

Tecnam P2008 JC

Édition 2025-03



CHECK LIST

NORMALE

Rappel : Cette Check-List ne remplace pas le manuel de vol dont vous devez en avoir une parfaite connaissance.

CODE COULEUR :

READ LIST

ACTIONS À EFFECTUER À L'AIDE DU DOCUMENT

DO LIST

ACTIONS À EFFECTUER SANS LE DOCUMENT

CHECK LIST

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

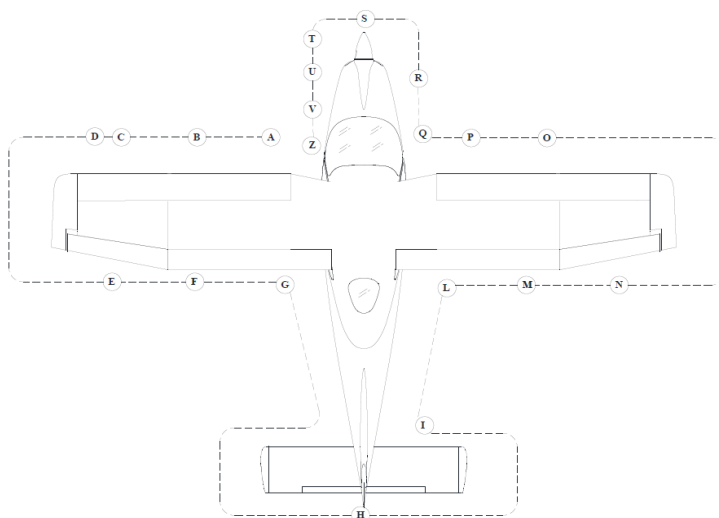
VISITE AVANT VOL.....	3
MISE EN ROUTE	7
APRES MISE EN ROUTE.....	7
ROULAGE	7
ESSAIS MOTEUR	8
ACTIONS VITALES	9
DECOLLAGE	9
APRES D/L.....	10
CROISIERE	10
AVANT DESCENTE.....	10
AVANT ATERRISSAGE	11
CHECK LIST ATR	11
ATERRISSAGE ANNULE / APPROCHE INTERROMPUE.....	11
APRES ATERRISSAGE, PISTE DEGAGEE	12
ARRET MOTEUR.....	12
PARKING	12

VISITE AVANT VOL

Cabine :

Documents avion	Vérifié
AFM	A bord
Ceintures fixées aux pts d'ancrage	Vérifié + Préparé
Clé contact	OFF - Clés retirées
Horizon artificiel	Cagé (si équipé)
Batterie	ON
Voltmètre : Arc vert 12-16 volt	Vérifié
Eclairage intérieur (J/N -G3X – Instruments – TBord)	Vérifié (si équipé)
Sélecteur carburant	Sur le moins plein
Indicateurs quantité carburant	Comparés (avec qté réelle)
Tous feux	On – Vérifiés visuellement
Alarme de décrochage	Vérifié alarme sonore
Strobe light + Landing Light	OFF
Batterie	OFF
Equipements sécurité	A bord
Compartiment bagages	Rangé

Tour avion :



Parebrise	Nettoyé (eau)
Purge carburant aile gauche	Purgé (1 ^{er} vol)
Tube pitot	Vérifié
Bord d'attaque et revêtement aile gauche	Vérifié
Strobe light aile gauche	Vérifié
Aileron, charnières et mise à l'air libre aile gauche	Vérifié
Volet et charnières aile gauche	Vérifié
Train principal d'atterrissage gauche	Vérifié
Gouverne du trim et ses attaches	Vérifié
Plan fixe vertical et gouverne de direction	Vérifié
Train principal d'atterrissage droit	Vérifié
Volet et charnières aile droite	Vérifié
Aileron, charnières et mise à l'air libre aile droite	Vérifié
Strobe light, bord d'attaque et revêtement aile droite	Vérifié
Palette indicateur de décrochage	Vérifié
Purge carburant aile droite	Purgé (1 ^{er} vol)
Roulette de nez, prise statique droite	Vérifié
Hélice et cône	Vérifié
Inspection visuelle de l'ensemble de l'entrée d'air (aucune obstruction), enlever éventuellement les caches de protection	
Inspecter la surface des capots moteur, puis ouvrir ces capots	
a.	Inspecter moteur : aucune indication de fuite sur le fond des capots inférieurs
b.	S'assurer de l'absence d'objet étranger
c.	Vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (entre les marques min. et max.)
d.	Vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le réservoir (point blanc)



WARNING

Avant de procéder à la prochaine étape, soyez sûr que la clé de CONTACT est sur 0 et retirée et la BATTERIE sont sur OFF.

e.	Enlever le bouchon d'huile
f.	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 un ou plusieurs crans sont pratiquement sans aucune résistance, prévenir la mécanique). Tournez l'hélice plusieurs fois pendant environ 1min jusqu'à entendre la remontée de l'huile dans le réservoir (bruit de bulles)
k.	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)
g.	Remettre bouchon d'huile et le verrouiller
h.	Carburateur : inspecter les câbles de la manette des gaz et du starter
i.	Echappement : inspecter pour d'éventuels dommages et fuite, aspect général
j.	Inspecter le bâti moteur et les silent-blocks
f.	Purger le gascolator de l'eau et du sédiment, Vérifier valve fermée (1 ^{er} vol)
h.	Vérifier que tout est fixé et verrouillé : Inspecter le circuit d'essence pour d'éventuelles fuites
Portes des capots moteur refermées, marques rouges visibles	
Phare taxi/décollage et prise statique gauche	Vérifié
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
Horizon artificiel	Cagé (si équipé)
Batterie (MASTER)	ON
Alarmes ALT OUT, FP LOW, OP LOW	Allumées
Commandes de vol	Libres, débattues, pas de point dur
Frein de park	Appliqué / sous pression
Manette des gaz	Ajustée
Sélecteur carburant	Sur le moins plein
Breakers	Tous enfoncés
Panneau d'alarmes	Vérifié (VZ = 4, CD/CF = 7 allumées)
Eclairage instrument	Comme nécessaire (si équipé)
Luminosité G3X	Comme nécessaire (jour : max) (si équipé)
Heures moteur	Notées
ATIS	Noté (par téléphone si possible)
Mise en route	Accordée (si ATC)
Strobe	ON
Portes	Fermées et verrouillées

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 nécessaire (moteur froid seulement)
Pompe électrique	ON (Vérifier bruit, Pression Essence en augmentation, voyant vert FUEL PUMP ON allumé, FP LOW éteint)
Zone hélice	Libre et dégagé
Clé CONTACTS	BOTH puis START
Pression d'huile	Dans le vert après 10" max
Choke	Enlevé

APRES MISE EN ROUTE

Régime moteur	1000 rpm (sans vibration)
Alternateur (GENERATOR)	ON (Ampèremètre positif, ALT OUT éteint)
Pompe électrique (Fuel pump)	OFF, pression vérifiée (pompe mécanique)
Avionic master	ON
Trim de profondeur	Débattement UP/DN + déconnexion vérifiés puis position Neutre (place Gauche et Droite)
Instruments	Réglés (Altimètres vérifiés, max 3hpa)
Panneau Alarmes	Eteint (sauf Pitot Heat)
Moyens radio et radionav	Réglés
Transpondeur	STBY
Instruments moteur	Vérifiés
Volets	Vérifier débattements + voyants

ROULAGE

T° HUILE	>50°C
Heure bloc	Notée
Demande Roulage	Autorisation (ATC) ou Auto information
Frein de park	OFF
Phare ATR (Landing Light)	ON
Transpondeur	ALT
Freins	Vérifiés (efficace et symétrique)
Instruments de vol	Vérifiés (Cap, Bille, Alti, Badin, Horizon)

ESSAIS MOTEUR

Frein de park	Appliqué, sous pression
Phare ATR (Landing Light)	OFF
Instruments moteur	Dans le vert
Pompe électrique (Fuel pump)	ON, voyant vert allumé
Sélecteur carburant	Sélectionner le plus plein
Pression essence	Vérifié
Manette des gaz	Afficher 1640 rpm
Test Allumages	a. Sélectionner LEFT : Vérifier perte 210 rpm max
	b. Sélectionner BOTH : Vérifier 1640 rpm
	c. Sélectionner RIGHT : Vérifier perte 210 rpm max
	d. Différence MAX entre LEFT & RIGHT : 65 rpm
	e. Sélectionner BOTH : Vérifier 1640 rpm

Test Réchauffage Carburateur	a. Tirer entièrement sélecteur / OUT
	b. Vérifier perte de 100 rpm max
	c. Pousser entièrement sélecteur / IN
	d. Manette gaz : vérifier 1640 rpm
Manette des gaz	Ralenti puis 1000 rpm

ACTIONS VITALES

Essais moteur	Effectués
Volets	T/O
Trim	Neutre
Commandes de vol	Libres
Ceintures	Attachées
Portes	Fermées et verrouillées
Pompe électrique (Fuel pump)	ON
Sélecteur carburant	Sur le plus plein
Clé Contacts	BOTH
Réchauffage carburateur	OFF
Phare atterrissage (Landing light)	ON
Transpondeur	ALT
Briefing D/L - Départ	Effectué
Briefing Sécurité	Effectué

DECOLLAGE

Alignement / Décollage	Autorisés
Sécurité piste	Libre, pas d'avion en finale
Cap	Vérifié (/axe piste)
Top chrono	Effectué
Puissance max affichée	2100 +/- 100 rpm hélice vérifiés
Anémomètre	Actif
Instruments moteur	Vérifiés, paramètres dans les limites
Panneau Alarmes	Pas de voyant rouge

APRES D/L

Altitude	>300ft/sol (Z sécu)
Pompe électrique (Fuel pump)	OFF
Pression essence	Vérifiée, 2,2 psi mini après 10"
Phare atterrissage (Landing Light)	OFF
Volets	Rentrés (Vitesse > 58 KIAS)
Vitesse de montée	Adaptée (Normale, VY, VX)

CROISIERE

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

AVANT DESCENTE

ATIS ou paramètres d'arrivée	Noté
Phares atterrissage (Landing light)	ON
Altimètre	Réglés et comparés
Briefing arrivée	Effectué
Clairance Descente	Autorisée ou annoncée

AVANT ATERRISSAGE

Pompe électrique (Fuel pump)	ON
Sélecteur carburant	Le plus plein
Phare atterrissage (Landing light)	ON
Réchauffage carburateur	OFF (IN)
Volets	A la demande
Détermination Vitesse de référence	<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 Volet LD	44 KIAS

CHECK LIST ATR

Pompe électrique (Fuel pump)	ON
Phare atterrissage (Landing Light)	ON
AXE – PLAN - VITESSE	Stabilisés
Position des volets	A la demande
Clairance ATR	Autorisation ou Auto information

ATERRISSAGE ANNULE / APPROCHE INTERROMPUE

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

APRES ATERRISSAGE, PISTE DEGAGEE

Volets	UP
Pompe électrique (Fuel pump)	OFF
Transpondeur	SBY

ARRET MOTEUR

Frein de park	Appliqué
Phare atterrissage	OFF
Heures moteur	notées
Heure bloc	notée
Si temps de roulage < 1 min. Garder un régime à 1200 rpm pendant environ 1 minute pour réduire la chaleur latente	
Avionic master	OFF
Régime moteur	Ralenti
Clé Contacts	L (2s) / R (2s) / OFF, Clé retirée
Strobe	OFF
Batterie et alternateur	OFF

PARKING

Tous contacts électriques	OFF
Clé contacts	Retirée
Batterie, alternateur	OFF
Cales	En place

VITESSES LIMITES D'UTILISATION

		KIAS
Vitesse à ne jamais dépasser	VNE	143
Vitesse maximale de structure en croisière	VNO	111
Vitesse de manœuvre	VA	98
Vitesse maximale volets sortis	VFE	70
Vitesse de décrochage volets UP (Masse 630 Kg)	VS1	49
Vitesse de décrochage volets T/O (Masse 650 Kg)	VS1	44
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	VY	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	424 Kg
Compartment bagages	20 Kg max
MTOW	650 Kg

Fréquences

TAHITI	ATIS	128.8	VOR DME	TAF	112.9
	PREVOL	121.9	NDB	FA	305
	TOUR	118.1	ILS DME	PT	109.9
	APPROCHE	121.3			
	CONTROLE	134.7			
MOOREA	TOUR	118.7	NDB	MO	377
RAIATEA	TOUR	118.5	NDB	RU	372
BORA	TOUR	118.9	NDB	BB	384
MAUPITI	INFO	118.3	NDB	MA	316
HUAHINE	TOUR	119.3	VOR DME	HHN	109.65
			NDB	HH	345

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	~ 1600		UP
APPROCHE		65	~ 1700		T/O
FINALE	1,3 VS0	55	~ 1500	~275	LND
FINALE	1,3 VS1	60	~ 1400	~300	T/O
FINALE	1,3 VS1	65	~ 1300	~325	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

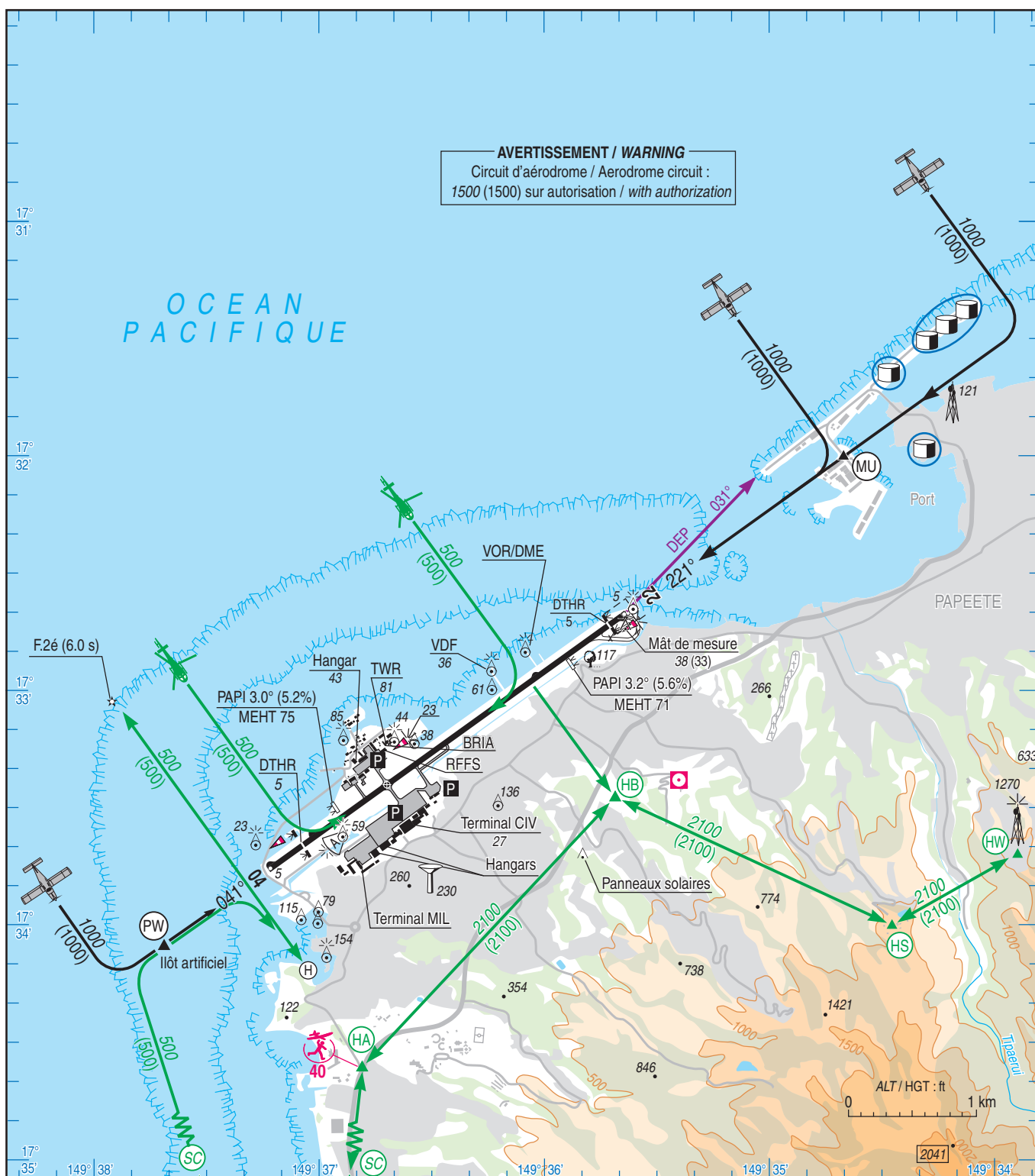
Téléphones

TAHITI	BRIA	40 86 11 51 / 53	METEO	40 80 33 35
	TOUR	40 86 11 55 (chef de quart)	C3P	87 71 29 99
	CCR	40 86 11 44	PLNClôture	40 54 77 22

ATERRISSAGE A VUE

Visual landing

TAHITI FAA'A



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TORA	TODA	ASDA	LDA
04 22	041 221	3420 x 45	Revêtu Paved	87 F/B/W/T	3245 3360 - 3110*	3480 3360 - 3110*	3245 3360 - 3110*	2935 3185 - 2935*

* Voir/See AD 2 NTAA.13

Aides lumineuses :

RWY 04 : THR Feux BI

DTHR 310 m : Feux HI/BI

RWY 22 : THR Feux BI

DTHR 175 m : Feux HI/BI

Extrémités RWY : Feux HI/BI

HI, ligne axiale codée HI RWY 04/22

Lighting aids :

RWY 04 : THR : LIL

DTHR 310 m : LIH/LIL

RWY 22 : THR : LIL

DTHR 175 m : LIH/LIL

Ends of RWY : LIH/LIL

LIH, coded centreline LIH RWY 04/22

Public air traffic

VAR 13° E (20)



LONG : 149 36 41 W

ILS/DME RWY 04 - PT 109.9

DELIVERY (PREVOL) : 121.900



APPROCHE A VUE

Visual approach

Ouvert à la CAP

Public air traffic

MOOREA TEMAE

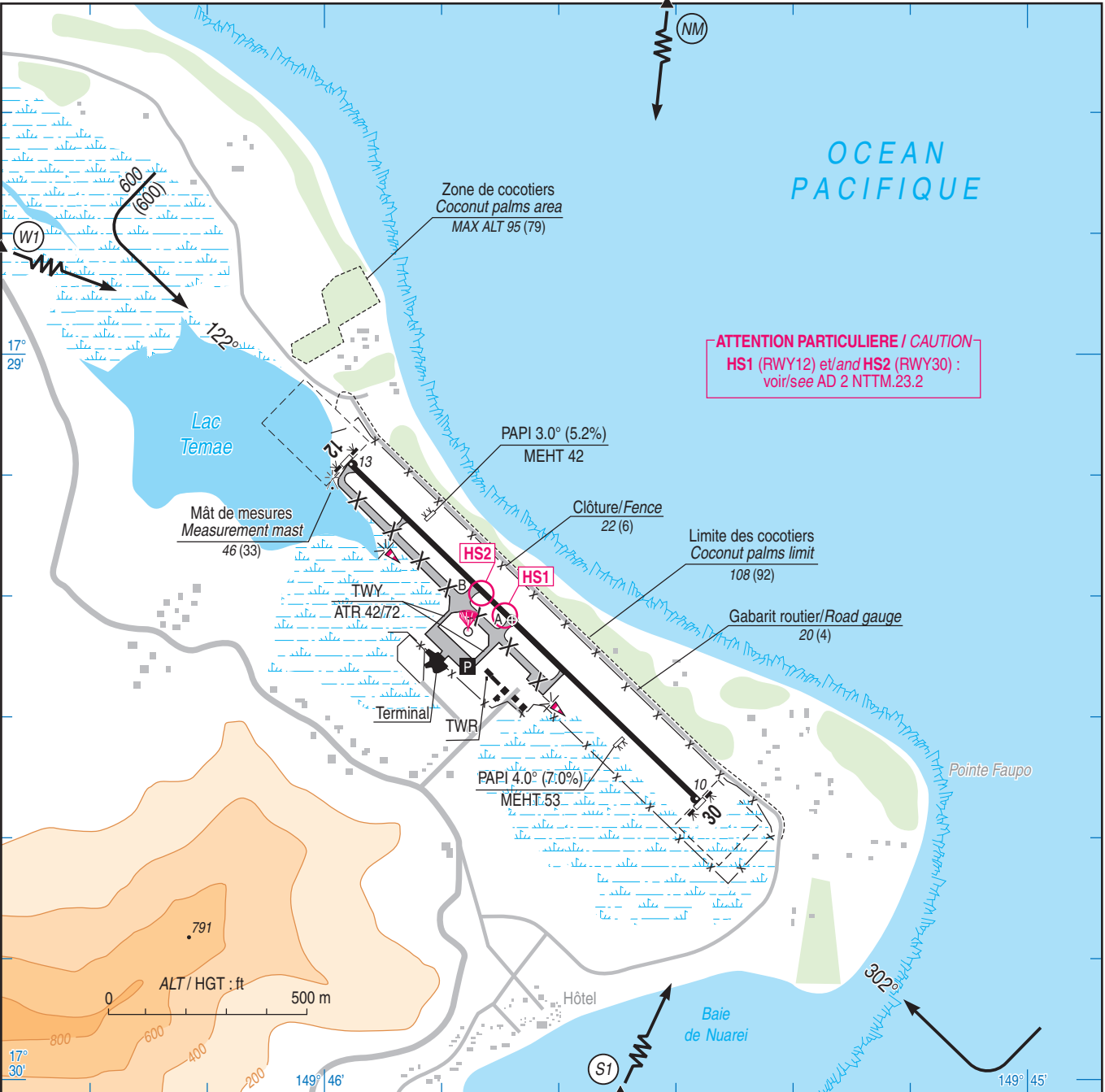
	ALT AD : 16 ft (1 hPa) LAT : 17 29 22 S LONG : 149 45 44 W	NTTM VAR 13° E (20)
---	---	---

APP : TAHITI Approche / Approach 121.300
TWR : 118.700
Absence ATS : **A/A** (118.700) FR seulement / only



ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

MOOREA TEMAÉ



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
12 30	122 302	1230 x 30	Revêtue Paved	25 F/B/X/T	1380 1457	1230 1230	1230 1230

Aides lumineuses :
RWY 12/30 : BI

Lighting aids :
RWY 12/30 : LIL

AD 2 NTTM.23

Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.
AD interdit de nuit aux aéronefs de MTOW supérieur à 20 t.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIEENNE

Turbulences très fortes par vent de Sud ou Sud Ouest.
Fortes turbulences ou cisaillement de vent en finale aux deux QFU.

HOTSPOT 1 (QFU 122°) :

Le panneau indicateur de sortie de piste vers TWY ALPHA est situé à seulement 13 m du TWY.

HOTSPOT 2 (QFU 302°) :

Le panneau indicateur de sortie de piste vers TWY BRAVO est situé à seulement 13 m du TWY.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.
AD forbidden at night for ACFT whose MTOW greater than 20 t.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

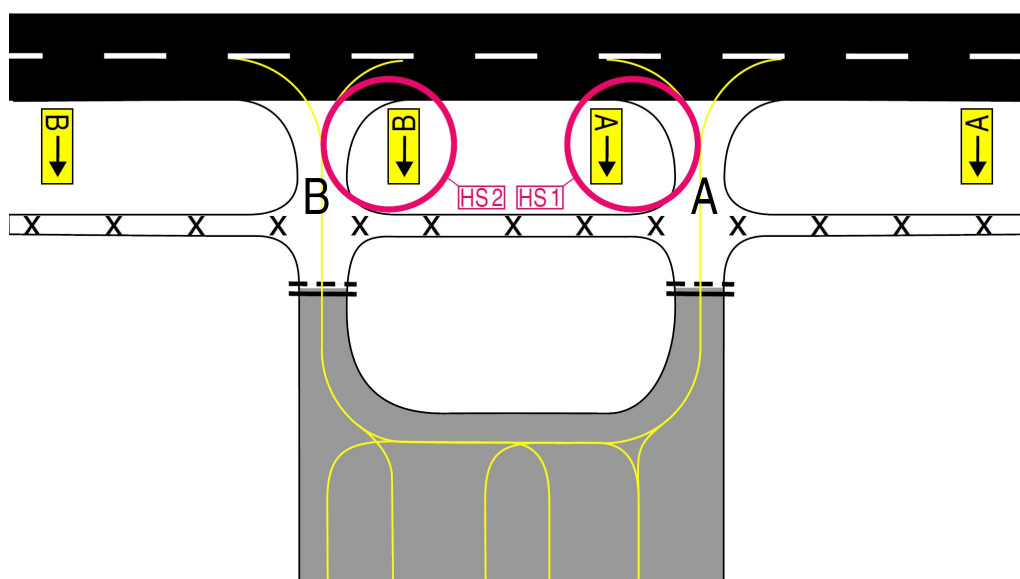
Very strong turbulences due to wind from South or South West.
Strong turbulences or windshear on final in both QFU.

HOTSPOT 1 (QFU 122°) :

The runway exit sign to TWY ALPHA is located only 13 m before the TWY entrance.

HOTSPOT 2 (QFU 302°) :

The runway exit sign to TWY BRAVO is located only 13 m before the TWY entrance.



23.3 ACTIVITES DIVERSES

Parachutage sur AD (N° 21) : voir ENR 5.5
Voltige sur AD (N° 20) : voir ENR 5.5

23.3 SPECIAL ACTIVITIES

Parachuting activity on AD (NR 21): see ENR 5.5
Aerobatics on AD (NR 20) : see ENR 5.5

23.4 EQUIPEMENT D'AERODROME

23.4.1 Système de télécommande VHF de balisage

Il dépend de la lumière ambiante mesurée par une cellule photoélectrique pour l'ensemble des fonctions télécommandées. Il ne peut être utilisé que de nuit et en l'absence de l'organisme ATC.

PCL :

Balisage lumineux pouvant être télécommandé par VHF sur la fréquence TWR 118.700.

- niveau de brillance MIN : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI,
- niveau de brillance MAX : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes = RWY + TWY + PRKG + PAPI aux 2 QFU + WDI + feux à éclats aux 2 QFU.

Extinction du balisage après 30 minutes.

Fonctionnement :

30 minutes et prolongation de 30 minutes à l'issue de chaque ordre 3 ou 5 coups d'alternat.

En cas d'échec :

Attendre 10 secondes avant de donner un nouvel ordre d'allumage.

Le balisage devra être allumé 15 minutes avant l'atterrissage, pour pallier tout problème de condensation dans les PAPI représentant un danger sur la stabilité du plan de descente.

23.4 AD EQUIPMENT

23.4.1 VHF lighting remote control system

It depends on the ambient light measured by a photoelectric cell. It can be used only at night and in ATC absence.

PCL :

Lighting aids remote-controlled by VHF on TWR frequency 118.700.

- MNM brighting level : 3 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI,
- MAX brighting level : 5 microphone switch actions in less than 5 sec = RWY + TWY + PRKG + PAPI for both QFU + WDI + flashing lights for both QFU.

Lighting extinction after 30 min.

Operating :

30 min and extension of 30 min after 3 or 5 microphone switch actions.

In case of failure :

Wait 10 sec before another switch action.

Lighting will have to be switched on 15 minutes before landing, to overcome any problem of condensation in the PAPI, threatening the stability of the glide path.

23.4.2 Equipement de surveillance du trafic

AD équipé d'une visualisation ADS-B.

La mise à disposition d'une visualisation ADS-B ne modifie en aucun cas la nature du service rendu au titre du contrôle d'aérodrome. Elle permet

23.4.2 Traffic surveillance equipment

AD equipped with an ADS-B display.

The provision of ADS-B display does not, under any circumstances, change the nature of the service provided by aerodrome control. It enables

CARTE D'AERODROME

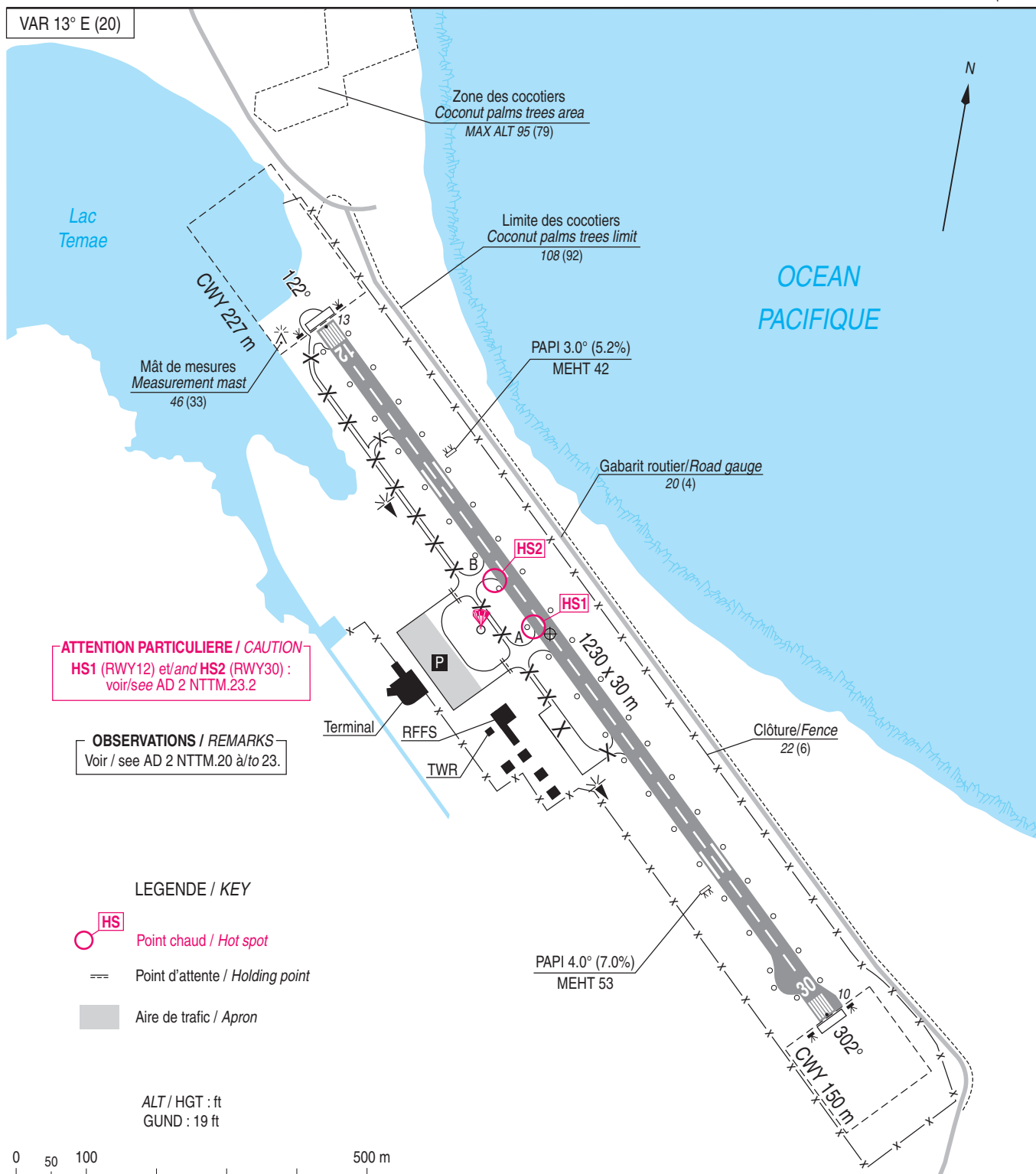
ATS : voir/see AD 2 NTTM.18

MOOREA TEMAE

Aerodrome chart

17 29 22 S - 149 45 44 W

ALT AD : 16 (1 hPa)



COORDONNEES SEUILS / THR coordinates		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12	17° 29' 08.96" S	149° 45' 56.90" W
THR 30	17° 29' 37.38" S	149° 45' 27.59" W

RWY	BALISAGE / Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)	
	APCH	RWY							CAT A	CAT B
12	NIL	LIL	1230	1380	1230	1230	Revêtu Paved	25 F/B/X/T	550*	550*
30	NIL	LIL	1230	1457	1230	1230			550*	550*
										*800 HN

1.1. LISTES DE CONTRÔLES / CHECK LISTS

Les Listes de contrôles regroupent les actions à effectuer par le pilote aux commandes, depuis la prise en main de l'avion jusqu'à la fin du vol.

Le but de la liste de contrôles est de préparer l'avion pour la phase de vol qui suit. Il s'appuie sur un parcours standardisé (scanning), logique et le plus simple possible des différents panneaux ou équipements du cockpit.

Les actions de la liste de contrôles sont effectuées au moment le plus opportun choisi par le pilote aux commandes, en général lorsque la manipulation de l'avion le permet.

La liste de contrôles est avant tout un outil flexible qui ne doit pas conduire à la rigidité, la Check-list venant ensuite pour s'assurer que les actions critiques ont été effectuées.

La solution recommandée pour mémoriser et effectuer toutes les actions est de procéder via le circuit visuel. Néanmoins, les check-lists seront effectuées en les lisant, tout le temps.

Les CHECK-LIST sont des listes des vérifications critiques à effectuer pendant le vol selon la phase.

Une Check List est généralement fournie à la fin de l'exécution d'une liste de contrôles pour s'assurer que les actions pertinentes liées la sécurité du vol ont été exécutées avec succès.

Le pilote déclenche l'exécution d'une liste de contrôles par l'appel suivant :

Liste pertinente ^précédée de « ACTIONS ».

Le pilote déclenche l'exécution d'une Check-list avec l'appel :

Check-list pertinente précédée de « CHECK LIST ... ».

Pour les listes qui ne sont pas suivies d'une Check-list, ou pour les Check List une fois lue et vérifiée, le pilote annonce :

« ACTIONS ou CHECKLIST... TERMINÉES »

1.2. ANNONCES

Liste chronologique des ANNONCES durant le vol

ANNONCE	DÉCLENCHÉE LORSQUE
“ACTIONS AVANT VOL”	Le pilote prend place sur le siège du pilote aux commandes et prépare le cockpit pour le départ
“ACTIONS AVANT VOL TERMINÉES ”	Préparation du cockpit effectuée
“ACTIONS AVANT MISE EN ROUTE”	Réalisation d’actions pour préparer la mise en route.
“CHECK LIST AVANT MISE EN ROUTE”	Vérification des actions critiques à faire avant la mise en route
“CHECK LIST AVANT MISE EN ROUTE TERMINÉE ”	Check List lue et effectuée L’autorisation de démarrage a été obtenue.
" MISE EN ROUTE, SÉCURITÉ ”	Le pilote procède au démarrage du moteur et vérifie que la sécurité extérieure est assurée
“MISE EN ROUTE TERMINÉE ”	La séquence de démarrage du moteur est terminée
“ACTIONS APRÈS MISE EN ROUTE”	Mise en service et vérifications des éléments du cockpit
“CHECK-LIST APRÈS MISE EN ROUTE”	Vérifications des actions critiques à faire après la mise en route
“CHECK LIST APRÈS MISE EN ROUTE TERMINÉE ”	Check List lue et effectuée L’autorisation de roulage a été obtenue ou auto-information

ANNONCE	DÉCLENCHÉE LORSQUE
“HEURE BLOCK XX:XX”	Juste avant de rouler. Le pilote note l’heure, puis relâche le frein de parc
“ACTIONS ROULAGE”	Au moment opportun et à l’écart des obstacles lors de la circulation au sol, lorsque le pilote est prêt à effectuer les vérifications roulage
“TEST FREINS”	Test des freins, efficaces et symétriques
“TEST INSTRUMENTS”	Lors des virages au roulage en zone dégagée
“VIRAGE A..., LES CAPS....., L’HORIZON ET L’ALTI STABLES”	Vérifications lors du virage à gauche et à droite
“ACTIONS ROULAGE TERMINÉES ”	Vérifications roulage effectuées
“ESSAIS MOTEUR”	Point fixe du moteur
“ESSAIS MOTEUR TERMINÉS ”	Vérification satisfaisante des essais moteur
“ACTIONS VITALES”	Configuration de l’avion pour l’envol
“CHECK LIST ACTIONS VITALES”	Après avoir effectué la préparation avant l’envol
“CHECK LIST ACTIONS VITALES TERMINÉE”	Check list lue et effectuée
“ACTIONS ALIGNEMENT”	Après avoir obtenu l’autorisation ou auto-information

ANNONCE	DÉCLENCHÉE LORSQUE
“SÉCURITÉ PISTE”	Avant de pénétrer sur la piste
“CAP VÉRIFIÉ ”	Une fois aligné sur l’axe de piste
“D/L PISTE XX”	Après avoir obtenu l’autorisation ou auto-information
“PUISSANCE AFFICHÉE ”	Une fois PG affiché, verification valeur
“BADIN ACTIF”	Dès que l’avion a une vitesse suffisante
“PAS DE PANNE (imprévu), JE POURSUIS”	Avant la Vitesse de rotation, absence de voyant panne allumé
“XXkt ROTATION”	Dès que l’avion a atteint la vitesse de rotation VR
“ 300ft ACTIONS APRÈS D/L”	Dès que la hauteur de 300ft en montée est dépassée, la Vi >1,2 Vs, configuration de l’avion pour la montée
“CHECK LIST APRÈS D/L”	Vérification des éléments critiques pour la montée
“CHECK LIST APRÈS D/L TERMINÉE ”	CheckList lue et effectuée
“ACTIONS CROISIÈRE ”	Dès que l’avion est établi en croisière, configuration de l’avion.
“CHECK LIST CROISIÈRE ”	Vérification des éléments critiques pour le vol en croisière

ANNONCE	DÉCLENCHÉE LORSQUE
“CHECK LIST CROISIÈRE TERMINÉE ”	CheckList lue et effectuée
“ACTIONS AVANT DESCENTE”	Configuration de l’avion pour la descente
“CHECK LIST AVANT DESCENTE”	Vérification des éléments critiques pour la descente
“CHECK LIST AVANT DESCENTE TERMINÉE “	Check List lue et effectuée
“ACTIONS AVANT ATR”	Configuration de l’avion pour l’ATR
“ Vi<VFE , VOLET T/O”	Vérification Vi inférieure à VFE, sortie des volets TO
“ Vi<VFE , VOLET LANDING”	Vérification Vi inférieure à VFE pour sortir les volets LD
“ACTIONS AVANT ATR TERMINÉE ”	Avion configuré pour l’ ATR
“CHECK LIST ATR”	Vérifications des éléments critiques pour l’ATR
“CHECK LIST TERMINÉE ”	Check list ATR lue et effectuée
“ACTIONS APRÈS ATR”	Piste dégagée, configuration de l’avion pour retour parking
“CHECK LIST APRÈS ATR”	Vérification des éléments critiques après ATR

ANNONCE	DÉCLENCHÉE LORSQUE
“CHECK LIST APRÈS ATR TERMINÉE ”	Check List lue et effectuée
“HEURE BLOC XXhXX”	Avion immobilisé au parking, noter l’heure et les heures moteurs
“ACTIONS ARRÊT MOTEUR”	Configuration de l’avion pour l’arrêt du moteur
“CHECK LIST PARKING”	Vérifications des éléments critiques pour pouvoir quitter l’avion
“CHECK LIST PARKING TERMINÉE ”	Check List Parking lue et effectuée

Autres annonces

CALL-OUT	TRIGGERED WHEN
“SECURITE AVANT VIRAGE”	Avant d’effectuer un virage en vol
“REMISE DE GAZ, VOLET T/O”	Dès que la decision de remise de gaz est prise

4 PRÉPARATION DU VOL... Etapes

ETAPES DE LA PREPARATION

- 1 Détermination du trajet et de l'altitude de sécurité
- 2 Recensement des aérodromes sur le trajet, examen des cartes VAC (SIA), fiches ICARUS (site FFA), CASH (site SIA)
- 3 Consulter **SOFIA**-Briefing, site **SIA** (NOTAM, SUP AIP...)
- 4 Examen des transits TMA, CTR, zones R, survols maritimes ...
- 5 Recensement des zones et espaces influents (TMZ, RMZ, ZSM...)
- 6 Examen des cartes d'activité des zones « basse altitude » : Cartes AZBA (site SIA)
- 7 Consulter le complément VFR du SIA
- 8 Déterminer les heures de lever et coucher du soleil des AD concernés
- 9 Collecte, consultation, analyse du dossier météo
- 10 Préparation bilan masse et centrage, autonomie
Noter les terrains où avitaillement/recharge d'énergie possibles
- 11 Vérification des performances décollage, montée, atterrissage (selon l'environnement d'évolution et les AD utilisés)
- 12 Prise en compte des menaces externes via utilisation du TEM (ex : météo, passagers)
- 13 Vérification de la documentation de l'avion et du pilote
- 14 Vérification des conditions d'expérience récente
- 15 Rédaction d'un Log de Navigation
- 16 Dépôt du plan de vol dans les délais prescrits (si nécessaire)

Les points suivants conditionnent la prise de décision :

- 1 La vérification de tous les documents avion et pilotes et leur validité
- 2 Le carburant/énergie
- 3 Le devis de masse et centrage
- 4 Le dossier météo (dont 5 sous-éléments: visibilité, base des nuages, nébulosité, vent et phénomènes significatifs)
- 5 Les infos aéronautiques (SOFIA-Briefing / SIA)
- 6 Les performances aéronef

Ma **documentation pilote** est elle à jour ?



PRÉPARATION DU VOL... Documentation 5

Avant tout vol, vérifier les points suivants et la **validité** des documents.

POUR LE PILOTE

- ✦ Licence de pilote (QC, QT) en cours de validité, compatible avec l'avion utilisé et adhésion FFA de l'année à jour.
- ✦ Une pièce d'identité
- ✦ Une carte CIME pour accéder aux zones ZSAR et PCZSAR (si nécessaire)
- ✦ Certificat médical à jour
Vérifiez que la date de fin de validité n'est pas échue, que les obligations complémentaires (emport de lunettes...) seront respectées.
- ✦ Capacité à voler
Forme physique et mentale (suis-je en forme ? cf. page 7), compétence suffisante pour le vol envisagé, conditions d'expérience récente pour l'emport de passagers (3 atterrissages et 3 décollages dans les 3 mois précédents).

POUR L'AVION

Documents devant être à bord:

Pour tout vol

- ✦ Carnet de route (sauf pour les vols locaux)
- ✦ Manuel de vol
- ✦ Plan de vol si déposé
- ✦ LME (Liste Minimum d'Equipement) si elle existe

Pour tout vol où les aérodromes de décollage et d'atterrissage sont différents :

- ✦ Certificat d'immatriculation (original)
- ✦ Certificat de navigabilité et certificat d'examen de navigabilité (originaux)
- ✦ Certificat acoustique EASA (si exigé)
- ✦ Licence de station d'aéronef
- ✦ Attestation d'assurance

Mon **certificat médical** est-il toujours valide ?



EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT ET DE DOCUMENTATION MINIMUMS

- ❖ Cartes en cours de validité (dont VAC) :
Échelle adaptée au vol pour le secteur survolé. Il est recommandé d'avoir la documentation pour rejoindre un aérodrome de repli en cas d'incident sur l'itinéraire.
- ❖ Présence de la pochette VFR SIA et du Guide Aviation de Météo-France (téléchargeable- voir page 8).
- ❖ Présence des équipements additionnels exigés dans certains cas (gilet haute visibilité, traversée maritime, survol de l'eau ou d'une région inhospitalière).
- ❖ Procédures relatives aux signaux visuels d'interception
- ❖ Trousse de premiers secours

EN CAS D'EMPORT PASSAGERS

- ❖ Avant le vol :
 - accueillir, faire connaissance
 - expliquer, rassurer, dédramatiser
 - présenter les consignes de sécurité
 - accompagner sur le tarmac
 - assurer et surveiller l'embarquement
 - si mineur, accompagnateur ou autorisation parentale
 - attribution des sièges, le centrage d'abord, les souhaits ensuite
- ❖ Pendant le vol :
 - Appliquer systématiquement les procédures standard
 - s'assurer de la discrétion et du respect des consignes
 - suggérer la participation au circuit visuel
- ❖ Après le vol :
 - prendre son temps calmement
 - présenter les consignes de débarquement
 - assurer et surveiller le débarquement
 - raccompagner les passagers au club
 - échanger sur le vol

Voir le dossier complet "Guide emport passagers" sur ff-aero.fr :
Guide du pilote / Espace sécurité-REX



Information aéronautique :
Cartes VAC, toutes les heures sont en UTC

I'M SAFE

D'origine US facile à mémoriser et littéralement
« Je suis en sécurité »

I Impératifs / Incertitudes (sur mes décisions)

Ai-je des obligations après vol qui peuvent peser sur mes décisions au sol et en vol ? (Objectif destination). De quelles incertitudes dois-je tenir compte ? (marges horaires, accessibilité des AD...)

M Maladie / Médicaments

Suis-je malade ou en passe de l'être ?
Ai-je pris des médicaments ou un traitement qui peuvent influencer sur mon aptitude à réaliser le vol projeté, quels effets secondaires (exemple : somnolence) ?

S Soucis / Stress

Ai-je des soucis personnels et/ou professionnels susceptibles de réduire ma vigilance et/ou ma disponibilité mentale ? Quel est mon niveau de stress ?

A Alimentation / Alcool

Ai-je suffisamment mangé aujourd'hui ?
Ai-je prévu un en-cas (nourriture et boisson) me permettant de lutter efficacement contre l'hypoglycémie et la déshydratation ?
Ai-je consommé des boissons alcoolisées ?
Contrôle alcoolémie : Arrêté du 01/06/2022

F Forme / Fatigue

Suis-je suffisamment en forme (physique et mentale) pour réaliser le vol projeté ?
Comment prendre en compte la fatigue en cours de vol si étape longue, charge de travail élevée ou conditions de vol difficiles (météo, altitude, etc ...) ?

E Expérience / Erreurs

Mon expérience totale, récente et sur l'aéronef est-elle suffisante ?
Quelles erreurs particulières suis-je susceptible de commettre aujourd'hui ?

DÉRIVE

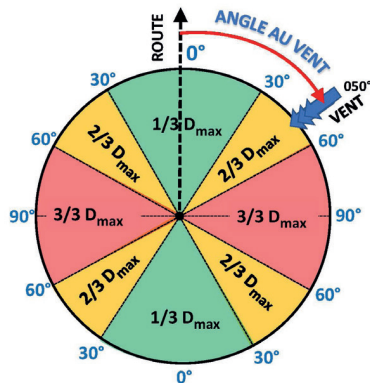
$$F_b = 60/V_p$$

$$D_{\max} = F_b \cdot V_w$$

Dérive fonction de

$D_{\max}$ par secteur
d'angle au vent

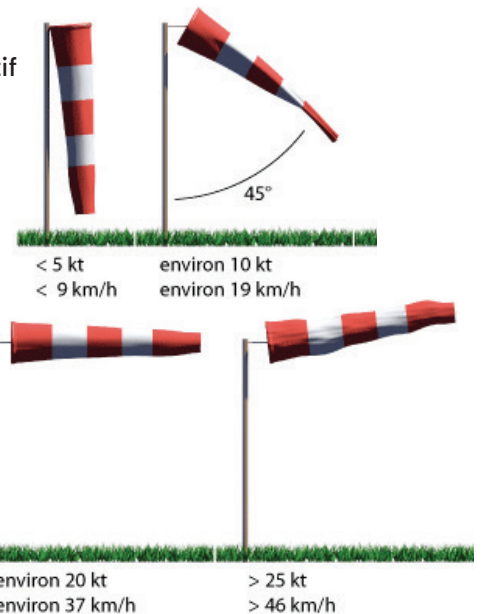
(Ex : Vent du 050 →
dérive = $2/3 D_{\max}$)



La dérive à l'envol ou en courte finale est sensiblement égale au vent traversier ($F_b = 1$)

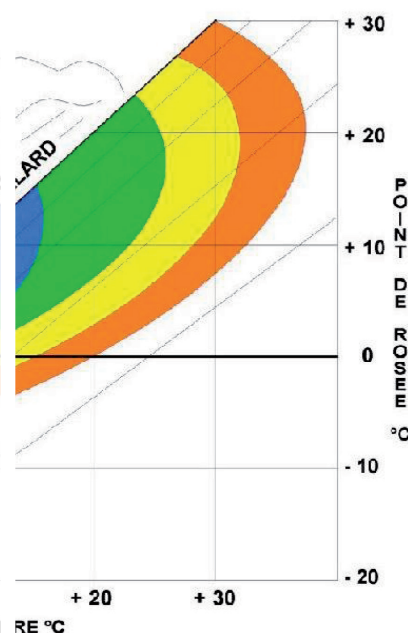
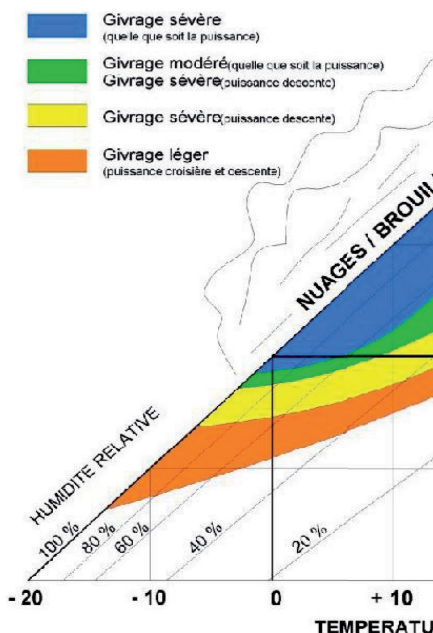
VENT

à titre indicatif



GIVRAGE

Évaluation du risque
à titre indicatif



La comparaison de la température avec la température du point de rosée est un indice précurseur du givrage carburateur.

Le givrage carburateur peut aussi survenir en été.



Ai-je calculé la **masse** et le **centrage** de l'avion ?



Fort vent de travers : ma maîtrise est-elle suffisante ?

PRÉPARATION DU VOL... Classes d'espaces 13

Classes	Vols Admis	Services fournis par les organismes de la circulation aérienne		Obligation radio et clairance
		Contrôle	Information Alerte	
A	IFR	Séparation IFR/IFR	OUI	OUI
VFR interdit (sauf détresse avec contact radio)				
B	Tous les VFR	Séparation VFR/IFR et VFR/VFR	OUI	OUI
Non utilisée en France				
C	VFR	Séparation VFR/IFR Infos de circulation (1) VFR/VFR	OUI	OUI
	VFR spécial (en CTR)	Séparation VFR spécial/IFR Infos de circulation VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
D	VFR	Infos de circulation (1) VFR/IFR VFR/VFR	OUI	OUI
	VFR spécial (en CTR)	Séparation VFR spécial/IFR Infos de circulation VFR spécial/VFR spécial	OUI	OUI
E	VFR	Renseignement sur la circulation (2) VFR/IFR	OUI	NON
F	VFR	NON	OUI	NON
Non utilisée en France				
G	VFR	NON	OUI	NON

Nota: Limitation de vitesse à 250 Kt sous FL100 (ou 10000 ft si TA > 10000 ft AMSL)
(1) Sur demande du pilote, le contrôle peut suggérer une manoeuvre d'évitement
(2) Autant que possible (informations de trafic)



Ai-je bien vérifié la quantité réelle de carburant utilisable dans chaque réservoir avant décollage?

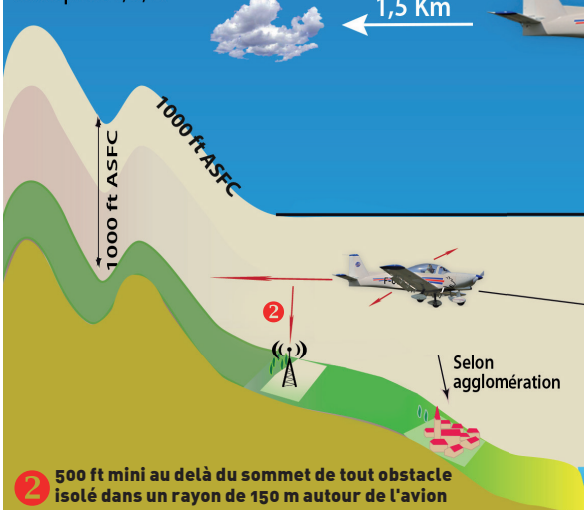
16 PRÉPARATION DU VOL... Conditions VMC et limitation de vitesse

Classes d'espace Aérien	A B C D E	F, G	F, G
		Au-dessus du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC	Au-dessus du plus haut des 2 niveaux: 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC
Distance par rapport aux nuages		1 500 mètres horizontalement 300 mètres (1 000 ft) verticalement	Hors des nuages et en vue de la surface
Visibilité en vol		5 km au-dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft) 8 km à et au-dessus du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)	si Vi ≤ 140 Kt 1 500 m (800 m pour les hélicoptères) si Vi > 140 Kt 5 Km dérogation : - plus de 15 Km d'un terrain : 30 secondes de vol - arrivées / départs : 30 secondes de vol
Limitation de vitesse		250 Kt au dessous du FL 100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft)	

VFR spécial: lors de la traversée d'une CTR, si les conditions que vous constatez nécessitent le VFR spécial (plafond moins de 1500 ft et ≥ 600 ft ou visibilité inférieure à 5 km) pensez à le demander au contrôleur même si celui-ci, compte tenu des conditions qu'il constate dans son champ visuel, n'en a pas fait mention.

LES CONDITIONS VMC EN ESPACE

Au-dessus de 3000 ft AMSL ou 1000 ft ASFC en espace non contrôlé F et G règles météo identiques aux espaces C, D, E.



Les conditions météo se dégradent, je fais demi-tour ou je me déroute sur un aéroport accessible.

PRÉPARATION DU VOL... Plan de vol 17

Il est exigé pour :

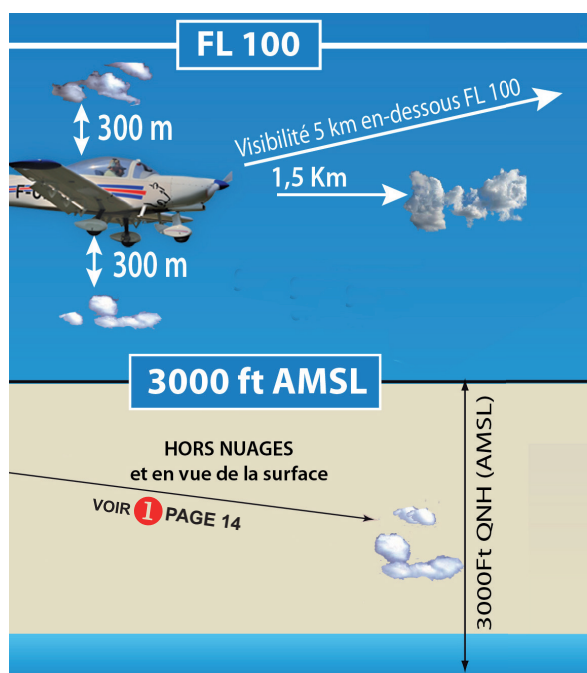
- ✧ tout franchissement de frontière
- ✧ le survol d'étendue d'eau ou à destination de régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente

Il peut l'être aussi dans des cas particuliers, se tenir informé.

Activation PLN dès le premier contact radio après décollage et clôturer avec le dernier contact radio avant atterrissage.

Les dépôts de plan de vol (30 min mini avant le départ, délai porté à une heure si franchissement de frontière) peuvent se faire via SOFIA-Briefing ou auprès du BRIA de rattachement (voir coordonnées sur la carte VAC) ou au 01 56 301 301 (24h/24h).

NON CONTRÔLÉ



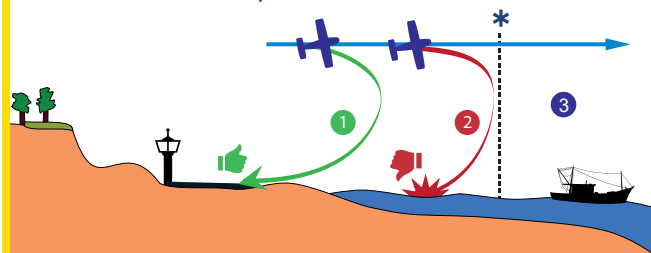
Suis-je en forme, physiquement et mentalement ?



PRÉPARATION DU VOL... survol d'étendue d'eau 19

Equipement en cas de survol d'étendue d'eau

* 50Nm ou distance parcourue en 30 mn à vitesse de croisière (valeur la plus faible des deux).



- 1 L'altitude où survient la panne permet de rejoindre une zone propice à un atterrissage d'urgence : **pas d'équipement particulier**
- 2 Vol au-delà de la distance de plané ou risque d'amerrissage en cas de panne au décollage ou en approche sur un aérodrome côtier : pour personnes de plus de 2 ans, **gilets équipés de lampes** (portés ou accessibles depuis le siège)
- 3 - Emport de **gilets pour personnes de plus de 2 ans, équipés de lampes** (portés ou accessibles depuis le siège)
- Emport de canots sur décision du CDB après avoir évalué le risque pour l'équipage (état de la mer, température air et eau, etc), plus un équipement permettant d'envoyer des signaux de détresse

Vols à haute altitude, équipement en oxygène :

Règle générale : emport de l'oxygène quel que soit le niveau prévu si le CDB l'estime nécessaire.



FL130 Si le CDB n'est pas en mesure d'apprécier s'il y a risque d'hypoxie :
- tous les occupants utilisent l'oxygène.

FL100 Si le CDB n'est pas en mesure d'apprécier s'il y a risque d'hypoxie :
- les membres d'équipage effectuant des tâches essentielles utilisent l'oxygène pendant toute période supérieure à 30 minutes,
- utilisation de l'oxygène si nécessaire par les autres occupants.

Consultez le document Mémo de crise Accident
sur ff-aero.fr/Guide du pilote/Espace sécurité



CONTACTS RADIO (zones contrôlées, SIV, AFIS ...)

Si plan de vol, transmettre un compte-rendu de position dans les 20 à 40 minutes après le dernier contact. Si le vol progresse conformément au plan de vol : transmettre « VOL NORMAL ».



La clôture est de la responsabilité du pilote
Quitter en sortie et s'assurer de
l'accusé de réception de l'agent
(pour éviter le déclenchement des recherches)

SIGNAUX AU SOL

Délimitation de zones impropres aux aéronefs



Interdiction d'atterrir



Précautions en approche et à l'atterrissage

ÉVITEMENTS

Face à Face
 Chaque aéronef vire par la droite.

Route convergente

L'aéronef qui voit l'autre aéronef à sa droite doit s'écarter. L'aéronef prioritaire ne doit pas changer de route ou d'altitude.



Dépassement

Il se fait par la droite, l'appareil dépassé a priorité

TURBULENCE DE SILLAGE

Atterrissage: prendre un plan au-dessus du gros porteur et toucher les roues après son point de toucher.

Décollage: attendre au moins 3 minutes avant de décoller derrière un moyen ou gros porteur.

Si risque de turbulences à l'arrivée comme au départ retarder (si possible) son action et altérer sa trajectoire par prudence.

PASSER SUR 121,500

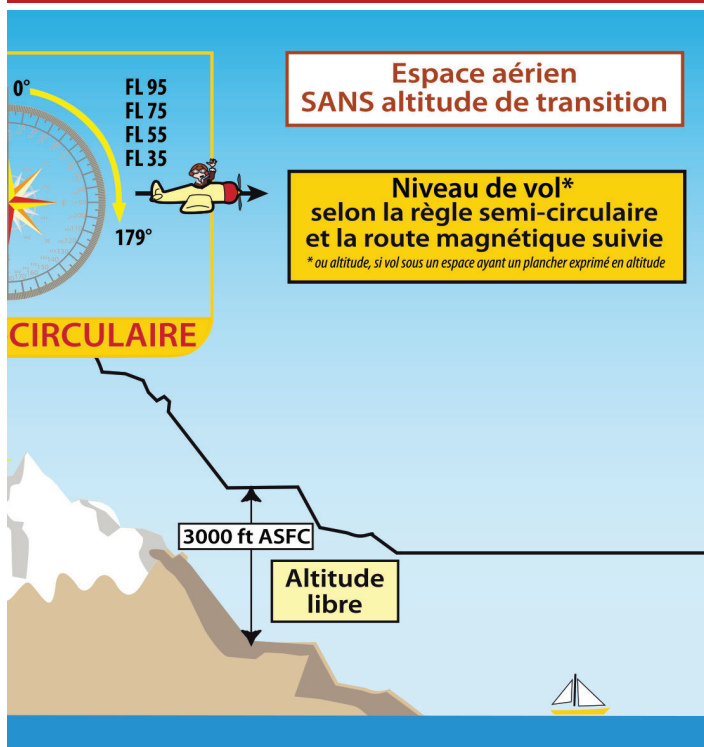
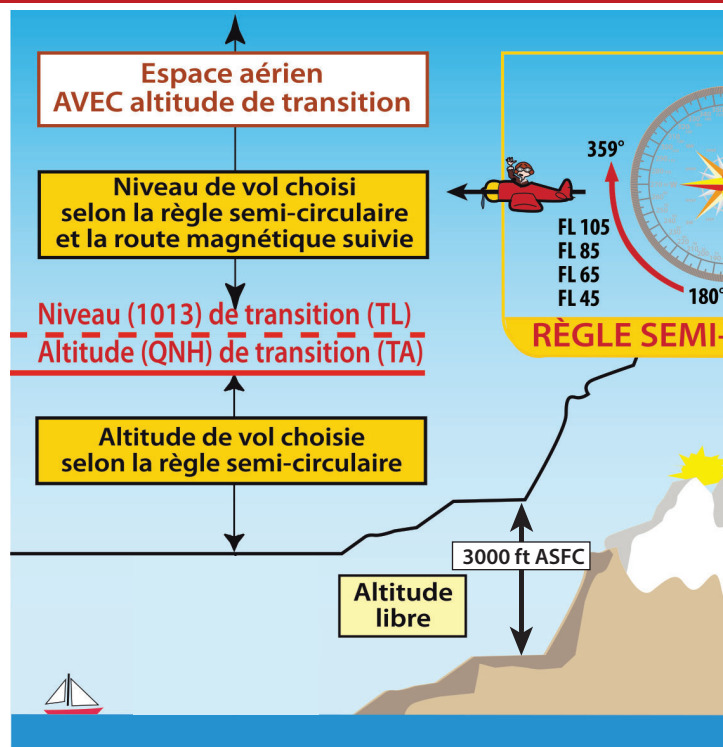
Signification des signaux de l'intercepteur		Signification de la réponse de l'Intercepté	
Se place au-dessus - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux Large virage en palier	Suivez-moi	Compris j'obéis	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre
Dégagement brusque en montée	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



Quelle que soit l'activité pratiquée en aéro-club ou à titre privé TOUS les pratiquants "aéronautiques" doivent respecter rigoureusement

l'arrêté du 12 Juillet 2019

Notamment pour : "les procédures générales de la circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs"



HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL

RÈGLES DE SURVOL

A - AÉRONEFS MOTOPROPULSÉS

Agglomérations, installations diverses, réserves et parcs naturels dont le survol est réglementé
Built-up areas, various installations, nature reserves and parks over which flight is restricted.

Les règles de survol des agglomérations telles qu'elles sont symbolisées sur cette carte résultent de la réglementation nationale, elles ne s'appliquent donc pas aux agglomérations appartenant aux pays limitrophes.
Rules for overflying built-up areas comply with national legislation and do not therefore apply to bordering countries.

Petites agglomérations constituant des repères de navigation (représentation non exhaustive)
Small built-up areas used for navigation landmarks (non-exhaustive representation)

Parc ou réserve naturelle
Park or nature reserve

Installations portant une marque distinctive, centrale nucléaire
Site with special marking, nuclear power station

Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m
Small built-up areas less than 1200 m mean wide

Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m
Medium built-up areas between 1200 m and 3600 m mean wide

Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m
Large built-up areas more than 3600 m

Ville de Paris
The city of Paris

Hauteurs AGL minimales de survol (en pieds).
Minimum AGL heights (in feet).

Hélicoptères
Helicopters

Aéronefs monomoteurs à piston
Single piston-engined aircraft

Autres aéronefs moto-propulsés
Other powered aircraft

1000 ft

(Sauf indication contraire sur la carte)
(Unless otherwise stated on the chart)

1000 ft

1700 ft

3300 ft

5000 ft

6500 ft AMSL

Hauteur minimale de survol des agglos, je respecte !

INTÉGRATION SUR UN AERODROME NON CONTRÔLÉ

En descente vers l'altitude du circuit de piste et pour le début de vent arrière

Arriver au dessus du plus haut des circuits de pistes publiés

Radio : NomAD, F.Gxxx, verticale 1xxx ft QNH, intégration ...

Radio : NomAD, F.Gxxx, en finale pour la ...

Radio : NomAD, F.Gxxx, en base pour la ...

A la verticale, en reconnaissance ou en transit, cela implique une vigilance particulière. VOIR et EVITER sont plus que jamais de rigueur.

Quelque soit le service rendu (ou pas) le respect de l'arrêté du 12/07/2019 est impératif pour TOUS

Ai-je calculé les distances de décollage et d'atterrissage ?

C R E S A G



Liste des Evénements de Sécurité

Déclarations Obligatoires

1	Perte de contrôle involontaire
2	Atterrissage hors piste
3	Impossibilité d'atteindre les perfs de l'aéronef ...
4	Incursion de piste
5	Sortie de piste
6	Vol effectué avec un aéronef inapte au vol ...
7	Vol involontaire en conditions IMC ...
8	Vibration anormalement forte ...
9	Commande de vol ne fonctionnant pas correctement
10	Défaillance importante de la structure de l'aéronef
11	Perte d'un élément de la structure de l'aéronef
12	Défaillance d'un moteur, d'une hélice...
13	Fuite d'un fluide avec risque d'incendie...
14	Interaction avec les Serv. de la navigation aérienne
15	Non respect de l'espace aérien
16	Événement entraînant un appel d'urgence
17	Incendie, explosion ... à l'intérieur de l'aéronef
18	Incapacité du pilote à effectuer toute tâche
19	Collision (sol, air) avec un autre aéronef
20	Quasi collision (sol, air) avec un autre aéronef...
21	Impact d'animaux ... ayant provoqué des dégâts
22	Interférence causée par des armes à feu, laser ...
23	Impact de foudre provoquant des dégâts ...
24	Fortes turbulences ayant entraîné des blessures ...
25	Givrage ... avec mise en danger de personnes ...

Lorsqu'un Événement survient, traitez-le rapidement en concertation avec le CPS de l'a/c. Rédigez un REXFFA, et un CRESAG si cet Événement figure dans la liste des 25 ci-dessus. Contactez votre CRPS si besoin est.

Le transfert effectif d'un CRESAG par REXFFA est désormais attesté par la réception d'une notification push par le déposant.



Le formulaire CRESAG est en lien avec le REXFFA

AAL Au-dessus du niveau de l'aérodrome	IAC Cartes de vol aux instruments	VAC Carte d'approche/atterrissage à vue
ACC Centre de contrôle régional	IMC Conditions vol aux instruments	VAR Déclinaison magnétique
AD Aérodrome	KM Kilomètre	VDF Station radio-goniométrique
ADF Radio compas automatique	Kt Noeud	VFR Règles de vol à vue
AFIL Plan de vol déposé en vol	MSA Altitude minimale de sécurité	VH Visibilité horizontale
AFIS Service d'infos de vol d'aérodrome	MSG Message	VIS Visibilité
AGL Au-dessus du niveau du sol	MSL Niveau moyen de la mer	VMC Conditions vol à vue
ALT Altitude	Q/R Sur demande	VNE Vitesse max
AMSL Au-dessus du niveau moyen de la mer (QNH)	PERM Permanent	VNO Vitesse max en air turbulent
APCH Approche	PLN Plan de vol	VOR Radiophare omnidirectionnel
APP Centre de contrôle d'approche	PM Piste en dur	VR Vitesse de rotation
ASFC Au-dessus de la surface	PPR Autorisation préalable nécessaire	VREF Vitesse en finale
ATIS Service automatique d'information de région terminale	QDM Route magnétique	VS1 Vitesse de décrochage
AZBA Activité zones "basse altitude"	QDR Relèvement magnétique	VS0 Vitesse de décrochage pleins volets
BRG Relèvement	QFE Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome	VFE Vitesse maxi pleins volets
CAG Circulation aérienne générale	QFU Direction magnétique piste	VZ Vitesse verticale
CAM : Circulation aérienne militaire	QNH Pression atmosphérique réduite au niveau de la mer	VI Vitesse indiquée
CCM Centre de contrôle militaire	QTE Relèvement vrai	VP Vitesse propre
CTA Région de contrôle	RM Route magnétique	VS Vitesse sol
CTL Contrôle	RMZ Zone avec radio obligatoire	ZIT Zone Interdite Temporaire
CTR Zone de contrôle	RTBA Réseau très basse altitude	
DTHR Seuil décalé	RWY Piste	Lundi-Monday-Mon
FIC Centre d'information de vol	SIV Secteur d'information de vol	Mardi-Tuesday-Tue
FIR Région d'information de vol	SR Heure de lever du soleil	Mercredi-Wednesday-Wed
FIS Service ou secteur d'information de vol	SS Heure de coucher du soleil	Jeudi-Thursday-Thu
FL Niveau de vol	STAP Service de transmission automatique de paramètres	Vendredi-Friday-Fri
FPL Message de plan de vol déposé	TA Altitude de transition	Samedi-Saturday-Sat
H24 Service permanent jour et nuit	TMA Région terminale de contrôle	Dimanche-Sunday-Sun
HJ Horaire de jour	TMZ Zone avec Transpondeur obligatoire	
HN Horaire de nuit	TWR Tour de contrôle	

Nota: L'ensemble des abréviations est consultable dans GEN de l'atlas VAC du SIA

CONVERSIONS

Densité 100 LL 0,72	Densité Jet A1 0,81	Variation température Sdt/altitude 2 ° C / 1000 Ft	Variation de pression 28 Ft ou 8,5m pour 1 hPa
Livre angl. en kg Kg=(Lb/2) -10%	Kg en livre angl. Lb=[Kgx2]+20%	Gallon US en litre L=[USGx4]-5%	Litre en Gallon US USG=[L/4]+5%
Mètre en Pieds 1m=3,28Ft	Mille naut. en Kilomètre 1Nm=1,852Km	Fahrenheit en Celsius °C=(°F-32)/1,8	Ma conversion



Conditions givrantes, baisse de régime: réchauffe carbu, plein gaz !

Tecnam P2008 JC

Édition 2025-03



CHECK LIST

PANNES

Rappel : Cette Check-List ne remplace pas le manuel de vol dont vous devez en avoir une parfaite connaissance.

CODE COULEUR :

READ LIST

ACTIONS À EFFECTUER À L'AIDE DU DOCUMENT

DO LIST

ACTIONS À EFFECTUER SANS LE DOCUMENT

CHECK LIST

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

EVACUATION AVION	3
SECURISATION MOTEUR	3
PANNES AU DECOLLAGE.....	3
PANNE MOTEUR PENDANT LA COURSE AU DECOLLAGE.....	3
PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE	4
FEU MOTEUR PENDANT LE DECOLLAGE	4
FEU CABINE / FUMEE EN CABINE D'ORIGINE ELECTRIQUE, EN VOL.....	5
FEU MOTEUR AU SOL.....	5
FUMEE D'ORIGINE ELECTRIQUE / FEU EN CABINE, AU SOL.....	5
SORTIE DE VRILLE NON INTENTIONNELLE	6
REDEMARAGE MOTEUR EN VOL.....	7
FAIBLE PRESSION D'ESSENCE	7
FAIBLE PRESSION D'HUILE	8
TEMPERATURE D'HUILE ÉLEVÉE.....	8
LIMITE CHT DÉPASSÉE	8
ATTERRISSAGE FORCE SANS PUISSANCE MOTEUR.....	9
ATTERRISSAGE FORCE AVEC PUISSANCE MOTEUR.....	9
ATTERRISSAGE AVEC LA ROULETTE DE NEZ CREVE.....	10
ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU D'UN TRAIN PRINCIPAL CREVE	10
PANNE VOLETS	10
PANNES G3X.....	11
PANNE DU TRIM	11
MAUVAIS FONCTIONNEMENT SYSTEME ELECTRIQUE.....	12
VOL NON INTENTIONNEL DANS DES CONDITIONS DE GIVRAGE	12

EVACUATION AVION

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

Frein de park	ON
Ceinture	Détachée complètement
Casque audio	Enlevé
Porte	Déverrouillée et Ouverte
S'échapper au plus loin des flammes / du compartiment chaud moteur / des réservoirs essence / des freins chauds	

SECURISATION MOTEUR

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

PANNES AU DECOLLAGE

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

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
<u>Avec un avion sous contrôle</u>	
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 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
Aérateurs cabine	Ouverts
Essayer d'éteindre 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

FUMEE D'ORIGINE ELECTRIQUE / FEU EN CABINE, AU SOL

Alternateur	OFF
Manette des gaz	Ralenti
Clé magnétos	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Batterie	OFF
Evacuation avion	Sortir immédiatement

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

REDEMARAGE MOTEUR EN VOL



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	VÉRIFIÉ
Sélecteur carburant	Choisir l'autre réservoir si non vide
Clé magnétos	sur BOTH
Clé magnétos	START
Manette des gaz	Ajustée

En cas de NON démarrage du moteur :

Moteur	SECURISE (para "moteur sécurisé")
--------	-----------------------------------

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

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 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

Atterrir dès que possible

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

Atterrir d'urgence : voir procédure « atterrissage forcé »

LIMITE CHT DÉPASSÉE

Si CHT sup à 135° :

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

Si pression d'huile est dans les limites :

Manette des gaz

Réduite au minimum

Atterrir dès que possible

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

Atterrir d'urgence :

Procédure atterrissage forcé

ATERRISSAGE 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 contacts	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

ATERRISSAGE 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 contacts	OFF
Alternateur et batterie	OFF

ATTERRISSAGE AVEC LA ROULETTE DE NEZ CREVEE

Check list 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 :	
Check list 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)

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%

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

PANNE DU TRIM

Blocage du TRIM

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

Breaker	VÉRIFIÉ Enfoncé
Commande TRIM LH/RH	VÉRIFIÉ position correcte

Si le blocage persiste :

Commande arrêt du TRIM	VÉRIFIÉ 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

MAUVAIS FONCTIONNEMENT SYSTEME ELECTRIQUE

Si alarme ALT OUT allumée :

Breaker Alternateur	Vérifié
Alternateur	OFF, 1 seconde, puis ON

Si alarme ALT OUT toujours allumée :

Alternateur	OFF
Charge électrique	Réduite

ATTERRIR DES QUE POSSIBLE.

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

VOL NON INTENTIONNEL DANS DES CONDITIONS DE GIVRAGE

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
--------------------	----

Chapitre ATA : 21 Conditionnement d'air

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
21-20-1A	Aérateurs	2	1	Un moyen doit permettre d'aérer la cabine
21-40-1	Réchauffage pare-brise	1	0	Peut être inopérant

Chapitre ATA : 23 Communications

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
23-10-1A	Casques	1	0	Peut être inopérant si le micro et le haut-parleur fonctionnent
23-10-2	Boite de mélange	1	1	Considérée inutilisable si le pilote ne peut plus établir les communications qui permettent de conduire le vol dans de bonnes conditions

Chapitre ATA : 24 Circuit Électrique

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
			(3) Nombre Requis	
				(4) Conditions et remarques
24-10-2A	Ampèremètre	1	0	Vol possible de jour si l'alarme «ALT OUT » fonctionne
24-10-3A	Alarme « ALT OUT »	1	0	Vol possible de jour si l'ampèremètre fonctionne

Chapitre ATA : 25 Equipements et accessoires

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
				(3) Nombre Requis
				(4) Conditions et remarques
25-11-2	Réglages horizontaux siège pilote	1	0	Peuvent être inopérant (M) - Le siège est verrouillé et sécurisé - La position est acceptable par le pilote La position du siège doit permettre un débattement complet des commandes de vol.

25-21-1A	Siège passager	1	0	Peut être inopérant si : - le siège inopérant ne bloque pas une issue de secours, - le siège est bloqué et identifié « NE PAS UTILISER ».
25-63-3	Balises de détresse (PLB)	1	0	Peut-être inopérant ou manquant pour un maximum de 6 vols ou 25 heures de vol, à la première échéance atteinte.

Chapitre ATA : 26 Protection Feu

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
26-24-1A	Extincteur portatif	1	0	Peut-être inopérant ou manquant.

Chapitre ATA : 27 Commandes de Vol

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés			
		(3) Nombre Requis			(4) Conditions et remarques
27-30-1A	Indicateur de position de trim de profondeur	1	0	O) Peut-être inopérant si le débattement complet est vérifié visuellement, - il n'y a pas de blocage en opération, et - le trim doit être en position neutre et cette position est vérifiée visuellement à chaque visite prévol.	
27-31-1A	Commande de trim électrique	2	1	Peut-être inopérant si la commande de trim du côté du pilote aux commandes fonctionne.	

Chapitre ATA : 28 Circuit Carburant

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
28-40-1A	Jaugeurs	2	0	(O) Pleins vérifiés grâce aux jauges manuelles avant chaque départ Vol de 2 heures maximum

Chapitre ATA : 31 Systèmes Indicateurs et Enregistreurs

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		(4) Conditions et remarques
31-21-1A	Chronomètre	1	0	Peut être inopérante ou manquante si un dispositif marquant les heures, les minutes, et les secondes en état de fonctionnement se trouve à disposition du pilote.

31-22-1	Horamètre	1	0	(O) Le pilote doit noter les heures blocs afin d'enregistrer le plan de vol
---------	------------------	---	---	---

Chapitre ATA : 32 Train d'Atterrissage

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
32-40-1	Frein de parking	1	0	Peut être inopérant si un dispositif adapté permet d'immobiliser l'avion à l'arrêt et/ou sur le parking

Chapitre ATA : 33 Éclairage

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
33-41-1	Feux strobes	2	0	Peuvent être inopérants.
33-41-2	Feux de navigation	2	0	Peuvent être inopérants.
33-44-1	Phare d'atterrissage	1	0	Peuvent être inopérants.

Chapitre ATA : 34 Navigation

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
34-10-1	Anémomètre	2	1	L'information de vitesse doit être lisible par le pilote
34-10-2	Altimètre	2	1	L'information d'altitude doit être lisible par le pilote
34-10-3	Indicateur gyroscopique de taux de virage et de dérapage	1	0	Peut-être inopérant en VFR de jour
34-10-4	Variomètre	1	0	Peut être inopérant en VFR de jour
34-20-2	AHRS	1	0	Peut être inopérant en VFR de jour
34-51-1	VOR	1	0	Peut être inopérant. (O) Aucune opération ne nécessitant l'utilisation du VOR n'est prévue.
34-51-3	GPS	1	0	Peut être inopérant. (O) Aucune opération ne nécessitant l'utilisation du GPS n'est prévue.

34-51-4	Écrans G3X	2	1	Peut-être inopérant. En cas de dysfonctionnement de l'écran côté pilote, l'anémomètre et l'altimètre de secours doivent fonctionner
34-54-1	Transpondeur Mode S	1	0	Peut être inopérant
34-54-1	Transpondeur Mode A+C	1	0	Peut être inopérant (O) Obtenir une dérogation délivrée par le SNA Tahiti Faa'a et mentionner la panne dans le PLN conformément aux consignes données dans l'AIP PAC.
34-54-1	Transpondeur Mode C	1	0	Peut être inopérant (O) Informer l'ATS avant le dépôt du plan de vol Mentionner la panne dans le PLN conformément aux consignes données par l'AIP PAC

Chapitre ATA : 79 Circuit d'Huile

(1) Numérotation Item et Système		(2) Nombre Installés		
		(3) Nombre Requis		
		(4) Conditions et remarques		
79-10-1	Alarme « OP LOW »	1	0	Peut être inopérant si jauge de pression d'huile fonctionne
79-20-2	Jauge de pression d'huile	1	0	Peut-être inopérant si alarme « OP LOW » fonctionne (O) Vol limité aux tours de piste avec FI à bord