

PROCÉDURES NORMALES ⇒

PROCÉDURES D'URGENCE ⇒

AIDE MÉMOIRE ⇒

CONSIGNES COMPLÉMENTAIRES ⇒

# F. GULL

DR 400 - 180



VERSION 2-9 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  
Frein de parking ..... serré  
Contact magnétos ..... OFF - clés enlevées  
Contact Batterie ..... OFF  
Tous les moyens Radios - R Nav et transpondeur ..... OFF  
Disjoncteurs / Fusibles ..... vérifiés  
Détecteur de CO ..... contrôler  
Commandes de vol ..... vérifiées / libres  
Volets ..... essayés sortis 2<sup>ème</sup> cran  
Compensateur ..... essayé réglé  
**Contact Batterie ..... ON**  
Jaugeurs de carburant – Autonomie ..... vérifiés  
Feux : Nav + Anticol + Phares + Eclairages ..... essayés  
Avertisseur de décrochage ..... testé  
**Contact Batterie ..... OFF**  
**VISITE EXTÉRIEURE ..... effectuée**  
Fourche et cales ..... enlevées  
Porte de soute ..... vérifiée fermée verrouillée  
Obturateurs statiques et Pitot ..... enlevés  
Niveau Huile Moteur ..... vérifié  
Carburant Réservoirs et bouchons ..... 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  
Porte de soute ..... Fermée et verrouillée  
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 / attachés**  
Volets ..... rentrés  
Compteur Horamètre (heures minutes) ..... relevé  
**Contact Batterie ..... ON**  
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  
Radio VHF ..... OFF  
**Sélecteur de réservoirs positionné ..... sur le plus 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 both ..... Vérifié  
Commande de réchauffage carburateur ..... Froid  
Pompe Carburant ..... ON  
Sélecteur de mélange plein riche ..... Vérifié  
Manette des gaz ..... Injections et positionnée  
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 20 sec) ..... vérifiée  
Alternateur ..... ON  
Ampèremètre : charge ..... vérifiée

## APRÈS MISE EN ROUTE

Alarmes ..... testées  
Radios : VHF-GPS-VOR-DME-ADF ..... ON / réglées  
Transpondeur ..... stand-by  
Altimètre au QNH ..... réglé  
Conservateur de cap / Compas ..... réglé  
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  
Alarmes ..... Testées  
Phare de roulage ..... ON

## ROULAGE

Message radio ..... effectué  
Transpondeur ..... mode ALT  
Heure Bloc ..... notée  
Freins ..... essayés  
Instruments Gyros en virage ..... vérifiés

## ESSAIS MOTEUR

### Test au point d'attente

Pression - Température d'huile ..... vérifiées  
Régime 2000 tr/mn ..... affiché  
Dépression instruments gyro ..... vérifiée  
Sélection magnétos (175 / 50) ..... effectuée  
Réchauffage carburateur ..... essayé  
Sélecteur de mélange ..... essayé  
Régime ralenti (600 à 650 tr/ mn) ..... vérifié  
Régime 1000 - 1200 tr/mn ..... affiché

## AVANT DÉCOLLAGE

Ceintures, Sièges ..... attachées / réglés  
Commandes de vol ..... libres  
Compensateur (neutre)..... réglé  
Volets position décollage (1er cran)..... sélectionnée  
Jauges carburant ..... vérifiées  
Réchauffage carburateur..... froid  
Pompe carburant..... ON  
**Sélecteur réservoir..... positionné sur le plus plein**  
Contact magnétos..... both  
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 ..... Sélectionnés  
Pompe Carburant ..... ON  
Verrière ..... Fermée  
Briefing Départ ..... Effectué

## ALIGNÉ SUR LA PISTE

Compas / Conservateur de cap au QFU ..... vérifiés / réglés

## 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

Altimètre si nécessaire QNH → 1013..... affiché

DéTECTEUR CO ..... Contrôler

## C/L APRÈS DÉCOLLAGE

Volets ..... Rentrés

Pompe carburant..... OFF

Phares ..... À la demande

DéTECTEUR 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 -

Dégagement 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 - Altimètre 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

## C/L APPROCHE

Phares ..... ON

Pompe carburant ..... ON

Sélecteur Réservoir ..... Positionné

Volets approche ..... Sélectionnés

## APPROCHE FINALE

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  
Transpondeur ..... OFF  
Réchauffage carburateur..... OFF  
Pompe carburant..... OFF  
Volets ..... rentrés

## AU PARKING

Frein de Parking ..... à la demande  
Heure Bloc ..... notée  
Tous Moyens 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  
Volets sortis 2ème cran ..... effectué  
**Horamètre ..... relevé et noté**

## C/L PARKING

**Sélecteur magnétos..... OFF / Clés enlevées**  
**Tous interrupteurs off (sauf anticol) ..Vérifiés**  
**Heures Bloc – Horamètre ..... Notés**  
**Volets sortis ..... Effectué**  
**Verrière et Bords d'attaque..... Nettoyés**

**Pleins carburant complets..... effectué et noté**

Vides poches, Ceintures attachées ..... vérifié  
Avion laissé Propre Intérieur et extérieur ..... vérifié  
**Verrière et Bords d'attaque ..... propres**  
Obturateurs Statiques et Pitot ..... en place  
Carnet de route.....rempli  
Saisie informatique (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 :**

- Obturateurs statiques et Pitot**
- Les clés de l'avion**
- La carte de crédit « Total »**
- 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

- Robinet essence..... Fermé
  - Manette de gaz ..... Plein gaz
  - Manette de mélange ..... Etouffoir
  - Pompe carburant..... OFF
  - Alternateur ..... OFF
  - Chauffage et ventilation cabine ..... OFF
- Préparer un atterrissage en campagne
- Vitesse de finesse max ..... 150 km/h (80kt)

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
- Disjoncteurs Batterie et Alternateur ..... Tirer

#### Si le feu persiste

Se poser rapidement

### VIBRATIONS ET IRRÉGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT MOTEUR

#### Vérifier :

- si givrage carburateur
- le réglage de la manette de mélange
- la pression d'essence - la pompe sur ON
- les magnétos : contact sur L puis R puis Both

Rejoindre le terrain le plus proche

### **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 et batterie ..... OFF

### **PANNE MOTEUR après le décollage**

- Vitesse fmax 1cran 145 km/h(78kt) ..... Adoptée
- Manette de mélange..... Etouffoir
- Robinet carburant ..... Fermé
- Sélecteur magnétos ..... OFF
- Contacts batterie et alternateur ..... OFF

### **PANNE MOTEUR en vol**

- Vitesse de f max 150 km/h (80kt) ..... Adoptée

#### **Si possible remise en route du moteur**

- Robinet carburant ..... Ouvert
- Pompe carburant..... ON
- Manette de mélange..... Plein riche
- Manette des gaz ..... ¼ vers l'avant
- Contact magnétos..... Both
- Démarreur si nécessaire..... Actionné

**Si pas de démarrage :**

### **ATTERRISSAGE 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
- Contact magnétos..... OFF
- Contacts batterie et alternateur ..... OFF

#### **En finale**

- Volets 2<sup>ème</sup> cran ..... Sortis
- 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**  
150 km/h (81kt) volets 1er cran

**Approche de précaution**  
125 km/h (67kt) volets 2ème cran

**En finale**

- Verrière .....Déverrouillée

**Avant de toucher**

- Contacts magnétos, batterie et alternateur 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 aérodrome proche

**Si la température augmente**

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

**Panne d' ALTERNATEUR**

**Voyant ambre " Alt " allumé**  
**Ampèremètre dans le rouge**

- Excitation alternateur.....OFF puis ON

**Si la panne persiste**

- Excitation alternateur..... OFF
- Charges électrique.....Délestées

**Atterrir dès que possible**

### **PANNE sur la COMMANDE de PROFONDEUR**

- Stabiliser l'avion en vol horizontal

**Volets rentrés – Vi 150 km/h (80 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'en courte finale près du sol.**

### **Contamination au MONOXYDE DE CARBONE**

Les constats ci-après doivent amener le pilote ou son passager à suspecter une contamination par le CO :

- Changement de couleur de la pastille du « CO Detector »
- Mal de tête, fatigue, somnolence, nausées
- Esprit confus, irritabilité-odeur de gaz d'échappement

**Dans ce cas :**

- Couper le désembuage et le chauffage
- Ouvrir en grand les aérateurs

**Si la couleur de la pastille du CO Detector  
vire au sombre :**

- Rejoindre l'aérodrome le plus proche

**Si la couleur de la pastille du CO Detector  
vire au noir :**

- Transpondeur 7700, message MAYDAY, etc.  
+ demande d'assistance médicale

**Atterrir dès que possible.**

## AIDE MÉMOIRE F-GULL

### MASSES

Masse à vide (au 26/09/2013)..... 645,0 kg  
Masse Maximum Décollage ..... 1100 kg  
Atterrissage..... 1045 kg  
Masse maxi en soute à bagages ..... 60 kg  
Charge Offerte / carburant max..... 317 kg  
Nbr max d'occupants ..... 4

### CARBURANT

Essence ..... Avgas 100LL  
Pleins complets..... 190 L  
Carburant utilisable..... 189 L = 136 kg  
Consommation ..... à 75 % ⇒ 38 L/h  
..... à 65 % ⇒ 32 L/h  
Autonomie sans réserve environ ..... 4 h 55'

### MOTEUR

Puissance ..... 180 cv  
Régime max hélice ..... 2700 tr/mn  
Régime max continu à P < 75 % ..... 2700 tr/mn  
Régime à 75 % : Mixture optimum Z > 5000 ft  
Zp 0ft            2500 tr/mn 38l/h Vi 237km/h (128kt)  
Zp 2500ft        2550 tr/mn 38l/h Vi 243km/h (131kt)  
Zp 4500ft        2600 tr/mn 38l/h Vi 248km/h (134kt)  
Zp 6500ft        2650 tr/mn 38l/h Vi 254km/h (137kt)  
Zp 8500ft        2700 tr/mn 38l/h Vi 257km/h (139kt)

### HUILE

Quantité en "Quarts" ..... mini 5 < Q < 8 max  
Complément de 2 L si ..... Q ≤ 4 "Quarts"

### MISE EN ROUTE

Utilisation du démarreur  
20 sec marche puis 1 mn arrêt

## VITESSES REMARQUABLES

### Décollage

Vr (Vitesse de Rotation).....100 km/h (54kt)

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

**Après franchissement des obstacles**

Vi montée optimale (1er cran) .....150 km/h (81kt)

Vi montée optimale (volets 0°).....170 km/h (92kt)

**Décollage vent de travers**

Vr > Vr normale – inclinaison max 15°

### Montée

Volets 1 cran Vx (pente max).....130 km/h (70kt)

Volets 1 cran Vy (Vz max).....150 km/h (81kt)

Volets rentrés Vx (pente max) .....140 km/h (76kt)

Volets rentrés Vy (vario max).....170 km/h (92kt)

### Descente

Vfm (f max) Volets rentrés .....150 km/h (80kt)

Finesse..... 9,3

### Approche et Atterrissage

Vapp (Vi Approche : vent arrière).150 km/h (80kt)

Vapp finale Pleins volets ....125 km/h (68kt)+ KVe

**Atterrissage Court – Pleins Volets**

**120 km/h (65kt)mini**

**Au toucher : Freinage énergétique 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 = 1100 kg

Volets rentrés 105 km/h (57kt)

Volets 1 cran 99 km/h (53kt)

Volets 2 cran 95 km/h (51kt)

Plafond pratique..... 14 720 ft

Plafond (oxygène) ..... FL 125

## 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 mini des amortisseurs principaux est de 70 mm.

**c - Niveau d'huile :** Le niveau mini pour entreprendre le vol est de 5 "Quarts".

**Compléter 1 l si le niveau  $\leq$  6 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 ..... 1 cm

#### **b - Moteur chaud :**

Injections ..... aucune ou 2 maxi  
Manette de puissance ..... 3 cm.

#### **c - Moteur très froid : t° < 5°c**

Brasser l'hélice environ ..... 10 tours  
Réchauffage carburateur ..... ON  
Injections de gaz ..... 8

Soutenir le démarrage par de courtes injections.

#### **d – 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

### 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..... 2000 tr/mn
- La diminution maxi du nombre de tours lors de la sélection des magnétos est de.....175 tr
- Différence entre elles .....50 tr maxi
- L'essai coupure se fait au ..... RALENTI

#### **5 - DÉCOLLAGE**

- Le régime mini pour poursuivre le 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 1 cran, plein gaz, Vr = 100km/h(54kt), Zp = 0 ft, t° std, passage des 15m, à 130km/h(70kt), sans vent.....515 m

#### **6 - MONTÉE**

- La montée pente maxi volets 1cran est 130 km/h(70kt)  
Celle-ci doit être de courte durée pour des raisons de refroidissement moteur.
- Les 10 derniers litres du réservoir central sont inutilisables en montée.

#### **7 - CROISIÈRE**

- Utilisation de la mixture à Zp > .....5000 ft
- Diminuer la mixture jusqu'à la diminution du nbr de tour puis réaugmenter la mixture pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.
- Toujours enrichir avant une augmentation de puissance

#### **8 - DESCENTE**

- Si le moteur est réduit mettre le réchauffage carburateur sur..... ON
- Dans ce cas, pendant la descente augmenter tous les 1500ft le régime pour maintenir le moteur chaud et éviter l'encrassement des bougies

## **9 - APPROCHE et ATERRISSAGE**

### **a - Vent arrière**

Vi = 150 km/h (80kt) volets 1er cran. .... 2000 tr/mn

### **b - Descente initiale**

Vi = 150 km/h (80kt) volets 1er cran ..... 1600 tr/mn

### **c - Approche finale**

Vi = 125 km/h (68kt) + KVe volets 2ème cran

#### **Atterrissage court**

Vi = 120 km/h (65kt) + KVe mini

Au toucher : freinage énergique avec la profondeur à cabrer en rentrant les volets

#### **Atterrissage vent de travers**

Volets 1er cran – Vi atterrissage 130km/h (70kt) +½ rafale

#### **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 ..... 125km/h (67kt)

- Volets ramenés lentement en position décollage

- Montée à Vi ..... 145km/h (78kt)

### **e - Atterrissage**

Pour info distance sur piste dure et sèche, volets 2 cran,

Moteur réduit, Zp = 0ft, t° std, sans vent,

Vi = 125km/h(68kt) au passage des 15m et 95km/h(51kt)

à l'impact ..... 530 m

## **10 – AMARRAGE**

- Bloquer les commandes de vol avec la ceinture de **la place pilote.**

- Amarrer l'avion au sol à partir des 3 anneaux d'attaches.

- Ne pas bloquer le frein de parc.

- Caler les roues.

- Faire le plein de carburant.

## **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 informatique : retour et anomalies

- Obturateurs statiques et pitot en place

**En cas d'anomalie importante, arrêter l'avion en avertissant, en renseignant le tableau blanc du club et en notant l'anomalie sur le carnet de route.**