

PROCÉDURES NORMALES ⇒

PROCÉDURES D'URGENCE ⇒

AIDE MÉMOIRE ⇒

CONSIGNES COMPLÉMENTAIRES ⇒

F. GCAR
R1180T
AIGLON



VERSION 2-2 du 15/01/2021

AVERTISSEMENT

**L'UTILISATION DE CETTE CHECK LIST NE DISPENSE PAS
LE PILOTE DE LA CONNAISSANCE APPROFONDIE DU
MANUEL DE VOL DE L'AVION**

VISITE PRÉVOL

Verrière et Bords d'attaque propres
Contact magnétos OFF - clés enlevées
Général Radio OFF
Disjoncteurs / Fusibles vérifiés
Détecteur de CO contrôler
Commandes de vol vérifiées / libres
Compensateur essayé réglé
Contact Batterie ON
Jaugeurs de carburant – Autonomie vérifiés
Robinet d'essence fonctionnement
vérifié
Feux : Nav + Anticol + Phares + strobes essayés
Avertisseur de décrochage (Sonore et visuel) testé
Éclairages Secours, Radio, Bandeau essayés
Contact Batterie OFF
VISITE EXTÉRIEURE effectuée
Fourche et cales enlevées
Obturbateurs statiques et Pitot enlevés
Niveau Huile Moteur vérifié
Carburant Réservoirs et bouchons et trappes vérifiés
Documents Avion et Pilote contrôlés et à bord
Gilets de sauvetage, Canot de survie si nécessaire
Plan de vol (si nécessaire) déposé

C/L PRÉ-VOL

Verrière et Bords d'attaque Propres
Fourche Enlevée
Masse et Centrage Calculés
Contrôle électrique Effectué
Détecteur de CO Contrôler
Carburant quantité – autonomie Annoncées
Huile quantité – autonomie Annoncées
Commandes de vol libres Vérifiées
Documents de bord vérifiés Effectué

AVANT MISE EN ROUTE

Frein de parking serré
Sièges et Ceintures Régles contrôlés verrouillés / attachées
Volets rentrés
Compteur Horamètre (heures Centièmes) relevé
Contact Batterie ON
Général Radio : Radio VHF marche
Casques radio branchés effectués
Paramètres Atis (Aix 136.23) notés
Erreur Altimètre notée
Briefing roulage effectuer
Mise en Route si nécessaire demandée
Général Radio OFF
Robinet d'essence fonctionnement vérifié
Robinet d'essence sélectionné sur le réservoir le + plein
Anticollision ON

C/L AVANT MISE EN ROUTE

Sièges Contrôlés verrouillés
Frein de parc Serré
Briefing roulage Effectuer
Anticollision ON Vérifié
Abords dégagés Vérifiés

MISE EN ROUTE

Contact magnétos R+L vérifié
Commande de réchauffage carburateur froid
Pompe Carburant ON
Sélecteur de mélange plein riche vérifié
Manette des gaz injections 2 à 5 et positionnée 2cm
Démarreur ON 10" / OFF 20" (3 fois) puis 20' OFF ...actionné

Après le démarrage

Régime 1200 tr/mn affiché
Pression d'huile (Dans les 15 à 30 sec) vérifiée
Alternateur ON
Ampèremètre : charge vérifiée

APRÈS MISE EN ROUTE

Général Radio ON
Radios : VHF 1, VHF 2-VOR (DME, ADF) ON / réglées
Transpondeur stand-by
Altimètres au QNH réglés
Montre réglée
Conservateur de cap / Compas réglé après 2'
Pompe carburant OFF - pression vérifiée
Phare de roulage ON

C/L APRÈS MISE EN ROUTE

Pression d'huile Vérifiée
Charge alternateur Vérifiée
Radio et Radionav ON / Réglées
Phare de roulage ON

ROULAGE

Message radio effectué
Transpondeur mode ALT
Heure Bloc notée
Phare de Roulage ON
Freins essayés
Instruments Gyros en virage vérifiés

ESSAIS MOTEUR

Test au point d'attente

(Eviter de faire les essais vent Ar, tenir les Commandes de vol)

Pression - Température d'huile vérifiées
Régime 1800 tr/mn affiché
Dépression instruments gyro (suction) vérifiée
Sélection magnétos (175 / 50) effectuée
Réchauffage carburateur (20 à 200tr/mn) essayé
Sélecteur de mélange essayé
Régime ralenti (600 à 800 tr/ mn) vérifié
Régime 1200 tr/mn affiché

AVANT DÉCOLLAGE

Ceintures, Sièges attachées / réglés
Commandes de vol libres
Friction manette de gaz réglée
Compensateur réglé
Volets position décollage Plein sorti puis sélectionnée 10°
Jauges carburant vérifiées
Réchauffage carburateur froid
Strobes ON
Pompe carburant ON
Sélecteur réservoir positionné sur le plus plein
Contact magnétos R+L
Instruments de vol vérifiés
Instruments moteur vérifiés
Détecteur de CO Contrôler
Verrière fermée/verrouillée

Briefing Départ

Particularités du jour : Vent - QFU - Type de décollage

Si tout se passe bien : Sens du premier virage - 1er Cap
Point de sortie - Première altitude

En cas de panne : Avant Vr – Après Vr

C/L AVANT DÉCOLLAGE

Ceinture – Sièges Attachées / Réglés
Commandes de vol Vérifiées
Transpondeur Vérifier ALT
Détecteur de CO Contrôler
Compensateur Réglé
Volets décollage 10 ° Sélectionnés
Pompe Carburant ON
Verrière Fermée
Briefing Départ Effectué

ALIGNÉ SUR LA PISTE

Compas / Conservateur de cap au QFU vérifiés / réglé

DÉCOLLAGE

Top Chrono

Manette de puissance (2200 tr/mn mini) pleins gaz

Paramètres moteur vérifiés

Anémomètre vérifié

MONTÉE

Freins actionnés effectué

Vitesse de Montée Choisie adoptée

Volets (Z sécurité et Vitesse vérifiée) rentrés

Pompe carburant OFF pression vérifiée

Phares comme nécessaire

Altimètres si nécessaire QNH → 1013 affiché

DéTECTEUR DE CO Contrôler

C/L APRÈS DÉCOLLAGE

Volets Rentrés

Pompe carburant OFF

Phares À la demande

DéTECTEUR DE CO Contrôler

CROISIÈRE

Puissance de croisière réglée

Suivi carburant effectué

Check list Point Tournant

Top chrono

Cap : Nouveau cap - Recalage gyro/cap

Altitude (MTO, Zones, Relief)

Estimée : Heure estimée du prochain point

Radio - Radio nav

Carburant (Équilibrage, t°, Bilan)

Contrôles techniques (Moteur, Électricité) Détecteur de CO

PRÉPARATION DESCENTE

Calcul du point de descente

Briefing Arrivée

Bilan carburant effectué

Conditions Météo : vent - pression - température

Trajectoire : Point d'entrée - altitude d'intégration - vitesse

Procédure : QFU - Sens du TdP - Long et état de la piste -

Moyen visuel - Plan - Configuration – V atterrissage – Dégt

piste

Dépression, Conservateur vérifié/réglés

M - Sélecteur de Mélange plein riche

E - Essence Sélecteur Réservoirs sur le plus plein

G - Manette des Gaz à la demande

A - Altimètres 1013 → QNH réglé

Réchauffage carburateur à la demande

C/L AVANT DESCENTE

Détecteur de CO Contrôler

Conservateur de cap Recalé

Sélecteur de mélange Plein riche

Réchauffage carburateur À la demande

Briefing arrivée Effectué

APPROCHE - VENT ARRIÈRE

Phares ON

Vitesse d'approche Choisie adoptée

Pompe carburant ON

Sélecteur Réservoirs positionné sur le plus plein

Volets Approche (Vi Arc Blanc) sélectionnés

Compensateur réglé

Freins essayés

Eviter de sortir les volets 40° si Vi > 150 km/h (81kt)

C/L APPROCHE

Phares ON

Pompe carburant ON

Sélecteur Réservoir Positionné

Volets approche Sélectionnés

APPROCHE FINALE

Réchauffage carburateur froid (pousser)

Plan - Puissance – Vitesse affichés

CHECK LIST " FINALE "

Volets - Pompe – Phares effectués

300 ft AAL DECISION : Atterrissage ou Remise des gaz

Si Remise de Gaz

Procédure et C/L après décollage

APRÈS ATERRISSAGE

Piste dégagée.....annoncé
Volets rentrés
Pompe carburant..... OFF
Strobes..... OFF
Transpondeur OFF

AU PARKING

Frein de Parkingà la demande
Régime (1200 tr/mn pendant 1')1000 tr/mn
Heure Bloc notée
Général Radio..... OFF
Essai coupure magnétos (ralenti).....effectué
Sélecteur de mélange (+ de 1000tr/mn)..... étouffoir
Sélecteur magnétos OFF / clés enlevées
Phares OFF
Servitudes Électriques OFF
Contacts Batterie et Alternateur OFF
Horamètre relevé et noté

C/L PARKING

Sélecteur magnétos.....OFF / Clés enlevées
Tous interrupteurs off (Sf anticol).....Vérifiés
Heures Bloc – Horamètre Notés
Volets rentrés..... Vérifié
Verrière et Bords d'attaque..... Nettoyés

Pleins carburant Partiels (2x90l) . effectué et noté
Vides poches, Ceintures attachéesvérifié
Avion laissé Propre Intérieur et extérieur vérifié
Verrière et Bords d'attaque propres
Obturbateurs Statiques et Pitot en place
Carnet de route.....rempli
Aérogest (Retour et Anomalies)renseigné

Avion garé de préférence dans le hangar

Verrière fermée, Freins desserrés, Commandes libres
Roue avant calée avec la barre de guidage

Avion garé à l'extérieur

Freins serrés + cales, commandes bloquées, avion attaché

Ne pas oublier de remettre en place :

- Obturbateurs statiques et Pitot**
- Les clés de l'avion**
- Les cartes de crédit essence**
- La Check List de l'avion**

PROCÉDURES D'URGENCE

FEU moteur à la mise en route

Laisser tourner le moteur avec :

- Robinet essence.....Fermé
- Pompe carburant..... OFF
- Manette des gaz Plein gaz
- Manette de Mélange Etouffoir

Si le feu persiste

- Contact Magnétos OFF
- Batterie Alternateur..... OFF
- Avion.....Evacué

FEU moteur en vol

- Manette de mélange Etouffoir
 - Robinet essence.....Fermé
 - Manette de gaz Plein gaz
 - Pompe carburant..... OFF
 - Batterie et Alternateur..... OFF
 - Chauffage et ventilation cabine OFF
- Préparer un atterrissage en campagne**
- Vitesse de finesse max140 km/h (75kt)

Ne pas tenter la remise en marche du moteur

FEU dans la cabine

Eteindre le foyer par tous moyens possibles

- Ventilation.....Ouvert maxi

Si feu d'origine électrique

- Réduire la ventilation
- Contacts Batterie et Alternateur OFF

Recherche de panne

- Tous interrupteurs OFF
- Disjoncteur déclenché Maintenu tiré
- Batterie et Alternateur.....ON
- Interrupteurs un par un.....ON

Si le feu persiste

Se poser rapidement

LARGAGE VERRIERE

- Poignée de fermeture..... ouvert
- Deux anneaux de largage Position verticale
- Pousser la verrière vers le haut

PANNE MOTEUR pendant le décollage

S'il reste suffisamment de piste

- Réduire à fond et freiner dans l'axe de piste

S'il ne reste pas suffisamment de piste

- Réduire et Freiner
- Manette de mélange Etouffoir
- Robinet essence OFF
- Contacts Magnétos, Batterie et Alternateur OFF

PANNE MOTEUR après le décollage

- Vitesse fmax 150 km/h (80kt) Adoptée
- Manette de mélange Etouffoir
- Robinet carburant Fermé
- Sélecteur magnétos OFF
- Contacts alternateur OFF

Laisser la batterie sur marche pour sortir les volets puis couper la batterie

PANNE MOTEUR en vol

- Vitesse de f max 140 km/h (75kt) Adoptée

Si possible remise en route du moteur

- Pompe carburant ON
- Robinet carburant Réservoir le + plein
- Manette de mélange Plein riche
- Manette des gaz 2 à 3 cm vers l'avant
- Contact magnétos Both
- Démarreur si nécessaire Actionné

Si pas de démarrage :

ATERRISSAGE FORCÉ EN CAMPAGNE

Si possible : Message Radio et A 7700

- Balise de détresse ON
- Terrain approprié Choisi
- Ceintures et harnais Serrés
- Manette de gaz Réduit
- Pompe carburant OFF
- Manette de mélange Etouffoir
- Robinet carburant Fermé
- Tous interrupteurs sauf batterie OFF

En finale

- Vitesse d'approche 125 Km/h (70Kt)
- Volets atterrissage Sortis
- Batterie OFF
- Verrière Déverrouillée

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION

En campagne, moteur en fonctionnement

Si possible

- Message radio et A 7700..... Effectué
- Balise de détresse..... ON

Terrain reconnu à basse vitesse

140 km/h (75kt) volets 10°

En vent arrière

Couper tous les interrupteurs sauf
Magnétos et Batterie

Approche de précaution

130 km/h (70kt) volets atterrissage

En finale

- Verrière Déverrouillée

Avant de toucher

- Contacts magnétos, batterie OFF

En cas de blocage de la verrière :

- Poignée verrière Ouvert
- Les 2 leviers de largage position Verticale

Panne de PRESSION D'HUILE

Si la température est stable

- Continuer jusqu'à un aéroport proche

Si la température augmente

- Réduire la puissance
- Rejoindre le terrain le plus proche
- Préparer un atterrissage en campagne

Panne d' ALIMENTATION ELECTRIQUE

Le contrôle de l'AMPEREMETRE

permet de détecter une panne

- **Courant de charge trop élevé :**

Sauf après la mise en route, couper l'excitation de l'alternateur, réduire la consommation à un minimum ou atterrir sur le terrain le plus proche

- **Courant de charge négatif :**

Réduire la consommation électrique à un minimum et interrompre le vol dès que possible.

- **Nota : Ces pannes n'empêchent pas le moteur de fonctionner**

Contamination au Monoxyde de Carbone

Si changement de couleur de la pastille CO ou Pb physique/cognitif des occupants ou Odeur :

- Chauffage cabine Fermer
- Toutes Aérations..... Ouvertes

Atterrir dès que possible

Eventuellement A7700 + Mayday

Demande d'assistance médicale

PANNE sur la COMMANDE de PROFONDEUR

- Stabiliser l'avion en vol horizontal

Volets 30° – Vi 130 km/h (70 kt)
à l'aide du trim de profondeur et des gaz

Ne plus toucher au trim

Contrôler l'angle de descente
avec les gaz uniquement

Ne réduire qu'à proximité du sol.

PANNE des VOLETS D'ATERRISSAGE

Cette panne peut se produire lorsqu'on maintient la **Commande de volets sur sortie et que les volets sont déjà en butée.**

- Disjoncteur de volets Repousser

VRILLE INVOLONTAIRE

En cas de vrille procéder comme suit :

- 1 - Manette des gaz Réduit
 - 2 - Direction à fond contre le sens de rotation
 - 3 - Profondeur Secteur piqué
 - 4 - Gauchissement Neutre
- Si les volets sont sortis, les rentrer au plus vite**
- 5- Dès que la rotation cesse, direction au neutre, redresser l'avion en essayant de respecter les limites du domaine de vol.

VOL EN CONDITIONS GIVRANTE

Réchauffage carburateur Chaud
Nota : Avec le réchauffage carburateur, appauvrir le mélange.

Retrouver des conditions non givrantes

Puissance Augmentée
Désembuage pare brise ON maxi

Atterrir sur l'aérodrome le plus proche ou effectuer un atterrissage forcé.

**Si la couche de glace > 0,5 cm sur le bord d'attaque
La vitesse de décrochage est plus élevée.**

Volets Ne pas les sortir
Effectuer éventuellement une glissade.

Vitesse d'approche fonction de l'épaisseur de glace
**140 à 150 Km/h - 75 à 81 Kt
Atterrir en position horizontale**

AIDE MÉMOIRE F-GCAR

MASSES

Masse à vide (au 15/05/2015)..... 704,75 kg
Masse Maximum Décollage 1150 kg
Atterrissage..... 1150 kg
Masse maxi en soute à bagages 60 kg
Charge Offerte / carburant max..... 281 kg
Nbr max d'occupants 4
Masse Maxi Pax AR..... 165 kg

CARBURANT

Essence Avgas 100LL
Pleins complets..... 242 L
Carburant utilisable..... 228 L = 164 kg

A titre indicatif : voir Manuel de Vol

Consommation à 75 % ⇒ 40 L/h
..... à 65 % ⇒ 35 L/h
Autonomie sans réserve environ 5 h 30'

MOTEUR

Puissance 180 cv
Régime mini au décollage 2200 tr/mn
Régime max hélice 2700 tr/mn

Plein riche si Puissance > 75 % Sinon régler à la meilleure puissance

A titre indicatif : voir Manuel de Vol

Zp 2500ft	2550 tr/mn	39l/h	Vi 228km/h (123kt)
Zp 5500ft	2600 tr/mn	41l/h	Vi 240km/h (130kt)
Zp 8500ft	2700 tr/mn	42l/h	Vi 250km/h (135kt)

HUILE

Quantité en "Quarts" mini 2 < Q < 8 max
Complément de 2 L si $Q \leq 4$ "Quarts"

MISE EN ROUTE

Utilisation du démarreur
10" ON - 20" Arrêt (3 fois) puis 20 ' Arrêt

VITESSES REMARQUABLES

Décollage

Vr (Vitesse de Rotation)120 km/h (65kt)

Vi montée initiale.....130 km/h (70kt)

Après franchissement des obstacles

Vi montée optimale Volets 10°140 km/h (75kt)

Vi montée optimale (volets 0°).....155 km/h (85kt)

Décollage vent de travers

Vr > Vr normale – inclinaison max 15°

Montée

Volets 10° (initiale)140 km/h (75kt)

Volets 0° Vx (pente max).....130 km/h (70kt)

Volets 0° Vy (vario max)155 km/h (85kt)

Descente

Vfm (f max) Volets rentrés140 km/h (75kt)

Vfm (Panne au décollage).....150 km/h (80kt)

Finesse..... 9

Approche et Atterrissage

Vapp Volets10°(Var) 2000Tr/mn...160 km/h (85kt)

Vapp finale Volets 30°130 km/h (70kt) + KVe

Vapp finale Volets 40°125 km/h (67kt) + KVe

Atterrissage Court – Volets 40°

125 km/h (67kt) mini

Au toucher : Freinage énergique avec
profondeur cabrée en rentrant les volets

Divers

Vent de travers limite démontré 22 kt

Vitesse en turbulences : Va.....215 km/h (116kt)

Vs (Vitesse de décrochage) à M = 1150 kg

Volets 0° 116 km/h (63kt)

Volets 10° 112 km/h (60kt)

Volets 40° 96 km/h (52kt)

CONSIGNES COMPLEMENTAIRES **D'UTILISATION**

Déplacement de l'avion au sol :

- Amortisseur avant enfoncé pour permettre l'orientation de la roue avant

1 - PRE – VOL

a - Purges : elles sont à effectuer avant le déplacement de l'avion et si possible sans être monté sur l'aile.

b - Amortisseurs : La course des amortisseurs Principaux 180 mm / Avant 150 mm

c - Niveau d'huile : Le niveau max 8 Qts Utilisable 6 Qts pour entreprendre le vol est de 4 Qts

Compléter 2 l si le niveau $\leq$ 4 Quarts et renseigner le carnet de route.

2 - MISE EN ROUTE

Limitation du démarreur :

Marche 10" / Arrêt 20" x 3 fois

puis 20' arrêt pour refroidissement

a - Moteur froid :

Injections de gaz 2 ou 3

Manette de puissance 2 cm

b - Moteur chaud :

Pompe Carburant OFF

Injections aucune ou 2 maxi

Manette de puissance 2 cm

Si le moteur ne démarre pas donner UN coup de pompe élec

c – Moteur noyé

Pompe carburant..... OFF

Sélecteur de mélange étouffoir

Manette des gaz..... plein gaz

Démarreur actionné quelques secondes

Dès le démarrage sélecteur de mélange plein riche

d - Chauffage moteur au sol

Décoller lorsqu'on peut augmenter le régime sans constater de fonctionnement irrégulier de celui ci.

Régime de chauffage et d'attente 1200 tr/mn

Temps de chauffage moyen..... été 2' / hiver 4'

3 – ROULAGE

a - Orientation de la roue avant :

Avant de rouler, mettre un peu de puissance sur freins, pour activer l'orientation de la roue avant par compression de l'amortisseur.

b - Roulage :

Moteur froid ne pas dépasser 1200tr/mn tant que la t° d'huile est dans la plage jaune.

Le régime moteur pour un refroidissement optimum est de 1200 tr/mn

Par temps humide et froid rouler avec le réchauffage

carburateur sur ON

4 - ESSAI MOTEUR

- Les essais moteur s'effectuent à 1800 tr/mn (2000 Maxi)
- La diminution maxi du nombre de tours lors de la sélection des magnétos est de175 tr
- Différence entre elles50 tr maxi
- L'essai coupure à l'arrivée se fait au RALENTI

5 - DÉCOLLAGE

- Le régime mini au décollage est de : 2200 tr/mn
- Lors de la course au décollage ne pas soulager la roue avant.
- Pour info distance sur piste dure et sèche, volets 10°, plein gaz, Vr = 120km/h (65kt), Zp = 0 ft, t° std, passage des 15m, à 130km/h(70kt), sans vent, Masse max...**645 m**

6 - MONTÉE

- La montée initiale volets 10° est140 km/h (75kt)
- La montée pente max Volets 0° est130 km/h (70kt)
Celle-ci doit être de courte durée pour des raisons de refroidissement moteur.
- Vitesse optimale de montée :
 - Niveau de la mer155 km/h (85kt)
 - En altitude 7000ft140 km/h (75kt)
- Régime Plein Gaz
- Mélange..... Plein riche au dessus de 75%
Puis appauvrir à la meilleure puissance (Cf. § Perfo)
Peut être nécessaire au dessus de 5000ft
Température culasse maxi 225°

7 - CROISIÈRE

- Régime réglé selon l'altitude et la puissance (voir § perfo)
- Diminuer la mixture jusqu'à la diminution du nb de tour puis ré augmenter la mixture pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.
- Croisière éco < 75% Idem mais T° culasse 205° max
- Toujours enrichir avant une augmentation de puissance

8 - DESCENTE

- Réchauffage carburateur Selon besoin
- Le givrage carburateur est possible en atmosphère humide lorsque la t° extérieure est entre - 7° et + 32°
- Dans ce cas, pendant la descente augmenter tous les 1500ft le régime pour maintenir le moteur chaud et éviter l'encrassement des bougies
- Régime : durant de longue descente éviter de réduire en dessous de 2400 tr/mn

9 - APPROCHE et ATERRISSAGE

a - Vent arrière

Vi = 160 km/h (86kt) volets 10° 2000 tr/mn

b - Descente initiale Plan de 5%

Vi = 160 km/h (86kt) volets 10° 1700 tr/mn

c - Approche finale (Volets 30° préconisé)

Volets 30° $\approx$ 1700 tr/mn Vi = 130 km/h (70kt) + KVe
Vitesse passage du seuil 125 km/h (67kt)

Atterrissage court

Volets 40° Vi = 125 km/h (67kt) + KVe mini
Au toucher : freinage énergique avec la profondeur à
cabrer en rentrant les volets

Atterrissage vent de travers

Volets 20° – Vi atterrissage 140km/h (75kt) +½ rafale
Angle maxi de roulis près du sol 15°
Composante vent de travers maxi..... 22kt

Correction du vent effectif :

si $V_e \leq 10kt$ Kve = 0
si $V_e > 10$ Kve = 0,5 (Ve - 10)
+ Prendre la rafale en entier

d – Remise des gaz

- Réchauffage carburateur OFF
- Assiette de remise des gaz affichée
- Puissance plein gaz
- Vi 130km/h (70kt)
- Volets ramenés par étape en position décollage
- Montée à Vi 150km/h (81kt)

e - Atterrissage

Pour info distance sur piste dure et sèche, volets 40°,
Moteur réduit, Zp = 0ft, t° std, sans vent, Masse maxi
Vi = 125km/h (68kt) au passage des 15 m..... **555 m**

10 – ARRIVEE

- Faire le plein de carburant - Et si nécessaire
- Bloquer les commandes de vol avec la ceinture de
la place pilote : Ailerons et profondeur à fond
- Amarrer l'avion au sol à partir des 3 anneaux
d'attaches.
- Ne pas bloquer le frein de parc. - Caler les roues.

11 - QUITTER L'AVION

- Vider et nettoyer l'intérieur.
- Attacher les ceintures.
- Nettoyer la verrière et les bords d'attaque.
- Remplir et signer le carnet de route
- Saisie du vol effectuée : retour et anomalies
- Obturateurs statiques et pitot en place
**En cas d'anomalie importante, arrêter l'avion en
avertissant, en signalant sur le système informatique
et en notant l'anomalie sur le carnet de route.**