

PA 28-140 CHEROKEE

Édition 2025-09



CHECK LIST

NORMALE

Rappel : Cette check-list, conforme au manuel de vol du F-OCPR, 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

PROCEDURES NORMALES	4
VISITE AVANT VOL	4
AVANT MISE EN ROUTE	8
MISE EN ROUTE	9
APRES MISE EN ROUTE	9
ROULAGE	10
ESSAIS MOTEUR	10
ACTIONS VITALES	11
ALIGNEMENT - DECOLLAGE	11
APRES DECOLLAGE	12
CROISIERE	12
AVANT DESCENTE	12
APPROCHE	13
AVANT ATERRISSAGE	13
ATERRISSAGE ANNULE / APPROCHE INTERROMPUE	13
APRES ATERRISSAGE	14
ARRET MOTEUR	14
PARKING	14
PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE	15
PARAMETRES	15
PANNE MOTEUR EN VOL	20
PANNE MOTEUR PENDANT LA COURSE AU DECOLLAGE	20
EVACUATION AVION	20
PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE	21

REDEMARAGE MOTEUR EN VOL	22
MOTEUR SECURISÉ.....	22
SORTIE DE VRILLE NON INTENTIONNELLE	23
MAUVAIS FONCTIONNEMENT SYSTEME ELECTRIQUE	23
FAIBLE PRESSION D'ESSENCE	24
FAIBLE PRESSION D'HUILE	24
TEMPERATURE D'HUILE ÉLEVÉE.....	25
ATTERRISSAGE FORCE SANS PUISSANCE MOTEUR.....	25
ATTERRISSAGE FORCE AVEC PUISSANCE MOTEUR	26
ATTERRISSAGE AVEC LA ROULETTE DE NEZ CREVEE	26
ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU D'UN TRAIN PRINCIPAL CREVE	27
VOL NON INTENTIONNEL DANS DES CONDITIONS DE GIVRAGE	27
PANNE DU TRIM	28
PANNE VOILETS	28
RÉSUMÉ CHECK-LIST NORMALES	29
RÉSUMÉ CHECK-LIST D'URGENCE	30

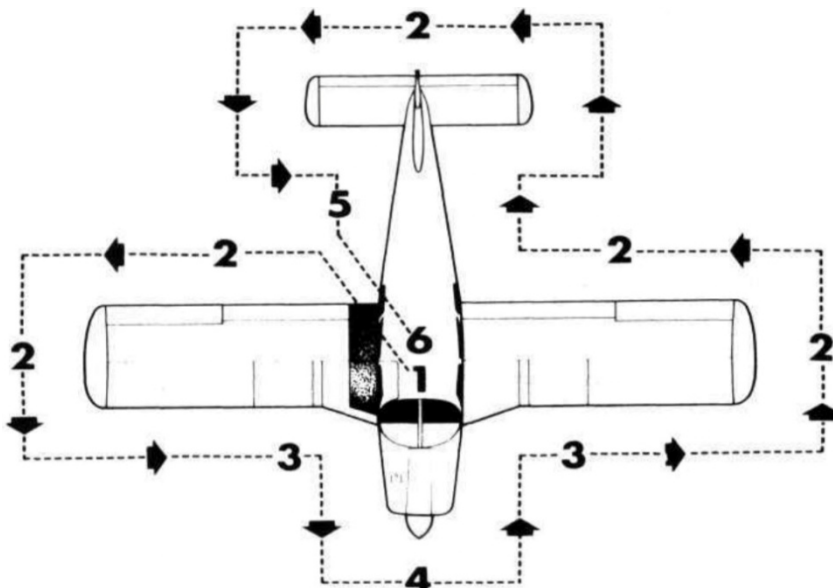
VISITE AVANT VOL

Documents avion (papiers avion, carnet de route, potentiel, état machine)	Vérifié
Masse et centrage	Vérifié
Aspect extérieur général (équilibre, absence de flaque)	Vérifié
Bâche, cache pitot, cales, barre de tractage	Retirés

Cabine (à 2 si possible) :

Sélecteur magnétos	OFF - Clés retirées
Ceintures fixées aux pts d'ancrage	Check
Batterie	ON
Frein de parc	Appliqué
Tous feux (feux de nav, anticollision, phare)	On (vérification extérieure)
Alarme de décrochage	Vérification extérieure
Anticollision, phare atterrissage	OFF
Sélecteur carburant	L or R
Batterie	OFF
Gilets et canot de sauvetage	A bord
Compartiment bagages : (trousse de secours, PLB extincteur, bagages rangés et attachés)	Vérifié

Tour avion :



AILE DROITE	
Volet droit : débattement, charnières	Vérifié
Aileron droit : débattement libre, charnières. - Vérifier symétrie aile gauche + commande	Vérifié
Extrados état général	Vérifié
Feu de navigation et saumon droit	Vérifié
Bord d'attaque et revêtement aile droite	Vérifié
Train principal d'atterrissage droit (pneu, garde-boue)	Vérifié
Intrados état général	Vérifié
Purge carburant aile droite (si 1 ^{er} vol)	Purgé et Vérifié
Réservoir droit (Languette 18 gallons)	Vérifié

NEZ / MOTEUR	
État général surface capot moteur droit	Vérifié
Niveau d'huile à 6 qt minimum (si moteur froid)	Vérifié
Bouchon d'huile fermé au contact + 1/8	OK
Train avant (pneu, amortisseur, fuite, écoulement)	Vérifié
Hélice et cône (état, fissure, bord d'attaque et bord de fuite)	Vérifié
Entrées d'air et refroidissement libres	Vérifié
Phare d'atterrissage	Vérifié
État général surface capot moteur gauche	Vérifié
Inspection moteur gauche (fuite, obstruction)	Vérifié
Purge réservoir moteur (si 1er vol)	Purgé et Vérifié
AILE GAUCHE	
Extrados état général	Vérifié
Bord d'attaque et revêtement aile gauche	Vérifié
Réservoir gauche	Vérification quantité x3, bouchon serré sens du vent)
Purge carburant aile gauche (si 1er vol)	Purgé et Vérifié
Train principal d'atterrissage gauche (pneu, frein, garde-boue)	Vérifié
Pitot et statique : protection retirée, dégagé	Vérifié
Intrados état général	Vérifié
Strobe light aile gauche et saumon gauche	Vérifié
Antennes	Vérifié
EMPENNAGE	
Fuselage état général	Vérifié
Profondeur : débattement libre, léger jeu vertical et latéral, charnières	Vérifié
Direction état général (ne pas bouger manuellement)	Vérifié
Feu arrière blanc	Vérifié

Ravitaillement :

Décharge électrique (prise de terre)	Vérifié
Tapis bleu	Vérifié
Pompe carburant	Vérifié
Bouchons trappes essence	Vérifié
Tracter avion vers aire dégagée	Vérifié
Position avion sur parking	Le déplacer si nécessaire

AVANT MISE EN ROUTE

Briefing sécurité passagers	Effectué
Volets	Rentrés
Cache Pitot, Jauge, Cales, perche	A bord
Documents obligatoires	A bord
Sièges et ceintures sécurité	Ajustés, Attachées
Frein de park	Mis
Manette de gaz	Testée ajustée
Richesse	Plein riche
Réchauffage Carburateur	OFF
Heures moteur	Notées
Sélecteur Magnetos	Clé en place
Sélecteur carburant	Sur le moins plein
Commandes de vol	Vérifiées
Instruments	Vérifiés et réglés
Batterie	ON
Pompe essence	ON (Pression essence vérifiée) puis OFF
Jaugeurs essence	Vérifiés et comparés au réel
Feux de Nav	ON
Breakers	Tous enfoncés
Radio	ON Autorisation puis OFF
Transpondeur	OFF (noté)
Radionavs	OFF
Portes	Fermées
Compensateur	Testé, réglé neutre

NOTE :

En l'absence de passagers, attacher les ceintures

MISE EN ROUTE



CAUTION

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

Moteur FROID

Manette des gaz	3 A/R puis 1cm avant
-----------------	----------------------

Moteur CHAUD

Manette des gaz	1 A/R puis 2cm avant
-----------------	----------------------

Mixture	Plein pauvre
---------	--------------

Zone hélice	Libre et dégagée (annonce)
-------------	----------------------------

Anti-collision	ON
----------------	----

Pompe essence	ON
---------------	----

Sélecteur magnétos	BOTH
--------------------	------

Sélecteur magnétos	START pendant 5 sec max
--------------------	-------------------------

Mixture	Plein riche
---------	-------------

Vérifier pression d'huile	Augmente dans les 30 sec
---------------------------	--------------------------

Manette des gaz	1000 RPM
-----------------	----------

APRES MISE EN ROUTE

Alternateur	ON
-------------	----

Pompe électrique	OFF (pression essence vérifiée)
------------------	---------------------------------

Paramètres moteur	Vérifiés, dans arc vert
-------------------	-------------------------

Suction	Vérifiée (>0)
---------	---------------

Horizon artificiel	Recalage
--------------------	----------

Radio/Radio nav	ON, réglées
-----------------	-------------

Transpondeur	STBY (code affiché)
--------------	---------------------

ROULAGE

Heure bloc	Notée
ATC	Autorisation obtenue
Phare atterrissage	ON
Frein de park	Relaché
Freins	Testés, vérifiés (efficace et symétrique)
Instruments de vol	Vérifiés en virage G et D

ESSAIS MOTEUR

Frein de parc	ON
Phare atterrissage	OFF
Instruments moteur	Vérifié (dans le vert)
Pompe électrique	ON
Sélecteur carburant	Sélectionner le plus plein
Pression essence	Vérifiée
Manette des gaz	Afficher 1800 rpm
Test magnétos	a. Sélectionner LEFT puis RIGH : Vérifier perte 175 rpm max
	b. Différence MAX entre LEFT & RIGHT : 50 rpm
	c. Sélectionner BOTH : Vérifier 1800 rpm
Test réchauffage carburateur	ON
	Vérifier perte de 100 rpm max
	OFF
Suction	5" +/- 1"
Ampèremètre	>0
Manette des gaz	Ralenti <1000 RPM stable puis 1000 rpm

ACTIONS VITALES

Essais moteur	Effectués
Volets	1 ^{er} cran
Compensateur	Neutre (débattement vérifié)
Commandes de vol	Libres
Ceintures	Attachées
Portes	Fermées et verrouillées
Transpondeur	ALT
Radio/Radionav	Préparées
Pompe électrique	ON
Sélecteur réservoir	Sur le plus plein
Sélecteur Magnétos	BOTH
Réchauffage carburateur	OFF
Phare atterrissage	ON
Briefing décollage /sécurité	Effectués

ALIGNEMENT - DECOLLAGE

Occupation piste	Clair
Cap	Vérifié sur axe piste
Top chrono	Noté
Puissance max	Environ 2300 +/- 100 rpm affichés
Indicateur Vitesse	Actif
Vitesse de rotation	65 MPH

APRES DECOLLAGE

Hauteur de sécurité	300ft
Volets	Rentrés (Vitesse sup à 70 MPH)
Etablir taux montée (VZ max)	85 MPH
Pompe électrique	OFF
Pression essence	Vérifier dans le vert
Phare atterrissage	OFF

CROISIERE

Puissance	Réglée (75%, 65%)
Mixture	Richesse réglée
Paramètres moteur	Dans le vert, vérifiés
Réchauffage carburateur	Si besoin
Altimètre	Calage affiché
Sélecteur carburant (toutes les 30')	Changé (G/D)

AVANT DESCENTE

ATIS ou paramètres d'arrivée	Noté
Phares atterrissage	ON
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	A la demande
Recalage gyro	Si nécessaire
Altimètre	Calage affiché
Clairance descente	Autorisé par ATC
Briefing arrivée	Effectué

APPROCHE	
Pompe électrique	ON
Sélecteur carburant	Le plus plein
Phare atterrissage	ON
Réchauffage carburateur	OFF
Attente	2250 RPM / 85 MPH

AVANT ATERRISSAGE	
<u>En vent arrière, en base :</u>	
Vitesse d'approche 1 ^{er} cran volet	80 MPH
<u>En finale :</u>	
Volets 2 crans :	76 KIAS + KVE
Volets 3 crans :	72 MPH + KVE
Stabilisé >150ft	
Pompe, phare, plein riche, volets	Vérifiés
Clairance atterrissage	Obtenue par ATC

ATTERRISSAGE ANNULE / APPROCHE INTERROMPUE	
Assiette	Adaptée
Manette des gaz	Max
Mixture	Plein riche
Réchauffage carburateur	OFF
Position des volets	1 ^{er} cran
Pompe électrique	ON

APRES ATTERRISSAGE

Volets	Rentrés
Pompe électrique	OFF
Transpondeur	SBY
Compensateur	Neutre

ARRET MOTEUR

Frein de park	Appliqué
Phare	OFF
Radio/radionav	OFF
Magnétos	Essai coupure au ralenti
Mixture	Plein pauvre
Magnétos	OFF, clés enlevées (TB)

PARKING

Anticollision	OFF
Batterie et alternateur	OFF
Heure moteur	Notées
Volets	Sortis
Frein de parc	OFF
Tous contacts électriques	OFF
Cales et cache Pitot	En place

VITESSES LIMITES D'UTILISATION

		MPH
Vitesse à ne jamais dépasser	VNE	171
Vitesse maximale de structure en croisière	VNO	141
Vitesse de manœuvre	VA	129
Vitesse maximale volets sortis	VFE	115
Vitesse de décrochage lisse	VS1	64
Vitesse de décrochage volets 3 crans	VS0	55
Vent de travers maximum démontré		17 kts

LIMITATIONS MOTEUR

TACHY	Max rpm.	Marque
Max. décollage	2700 tr/mn	Ligne rouge
Plage normale	500 – 2700 tr/mn	Arc vert
HUILE	Max	Marque
T° Max. (°F)	245 °F	Ligne rouge
Plage normale	75 -245 °F	Arc vert
Pression Max.	100 PSI	Ligne rouge
Pression Mini	25 PSI	Ligne rouge
Plage normale	60 – 85 PSI	Plage verte
Plage précaution	25-60 et 85-100 PSI	Plage jauge
Capacité	8 Qt USG	20W50 multigrade
Utilisation normale	6-7 USG	

VITESSES EN OPERATION NORMALE (Masse 650 Kg)

		VOLETS	MPH
Vitesse meilleure pente de montée	VX	0° (UP)	72
Vitesse meilleur taux de montée	VZ	0° (UP)	85
Vitesse de finesse maximale	V Fmax	0° (UP)	85

PHASES VOL		MPH	RPM	Conso (USG/h)	Volets
ROTATION		65	FULL		1 cran
ROTATION		72	FULL		UP
MONTEE INITIALE	< 300 FT	80	FULL		1 cran
MONTEE	> 300 FT	85	FULL		UP
CROISIERE Norm	75%	~ 115	~ 2380	8,4	UP
CROISIERE Eco	65%	~ 105	~ 2260	7,3	UP
ATTENTE	55%	~ 85	~ 2100	6,2	UP
APPROCHE		~ 85	~ 2200		1 cran
FINALE	1,3 VS0	75	~ 1800	~350	3 crans
FINALE	1,3 VS1	80	~ 1700		2 crans
FINALE	1,3 VS1	85	~ 1600		UP
SL et T°ISA + 15° : Vi -2%, Consommation + 2%, Autonomie -2%, Distance -1%					

PNEU

Pression Roue Avant	24 PSI	1,65 bars
Pression Train principal	24 PSI	1,65 bars

ESSENCE

2 réservoirs	25 USG chacun
Capacité max.	50 USG (189L)
Langnette	2x18 USG (136L)
Inutilisable	0,25 USG (1L)
Pression max I	8 PSI
Pression mini I	0,5 PSI

MASSES

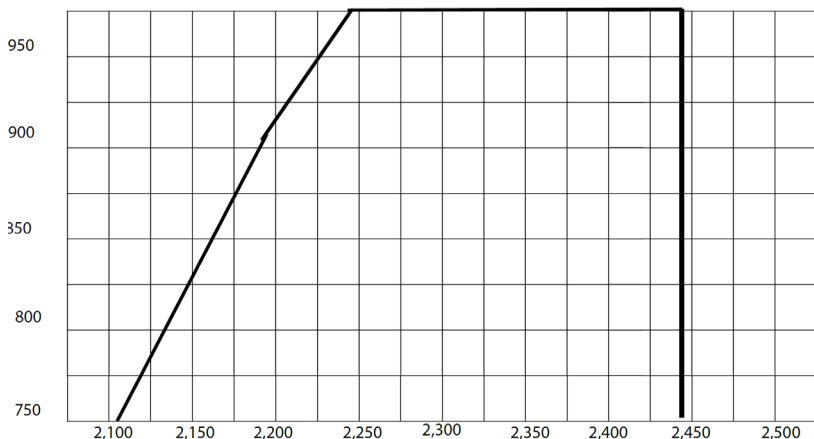
Compartment bagages	90 Kg max
MTOW	975 Kg

FACTEUR DE CHARGE

Max (sans volet)	+3,8 g
Max (avec volet)	+2g
Mini	-1,75g

MASSE ET CENTRAGE

	Masse (kg)	Bras	Moment
Masse à vide	647,8	2,204	1427,75
Pilote et passager avant		2,16	
Passagers arrières		2,97	
Soute à bagages		3,2	
Carburant		2,41	
D/L (masse max 975kg)			
Carburant		2,41	
ATR			



PA 28-140 CHEROKEE

Édition 2025-09



CHECK LIST

PANNES

Rappel : Cette check-list, conforme au manuel de vol du F-OCPR, 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

PANNE MOTEUR EN VOL

PANNE MOTEUR PENDANT LA COURSE AU DECOLLAGE

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

Quand avion stoppé en toute sécurité :

Mixture	Plein pauvre
Sélecteur magnétos	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Alternateur et batterie	OFF

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

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE

Vitesse	Garder au moins 70 MPH
Trouver un endroit adéquat pour se poser	
Volets	Si besoin
Juste avant le touché :	
Manette des gaz	Ralenti (maintenu au mini)
Mixture	Plein pauvre
Sélecteur magnétos	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Alternateur et batterie	OFF
 WARNING	L'atterrissage immédiat aura été prévu droit devant avec des changements de direction n'excédant pas 30 degrés à gauche ou à droite
 WARNING	La vitesse de décrochage augmente avec l'inclinaison et le facteur de charge. L'alarme de décrochage anticipera suffisamment le décrochage
 WARNING	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

MOTEUR SECURISÉ

Cette procédure est applicable pour couper le moteur en vol :

Manette des gaz	Ralenti
Mixture	Plein pauvre
Sélecteur magnétos	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF

REDEMARRAGE 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	CHECK
Sélecteur carburant	Choisir l'autre réservoir si non vide
Pression essence	Dans le vert
Sélecteur magnétos	sur BOTH
Sélecteur magnétos	START
Manette des gaz	Ajustée

En cas de NON démarrage du moteur :

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

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

SORTIE DE VRILLE NON INTENTIONNELLE

Lors d'une vrille non 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

MAUVAIS FONCTIONNEMENT SYSTEME ELECTRIQUE

Ampèremètre = 0 :

Breaker Alternateur	Check
Alternateur	OFF, 1 seconde, puis ON

Si toujours à 0

Alternateur	OFF
Charge électrique	Réduite

ATTERIR DES QUE POSSIBLE.

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

FAIBLE PRESSION D'ESSENCE

Si l'indicateur de pression d'essence diminue

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 arc jaune :

Manette des gaz

Réduite au minimum pour
maintenir le vol

Atterrir dès que possible

Si la pression d'huile n'augmente pas :

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

TEMPERATURE D'HUILE ÉLEVÉE

Si pression Huile faible : Voir "Faible pression d'huile"

Si la pression d'huile est dans les tolérances :

Manette des gaz

Réduite au minimum pour maintenir le vol

Si la température d'huile ne décroît pas :

Augmenter la vitesse si possible en descendant

NOTE

Si la température d'huile ne revient pas dans les tolérances, 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 :

Atterrir d'urgence : procédure atterrissage forcé

ATTERRISSAGE FORCE SANS PUISSANCE MOTEUR

Volets

UP

Vitesse

85 MPH

Trouver surface pour atterrir sans risque, approche face au vent si possible

Sélecteur carburant

OFF

Pompe électrique

OFF

Sélecteur magnétos

OFF

Ceintures sécurité

Serrées

Quand certain d'atterrir :

Volets

Si nécessaire

Alternateur et batterie

OFF

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
Mixture	Plein pauvre
Sélecteur carburant	OFF
Pompe électrique	OFF
Sélecteur 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)

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

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 VOILETS

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

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

AVANT MISE EN ROUTE

Briefing sécurité passagersEffectué
Volet..... Rentrés
Cales, flammes, fourche..... A bord
Sièges & Ceintures.....Ajustés
Sélecteur carburant..... Le moins pleins
Frein de park Serré
Magnétos Clé en place
Mixture Plein riche
Réchauf CarbuOFF
Feux de Nav ON
Breakers.....Tous enfoncés
Batterie..... ON
Radio ON Autorisation puis OFF
TranspondeurOFF
Portes Fermées

APRES MISE EN ROUTE

Gaz 1000 RPM
Alternateur ON
Paramètres moteur..... Dans le vert
Pompe électriqueOFF
Suction Vérifiée (>0)
Radio / RadionavRéglés
Transpondeur STBY
InstrumentsRéglés

ACTIONS VITALES

Essais moteurEffectués
Volets 1^{er} cran
Compensateur..... Neutre
Commandes..... Libres
Ceintures..... Attachées
Portes Fermée, verrouillée
Transpondeur ALT
Radio/Radionav Préparées
Pompe électrique ON
Sélection réservoir..... Le plus plein
Magnétos BOTH
Réchauffage carburateurOFF
Phare atterrissage ON
Briefing décollage/sécurité Effectués

APRES DECOLLAGE

VoletsRentrés
Pompe électrique..... OFF
Pression essence Dans le vert
Phares atterrissage..... OFF

CROISIERE

Puissance.....Réglés (75%, 65%)
Mixture..... Richesse réglée
Paramètres moteur Vérifiés
Réchauffage carburateurOFF
Altimètres Réglés et comparés
RéservoirsEquilibrés, Changé (D/G)

AVANT DESCENTE

ATIS ou paramètres d'arrivéeNotés
Phares atterrissage.....ON
Mixture.....Plein riche
Réchauf Carbu A la demande
Recalage gyro Si nécessaire
Altimètres Réglés et comparés
Clairance descente Obtenue
Briefing arrivée Effectué

APPROCHE

Pompe électrique.....ON
Sélecteur réservoir..... Le plus plein
Phares atterrissage.....ON
Réchauffage carburateurOFF
Volets Comme demandés
Attente 2250 RPM / 85 MPH

PARKING

Anticollision..... OFF
Batterie & Alternateur..... OFF
Heure moteur.....Notée
Volets Sortis
Frein de park OFF
Tout contacts électriques OFF
Cales & cache Pitot En place

EVACUATION AVION

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

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

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

PANNE MOTEUR AVANT ROTATION

Manette des gaz Ralenti
Gouverne de direction Garder
Freins..... Appliqués si nécessaire

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGES

Vitesse > 70 MPH
Trouver un endroit adéquat pour se
poser
Volets Si besoin

Juste avant le touché :

Manette des gaz Ralenti
Mixture Plein pauvre
Sélecteur magnétos OFF
Sélecteur carburant OFF
Pompe électrique OFF
Alternateur et batterie OFF

MOTEUR SECURISÉ

Cette procédure est applicable pour
couper le moteur en vol :

Manette des gaz..... Ralenti
Mixture Plein pauvre
Sélecteur magnétos OFF
Sélecteur carburant..... OFF
Pompe électrique..... OFF

FEU MOTEUR AU SOL

Mixture Plein pauvre
Manette des gaz.... Pleine puissance
Sélecteur carburant..... OFF
Pompe électrique..... OFF
Sélecteur magnétos OFF
Réchauffage cabine..... OFF
Alternateur et batterie OFF
Frein de park..... Appliqué
Evacuation avion..... Sortir

FEU MOTEUR EN VOL

Réchauffage cabine..... OFF
Sélecteur carburant..... OFF
Pompe électrique..... OFF
Mixture Plein pauvre
Manette des gaz.... Pleine puissance
Sélecteur magnétos OFF
Aérateurs cabine Ouverts



Ne pas essayer de redémarrer
le moteur

**Atterrir d'urgence : procédure
atterrissage forcé**