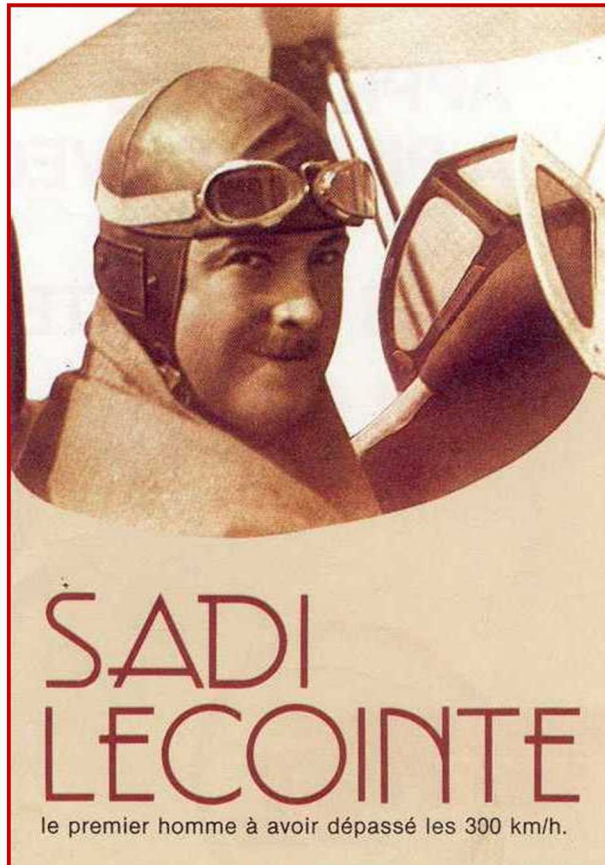




DR400-120

F-GNNA



A logo consisting of the letters "ASL" in a stylized, bold font. The "A" and "S" are red, and the "L" is yellow. They are enclosed within a circular border that is yellow on top and red on the bottom, with a red wing-like shape extending from the left side.
AÉRO-CLUB SADI LECOINTE
Aérodrome de Lognes 77185 LOGNES
01 60 05 37 24

F-GNNA

ind.K, Juin 2019

SUIVI DES MODIFICATIONS

Indice	Modification	Partie concernée
K	Changement d'ordre de vérifications	Aile droite/gauche Après mise en route
	Corrections mineures	Toutes sections
	Ajout démarrage moteur noyé	Moteur noyé
	Message de détresse	Procédures d'urgence
L	Glass Cockpit	Après mise en route
	Corrections diverses	Toutes
	Message de détresse	Procédures d'urgence

	Nom	Date et visa
Rédacteur	F POULIQUEN	
Approbateur	P BLOT	

Vitesses (en kt):

V_{NE} :	166 (308 km/h)
V_{NO} :	140 (260 km/h)
V_A :	116 (215 km/h)
V_{FE} :	92 (170 km/h)
V_s à la masse maxi :	51 (94 km/h)
V_{s1} 1 cran de volet, masse maxi :	48 (88 km/h)
V_{S0} à la masse maxi :	45 (83 km/h)
V_{Rotation} :	54 (100 km/h)
V_X (pente max, lisse) :	73 (135 km/h)
V_X (pente max volet 1 cran) :	70 (130 km/h)
V_Y (Z max lisse) :	78 (145 km/h)
V_Y (Z max volet 1 cran) :	76 (140 km/h)
V_Z monté normale :	81 (150 km/h)
V_{Finale} :	65 (120 km/h)
V Atterrissage :	60 (110 km/h)
V_{finesse max sans vent, lisse} :	73 (135 km/h)

Limite Vent de travers : 22 Kt

Masses (en kg):

A vide :	585
Maxi au décollage :	900
Maxi à l'atterrissage :	900
Maxi bagages :	40

Pour les valeurs exactes, consulter le rapport de pesée de l'avion

Consommations:

Essence consommable :	
Principal :	100 l

Les 10 derniers litres du réservoir principal ne sont pas consommable en montée.

Conso à 75 % :	25 l/h,
----------------	----------------

Les instructions en **rouge** et surlignées en **jaune** sont à connaître par cœur.

PRE-VOL EXTERIEURE

1-) En arrivant à l'avion :

Avant déplacement de l'avion :

Purge réservoir et carburateur effectuées,

Flammes anémométriques enlevées,

Cordes d'amarrage enlevées,

Barre de tractage enlevée,

Verrière nettoyage.

2-) Vérification dans la cabine:

Volets rentrés, puis sortis, symétrique,

Compensateur... débattement vérifié, réglé sur neutre,

Essence ouverte,

Mélange (Mixture) en bas, (plein pauvre),

Frein de parc Serré,

Commandes libres et dans le bon sens,

Fusibles et Disjoncteurs Vérifiés,

Avionic Master OFF (vers le bas),

Toutes servitudes électriques sur OFF,

Contact magnétos OFF, clef enlevée,

Contact batterie ON,

Jauges d'essence vérifiée,

Phare roulage ON, vérifié, puis OFF,

Phare atterrissage ON, vérifié, puis OFF,

Feux de navigation ON, vérifiés, puis OFF,

Feux anti-collision ON, Vérifié, puis OFF,

Avertisseur de décrochage vérifié,

Contact Batterie OFF,

Soute à bagages bagages rangés et arrimés.

3-) Fuselage gauche:

Bouchon réservoir principal en place, fermé,

Event réservoir non obstrué,

Antennes vérifiées, en bon état,

Prise anémométrique statique flamme ôtée, propre.

4-) Empennage:

Gouverne de direction état, fixations,
..... **Cohérente avec train avant,**
Profondeur état, liberté, fixations,
Tab vérifié, fixation,
Feu de navigation état, blanc.

5-) Fuselage droit :

Prise anémométrique statique flamme ôtée, propre,

6-) Aile droite :

Volet état, jeux, fixations,
..... **En position "lisse" les volets sont**
..... **en appui sur les cales,**
Tringlerie du volet état, fixation,
Aileron état, butées, liberté, fixations,
Feu de navigation état, **vert,**
Amortisseur vérifié,
Intrados & extrados état, propreté,
Bord d'attaque état, propreté,
Avertisseur de décrochage état,
Train droit état, pas de fuite, roue gonflée.

7-) Groupe motopropulseur :

Capot moteur fixations en place,
Huile repère 5,
..... **Si 4, compléter à 5,**
Bouchon d'huile vissé fermé,
Trappe d'huile fermée,
Tube d'échappement fixation,
Hélice et cône fixation, état,
Entrée d'air non obstruées,
Train avant état, roue gonflée,
Amortisseur course vérifiée.

8-) Aile gauche :

Train gauche état, pas de fuite, roue gonflée,
Pitot caché ôtée, orifice propre,
Phares état,
Bord d'attaque état,
Intrados & extrados état, propreté,
Amortisseur vérifié,
Feu de navigation état, **rouge,**
Aileron état, liberté, fixations,
Volet état, jeux, fixations,
..... **en position "lisse" les volets sont**
..... **en appui sur les cales,**
Tringlerie du volet état et fixation.

MISE EN ROUTE

Visite Pré vol effectuée,
Barre de traction..... enlevée,
Documents avion et pilote rangés, disponibles,
Horamètre noté,
Sièges réglés, verrouillés,
Frein de parc serré,
Volets rentrés, en butée, symétriques,
Sélecteur essence..... ouvert,
Réchauffage carbu poussé et verrouillé,
Mélange (Mixture) en haut, (plein riche),
Toutes servitudes électriques..... OFF,
Avionic Master..... OFF (en bas),
Fusibles et Disjoncteurs vérifiés,
Contact batterie..... ON,
Autonomie calculée et vérifiée,
Alarmes testées,
Balise de détresse..... armée,
Feu anti-collision ON,
Verrière tirée, non verrouillé,
Ceintures..... non attachées.

SI MOTEUR FROID

Pompe électrique ON,
Manette des gaz..... 5 à 7 injections,
Manette des gaz poussée 1 cm,
Contact magnétos BOTH,
Pieds sur les freins,
Abords dégagés, personne devant,
Commandes..... tenues,
Démarreur 10" maxi.
Pression d'huile monte, sinon ARRET.

SI MOTEUR CHAUD

Pompe électrique ON,
Manette des gaz..... 2 injections,
Manette des gaz poussée 1 cm,
Contact magnétos BOTH,
Pieds sur les freins,
Abords dégagés, personne devant
Commandes..... tenues,
Démarreur 10" maxi.
Pression d'huile monte, sinon ARRET.

SI MOTEUR NOYE

Pompe électrique OFF,
Manette des gaz Plein gaz,
Mélange (Mixture) plein pauvre,
Contact magnétos BOTH,
Pieds sur les freins,
Abords dégagés, personne devant
Commandes..... tenues,
Démarreur 10" maxi.

Dès démarrage

Mélange (Mixture) en haut, (plein riche),
Manette des gaz..... réduit,
Pression d'huile monte, sinon ARRET.

APRES MISE EN ROUTE

Chauffage moteur..... 1200 ^{tr}/mn,
Alternateur..... ON,
Charge alternateuraiguille monte vers le +,
Pompe électrique OFF,
Avionic Master..... ON,
Feux de navigation..... ON si nécessaire,
Eclairage Tableaux de bord ON si nécessaire,
Dépression Gyros..... dans le **vert** (entre 4 & 5 inch),
GTN 650.....« Continue »,
Fuel flow vérifié,
Fuel on board.....saisie puis « continue »,
Flight Plan.....saisie puis sauvegardé,
Radio COM..... réglées,
Radio Nav..... Pré affichages effectués,
Radio..... ATIS noté,
G500 Appuyer sur « ENT»,
HDG (« pinule »).....réglée sur monté initiale,
Conservateur de cap..... vérifié / compas,
ALT (altitude d'alerte)..... réglée,
V/S (Consigne V/S)..... réglée,
Baro réglé au QNH,
Altimètres secours..... réglé,
Ceinture et harnais..... attachés 3 points,
Radio..... appel effectué,
Transpondeur..... affiché,
Heure notée.

ROULAGE

Freins place gauche..... essayés,
Freins place droite (si nécessaire)..... essayés,

Virage à Gauche

Cap diminue,
Bille à droite,
Barre de tendance..... à gauche,
Horizon..... stable,

Virage à droite

Cap augmente,
Bille à gauche,
Barre de tendance..... à droite,
Horizon..... Stable.

ESSAI MOTEUR

Roulette de nez dans l'axe,
Freins de parc serré,
Sélecteur essence ouvert,
Pression d'huile dans l'arc vert,
Température d'huile monte dans l'arc vert,
Pression d'essence dans l'arc vert,
commandes tenues,
Pieds sur les freins.

On ne souffle personne !

Régime moteur 1800 tr/mn,
Sélection magnéto L puis R puis BOTH,
..... Chute maxi 125 tr/mn,
..... différence maxi 50 tr/mn,
Dépression vérifiée, dans l'arc vert,
Réchauffage Carburateur essayé,
..... Chute maxi 150 tr/mn,
Charge Alternateur Vérifié, vers le +,
Essai ralenti moteur ~700 tr/mn et Stable,
Régime moteur 1200 tr/mn.

AVANT DECOLLAGE

Serrage frein de parc maintenu,
Contact magnétos BOTH,
Batterie ON,
Alternateur ON,
Charge alternateur vérifiée,
Réchauffage carburateur poussé, verrouillé,
Mélange (Mixture) en haut, (plein riche),
Sélecteur Essence ouvert,
Autonomie calculée et vérifiée,
Altimètres G500 et secours réglés et comparés,
..... erreur notée < 4hPa,
Horizon artificiel réglé,
Commandes libres, vérifiées et dans le bon sens,
Compensateur réglé sur neutre,
Pompe électrique ON,
Volets 1 cran, symétriques et voyant vert allumé,
Verrière fermée et verrouillée,
Ejecteurs en place,
Ceinture et harnais attachés 3 points,
Pression d'huile dans l'arc vert,
Température d'huile dans l'arc vert,
Pression d'essence dans l'arc vert,
Briefing décollage effectué,
Finale et Piste dégagées,
Radio appel effectué.

ALIGNE SUR LA PISTE

Compas vérifié,
Directionnel vérifié au QFU,
Pompe ON,
Phare atterrissage ON,
Chrono Top noté,
Talons au plancher.

DECOLLAGE

Puissance moteur ≥ 2200 tr/mn,

Instruments moteurs dans le vert

Badin Actif

Pas d'alarme

Rotation 54 kt,

Monté initiale 70 kt.

APRES DECOLLAGE (300 ft)

Vitesse 80 kt,

Pompe électrique OFF,

Pression d'essence vérifiée, dans l'arc vert,

Volets rentrés,

Phare d'atterrissage OFF,

CROISIERE

Mixture réglée si Z > 4500ft,

Pression d'huile vérifiée, dans l'arc vert,

Température d'huile vérifiée, dans l'arc vert,

Pression d'essence vérifiée, dans l'arc vert,

Puissance vérifiée,

Cap vérifié,

HDG (G500) réglé,

Altimètre (G500 (Baro) / Secours) réglés,

Alarmes Vérifiées : pas d'alarme,

Top horaire

Heure Notée,

HSI vérifié,

Altitude tenue correcte,

Estimée calculée, notée,

Radio, NAV réglés, vérifiés.

AVANT DESCENTE

Altimètres (G500 (Baro) / Secours) . réglés & comparés,
HSI vérifié,
HDG (G500) réglé,
Sélecteur essence ouvert,
Mélange (Mixture) en haut, (plein riche),
Réchauffage carburateur..... à la demande,
Briefing effectué,
Radio appel effectué.

VENT ARRIERE

Réchauffage carburateur..... tiré, verrouillé,
Régime moteur 2000 ^{tr}/mn,
Pompe électrique ON,
Phare d'atterrissage ON,
Volets 1 cran dès 92 kt,
Vitesse 76 kt.

FINALE

Volets 2 crans,
Vitesse 65 kt,
Talons au plancher,
V Atterrissage..... 60 kt.

PISTE DEGAGEE

Volets rentrés, en buté,
Compensateur réglé sur neutre,
Pompe électrique OFF,
Réchauffage carburateur..... poussé, verrouillé,
Transpondeur 7000,
Radio messages effectués.

ARRET MOTEUR

Régime moteur..... 1200 ^{tr}/_{mn},
Roulette de nez..... dans l'axe,
Frein de parc..... serré,
Radio..... clôture fréquence,
Avionic Master..... OFF (en bas),
Phares..... OFF,
Feux de NAV..... OFF,
Eclairage Tableau de bord..... OFF,
Alternateur..... OFF,
Régime moteur..... ≤ 1000 ^{tr}/_{mn},
Essai coupure (magnéto) L puis R puis OFF puis Both,
Régime moteur..... 1200 ^{tr}/_{mn},
Mélange (Mixture) vers le bas (plein pauvre),

Dès l'arrêt du moteur

Contact magnéto..... OFF, Clef enlevée,
Feu Anti-collision..... OFF,
Contact batterie..... OFF,
Ecrans GTN 650 et G500..... Nettoyés (chiffon),
Volets 2 crans,
Frein de parc..... Enlevé (si besoin),
Compteur noté,
Heure notée.
Si problème particulier..... cf. liste n° d'urgence
..... en fin de check-list.
Si problème sur piste ou taxiway hors horaires TWR.....
..... contacter ADP.

AMARRAGE

Avion vent arrière,
Commandes..... bloquées avec la ceinture
..... de sécurité en place pilote,
Frein de parc..... Non bloqué,
Amarrage par les 2 anneaux sous les ailes
..... et l'anneau situé à l'arrière du fuselage,
Roues..... calées,
Verrière protégée par une housse,
Flammes anémométriques..... en place.
Caches prises anémométrique..... en place.

PROCEDURES D'URGENCE

PANNES MOTEUR

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE (Roulage)

Il reste suffisamment de piste :

Manette des gaz..... **réduits à fond (tirer),**
Freins **A la demande,**
S'arrêter **dans l'axe.**

Il ne reste pas assez de piste :

Manette des gaz..... **réduire à fond (Tirer),**
Freins **freiner énergiquement,**
Mixture **étouffoir (vers le bas),**
Robinet d'essence..... **fermée,**
Contact magnétos..... **coupé,**
Interrupteur batterie..... **coupé.**

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES DECOLLAGE

Vitesse de plané..... **73 kt (135 km/h),**
Mixture **étouffoir (vers le bas),**
Robinet d'essence..... **fermée,**
Contact magnétos **coupé,**
Message de détresse **(MAYDAY) x 3,**
Interrupteur batterie **Coupé.**

**Atterrir droit devant en ne faisant que de petits
changements de cap pour éviter les obstacles**

NE JAMAIS Tenter de faire demi-tour vers la piste !

PANNE MOTEUR EN VOL

**Si l'altitude est jugée suffisante pour tenter une remise
en route :**

Vitesse de meilleure finesse..... **73 kt (135 km/h),**
Robinet d'essence..... **ouvert,**
Pompe électrique **marche,**
Mixture **plein riche (vers le haut),**
Manette des gaz..... **¼ de la course en avant,**
Contact magnétos **sur L+R (BOTH),**

**Si l'hélice tourne encore, le moteur devrait se remettre
en route**

Si l'hélice est calée, actionner le démarreur

**Si le moteur ne démarre toujours pas,
Préparer un atterrissage
en campagne suivant la procédure ci-dessous.**

ATTERRISSAGE FORCE EN CAMPAGNE, MOTEUR EN PANNE

Choisir un terrain approprié :

Sans ligne électrique, charrues, obstacles...

Ceinture et harnais **serrés,**
Pompe électrique **arrêt,**
Mixture **étouffoir (vers le bas),**
Manette des gaz **plein réduit (tirer),**
Contact magnétos **coupé,**
Robinet d'essence **fermée,**
Excitation alternateur **coupé,**
Message de détresse **(MAYDAY) x 3,**
Interrupteur batterie **coupé.**

En finale

Volets **tout sortis,**
Verrière **déverrouillée.**

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION EN CAMPAGNE, MOTEUR EN MARCHÉ

Reconnaitre le terrain choisi, en effectuant au besoin plusieurs passages à basse vitesse (75 kt ; 140 km/h) volets en position « décollage », puis faire une approche de précaution de **60 kt** (110 km/h), volets en position « atterrissage »

En finale :

Vitesse **60 kt** (110 km/h),
Volets **position atterrissage,**
Verrière **déverrouillée.**

Avant de toucher le sol :

Contact magnéto **Coupé,**
Interrupteur batterie **Coupé.**

EN CAS DE BLOCAGE DE LA VERRIERE

Poignée de verrière en **position « ouvert »**,
Dégager les deux leviers de largage verrière situés sur les accoudoirs de part et d'autre du tableau de bord, et les amener en position verticale

INCENDIE

FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE

Laisser tourner le moteur avec :

Robinet d'essence..... fermée,
Pompe électrique arrêt,
Manette des gaz..... Plein gaz (Pousser),
Mixtureétouffoir (vers le bas).

Cette manœuvre a pour but de « faire avaler » par le moteur l'essence accumulée dans les pipes d'admission (généralement à la suite d'un excès d'injection, lors d'une mise en route difficile).

Si le feu persiste :

Contact magnéto coupé,
Interrupteur batterie..... coupé,
Excitation alternateur..... coupé.

EVACUER L'AVION ET

TENTER D'ETEINDRE L'INCENDIE A L'AIDE
DESMOYENS DISPONIBLES : EXTINCTEUR OU A
DEFAUT COUVERTURES, VÊTEMENTS, PROJECTION DE
SABLE

FEU MOTEUR EN VOL

Robinet d'essence..... fermée,
Manette des gaz...plein gaz, jusqu'à l'arrêt du moteur,
Mixtureétouffoir (vers le bas),
Pompe électrique arrêt,
Excitation alternateur..... Coupé,
Chauffage cabine et ventilation Coupés,
Adopter une vitesse de finesse maxi..... 73 kt (135 km/h),

**PREPARER UN ATERRISSAGE EN CAMPAGNE
SUIVANT PROCEDURES DECRITES DANS LE
CHAPITRE « ATERRISSAGE MOTEUR EN PANNE »**

**NE PAS ESSAYER DE REMISE EN ROUTE DU
MOTEUR !!**

FEU DANS LA CABINE

**ETEINDRE LE FOYER PAR TOUS LES MOYENS
DISPONIBLES !**

Pour éliminer la fumée, ouvrir à fond la ventilation

En cas de feu d'origine électrique (Combustion des isolants produisant une odeur caractéristique) :

Ventilation cabine..... **réduite,**

Excitation alternateur..... **coupé,**

Interrupteur batterie..... **coupé,**

Breaker Batterie **tiré,**

Breaker Alternateur **tiré,**

ATTERRIR RAPIDEMENT SI LE FEU PERSISTE !

VIBRATIONS ET IRREGULARITES DE FONCTIONNEMENT MOTEUR

Les vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur ont généralement pour origine (Vérifier dans l'ordre) :

Un givrage carburateur..... **voir plus loin « GIVRAGE » ,**

Un mélange réglé trop riche ou trop pauvre **régler la
mixture,**

La présence d'impuretés dans le circuit carburant

..... **Vérifier la pression d'essence**

..... **Mettre en fonction la pompe électrique .**

PANNE d'ALIMENTATION EN HUILE

En cas de baisse de pression d'huile, surveiller la température d'huile. Si celle-ci s'élève anormalement (Zone rouge) :

**REDUIRE LA PUISSANCE,
REJOINDRE LE TERRAIN LE PLUS PROCHE EN SE
PREPARANT A UN EVENTUEL ATTERRISSAGE EN
CAMPAGNE.**

GIVRAGE

Procéder de la façon suivante lorsque l'on est surpris par le givrage :

Réchauffage carburateur..... **chaud (tirer), Augmenter la puissance afin de réduire la formation de glace** au minimum,

Mettre la climatisation sur plein chaud et orienter la totalité du débit vers le pare-brise (position

« désembuage »), afin d'en éliminer rapidement le givre,

Rebrousser chemin ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins critique pour le givrage,

Envisager d'atterrir sur le prochain aérodrome,

Lors d'une formation de glace extrêmement rapide, effectuer un atterrissage forcé.

Se souvenir qu'une couche de plus de 0,5 cm (0,2 in) sur le bord d'attaque augmente notablement la vitesse de décrochage. Adopter si nécessaire un vitesse d'approche supérieur à la normale : 70 kt (130 Km /h)

MELANGE TROP RICHE ou TROP PAUVRE

Mixture **ajustée.**

IMPURETE DANS LE CIRCUIT CARBURANT

Pompe électrique **ON.**

DEFAILLANCE ALLUMAGE

Contact magnéto **L, puis R, puis Both.**

Choisir la position procurant le meilleur fonctionnement.

Rejoindre le terrain le plus proche.

VRILLE INVOLONTAIRE

Manette des gaz..... **réduit (tirer),**

Direction **A fond contre le sens de rotation,**

Profondeur **au neutre,**

Ailerons **au neutre,**

Dès arrêt de la rotation :

Direction **au neutre.**

Ressource en respectant le domaine de vol.

PANNE ALIMENTATION D'HUILE

En cas de baisse de pression d'huile :

Température d'huile **A surveiller.**

Si Temp Huile s'élève anormalement (zone rouge) :

Gaz..... **réduire,**

REJOINDRE LE TERRAIN LE PLUS PROCHE.

SE PREPARER A UN ATERRISSAGE EN CAMPAGNE.

PANNE ELECTRIQUE

Une panne d'alternateur entraine :

Voyant ambreallumé,
Charge alternateuren baisse.

Si le voyant ambre est allumé :

Excitation alternateur..... Coupé, puis Marche,
Breaker Alternateurtiré puis enclenché.

NE FAIRE UN REENCLenchEMENT QU'UNE SEULE FOIS

Si la panne persiste :

Excitation alternateur..... Coupé,
Equipements électriques non indispensables Coupés,

SE POSER DES QUE POSSIBLE.

PANNE SUR LA COMMANDE DE PROFONDEUR

Voletsrentrés,

Vitesse **73 kt (135 km/h)**,

Configuration avion **vol horizontal,**
A l'aide du trim,

NE PLUS TOUCHER AU TRIM

Angle de descente..... **avec les gaz.**

NE REDUIRE LES GAZ QU'EN COURTE FINALE, A PROXIMITE DU SOL.

Numéros utiles / Urgence

Aéroclub Sadi Lecointe	:	01 60 05 37 24
TWR de Lognes	:	01 60 05 33 19
ADP	:	01 70 03 94 37
Plan de vol Dépôt et clôture (universel)	:	01 56 30 13 01
Plan de vol Dépôt et clôture (Bordeaux)	:	05 57 92 60 84
Urgence AERO	:	191
Urgence EUROPE	:	112
SAMU	:	15
Pompiers	:	18
Police	:	17