine	OFF
Alternateur et batterie	OFF
Frein de park	Appliqué
Evacuation avion	Sortir immédiatement

FEU MOTEUR PENDANT LE DECOLLAGE

AVANT ROTATION : ANNULER LE DECOLLAGE

Manette des gaz	Ralenti (maintenu au mini)
Gouverne de direction	Garder le contrôle du cap
Freins	Si nécessaire

Avec un avion sous contrôle

Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Clé magnétos	OFF
Réchauffage cabine	OFF
Alternateur et batterie	OFF
Frein de park	Appliqué
Evacuation avion	Sortir immédiatement

FEU MOTEUR EN VOL

Réchauffage cabine	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Manette des gaz	Plaine puissance jusqu'à ce que le moteur s'arrête
Clé magnétos	OFF
Aérateurs cabine	Ouverts



Ne pas essayer de redémarrer le moteur

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

**FEU CABINE / FUMÉE EN CABINE D'ORIGINE ÉLECTRIQUE,
EN VOL**

Réchauffage cabine	OFF
--------------------	-----

Aérateurs cabine	Ouverts
------------------	---------

Essayer d'étouffer le feu. Diriger l'extincteur vers la base des flammes.

Si la fumée persiste :

Alternateur et batterie	OFF
-------------------------	-----

Atterrir dès que possible et évacuer l'avion



CAUTION

Si la batterie est sur OFF, la sortie des volets et l'utilisation du trim de profondeur ne sont pas possibles

FUMÉE D'ORIGINE ÉLECTRIQUE / FEU EN CABINE, AU SOL

Alternateur	OFF
-------------	-----

Manette des gaz	Ralenti
-----------------	---------

Clé magnétos	OFF
--------------	-----

Sélecteur carburant	OFF
---------------------	-----

Batterie	OFF
----------	-----

Evacuation avion	Sortir immédiatement
------------------	----------------------

ATTERRISSAGE FORCE SANS PUISSANCE MOTEUR

Volets	UP
Vitesse	71 KIAS
Trouver surface pour atterrir sans risque, approche face au vent	
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Clé magnétos	OFF
Ceintures sécurité	Serrées
Quand certain d'atterrir :	
Volets	Si nécessaire
Alternateur et batterie	OFF

NOTE

La finesse est **12.8**, donc pour **1000 ft** perdus sans vent, on parcourt environ **2 NM**

ATTERRISSAGE FORCE AVEC PUISSANCE MOTEUR

Vitesse	71 KIAS
Volets	UP
Trouver surface la plus adéquate pour atterrissage d'urgence, approche face au vent	
Ceintures sécurité	Serrées
Quand certain d'atterrir, juste avant de toucher :	
Volets	Si nécessaire
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Clé magnétos	OFF
Alternateur et batterie	OFF

ATTERRISSAGE AVEC LA ROULETTE DE NEZ CREVEE

Checklist avant atterrissage	Effectuée
Volets	Land (LD)
Atterrir et maintenir le nez de l'avion relevé aussi longtemps que possible	
Dès que l'avion stoppe :	
Moteur sécurisé	Appliqué (voir C/L)
Evacuer avion	Appliqué (voir C/L)

**ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU D'UN TRAIN PRINCIPAL
CREVE**

Si un défaut du train principal est suspecté ou reporté :

Checklist avant atterrissage

Effectuée

Volets

Land (LD)

Poser l'avion sur le côté de la piste opposé au pneu défectueux pour anticiper un éventuel changement de direction pendant le roulage final

Toucher la piste avec le bon pneu et garder l'avion, avec le pneu crevé au dessus du sol, aussi longtemps que possible en utilisant les ailerons et la gouverne de profondeur

Dès que l'avion stoppe :

Moteur sécurisé

Appliqué (voir C/L)

Evacuer avion

Appliqué (voir C/L)

SORTIE DE VRILLE NON INTENTIONNELLE

Lors d'une vrille intentionnelle, utiliser la procédure suivante :

Manette des gaz

Ralenti (maintenu au mini)

Gouverne de direction

A fond à l'opposé du sens de rotation de la vrille

Manche

Centré, maintenu au neutre

Dès que la vrille stoppe :

Gouverne de direction

Au neutre

Attitude avion

Augmenter doucement la vitesse sans excéder la Vne

Manette des gaz

Réajuster pour retrouver le régime moteur souhaité



Garder la gouverne de direction à fond dans l'autre sens de la vrille jusqu'à ce que la vrille stoppe. Un tour complet fait perdre environ 500ft

VOL NON INTENTIONNEL DANS DES CONDITIONS DE GIVRAGE



Le givrage du carburateur est possible quand on vole à bas régime en conditions humides (visibilité inf. à 5 km, brouillard au voisinage, brume, nuages, pluie, neige ou grêle) et OAT inférieure à 10°C. Le réchauffage carburateur est prévu pour prévenir le givrage du carburateur. Il est moins efficace comme système de dégivrage

Réchauffage
carburateur

ON

Sortir immédiatement des conditions de givrage (changement d'altitude, de direction, hors et sous les nuages, hors humidité visible (précipitations))

Gouvernes

Evoluer pour empêcher l'accumulation de la glace

Manette des gaz

Augmenter RPM

Réchauffage cabine

ON



En cas de formation de glace sur les bords d'attaque, la vitesse de décrochage peut fortement augmenter et le décrochage peut devenir asymétrique. Si dépôt de glace sur le stabilisateur, ce dernier peut perdre de son efficacité et provoquer une augmentation de l'assiette et rendre l'avion incontrôlable

PANNE DU TRIM

Blocage du TRIM

Si le contrôle du TRIM n'est pas possible, suivre procédure suivante :

Breaker	CHECK Enfoncé
Commande TRIM LH/RH	CHECK position correcte

Si le blocage persiste :

Commande arrêt du TRIM	CHECK ON
------------------------	----------

Vitesse : Ajustée pour ne pas forcer excessivement sur le manche

Atterrir dès que possible

Déroulement du TRIM

En cas de déroulement du TRIM, suivre procédure suivante :

Commande arrêt du TRIM	OFF
------------------------	-----

Vitesse : Ajustée pour ne pas forcer excessivement sur le manche

Atterrir dès que possible

PANNE VOLETS

En cas d'atterrissage avec les volets sur position UP, suivre procédure suivante :

Vitesse d'approche	65 KIAS
Distance d'atterrissage	Augmentée de 60%

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

AVANT MISE EN ROUTE

Briefing sécurité passagers Effectué
Sièges et ceintures sécurité Ajustés
Batterie (MASTER) ON
Commandes de vol Libres
Frein de park Appliqué
Manette des gaz Ajustée
Sélecteur carburant Sur le moins plein
Breakers Tous enfoncés
Panneau d'alarmes Check
Strobe ON
Portes Fermées et verrouillées
Heures moteur Notées

APRES MISE EN ROUTE

Alternateur (GENERATOR) ON
Instruments moteur Vérifiés
Choke OFF
Manette des gaz 1000 rpm
Pompe électrique OFF
Avionic master ON
Trim de profondeur Neutre, vérifiés
Instruments Régclés
Moyens radio et radionav Régclés
ATIS Noté
Transpondeur STBY
Feux de navigation ON
Volets Vérifiés

ACTIONS VITALES

Essais moteur Effectués
Volets T/O
Trim Neutre
Commandes de vol Libres
Ceintures Attachées
Portes Fermées, verrouillées
Pompe électrique ON
Sélecteur carburant Sur le plus plein
Magnétos BOTH
Réchauffage carburateur OFF
Transpondeur ALT
Briefing décollage Effectué

APRES DECOLLAGE

Pompe OFF
Phares OFF
Volets Rentrés

CROISIERE

Puissance Réglée < 2250 rpm
Instruments moteur Vérifiés
Réchauffage carburateur Si besoin
Altimètre Régulé et comparé

AVANT DESCENTE

ATIS ou paramètres d'arrivée Noté
Phares atterrissage ON
Altimètre Régulé et comparé
Clairance descente Autorisé par ATC
Briefing arrivée Effectué

AVANT ATERRISSAGE

Pompe ON
Phares ON
Volets Comme demandés
Autorisation Obtenue

PARKING

Frein de park OFF
Tous contacts électriques OFF
Clé magnétos Retirées
Batterie, alternateur OFF