

PROCÉDURES NORMALES



PROCÉDURES D'URGENCE



AIDE MÉMOIRE



CONSIGNES COMPLÉMENTAIRES



F. HLEP

EVSS
EVEKTOR SportStar



VERSION 2-0 du 15/05/2024

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

ACTIONS PRELIMINAIRES

Verrière et Bords d'attaque propres
Purges (2) témoins de décantations (2) . effectuées / vérifiées

ATTENTION Ne pas monter simultanément sur les 2 ailes
risque de basculement de l'avion sur la queue

COCKPIT

Tous interrupteurs OFF
Disjoncteurs vérifiés
Contact magnétos..... OFF - clés enlevées
MASTER SWITCH..... ON
Mise en route PFD / MFD vérifié complète
Voyant EMS allumé
Alarmes sur écrans..... vérifiées
Sortir les volets FLAPS OPEN
BEACONS ON -Feux éclats vérifiés
LDG LIGHT + POS.LIGHT ON-Feux vérifiés
Avertisseur de décrochage vérifié
BEACONS-LDG LIGHT- POS.LIGHTS..... OFF
TRIM course MAX MIN vérifié puis au neutre
MASTER SWITCH..... OFF
Balise ELT..... vérifiée sur ARM
Harnais / palonniers..... fixation/vérifiés
Détecteur de CO contrôlé
Commandes de vol vérifiées / libres
Frein de parking serré
VISITE EXTÉRIEURE.....effectuée suivant scanning
Fourche et cales..... enlevées
Obturateur Pitot..... enlevé
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 PRE-VOL

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

AVANT MISE EN ROUTE

Frein de parc en pression
Harnais..... Réglées attachées
Palonniers..... réglés
Volets rentrés
Verrière fermée verrouillée (double clic)
BATTERY G3X ON
Vol interdit si tension batterie G3X < 9,6 volts
PFD-MFD opérationnels
MASTER SWITCH..... ON
Compteur Horamètre (dixièmes d'heure)..... relevé
Alarmes sur écrans et voyant EMS vérifiés

AVIONICS SWITCH..... ON
 Témoin Frein de parc..... allumé
 Casques radio branchéseffectués
 Paramètres ATIS (Aix 136.230) notés
 AVIONICS SWITCH..... OFF
 GEN, AUX GEN, IC, SOCKETvérifiés OFF
 Erreur Altimètre..... notée
 Briefing roulage.....effectué
 Mise en Route..... demandée si nécessaire
 BEACONS ON
 Indications FLAPS et CANOPY OPEN éteintes

C/L AVANT MISE EN ROUTE

Frein de parc..... Serré
 Briefing roulage..... Effectué
 BEACONS ON
 Abords dégagés Vérifiés

MISE EN ROUTE

Sélecteur réservoirs..... Le moins plein
 GEN ON
 AUX GEN..... ON
 FUEL PUMP ON
 Pression essence vérifiée
 CHOKE réglé selon besoin
 Manette des gaz ralenti
 Hélice environnement dégagé
 Freins pieds sur les freins
 Commandes de vol tenues
 Démarreur ON 10" max / OFF 2 mn (3 fois) puis OFF 20 mn

Après le démarrage

Pression d'Huile (Dans les 10 sec) vérifiée mini > 0,8bar
 CHOKE repoussé progressivement
 Voyant CHARGING..... éteint
 Voyant AUX. CHARGING éteint
 Voyant EMS éteint
 Timer mis en route
 Manette des gaz .. dans les 2 min ne pas dépasser 2000 rpm
 Instruments moteur vérifiés

APRÈS MISE EN ROUTE

Sélecteur réservoirs.....le plus plein
 Réchauffage carburateur..... tiré ON
 AVIONICS SWITCH..... ON
 LDG LIGHT..... ON
 FUEL PUMP OFF pression vérifiée dans le vert
 IC (Inter Com) ON
 SOCKET comme nécessaire
 Radio-Nav-Com ON réglés
 Transpondeur stand-by
 Altimètre au QNH réglé

C/L APRÈS MISE EN ROUTE

Pression d'huile..... Vérifiée
 GEN et AUX GEN ON
 Radio-Nav-Com-GPS..... ON / Réglées
 Sélecteur réservoirs.....le plus plein

LDG LIGHT.....ON
SOCKETcomme nécessaire

ROULAGE

Message radioeffectué
Frein de parc repoussé..... témoin éteint
Transpondeur mode ALT
Heure Bloc notée

Régime moteur Max 2500 rpm si T° huile < à 50°C
Freins efficaces symétriques testés pilote – copilote
Palonniers débattement vérifié
Instruments Gyros en virage vérifiés

ESSAIS MOTEUR (Point d'attente)

Freins de parc en pression, témoin allumé
Manche tenu et roue avant axée

Sélecteur réservoirs..... le plus plein, quantité annoncée

Réchauffage carburateur OFF
Instruments moteur vérifiés dans le vert
Pression - Température d'huile..... vérifiées-mini 50°C
Régime 4000 tr/mn affiché
Sélection magnétos (300 / 115) effectuée
Réchauffage carburateur (- environ 50rpm) essayé - OFF
Régime ralenti vol interdit si inférieur à 1400 rpm
Régime en attente 1800 rpm

AVANT DÉCOLLAGE

Verrière verrouillée (double clic)
Harnais attachées
Commandes de vol libres
TRIM réglé décollage
Volets/Témoin 1 cran TAKE OFF/ FLAPS OPEN
Sélecteur réservoirs..... le plus plein
Contact magnétos both
LDG LIGHT ON
FUEL PUMP ON Pression vérifiée
Jauges carburant vérifiées
Instruments de vol vérifiés
Instruments moteur vérifiés
Altimètre. réglés et comparés
Alarmes éteintes
Détecteur de CO contrôlé

Briefing Départ

Particularités du jour : Vent - QFU - Type de décollage (TEM)

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

En cas de panne : Avant Vr / Après Vr (Mineure-Majeure)

C/L AVANT DÉCOLLAGE

Harnais Attachées
Commandes de vol Vérifiées
Transpondeur Vérifier ALT
Détecteur de CO Contrôle
Compensateur Réglé
Volets 1 cran TAKE OFF/FLAPS OPEN
FUEL PUMP ON
Réchauffage carburateur poussé OFF
Verrière verrouillée
Voyant EMS éteint

Briefing Départ Effectué

ALIGNÉ SUR LA PISTE

Compas / Cap PFD vérifiés

DÉCOLLAGE

Top Chrono

Manette de puissance plein gaz

Paramètres moteur (≥ 5000 rpm) vérifiés

Anémomètre vérifié

MONTÉE

Freins actionnés (Vz et altimètre vérifiés) effectué

Vitesse de Montée pente max 60 kt adoptée

Volets (Z sécurité et Vitesse vérifiée) rentrés

Témoin FLAPS OPEN éteint

LDG LIGHT comme nécessaire

FUEL PUMP OFF pression vérifiée

Instruments moteur vérifiés

Altimètre si nécessaire QNH $\rightarrow$ 1013 affiché

Détecteur CO contrôlé

C/L APRÈS DÉCOLLAGE

Volets Rentrés

FUEL PUMP OFF

LDG LIGHT À la demande

Détecteur CO Contrôlé

CROISIÈRE

Puissance de croisière Réglée, meilleur couple 5200 rpm

Suivi carburant Effectué

Check list Point Tournant

Top chrono

Cap : Nouveau cap – Bug / cap

Altitude (MTO, Zones, Relief)

Estimée : Heure estimée du prochain point

Radio - Radio nav

Carburant (Équilibrage, 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

Quantité carburant vérifiée

Sélecteur réservoirs sur le plus plein

Instruments moteur vérifiés dans le vert

Briefing arrivée effectué

Manette des Gaz à la demande

Altimètre 1013 $\rightarrow$ QNH réglé

Réchauffage carburateur à la demande

C/L AVANT DESCENTE

Détecteur de COContrôlé
Réchauffage carburateur À la demande
Altimètre au QNH
Briefing arrivée Effectué

APPROCHE - VENT ARRIÈRE

LDG LIGHT ON
Vitesse d'approche Choisieadoptée
Freins mise en pression puis relâchés
FUEL PUMP ON
Réchauffage carburateur..... ON tiré
Volets/Témoin1 cran TAKE OFF/FLAP OPEN
Compensateurréglé
Briefing atterrissageeffectué

C/L APPROCHE

LDG LIGHT ON
FUEL PUMP ON
Sélecteur réservoirs.....le plus plein
Volets/Témoin..... 1 cran TAKE OFF/FLAP OPEN

APPROCHE FINALE

Plan - Puissance – Vitesse affichés
CHECK LIST " FINALE "
Volets2^e cran Landing 1
Pompe – Pharesvérifiés ON
[300 ft AAL DECISION : Atterrissage ou Remise des gaz](#)
[Si Remise de Gaz](#)
[Procédure et C/L après décollage](#)

APRÈS ATTERRISSAGE

Piste dégagée.....annoncé
Volets rentrés
TRIM au neutre
Réchauffage carburateur..... OFF
Transpondeur..... OFF
FUEL PUMP et SOCKET OFF

AU PARKING

Manette de gazralenti
Frein de Parkingà la demande
Heure Bloc notée
Radio OFF
Magnéto LEFT maintenir 2 secondes
Magnéto maintenir 2 secondes
Magnétos OFF
GEN OFF
AUX GEN..... OFF
AVIONICS SWITCH..... OFF
POS LIGHT et LDG LIGHT OFF
IC OFF
Compteur Horamètre noté
Fuel on Board L&R (FOB)..... noté
MASTER SWITCH..... OFF
BACKUP BATT G3X..... OFF
Clé retirée
Plan de vol clôturé si besoin

C/L PARKING

Magnétos OFF
Clé retirée
GEN OFF
AUX GEN OFF
AVIONICS SWITCH OFF
Heures et Fuel notés
MASTER SWITCH OFF
BACK UP BATTERY G3X OFF
Tous interrupteurs off (sauf beacon) .Vérifiés
Verrière et Bords d'attaque Nettoyés

Plein carburant 2 x 40 litres effectué et noté

Vides poches, vérifié
Avion laissé Propre Intérieur et extérieur vérifié
Obturbateurs Pitot en place
Verrière et Bords d'attaque propres
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, protèges saumon en place

Avion garé à l'extérieur

Freins serrés + cales, commandes bloquées, avion attaché

Ne pas oublier de remettre en place :

- Obturbateur Pitot, cales, protèges saumon**
- Les clés de l'avion**
- La Check List de l'avion**

PROCÉDURES D'URGENCE

FEU MOTEUR AU SOL

Laisser tourner le moteur avec :

- Sélecteur réservoirs OFF
 - Freins..... appuyés
 - Manette de gaz..... PLEIN GAZ
 - Chauffage Cabine HOT AIRfermé
 - Ventilation Cabine COLD AIRfermé
 - MASTER SWITCH/GEN/AUX GEN/BAT G3X
..... OFF
 - Après arrêt moteur Magnétos..... OFF
 - Avion évacué
- ATTENTION, ne pas monter simultanément
sur les 2 ailes, risque de basculement sur la
queue**

FEU MOTEUR AU DECOLLAGE OU EN VOL

- Sélecteur réservoirs OFF
 - Manette de gaz..... PLEIN GAZ
 - Chauffage Cabine HOT AIRfermé
 - Ventilation Cabine COLD AIRfermé
 - Vitesse de plané : V15° - V0° 57 – 59 kt
 - Magnétos..... OFF
 - Message de détresse effectuer
 - MASTER SWITCH/GEN/AUX GEN/BAT G3X
..... OFF
 - Avion se poser et évacuer
- Ne pas tenter la remise en marche du
moteur**

FEU CABINE

- Chercher la cause et tenter d'éteindre**
- Message de détresseeffectué
- Si feu d'origine électrique**
- MASTER SWITCH/BAT G3X..... OFF
- Selon situation, atterrir et évacuer**

DESCENTE D'URGENCE

- Réchauffage carburateurON tiré
- Manette de gaz..... réduit
- FUEL PUMP ON
- Volets..... rentrés

- Vitesse max (VNE) 146 k

ATTERRISSAGE MOTEUR ARRETE

- Vitesse 60 kt
- Harnais resserrées
- Volets Landing 1 puis 2 60 puis 50 kt
- Message de détresse effectué
- Sélecteur réservoirs OFF
- Magnétos OFF
- MASTER SWITCH/GEN OFF
- AUX GEN/BAT G3X OFF

PANNE MOTEUR AVANT LA ROTATION

- Manette de gaz ralenti
- Freins appliqués comme nécessaire
- Sélecteur réservoirs OFF
- Magnétos OFF
- MASTER SWITCH/GEN OFF
- AUX GEN/BAT G3X OFF

PANNE APRES LA ROTATION

- Vitesse (pousser le manche) 60 kt
- Manette de gaz ralenti
- Volets selon besoin
- Sélecteur réservoirs et allumage OFF
- MASTER SWITCH/GEN OFF
- AUX GEN/BAT G3X OFF

PANNE MOTEUR EN VOL

- Vitesse de plané 60 kt
- Redémarrage/Atterr d'urgence effectué

REDEMARRAGE EN VOL (! perte de 1000 ft)

- Vitesse de plané 60 kt
- MASTER SWITCH ON
- Equipts élec non nécessaires OFF
- Sélecteur réservoirs le plus plein
- FUEL PUMP ON
- Réchauffage carburateur ON tiré
- CHOKE Comme nécessaire
- Manette de gaz ralenti si Choke open
« Avancée si Choke closed
- Si le moteur tourne : Allumage BOTH
- Si le moteur ne tourne pas : Allum ...START
- Si échec augmenter la vitesse >108 kt

- Magnétos..... BOTH

**ATERRISSAGE DE PRECAUTION avec
moteur en fonctionnement**

- Reconnaissance.....à 60 kt volets TO
- TRIM.....ajusté
- Harnais.....resserrées
- Volets Landing 1 puis 2.....60 puis 50 kt
- Message de détresse.....effectué et atterrir

**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
- **Se diriger vers l'aérodrome le plus proche ou effectuer une IVV si besoin**
- Transpondeur 7700, message MAYDAY, etc.
+ demande d'assistance médicale

Atterrir dès que possible

PROCEDURES de SECOURS

BAS NIVEAU PRESSION D'HUILE

- Indication de pression d'huilevérifié bas
- Manette de gaz.....réduire puissance mini

GIVRAGE CARBURATEUR

- Réchauffage carburateurON tiré
- Manette de gaz..... ralenti puis rétablir

VOYANT CHARGING ou AUX ALLUME

Panne d'un alternateur

- GEN ou AUX GENOFF puis ON
- Si Voyant CHARGING ou AUX CHARG

(>2300 rpm) encore allumé :

Tirer le Breaker GEN ou AUX GEN

Equipts élec non nécessaires..... OFF

Atterrir sur le terrain accessible le plus
proche

PERTE DES DEUX GENERATEURS

La batterie alimente : PFD, MFD, ADAHRS 1, EIS
Ne garder en fonctionnement que les équipements
nécessaires au vol

(Nota : le transpondeur est un gros consommateur)

- Batterie G3Xvérifié ON
 - Beacons OFF
 - LDG LIGHT OFF
 - SOCKET OFF
- Si possible Atterrir dans les 30 mn

RECUPERATION DE VRILLE

- Volets..... rentrés
- Manette de gaz.....ralenti
- Ailerons neutre
- Profondeurneutre jusqu'à l'arrêt rotation
- Palonniersà fond opposé à la rotation
- Palonniers dès l'arrêt rotation..... neutre
- Mancheressource souple
- Manette des gaz.....à la demande

PANNES SYSTEME G3X

Nota Important

Bien que l'avion soit équipé de deux capteurs ADAHRS et d'un indicateur d'Attitude numérique, le pilote doit toujours maintenir des références visuelles extérieures

Note

En cas de défaillance de l'affichage d'un système le G3X passe automatiquement en mode « sauvegarde »

Les informations sont alors présentées sur l'affichage restant dans la configuration « Split Screen »

Note

La vérification des prévisions météo, avant le départ, doit assurer qu'une bonne visibilité soit maintenue pendant toute la durée du vol

Procédure en cas de panne

Disjoncteur approprié vérifié
Si tiré pousser
Si l'écran ne démarre pas
Disjoncteur de nouveau tiré

Atterrissage ASAP

En cas de perte d'information

Vitesse utiliser le badin de secours
Altitude utiliser l'altimètre de secours

Puissance moteur ↘ Temp ↗ et Irrégularités moteur

Entrée d'air peut être bouchée ou givrage carburateur
- Réchauffage carburateur ON tiré

VIBRATIONS

Si des vibrations anormales apparaissent
Manette de gaz ajustée pour obtenir le minimum de vibrations

OUVERTURE VERRIERE EN VOL

Si la verrière s'ouvre en vol cela crée des vibrations de la commande de profondeur et du manche

Le contrôle de l'avion est affecté

- Manche saisir fermement
- Vitesse maintenir MAX 65 kt

Essayer de fermer ou maintenir, MAIS
piloter l'avion en priorité puis rejoindre
l'aérodrome le plus proche

PANNE DE Cde DE GAUCHISSEMENT

Contrôler l'avion en latéral avec le palonnier

Manette de gaz ajustée comme nécessaire

Atterrir sur le terrain accessible le plus
proche

PANNE DE Cde DE PROFONDEUR

Contrôler l'avion à l'aide du trim et de la commande
de gaz

Atterrir sur le terrain accessible le plus
proche

PANNE DE TRIM

Manette de gaz ajustée comme nécessaire

Atterrir sur le terrain accessible le plus
proche

DEROULEMENT DU TRIM

**En cas de déroulement intempestif du trim,
l'avion risque d'être difficilement pilotable**

Disjoncteur « TRIM » tiré

Disjoncteurs place droite le 3^{ème} en partant de la
Gauche

AIDE MÉMOIRE F-HLEP

MASSES

Masse à vide 356 kg
Masse Maximum Décollage 600 kg
Atterrissage 600 kg
Masse maxi en soute à bagages 25 kg
Charge Offerte / carburant max 159 kg
Nbr max d'occupants 2
Masse mini pilote seul 55 kg

CARBURANT

Essence SP 98 ou AVGAS 100LL
Max 30 % d'AVGAS pour la maintenance
Pleins complets 120 L
Carburant utilisable 118 L = 85 kg
Consommation à 55 % 4300 rpm ⇒ 14,1 L/h
..... à 65 % 4800 rpm ⇒ 18,7 L/h
..... à 75 % 5000 rpm ⇒ 20,5 L/h
..... à MCP 5500 rpm ⇒ 24,9 L/h
Autonomie Pleins complet à 75%
Sans réserve 5 h 45 mn

MOTEUR

Puissance max Z = 0 ft / t° = std 5800 rpm 100 cv
Régime Max (limité à 5') 5800 rpm
Régime Max continu 5500 rpm
Régime ralenti minimum 1400 rpm
T° d'huile mini 50° C

HUILE

Quantité mini 2,5 < Q < 3,0 max
Complément max si niveau mini 0,25 L

MISE EN ROUTE

Utilisation du démarreur
10 sec marche puis 2 mn arrêt (3 fois)

VITESSES REMARQUABLES (Hélice DUC)

Décollage

Vr Rotation Volets TAKE OFF..... 45 – 50 kt

Vi montée initiale Volets TO 60 kt

Après franchissement des obstacles

Vi montée 65 kt

Montée

Montée continue en lisse..... 65 kt

Volets TO Vx (pente max) 58 kt

Volets TO Vy (vario max) 62 kt

Volets rentrés Vx (pente max) 58 kt

Volets rentrés Vy (vario max) 62 kt

Croisière 5200 rpm

Vitesse (75 % 5000 rpm)..... 90 / 95 kt

Vitesse (65 % 4800 rpm)..... 77 kt

Approche et Atterrissage

Vapp (Vi : Vent arrière 4000 rpm) 70/65 kt

Vapp finale (Landing I) 60 kt + KVe

Courte finale 55 kt

Vapp finale (Landing II) 55 kt + KVe

ARRONDI 50 / 45 kt

**Les volets : Landing II (50°) ne sont pas
conseillés, sauf atterrissage de précaution ou
court et sans vent**

Divers

Vitesse de finesse max 60 kt

Vent de travers limite démontré 18 kt

Vent arrière démontré 6 kt

Vne 146 kt

Vfe 70 kt

Va 90 kt

Vs (Vitesse de décrochage) à M = 600 kg

Volets Rentrés 42 kt

Volets Take Off 40 kt

Volets Landing I 39 kt

Volets Landing II 39 kt

CONSIGNES COMPLEMENTAIRES
D'UTILISATION

Note technique sur la responsabilité du
pilote du SportStar

Les avions sont équipés d'enregistreurs de paramètres à toutes les phases de vol.
Dès la mise en route du MASTER SWITCH, les paramètres des ADAHRS, du moteur et des GPS sont capturés par l'enregistreur

La responsabilité du club et du pilote est directement engagée en cas de non-respect des consignes du manuel de vol en anglais, et de la Check-List.

DEPLACEMENT DE L'AVION AU SOL :

- Avec la fourche de tractage
- En appuyant sur l'arrière du fuselage pour orienter la trajectoire en soulevant la roue avant Ne pas appuyer sur le plan fixe arrière

PRE – VOL

PURGES

Elles sont à effectuer avant le déplacement de l'avion et si possible sans être monté sur l'aile.

>> Vérifier les deux capsules de purge des circuits anémométriques mais ne pas intervenir, si présence d'eau ou de saletés avertir la maintenance.

NIVEAU d'HUILE

Une attention particulière est demandée pour la vérification du niveau d'huile sur le moteur ROTAX

La vérification se réalise en tournant LENTEMENT l'hélice dans le sens de rotation moteur, jusqu'aux bruits caractéristiques (3 fois)

Entre le niveau bas et max = 0,25 L **Jamais sup au Max**

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Niveau à vérifier Mini=100 ml, Maxi=200 ml à ne pas dépasser. **Ne jamais ajouter d'eau.**

REGLAGE DES PALONNIERS

Avant le réglage vérifier que la gouverne de direction est axée.

Le réglage a 3 positions, vérifier la symétrie.

Ne pas régler les palonniers en vol.

MISE EN ROUTE

Le point primordial pour votre sécurité est le respect des températures et des régimes 'moteur' à froid

Limitation du démarreur :

Marche 10" / Arrêt 2 mn x 3 fois
Puis 20 mn arrêt pour refroidissement

Démarrage moteur froid 2000 rpm maxi et 2 mn mini
Ensuite $N \leq 2500$ rpm tant que T° huile $\leq 50^\circ\text{C}$

CARBURANT

Entrer la quantité de carburant dans le G3X avant la mise en route. La lecture des jauges doit s'effectuer soit au sol, soit en vol stabilisé et après 2 mn minimum.

Garder 8 L libre pour l'expansion thermique, en fonction des conditions de température.

Pleins standards après vol.....40 L x 2

ROULAGE :

Régime ≤ 1800 rpm

En cas d'attente prolongée, bien surveiller la T° du liquide de refroidissement (120°C = début de l'arc rouge) au niveau des cylindres CHT L et CHT R, **et maintenir le ralenti**

La réchauffe carburateur prévient du givrage et peut être utilisée durant toutes les phases de roulage
SOCKET.....Comme nécessaire

Moteur froid ne pas dépasser 2500 tr/mn tant que la t° d'huile est inférieure à 50°C .

La réchauffe carburateur au roulage permet une montée en t° de l'huile plus rapide.

ESSAI MOTEUR

- Les essais moteur s'effectuent à..... 4000 tr/mn
- La diminution maxi du nombre de tours lors de la sélection des magnétos est de.....300 tr
- Différence entre elles115 tr max

DÉCOLLAGE

TRIM : L'action sur la commande de trim est très sensible et doit être utilisée par de courtes impulsions.

MONTÉE

LOW Fuel pressure : Alarme tolérée si moins de 5 sec et sans chute de RPM

CROISIÈRE

Meilleur couple.....5200 rpm

Arc jaune supérieur à5500 rpm Max 5 mn
Arc rouge supérieur à5800 rpm INTERDIT

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

APPROCHE et ATERRISSAGE

SOCKET.....OFF

La sortie des volets à 50° proche de VFE demande une force importante.

Vent arrière démontré 6 kt

Vent de travers démontré 18 kt

APPROCHE FINALE

Atterrissage vent de travers

Correction du vent effectif :

si $V_e \leq 10kt$ $K_{Ve} = 0$

si $V_e > 10$ $K_{Ve} = 0,5 (V_e - 10)$

+ Prendre la rafale en entier

REMISE DE GAZ

- Assiette de remise des gaz affichée

- Puissance plein gaz

- Réchauffage carburateurOFF

- V_i vérifiée 60kt

- Volets ramenés lentement en position décollage

- Montée à V_i adaptée

ATERRISSAGE

Le respect des vitesses à l'arrondi est primordial.

AMARRAGE

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

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

- Ne pas bloquer le frein de parc.

- Caler les roues.

QUITTER L'AVION

- Vider et nettoyer l'intérieur.

- Attacher les ceintures.

- Obturateurs Pitot en place

- **Nettoyer la verrière et les bords d'attaque.**

- Remplir et signer le carnet de route

- Saisie informatique : retour et anomalies

En cas d'anomalie importante, arrêter l'avion en avertissant, en renseignant le système informatique de réservation et de signalement et en notant l'anomalie sur le carnet de route.