

PROCÉDURES NORMALES ⇒

PROCÉDURES D'URGENCE ⇒

AIDE MÉMOIRE ⇒

CONSIGNES COMPLÉMENTAIRES ⇒

F-BXNN

Cessna C150



VERSION 2.7 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

Pare-brise et Bords d'attaque propres
Frein de parking serré
Contact magnétos OFF - clés enlevées
Contact Batterie OFF
Radios et transpondeur OFF
Disjoncteurs / fusibles vérifiés en place
Détecteur CO contrôler
Commandes de vol vérifiées/libres
Compensateur essayé réglé
Contact Batterie ON
Jaugeurs de carburant – Autonomie vérifiés
Feux de Nav + Anticol + Phare + Pitot essayés
Éclairage Intérieur et instruments essayés
Volets sortis
Contact Batterie OFF
VISITE EXTÉRIEURE effectuée
Fourche et cales enlevées
Obturbateur Pitot enlevé
Niveau Huile Moteur vérifié
Réservoirs Carburant 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

Pare-Brise et Bords d'attaque Propres
Fourche Enlevée
Contrôle électrique Effectué
Détecteur CO Contrôler
Masse et Centrage Calculé
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 réglés
Compteur Horamètre (heures-minutes) relevé
Contact Batterie ON
Radio VHF marche
Casques radio branchés effectués
Paramètres ATIS (Aix 136.23) notés
Erreurs Altimètres notées
Briefing roulage effectuer
Mise en Route si nécessaire demandée
Radio VHF OFF
Robinet carburant au plancher ouvert
Beacon : Anticollision ON

C/L AVANT MISE EN ROUTE

Frein de parc Serré
Briefing roulage Effectuer
Beacon : Anticollision ON
Abords dégagés Vérifié

MISE EN ROUTE

Commande de réchauffage carburateur froid
Sélecteur de mélange plein riche vérifié
Injections pompe manuelle : Primer.....à la demande
Manette des gaz positionnée
Contact magnétos..... sélectionné
Démarreur ON 10" / OFF 20" (3 fois) puis 20' OFF ...actionné

Après le démarrage

Régime 1000 - 1200 tr/mn affiché
Pression d'Huile vérifiée
Sélecteur magnétos sur Both vérifié
Alternateur ON
Ampèremètre: charge vérifié
Voyant " High Voltage" éteint

APRÈS MISE EN ROUTE

Volets rentrés
Radios : VHF – VOR ON / réglés
Transpondeur stand-by
Conservateur de cap / compas réglé
Altimètre au QNH réglé
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
Freins essayés
Instruments gyro en virage vérifiés

ESSAIS MOTEUR

Test au point d'attente

Pression - Température d'huile..... vérifiées
Régime 1700 tr/mn affiché
Sélection magnétos (150 / 75)..... effectuée
Réchauffage carburateur essayé
Sélecteur de mélange essayé
Dépression instruments gyro vérifiée
Régime ralenti (600 à 900 tr/mn) vérifié
Régime 1000 - 1200 tr/mn affiché

AVANT DÉCOLLAGE

Ceintures, Sièges attachées / verrouillés
Commandes de vol libres
Compensateur réglé
Volets essayés
Volets position décollage sélectionnée
Jauges carburant vérifiées
Réchauffage carburateur froid
Instruments de vol vérifiés
Instruments moteur vérifiés
Détecteur CO Contrôler
Portes et Fenêtres fermées/verrouillées

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 / Verrouillés
Commandes de vol Vérifiées
Compensateur Réglé
Volets décollage Sélectionnés
Transpondeur Vérifier ALT
Détecteur CO Contrôler
Portes et Fenêtres Fermées
Briefing Départ Effectué

ALIGNÉ SUR LA PISTE

Compas / Conservateur de cap au QFU vérifié/réglé

DÉCOLLAGE

Top Chrono

Manette de puissance (2500 tr/mn mini) pleins gaz

Paramètres moteur vérifiés

Anémomètre vérifié

MONTÉE

Freins actionnés effectué

Vitesse de Montée Initiale (61 à 70 kt) adoptée

Volets (Z sécurité et Vi vérifiée) rentrés

Phare comme nécessaire

Vitesse de Montée Choisie adoptée

Altimètre si nécessaire QNH → 1013 affiché

Détecteur CO Contrôler

C/L APRÈS DÉCOLLAGE

Volets Rentrés

Phare A 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 (Météo, Zones, Relief)

Estimée : Heure estimée du prochain point

Radio - Radio nav

Carburant (Équilibrage, température, Bilan)

Contrôles techniques (Moteur, Électricité) – Détecteur CO

PREPARATION 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 de cap vérifiés / réglé

M - Mélange sélecteur plein riche

E - Essence : Bilan carburant effectué

G - Gaz : Manette de puissance à la demande

A - Altimètre 1013 → QNH réglé

Réchauffage carburateur à la demande

C/L AVANT DESCENTE

Détecteur CO Contrôler

Conservateur de cap Recalé

Sélecteur de mélange Plein riche

Réchauffage carburateur À la demande

Briefing arrivée Effectué

APPROCHE - VENT ARRIERE

Phare ON

Vitesse d'approche Choisie adoptée

Réchauffage carburateur à la demande

Volets Approche (Vi Arc Blanc) sélectionnés

Compensateur réglé

C/L APPROCHE

Phare ON

Volets approche Sélectionnés

APPROCHE FINALE

Plan - Puissance – Vitesse affichés

CHECK LIST " FINALE "

Volets – Phare effectués

300 ft AAL DÉCISION : Atterrissage ou remise de gaz

Si Remise de Gaz

Procédure et C/L après décollage

APRES ATERRISSAGE

Piste dégagée.....annoncé
Transpondeur..... OFF
Volets rentrés
Réchauffage carburateur..... OFF

AU PARKING

Frein de Parkingà la demande
Heure Bloc notée
Tous Moyens Radio OFF
Essai coupure magnétos (ralenti)..... effectué
Sélecteur de mélange (+ de 1000 tr/mn)..... étouffoir
Sélecteur magnétos..... OFF / clés enlevées
Phare OFF
Servitudes Électriques OFF
Contacts Batterie et Alternateur OFF
Horamètre relevé et note

C/L PARKING

Sélecteur magnétos.....OFF/Clés enlevées
Tous interrupteurs OFF (Sf Beacon)..Vérifiés
Heures Bloc – Horamètre Notés
Volets rentrés..... Effectués
Pare-brise et Bords d'attaque..... Nettoyés

Pleins carburant partiel effectués et notés
2 x 36 L

Vides poches, Ceintures attachées vérifié
Avion laissé Propre Intérieur et extérieur vérifié
Pare-brise et Bords d'attaque propres
Obturateur Pitot..... en place
Aérogest (Retour et Anomalies) Renseigné
Carnet de Route remplis

[Avion garé de préférence dans le hangar](#)

Portes et Fenêtres..... fermées
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 :

- Le cache 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

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

Si le feu persiste :

- Contact Magnétos OFF
- Batterie et alternateur OFF
- Avion..... Evacué

FEU moteur en vol

- Commande réchauffage cabine Fermée
- Manette de mélange Etouffoir
- Manette de gaz Plein gaz
- Robinet essence..... Fermé
- Contact magnétos..... Coupé

Vitesse ≥ 87 kt pour étouffer le feu

Préparer un atterrissage en campagne

Adopter la vitesse de finesse max 61 kt
Atterrissage volets 40° recommandé

Avant l'impact

- Batterie et Alternateur..... OFF

FEU dans la cabine

- Batterie et alternateur OFF
- Chauffage et aérateurs Fermés
- Éteindre le foyer par tous moyens possibles

Si feu d'origine électrique

- Réduire la ventilation
- Batterie et Alternateur..... OFF
- Tous interrupteurs OFF
- Batterie et alternateur ON
- Interrupteurs les uns après les autres..... ON

Si le feu persiste

Se poser rapidement

VIBRATIONS ET IRRÉGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT MOTEUR

Vérifier :

- si givrage carburateur
- le réglage de la manette de mélange
- les magnétos : position 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
- Volets Rentrés
- Manette de mélange Etouffoir
- Sélecteur magnétos OFF
- Contacts Batterie et Alternateur OFF

PANNE MOTEUR après le décollage

- Vitesse de f max 10° - 61 kt Adoptée
- Manette de mélange Etouffoir
- Robinet carburant Fermé
- Sélecteur magnétos OFF
- Volets selon nécessité 40° recommandé
- Contacts Batterie et Alternateur OFF

PANNE MOTEUR en vol

Vitesse de f max 65 kt Adoptée

[Si possible remise en route du moteur](#)

- Robinet carburant Ouvert
- Manette de mélange Plein riche
- Manette de gaz 2,5 cm
- Sélecteur magnétos Both
- Démarreur si nécessaire Actionné

[Si pas de démarrage :](#)

Voir atterrissage forcé en campagne

ATTERRISSAGE FORCÉ EN CAMPAGNE

Si possible : Message Radio et A7700
Balise de détresse sur ON

Terrain approprié..... Choisi

- Vitesse volets Rentrés 65 kt
Sortis 57 kt
- Ceintures et harnais..... Serrés
- Manette de mélange Etouffoir
- Manette de gaz Réduit
- Robinet carburant Fermé
- Contact magnétos..... OFF
- Alternateur..... OFF

En finale

- Volets (40° recommandé) Sortis
- Contact batterie..... OFF
- Portes..... Déverrouillées

ATTERRISSAGE DE PRÉCAUTION

En campagne, moteur en fonctionnement

Si possible

Message Radio et A7700
Balise de détresse sur ON

- Terrain reconnu à basse vitesse

60 kt - volets 20°

Mesure du terrain : $V_i/2 = \text{m/s}$: à 60kt = 30m/s

Approche de précaution

57 kt - volets atterrissage

En finale

- Portes..... Déverrouillées
- Avant de toucher**

- Tous les contacts..... OFF
- Robinet Carburant..... OFF

Panne de PRESSION D'HUILE

Si la température est stable :

- Continuer jusqu'à un aéroport proche

Si la température augmente :

- Atterrir dans les 5 minutes
- Préparer un atterrissage en campagne

Panne d'ALTERNATEUR

Ampèremètre dans le rouge

- Excitation alternateur.....OFF puis ON

Si la panne persiste

- Excitation alternateur..... OFF
- Charges électrique.....Délestées
- Atterrir sur un terrain permettant le dépannage

ATTERRISSAGE AVEC LA GOUVERNE DE PROFONDEUR HORS DE FONCTIONNEMENT

Vitesse 52 kt – volets 20°

Tenue à l'aide de la puissance moteur et du compensateur

Pente de descente tenue avec la puissance

À l'atterrissage

A l'arrondi : Trim à cabrer et puissance augmentée

À l'impact

- Manette de gaz Réduit

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-BXNN

MASSES

Masse à vide (au 06/05/2011)..... 522 kg
Masse Maximum..... 726 kg
Masse maxi en soute 54 kg
Charge Offerte / carburant max 109 kg
Nb maximum d'occupants 2
Limites de centrage..... 0,835 - 0,952

CARBURANT

Essence AVGAS 100LL
Pleins complets..... 144 L
Carburant utilisable..... 132 L = 95 kg
Consommation : à 75%..... 21 L/h
 A 65 %..... 19 L/h
Autonomie : 2 x 36 l = 72 l sans réserve 3h25'
Autonomie Plein complet sans réserve..... 6h00'

MOTEUR

Puissance 100 Cv
Régime maximum Hélice 2750 tr/min
Perfo. Croisière à 75%, appauvrir dès 5000ft
 Zp 0 ft - 2525 tr/min - 100 kt - 21 L/h
 Zp 5000 ft - 2650 tr/min - 103 kt - 21 L/h
 Zp 7000 ft - Plein Gaz - 104 kt - 21 L/h

HUILE

Quantité en "Quarts" mini 4 < Q < 6 max
Complément de 1 L si $Q \leq 4$ "Quarts"

MISE EN ROUTE

Mises en route particulières : voir les consignes
complémentaires d'utilisation.

VITESSES REMARQUABLES

Décollage

Vr (Vitesse de Rotation) 48 kt

Vi de montée initiale..... 61 - 70 kt

Après franchissement des obstacles

Vi optimale de montée (volets 0°) 65 - 74 kt

Montée

Volets 0° - Vx (pente max)..... 61 kt

Volets 0° - Vy (vario max)..... 68 kt

Descente

Vfm (finesse max) Volets rentrés 61 kt

Finesse max..... f = 9

Approche et Atterrissage

Vapp (Vi Approche : vent arrière)..... 61 - 69 kt

Vapp finale (Vi vitesse d'atterrissage)

Pleins volets 52 - 61 kt + Kve

Atterrissage court – Volets 40° - 52 kt mini

Divers

Limitations vent de travers :

Vent limite démontré au décollage..... 20 kt
à l'atterrissage..... 15 kt

Vitesse en turbulences :

Va (Vitesse de manœuvre) 95 kt

Vitesse à ne pas dépasser VNE..... 141 kt

Vs (Vitesse de décrochage)

Volets rentrés Vs1 = 48 kt

Volets 20° Vs = 43 kt

Volets 40° Vs0 = 42 kt

Plafond pratique 14 000 ft

Plafond (oxygène) FL 125

CONSIGNES COMPLÉMENTAIRES D'UTILISATION

Déplacement de l'avion au sol :

- Amortisseur avant enfoncé pour permettre l'orientation de la roue avant
- Limiter le braquage de la roue avant à 30°.

1 - PRÉ-VOL

a - Purges :

A effectuer avant le déplacement de l'avion et si possible avant de monter dans l'avion.

b - Carburant :

Vérifier l'équilibrage des réservoirs.

c - Niveau d'huile :

Niveau mini pour entreprendre le vol est de 3 "Quarts". Compléter 0,5 l si niveau $\leq$ 3

En cas de complément du niveau d'huile renseigner le carnet de route.

2 - MISE EN ROUTE

Cycles Démarreur : Marche 10", Arrêt 20" x 3 fois

Puis 20' de refroidissement

Ne pas donner de coups trop brefs : mini 5"

a - Moteur froid :

 Injections (primer).....2 à 3

 Manette de puissance 1 cm.

b - Moteur chaud :

 Injections (primer)..... aucune ou 2 maxi

 Manette de puissance 1 cm

c - Moteur très froid : $t^{\circ} < 5^{\circ}\text{C}$

 Brasser l'héliceenviron 10 tours

 Réchauffage carburateur..... ON

 Injections (primer).....6

Soutenir le démarrage par de courtes injections à l'aide de la manette des gaz.

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 :

Éviter un roulage trop rapide.

Par temps humide et froid rouler avec le réchauffage

carburateur ON

4 - ESSAI MOTEUR

Les essais moteur s'effectuent à 1700 tr/mn

La diminution maxi du nombre de tours lors de la sélection des magnétos est de..... 150 tr
La différence entre elles de 75 tr maxi

L'essai coupure se fait auralenti

5 – DECOLLAGE

Le décollage s'effectue volets.....0° ou 10°

Le régime doit être de 2500 à 2600 tr/mn sans heurts et sans réchauffage carburateur.

Appauvrir pour une $Z_p \geq 5000$ ft

Pour info, distance sur piste dure et sèche, volets 10°, Plein gaz, à $Z_p = 0$ ft, en t° std, $V_r = 48$ kt, sans vent..... 422 m sans vent

6 – MONTEE

V_i mini pour rentrer les volets60kt

La montée taux maxi en t° = 15°, $Z_p = 0$ et volets rentrés :68 kt
Celle-ci doit être de courte durée pour des raisons de refroidissement moteur.

7 - CROISIERE

Appauvrir à partir de $Z_p = 5000$ ft

8 – DESCENTE

Si le moteur est réduit pendant la descente, mettre le réchauffage carburateur sur..... ON
Dans ce cas, augmenter régulièrement le régime pour maintenir le moteur chaud.

9 - APPROCHE et ATERRISSAGE

A - Vent arrière

Vi = 70 kt - volets 10° - 2000 tr/min

B - Descente initiale

Vi = 70 kt - volets 10° - 1600 tr/min - 400 ft/min

C - Approche finale

Vi = 60 kt + KVe - volets de 20° à 40°

Atterrissage court

Vi = 52 kt + KVe mini

Correction du vent effectif :

si $V_e \leq 10\text{kt}$ Kve = 0

si $V_e > 10$ Kve = 0,5 ($V_e - 10$)

+ Prendre la rafale en entier

D - Atterrissage

Pour info distance t° 15° sur piste dur :

..... 328 m sans vent.

10 – AMARRAGE

- Bloquer les commandes de vol avec le système approprié.
- 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.
- Obturateur pitot en place.
- Nettoyer le pare brise et les bords d'attaque.
- Remplir le carnet de route et le signer.
- Aérogest : Retour et anomalies renseigné.
- **En cas d'anomalie importante arrêter l'avion en avertissant, en renseignant le tableau blanc du club et le carnet de route.**