



## Aéroclub de GRAY

# Procédures d'utilisation DV 20 F-GNJD

Version actualisée au 13 novembre 2015

## Mise en œuvre de l'avion

- Purger le réservoir avant de bouger l'avion.
- Vérifier le niveau d'huile.

Tourner l'hélice plusieurs fois : l'huile est remontée lorsque l'air arrive au réservoir. Un gargouillement est alors audible par l'ouverture du réservoir.

- Compléter s'il y a lieu : 10W40
- Revisser le bouchon d'huile.
- Fermer la trappe d'huile.
- Placer l'avion sur une croix de stationnement.

## Visite prévol cabine

- Verrière \_\_\_\_\_ Nettoyée
- Verrouillage des ailes \_\_\_\_\_ Sécurisé
- Documents de l'avion \_\_\_\_\_ A bord
- Commandes de vol \_\_\_\_\_ Débloquées
- Contacts magnétos \_\_\_\_\_ Coupés
- Compensateur \_\_\_\_\_ Essayé
- Général radio (Avionique) \_\_\_\_\_ Coupé
- Disjoncteurs \_\_\_\_\_ Enclenchés
- Contact batterie \_\_\_\_\_ Marche
- Voyant de niveau de refroidissement Allumé 3 sec.

Si le voyant ne s'éteint pas, annuler le vol. Le niveau doit être complété.

- Autonomie essence \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Pompe électrique \_\_\_\_\_ Marche
- Feu anticollision \_\_\_\_\_ Vérifié
- Phares \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Feux de navigation \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Absence de fuite sous le moteur \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Volets toutes positions \_\_\_\_\_ Essayées
- Contact batterie \_\_\_\_\_ Arrêt

## Visite prévol extérieure

### Train gauche

- Jambe de train \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Carénage de roue \_\_\_\_\_ Vérifié
- Pression du pneu (2,3 bars) \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Pneu, roue, frein \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Témoin de glissement \_\_\_\_\_ Vérifié

### Aile gauche

- Revêtement \_\_\_\_\_ Vérifié
- Avertisseur de décrochage \_\_\_\_\_ Vérifié
- Prise totale et statique \_\_\_\_\_ Propres
- Saumon d'aile, masse d'équilibrage \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Feu de position \_\_\_\_\_ Vérifié
- Volets, ailerons \_\_\_\_\_ Vérifiés

### Fuselage

- Revêtement \_\_\_\_\_ Vérifié
- Mise à l'air libre du réservoir \_\_\_\_\_ Vérifiée

### Empennage

- Bord de fuite et gouverne \_\_\_\_\_ Vérifié
- Volet de compensateur \_\_\_\_\_ Vérifié

### Aile droite et train droit : idem aile et train gauche

### Fuselage avant

- Fixations du capot \_\_\_\_\_ Vérifiées
- Entrées d'air (6) \_\_\_\_\_ Vérifiées
- Hélice \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Cône d'hélice \_\_\_\_\_ Vérifié
- Train avant, pneu, roue, carénage \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Pression du pneu (1,8 bar) \_\_\_\_\_ Vérifiée

Inscrire le vol sur le registre du bureau de piste.

## Avant mise en route

- Equipage \_\_\_\_\_ Non attaché
- Palonniers \_\_\_\_\_ Réglés
- Verrière \_\_\_\_\_ Verrouillée
- Freins \_\_\_\_\_ Serrés
- Essence \_\_\_\_\_ Ouverte
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Sur froid
- Hélice \_\_\_\_\_ P. Petit Pas
- Général radio (Avionique) \_\_\_\_\_ Coupé
- Autonomie \_\_\_\_\_ Calculée
- Volets \_\_\_\_\_ Rentrés

## Mise en route

- Batterie \_\_\_\_\_ Marche
- Voyant de niveau de refroidissement Allumé 3 sec.

Si le voyant ne s'éteint pas, annuler le vol. Le niveau doit être complété.

- Voyants basse tension, Alternateur \_\_\_\_\_ Allumés
- Voyant de pression de carburant \_\_\_\_\_ Allumé
- Starter \_\_\_\_\_ Tiré Moteur froid - Moteur chaud Poussé
- Anticollision \_\_\_\_\_ Marche
- Champ d'hélice \_\_\_\_\_ Libre
- Pompe \_\_\_\_\_ Marche
- Gaz moteur froid \_\_\_\_\_ Réduits
- Gaz moteur chaud \_\_\_\_\_ 2 cm
- Démarreur \_\_\_\_\_ 10 sec. max
- Régime inférieur à 1500 tr/mn \_\_\_\_\_ réglé

**Attention**, après toute utilisation du démarreur pendant plus de 10 secondes en continu, laisser le refroidir pendant 2 minutes.

## Après mise en route

- Pression d'huile supérieure à 0,8 \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Starter repoussé lentement \_\_\_\_\_ Effectué
- Pompe \_\_\_\_\_ Arrêt
- Voyants alternateur et basse tension \_\_\_\_\_ Eteints
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Si nécessaire
- Général radio (Avionique) \_\_\_\_\_ Marche
- Radio \_\_\_\_\_ En service
- VOR \_\_\_\_\_ En service
- Transpondeur \_\_\_\_\_ sur STBY
- Equipage \_\_\_\_\_ Attaché
- Huile température (50°) \_\_\_\_\_ Suffisante

## Essais moteur

- Freins \_\_\_\_\_ Serrés
- Huile température \_\_\_\_\_ Au moins 50°
- Pression d'huile supérieure à 0,8 \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Régime \_\_\_\_\_ 1 700 tr./mn.
- 3 régulations d'hélice \_\_\_\_\_ Perte de 100 à 200 tr/mn
- Essais des magnétos \_\_\_\_\_ Tolérance 150 tr./mn.  
Différence max entre les deux : 50 tr/mn
- Essai du réchauffage \_\_\_\_\_ Perte de 30 tr/mn
- Régime plein gaz pendant 5 sec. \_ 2300 tr/mn (± 80)
- Ralenti \_\_\_\_\_ Stable
- Régime \_\_\_\_\_ 1 200 tr./mn
- Essence pression \_\_\_\_\_ Vérifiée

## Avant décollage

- Batterie \_\_\_\_\_ Marche
- Magnétos \_\_\_\_\_ BOTH
- Commandes de vol \_\_\_\_\_ Libres
- Compensateur \_\_\_\_\_ Au neutre
- Ceintures \_\_\_\_\_ Attachées
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Sur froid
- Starter \_\_\_\_\_ Repoussé
- Température d'huile \_\_\_\_\_ Dans le vert
- Pression d'huile \_\_\_\_\_ Dans le vert
- Essence \_\_\_\_\_ Ouverte
- Autonomie \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Voyant de pression de carburant \_\_\_\_\_ Eteint
- Pompe \_\_\_\_\_ Marche
- Volets essai toutes positions puis \_\_\_\_\_ 1<sup>er</sup> cran
- Verrière fermée et \_\_\_\_\_ Verrouillée
- Electricité - Charge \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Panneau de pannes \_\_\_\_\_ Eteint
- Conservateur \_\_\_\_\_ Recalé
- Réglage altimètre \_\_\_\_\_ QNH
- Hélice Plein Petit Pas \_\_\_\_\_ Régulée
- Approche \_\_\_\_\_ Libre
- Radio \_\_\_\_\_ Effectuée
- Freins \_\_\_\_\_ desserrés

## Ces actions se font de mémoire dans l'avion.

### Roulage

- Heure block départ \_\_\_\_\_ Notée
- Freins fonctionnement \_\_\_\_\_ Vérifié
- Virage à gauche : la bille va droite, l'horizon reste stable et les caps diminuent.
- Virage à droite : la bille va gauche, l'horizon reste stable et les caps augmentent.

### Aligné sur la piste

- Volets vérifiés sortis 1<sup>er</sup> cran : contrôlés visuellement à droite et à gauche.
- Conservateur recalé sur le QFU exact de la piste (075 et 255 à Gray)
- Transpondeur \_\_\_\_\_ Sur ALT
- Phare \_\_\_\_\_ Allumé
- Chrono : Heure de décollage \_\_\_\_\_ Notée

### Décollage

- Pleins gaz - régime moteur mini \_\_\_\_\_ 2 220 tr./mn.
- Anémomètre - Vitesse monte \_\_\_\_\_ Vérifié
- Soulager le train avant \_\_\_\_\_ vers 50 kt.
- Montée vitesse \_\_\_\_\_ 65 kt.

### Après décollage (vers 300 ft/sol)

- Freiner les roues (vibrations) \_\_\_\_\_ Effectué
- Hélice : réglage du pas \_\_\_\_\_ 2260 tr/mn
- Montée vitesse \_\_\_\_\_ 70 kt.
- Volets \_\_\_\_\_ Rentrés
- Pompe \_\_\_\_\_ Coupée
- Pression d'essence \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Pression d'huile \_\_\_\_\_ Dans le vert
- Phares \_\_\_\_\_ Coupés

## Ces actions se font de mémoire dans l'avion.

### Actions Vent Arrière (Configuration approche)

- Réchauffage carburateur (Temp.Carbu.) \_\_\_\_\_ Sur Chaud
- Pompe \_\_\_\_\_ Marche
- Phare droit \_\_\_\_\_ Allumé
- Hélice : réglage du pas \_\_\_\_\_ 2200 tr/mn
- Gaz : Pression d'admission \_\_\_\_\_ 20
- Assiette \_\_\_\_\_ A cabrer
- Compensateur \_\_\_\_\_ Régulé
- Vitesse dans l'arc blanc \_\_\_\_\_ Vérifié
- Volets \_\_\_\_\_ 1<sup>er</sup> cran
- Gaz : Pression d'admission \_\_\_\_\_ 22
- Radio \_\_\_\_\_ Effectuée

### Actions en finale (Configuration atterrissage)

- Assiette \_\_\_\_\_ Constante
- Volets \_\_\_\_\_ 2<sup>ème</sup> cran
- Hélice : Plein Petit Pas \_\_\_\_\_ PPP
- Puissance moteur adaptée \_\_\_\_\_ 60 kt sans vent
- Phare \_\_\_\_\_ Allumé
- Radio \_\_\_\_\_ Effectuée

### Quelques paramètres

- Charge maxi au décollage \_\_\_\_\_ 730 kg.
- Charge maxi à l'atterrissage \_\_\_\_\_ 730 kg.
- Vitesse de VZ max en lisse \_\_\_\_\_ 65 kt.
- Vitesse de pente max 1<sup>er</sup> cran de volets \_\_\_\_\_ 58 kt.
- Vitesse de finesse max en lisse \_\_\_\_\_ 70 kt.
- VS à 730 kg \_\_\_\_\_ 43 kt.
- VS0 à 730 kg \_\_\_\_\_ 38 Kt.
- Vitesse d'approche sans vent (1,5 de VS0) \_\_\_\_\_ 59 kt.

Rien ne remplace une bonne connaissance du manuel de vol.

## Arrêt moteur

- Freins \_\_\_\_\_ Serrés
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Sur froid
- Pompe \_\_\_\_\_ Arrêt
- Fréquence radio \_\_\_\_\_ Clôturée
- Radio VHF \_\_\_\_\_ Coupée
- VOR \_\_\_\_\_ Coupé
- Transpondeur \_\_\_\_\_ Coupé
- Général radio (Avionique) \_\_\_\_\_ Coupé
- Feux de navigation \_\_\_\_\_ Coupés
- Phare \_\_\_\_\_ Coupé
- Alternateur \_\_\_\_\_ Coupé
- Régime \_\_\_\_\_ plein ralenti
- Contacts magnétos \_\_\_\_\_ Coupés
- Anticollision \_\_\_\_\_ Arrêt
- Batterie \_\_\_\_\_ Coupée

## Rangement de l'avion

Après chaque vol, si aucun pilote ne reprend en charge l'avion derrière vous, il vous incombe de :

1. Démoustiquer et nettoyer l'avion.
2. Remiser l'avion sous le hangar en place avant ou arrière.