

Piper PA28-181 ARCHER III F-OIQZ

Édition 01/2020



CHECK LIST

Rappel : Cette check-list, conforme au manuel de vol du F-OIQZ, 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 VERIFIER À L'AIDE DU DOCUMENT

PARAMETRES	4
OPÉRATIONS NORMALES.....	6
PREPARATION AVION	6
AVANT MISE EN ROUTE.....	7
MISE EN ROUTE	8
APRES MISE EN ROUTE.....	9
ROULAGE.....	9
ESSAIS MOTEURS.....	9
ACTIONS VITALES	10
ALIGNEMENT.....	10
DECOLLAGE	10
300 FT.....	11
CROISIERE.....	11
AVANT DESCENTE.....	11
APPROCHE.....	12
FINALE	12
PISTE DEGAGEE	13
ARRET MOTEUR.....	13
PROCÉDURES D'URGENCE	14
VITESSES CARACTERISTIQUES.....	14
FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE	14
PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE	14
PANNE MOTEUR EN VOL.....	15
FEU MOTEUR EN VOL.....	15

FEU ELECTRIQUE EN VOL.....	16
BAISSE PRESSION D'HUILE ou HAUSSE TEMPERATURE D'HUILE	16
BAISSE DE PRESSION D'ESSENCE	16
ATTERRISSAGE FORCE / AMERRISSAGE FORCE	17
GIVRAGE CARBURATEUR.....	17
PORTE OUVERTE EN VOL.....	18
PANNE D'ALTERNATEUR.....	18
SURCHARGE ELECTRIQUE (20 ampères de plus que la normale)	19
SORTIE DE VRILLE	19
REGIME MOTEUR IRREGULIER	20
PERTE DE COMMUNICATIONS.....	21

Capacité des réservoirs : **2 x 25 USG dont 2 x 1 USG inutilisables**

Quantité d'essence utilisable aux languettes : **2 x 17 USG**

Consommation moyenne : **9,5 USG/h à 65% et 11 USG/h à 75%**

Masse MAX autorisée au décollage : **1157 Kg**

VITESSES LIMITES D'UTILISATION

		KIAS
Vitesse de décrochage en configuration atterrissage	VS0	45
Vitesse de décrochage en configuration lisse	VS1	50
Vitesse maximale de sortie des volets	VFE	102
Vitesse de manœuvre	VA (2550 lbs)	113
	VA (1634 lbs)	89
Vitesse maximale en opération	VNO	125
Vitesse à ne jamais dépasser	VNE	154
Vitesse de meilleure pente de montée (conf. lisse)	Vx	64
Vitesse de meilleur taux de montée (conf. lisse)	Vy	76
Vitesse de finesse maximale	Vfm	76
Vent de travers maximum démontré		17

VITESSES EN OPERATION NORMALE

	KIAS	RPM	VOLETS	Vz
Rotation	60	PG	0°	—
Montée initiale	75	PG	0°	—
Montée normale	80	PG	0°	—
Montée prolongée	85	PG	0°	—
Croisière 65 %	Env. 115	2350	0°	0
Croisière 75 %	Env. 125	2550	0°	0
Descente normale	< VNO	2200	0°	-500
Attente lisse	80	Env. 1800	0°	0
Approche	75	Env. 1800	10°	0
Finale 1,3 VS1	75	Env. 1300	0°	-350
Finale 1,3 VS1	70	Env. 1300	25°	-350
Finale	65	Env. 1400	40°	-300

CONSIGNE GENERALE

EFFECTUER LA PREVOL CONFORMEMENT AU MANUEL DE VOL

SI POSSIBLE, MINIMISER L'UTILISATION DE LA BATTERIE LORS DE LA PREVOL

TOUTES LES SERVITUDES ELECTRIQUES SUR OFF

PREPARATION AVION

Carnet de route et doc avion	Vérifiés
Purges	Effectuées si nécessaire
Carburant	Vérifié / ajusté / réservoirs fermés
Niveau d'huile	Vérifié / ajusté / jauge revissée
Gilets, canot, balise	A bord selon besoins
Casques PAX et sacs en papier	A bord selon besoins
Volets	Testés
Compensateur	Position décollage
Commandes de vol	Libres et dans le bon sens
Breakers	Enclenchés
Prise statique de secours	OFF
ATIS (tel 40861300 / 128,8 Mhz)	Noté
Tachymètre	Noté
Servitudes électriques	OFF
Visite prévol	Conforme au manuel de vol

AVANT MISE EN ROUTE

Briefing sécurité passagers	Effectué
Cales, flammes, fourche	A bord
Sièges	Réglés et verrouillés
Ceintures	Attachées, ajustées
Frein de park	Serré
Strobe lights	ON
Sélecteur carburant	Réservoir gauche

NOTA 1

Si pas de démarrage après 5s, attendre 20s, puis tout en maintenant la touche PRIME enfoncée, mettre la pompe A ou B sur "ON" pendant 3s **maximum** puis sur "OFF" et relâcher la touche PRIME, avant une nouvelle procédure de démarrage (sans injection).

NOTA 2

Limite démarreur : 6 tentatives max en alternant 2 Injections manette et 3s max de PRIME. Tentatives espacées de 20s puis attendre 30mn.

NOTA 3

Si moteur noyé, démarrer mixture plein pauvre, pompe OFF, plein gaz.

MISE EN ROUTE

Batterie	ON
Panneau d'alarmes	Testé
Pompes électriques carburant A et B	Fonctionnement et pression OK
Pompes électriques carburant A et B	OFF
Alternateur	ON
Magnéto gauche	ON
Mixture	Plein riche
Gaz	<u>Moteur froid</u> : 4 injections manette VIVES et ouverture gaz 0,5 cm
	<u>Moteur tiède</u> : 1 injection et ouverture gaz 1 cm
	<u>Moteur chaud (coupé depuis moins de 30 minutes)</u> : pas d'injection
	<u>Moteur noyé</u> : Richesse sur plein pauvre, manette des gaz plein ouvert. Quand l'avion démarre, augmenter la mixture et ajuster les gaz.
Abords	Dégagés
Démarrreur	5 secondes maximum
Régime	Entre 1000 et 1200 rpm
Magnéto droite	ON

APRES MISE EN ROUTE

Pression d'huile	Stabilisée dans le vert en 30 s
Alternateur	ON
Avionic master	ON
Moyens RADIO / RADIONAV	Réglés
ATIS	Noté
Transpondeur	STBY
Instruments	Réglés
Pompe électrique carburant	Pompe A "ON" (jour pair)
	Pompe B "ON" (jour impair)
Sélection réservoirs	Passage réservoir droit

ROULAGE

Heure bloc	Notée
Phares	Si nécessaire
Freins	Efficaces et symétriques
Instruments gyroscopiques	Vérifiés en virage

ESSAIS MOTEURS

Position	Face au vent
Frein de park	Serré
Paramètres moteur	Vérifiés
Sélection magnéto à 2000 RPM	Perte max 175 RPM, Ecart max 50
Essai réchauffage carburateur	Perte de 50 à 100 RPM
Ampèremètre	Vérifiés, entre 10 et 30 A
Dépression	Entre 4,8 et 5,2 pouces
Essai ralenti	Inférieur à 1000 RPM et stable
Régime	Entre 1000 et 1200 RPM

ACTIONS VITALES

Essais moteur	Effectués
Trim manuel + électrique	Testé et réglé position T/O
Volets	A la demande, vérifiés
Commandes	Libres et dans le bon sens
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	Froid (levé)
Porte	Fermée et verrouillée
Pilote automatique	OFF
Sélection réservoir	Réservoir droit
Pompe électrique carburant (A ou B)	ON
Panneau supérieur (overhead panel)	Tous les contacteurs sur ON
Climatisation	OFF
Briefing décollage	Effectué

ALIGNEMENT

Essai moteur à Puissance maximale (10sec)	Effectué
Transpondeur	Mode ALT
Compas	Vérifié au QFU et HSI recalé

DECOLLAGE

Puissance	Affichée / Supérieure à 2200 RPM
Paramètres moteur	Dans le vert
Tableau d'alarmes	Eteint
Badin	Actif

300 FT	
Phares	OFF
Volets	Rentrés
CROISIERE	
Pompe électrique carburant (A ou B)	OFF
Paramètres moteur	Dans le vert et stables
Puissance / Mixture	Adaptées
Réchauffage carburateur	Froid (levé)
Altimètres	Réglés et comparés
HSI et Compas	Comparés et cohérents
Climatisation	OFF, si altitude > 3000 ft
Réservoirs	Equilibrés (de manière à avoir au moins ¼ dans le réservoir droit à l'arrivée)
AVANT DESCENTE	
ATIS ou paramètres d'arrivée	Notés
Mixture	Plein riche
Altimètres	Réglés et comparés
HSI et Compas	Comparés et cohérents
Sélection réservoir	Réservoir droit
Clairance descente	Obtenue
Briefing arrivée	Effectué
NOTA	

S'assurer que la quantité de carburant dans le réservoir droit ne soit pas inférieure à 1/4 pour l'arrivée (7 USG).

APPROCHE

Volets	1er cran (arc blanc)
Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	Si nécessaire
Pilote automatique	OFF
Pompe électrique carburant (A ou B)	ON (A jour pair ou B jour impair)
Phares	ON
Paramètres moteur	Dans le vert
Réservoirs	Réservoir droit (right tank) si au moins 1/4 de carburant, sinon passage sur le réservoir gauche (left tank)

BRIEFING ATERRISSAGE

FINALE

Volets	Configuration ATERRISSAGE
Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	Froid (levé)
Climatisation	OFF
Radio	Clairance obtenue

PISTE DEGAGEE

Volets	Rentrés
Transpondeur	OFF
Phares	Comme nécessaire

ARRET MOTEUR

Frein de park	En pression
Heure bloc	Notée
Pompe électrique carburant (A ou B)	OFF
Fréquence radio	Quittée
Radio master	OFF
Puissance	Ralenti (moins de 1000 RPM)
Alternateur	OFF
Magnétos	Essai coupure
Mixture	Etouffoir
Panneau supérieur (overhead panel)	Tous les contacteurs sur OFF (bas)
Fin strobe lights	ON
Tachymètre	Noté
Avion	Vidé, rangé et reconditionné
Cales, flammes, Protections	En place
Carnet de route	Mis à jour

VITESSES CARACTERISTIQUES

Finesse MAX à masse MAX	76 KT
Vitesse de manœuvre à masse MAX	113 KT
Vitesse de manœuvre à 1634 LBS	89 KT

FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE

Démarrreur	Activer pour faire tourner le moteur
Mixture	Etouffoir
Puissance	Maximum
Pompe électrique carburant	OFF
Sélecteur réservoir	OFF
EVACUER L'AVION SI LE FEU CONTINUE	

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE

Vitesse	76 KT
Trajectoire	Vers une zone dégagée
Sélecteur réservoir	Changement de réservoir
Pompe électrique	Changement pompe - ON
Magnétos	ON
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	ON

PANNE MOTEUR EN VOL

Vitesse	76 KT
Trajectoire	Vers une zone dégagée
Sélecteur réservoir	Changement de réservoir
Pompe électrique	ON ou Chgt pompe si déjà sur ON
Magnétos	ON
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	ON
Instruments moteur	Vérifier les indications

SI LA PRESSION D'ESSENCE EST NULLE, VERIFIER LA SELECTION
RESERVOIR

**SI LA PUISSANCE N'EST PAS RETABLIE, PREPARER L'ATTERISSAGE
FORCE**

FEU MOTEUR EN VOL

Sélecteur réservoir	OFF
Puissance	Réduite
Mixture	Etouffoir
Pompe électrique	OFF
Ventilation et Chauffage	OFF

Préparer un atterrissage forcé

Nota : Il est extrêmement peu probable qu'un feu moteur se déclare en vol. Il est fait appel au bon sens du pilote pour réagir dans de telles situations.

FEU ELECTRIQUE EN VOL

Batterie + Alternateur	OFF
Ventilation	Ouverte
Chauffage	OFF

Atterrir dès que possible

**BAISSE PRESSION D'HUILE ou HAUSSE TEMPERATURE
D'HUILE**

Atterrir dès que possible

Rechercher la cause - Vérifier les paramètres moteur

Se préparer à un atterrissage forcé en cas d'arrêt moteur

BAISSE DE PRESSION D'ESSENCE

Pompe électrique	ON ou Chgt pompe si déjà sur ON
Sélecteur réservoir	Sur le plus plein

Si la pompe électrique rétablit la pression d'essence :

Arrêter la pompe électrique pour confirmer la défaillance de la pompe mécanique

Enclencher la pompe électrique et atterrir dès que possible

Si la pompe électrique n'a pas d'effet sur la pression d'essence :

Suspecter une fuite et atterrir dès que possible en prenant les précautions appropriées

ATTERRISSAGE FORCE / AMERRISSAGE FORCE

Vitesse	76 kt, compensée
Trajectoire	Vers une zone adaptée

Selon le temps disponible :

Message de détresse

Activation de la balise et XPDR 7700

Consignes sécurité passagers / gilets enfilés

A l'approche de la zone d'atterrissage :

Volets	A la demande
Puissance	Réduite
Mixture	Etouffoir
Magnétos	OFF
Batterie + Alternateur	OFF
Sélecteur réservoir	OFF
Ceintures et harnais	Serrés
Porte	Déverrouillée et entrouverte
Atterrissage	Vitesse mini, tous les volets sortis

En cas d'amerrissage, poser l'avion :

Parallèle à la houle si elle est forte

Face au vent si la houle est faible

GIVRAGE CARBURATEUR

Réchauffage carburateur	ON
Mixture	Ajustée pour un régime régulier
Puissance	Plein gaz jusqu'à arrêt symptômes

PORTE OUVERTE EN VOL

Vitesse	87 Kt
Ventilation	OFF
Fenêtre	Ouverte
Loquet porte latéral puis supérieur	Vérouillés

PANNE D'ALTERNATEUR

Amperemètre	Vérfié
Si l'ampèremètre indique zéro :	
Alternateur	OFF
Disjoncteur alternateur	Vérfié et réenclenché
Alternateur	ON
Si la charge n'est pas rétablie :	
Alternateur	OFF
Consommateurs électriques inutiles	OFF
Radio	Prévenir ATS probable perte radio
Envisager une perte totale des moyens électriques et ne pas prolonger le vol	
Nota : Le fonctionnement du moteur ne dépend pas du circuit électrique de l'avion.	

SURCHARGE ELECTRIQUE (20 ampères de plus que la normale)

Alternateur	ON
Batterie	OFF
Si la charge diminue :	
Couper tous les consommateurs électriques inutiles	
Ne pas prolonger le vol	
Si la charge reste constante :	
Alternateur	OFF
Batterie	Comme nécessaire
Envisager une perte totale des moyens électriques Atterrir dès que possible	

SORTIE DE VRILLE

Palonnier	A fond, sens opposé à la rotation
Manche	A piquer, Ailerons au neutre
Puissance	Tout réduit
Palonnier	Au neutre dès que la rotation cesse
Manche	Ressource souple et adaptée

Nota : La vrille intentionnelle est interdite.

REGIME MOTEUR IRREGULIER

Réchauffage carburateur	ON
Si le problème persiste après une minute :	
Réchauffage carburateur	OFF
Mixture	Ajustée pour un régime régulier
Pompe électrique	ON ou Chgt pompe si déjà sur ON
Sélecteur réservoir	Réservoir changé
Paramètres moteur	Vérifiés
Magnétos	Testées gauche puis droite

Si le régime est satisfaisant sur l'une des 2 magnétos, poursuivre le vol sur cette magnéto à puissance modérée, plein riche et atterrir dès que possible

Se préparer à un atterrissage forcé en cas d'arrêt moteur

PERTE DE COMMUNICATIONS

Fréquence	Vérifiée
Volume radio	Ajusté
Volume casque	Ajusté
Squelch	Réglé
Boîte de mélange	Vérifiée
Branchement casque	Vérifié
Disjoncteurs	Vérifiés
Poste radio en utilisation	Changé et essayé
Casque	Changé et essayé
Micro main / haut parleur	Connectés et essayés
Fréquence radio	Tester une autre fréquence locale

A défaut de contact :

Annoncer ses intentions à la radio au cas où la transmission fonctionne

Transpondeur	7600
Intégration	Procédure panne radio

Pour mémoire, le numéro de téléphone de la tour de Tahiti : 40 86 11 55

AVANT MISE EN ROUTE	APRES DECOLLAGE
Briefing sécurité passagers Effectué Cales, flammes, fourche A bord Sièges Réglés et verrouillés Ceintures Attachées, ajustées Frein de park Serré Strobe ON Sélecteur carburant Réservoir gauche	Phares OFF Volets Rentrés
APRES MISE EN ROUTE	CROISIERE
Pression d'huile Dans le vert Alternateur ON Avionic master ON Moyens RADIO / RADIONAV Réglés ATIS Noté Transpondeur STBY Instruments Réglés Pompe ON Sélection réservoirs Réservoir droit	Pompe OFF Paramètres moteur Vérifiés Puissance / Mixture Adaptées Réchauffage carburateur OFF Altimètres Réglés et comparés HSI/Compas Comparés Climatisation OFF si alt > 3000 ft Réservoirs Equilibrés
ACTIONS VITALES	AVANT DESCENTE
Essais moteur Effectués Trim manuel + électrique T/O Volets A la demande, vérifiés Commandes Libres, dans le bon sens Mixture Plein riche Réchauffage carburateur OFF Porte Fermée, verrouillée Pilote automatique OFF Sélection réservoir Réservoir droit Pompe (A ou B) ON Panneau supérieur Tous sur ON Climatisation OFF Briefing décollage Effectué	ATIS ou paramètres d'arrivée Notés Mixture Plein riche Altimètres Réglés et comparés HSI/Compas Comparés Sélection réservoir Réservoir droit Clairance descente Obtenue Briefing arrivée Effectué
	AVANT ATERRISSAGE
	ARRET MOTEUR
	Pompe ON Phares ON Volets Comme demandés Mixture Plein riche Réchauffage carburateur OFF Climatisation OFF Clairance Obtenue
	Frein de park En pression Heure bloc Notée Avionic master OFF Panneau supérieur Tous sur OFF