



« DR400 120 / « F-GLDO »

# Aéroclub de GRAY

## Procédures d'utilisation

### DR42 F-GLDO

Version actualisée au 13 février 2025

## Mise en œuvre de l'avion

- Purger les réservoirs avant de bouger l'avion.
- Vérifier le niveau d'huile entre 5 et 8.
- Compléter s'il y a lieu : Aéro DM 15W40
- Revisser le bouchon d'huile sans le serrer trop fort.
- Fermer la trappe d'huile.
- Placer l'avion sur une croix de stationnement.
- Retirer la béquille et la placer au crochet extérieur.

## Visite prévol cabine

- Verrière \_\_\_\_\_ Nettoyée
- Documents de l'avion \_\_\_\_\_ A bord
- Commandes de vol \_\_\_\_\_ Débloquées
- Contacts magnétos \_\_\_\_\_ Coupés
- Manette de richesse \_\_\_\_\_ plein pauvre
- Compensateur \_\_\_\_\_ Essayé
- Mélange VOR VHF Transpondeur \_\_\_\_\_ Coupés
- Disjoncteurs \_\_\_\_\_ Enclenchés
- Contact batterie \_\_\_\_\_ Marche
- Autonomie essence \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Pompe électrique \_\_\_\_\_ Marche
- Feu anticollision \_\_\_\_\_ Vérifié
- Phares, fonctionnement et état \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Feux de navigation \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Absence de fuite sous le moteur \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Avertisseur de décrochage \_\_\_\_\_ Vérifié
- Volets toutes positions \_\_\_\_\_ Essayées
- Contact batterie \_\_\_\_\_ Arrêt
- Caches Pitot et prises statiques \_\_\_\_\_ Retirés

## Visite prévol extérieure

### Fuselage gauche

- Antenne VHF et Strobe \_\_\_\_\_ Vérifié
- Bouchon du réservoir \_\_\_\_\_ Vérifié
- Prise statique gauche \_\_\_\_\_ Vérifiée

### Empennage

- Bords de fuite des gouvernes \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Volet de compensateur \_\_\_\_\_ Vérifié

### Fuselage droit

- Prise statique droite \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Antennes VHF/VOR \_\_\_\_\_ Vérifiées

### Aile droite

- Emplanture Karman \_\_\_\_\_ Vérifié
- Volets, ailerons \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Saumon d'aile \_\_\_\_\_ Vérifié
- Feu de position \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Train et amortisseur \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Pression du pneu (1,8 bars) \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Pneu, roue, carénage \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Bord d'attaque extrados et intrados \_\_\_\_\_ Vérifiés

### Fuselage avant

- Fixations du capot \_\_\_\_\_ Vérifiées
- Entrées d'air \_\_\_\_\_ Vérifiées
- Hélice et Cône d'hélice \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Train avant, pneu, roue, carénage \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Pression du pneu (1,6 bar) \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Barre de traction \_\_\_\_\_ Au crochet

**Aile gauche et train gauche : idem aile et train droits**  
**Inscrire le vol sur le registre du bureau de piste.**

## Avant mise en route

- Equipage \_\_\_\_\_ Non attaché
- Sièges \_\_\_\_\_ Réglés
- Verrières fermée non verrouillée \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Freins \_\_\_\_\_ Serrés
- Balise détresse \_\_\_\_\_ Armée
- Essence \_\_\_\_\_ Ouverte
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Sur froid
- Tous les équipement radio \_\_\_\_\_ Coupés
- Batterie \_\_\_\_\_ Marche
- Disjoncteurs \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Autonomie \_\_\_\_\_ Calculée
- Volets \_\_\_\_\_ Rentrés
- Clés de magnéto \_\_\_\_\_ En place

## Mise en route

- Manette de richesse \_\_\_\_\_ Plein riche
- Pompe électrique \_\_\_\_\_ Marche
- Voyant et pression de carburant \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Strobe \_\_\_\_\_ Marche
- Champ d'hélice \_\_\_\_\_ Libre
- Injections **moteur froid - 4 / moteur chaud - 0**
- Gaz \_\_\_\_\_ 1 cm
- Pieds sur les freins \_\_\_\_\_ Actifs
- Magnétos \_\_\_\_\_ sur BOTH
- Démarreur \_\_\_\_\_ 20 sec. max
- Régime entre 1000 et 1200 tr/mn \_\_\_\_\_ réglé
- Pression d'huile \_\_\_\_\_ dans le vert

**Attention**, après toute utilisation du démarreur pendant plus de 20 secondes en continu, laisser le refroidir pendant 1 minute.

## Après mise en route

- Pompe \_\_\_\_\_ Arrêt
- Alternateur \_\_\_\_\_ On
- Voltmètre et Ampèremètre \_\_\_\_\_ Vérifiés
- Verrière \_\_\_\_\_ Verrouillée
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Si nécessaire
- Voyants d'alarme \_\_\_\_\_ Testés/vérifiés
- Boîte de mélange \_\_\_\_\_ Marche
- VHF (Affichage des fréquences) \_\_\_\_\_ En service
- VOR (Affichage des fréquences) \_\_\_\_\_ En service
- Transpondeur (7000) \_\_\_\_\_ sur STBY
- Altimètre \_\_\_\_\_ Réglé QNH
- Equipage \_\_\_\_\_ Attaché
- Huile température (40°) \_\_\_\_\_ Suffisante
- Phare de roulage \_\_\_\_\_ Branché
- Hora mètre de début de roulage \_\_\_\_\_ Noté

## Essais moteur

- Freins \_\_\_\_\_ Serrés
- Huile température et pression \_\_\_\_\_ Vérifiées
- Dureté des commandes moteur \_\_\_\_\_ Réglée
- Manche \_\_\_\_\_ Secteur arrière
- Régime \_\_\_\_\_ 1 800 tr./mn.
- Essais des magnétos \_\_\_\_\_ Tolérance 125 tr./mn.  
Différence max entre les deux : 50 tr/mn
- Essai du réchauffage \_\_\_\_\_ Perte de 80 tr/mn
- Ralenti \_\_\_\_\_ Stable
- Régime \_\_\_\_\_ 1 200 tr./mn
- Indicateur dépression gyro \_\_\_\_\_ Vérifié
- Essence pression \_\_\_\_\_ Vérifiée

## Avant décollage

- Batterie \_\_\_\_\_ Marche
- Magnétos \_\_\_\_\_ BOTH
- Commandes de vol \_\_\_\_\_ Libres
- Compensateur \_\_\_\_\_ Au neutre
- Ceintures de sécurité \_\_\_\_\_ Attachées
- Sièges réglés et \_\_\_\_\_ Verrouillés
- Plancher libre de tout objet \_\_\_\_\_ Vérifié
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Sur froid
- Manette de richesse \_\_\_\_\_ Plein riche
- Température et 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
- Verrières fermées et \_\_\_\_\_ Verrouillées
- Electricité - Charge \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Panneau de pannes \_\_\_\_\_ Eteint
- Tous disjoncteurs \_\_\_\_\_ Enclenchés
- Conservateur de cap \_\_\_\_\_ Recalé
- Réglage altimètre \_\_\_\_\_ QNH
- 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 de cap aligné sur le QFU exact de la piste (075 et 255 à Gray)
- Transpondeur (7000) \_\_\_\_\_ Sur ALT
- Phares les deux \_\_\_\_\_ Branchés
- Pompe électrique de secours \_\_\_\_\_ Branchée
- Chrono : Heure de décollage \_\_\_\_\_ Notée

### Décollage

- Pleins gaz - régime moteur mini \_\_\_\_\_ 2 200 tr./mn.
- Anémomètre - Vitesse monte \_\_\_\_\_ Vérifié
- Soulager le train avant \_\_\_\_\_ vers 110 k/h
- Montée vitesse \_\_\_\_\_ 130 k/h.

### Après décollage (vers 300 ft/sol)

- Freiner les roues (vibrations) \_\_\_\_\_ Effectué
- Montée vitesse \_\_\_\_\_ 150 k/h.
- Volets \_\_\_\_\_ Rentrés
- Pompe \_\_\_\_\_ Coupée
- Phares \_\_\_\_\_ Coupés
- Pression d'essence \_\_\_\_\_ Vérifiée
- Pression d'huile \_\_\_\_\_ Dans le vert

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

### Actions Vent Arrière (Configuration approche)

- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Sur Chaud
- Mixture \_\_\_\_\_ Plein riche
- Pompe \_\_\_\_\_ Marche
- Phare roulage \_\_\_\_\_ Allumé
- Gaz \_\_\_\_\_ Réduction
- Assiette \_\_\_\_\_ A cabrer
- Compensateur \_\_\_\_\_ Réglé
- Vitesse dans l'arc blanc sous 170 Km/h \_\_\_\_\_ Vérifié
- Volets \_\_\_\_\_ 1<sup>er</sup> cran
- Radio \_\_\_\_\_ Effectuée

### Actions en finale (Configuration atterrissage)

- Assiette \_\_\_\_\_ Constante
- Volets \_\_\_\_\_ 2<sup>ème</sup> cran
- Puissance moteur adaptée \_\_\_\_\_ (Sans vent) 110 Km/h
- Phare d'atterrissage \_\_\_\_\_ Allumé
- Radio \_\_\_\_\_ Effectuée

### Quelques paramètres

- Charge maxi au décollage \_\_\_\_\_ 900 kg.
- Charge maxi à l'atterrissage \_\_\_\_\_ 900 kg.
- Vitesse de VZ max en lisse \_\_\_\_\_ 140 km/h.
- Vitesse de pente max 1<sup>er</sup> cran de volets \_\_\_\_\_ 130 km/h.
- Vitesse de finesse max en lisse \_\_\_\_\_ 135 km/h.
- VS à 900 kg \_\_\_\_\_ 94 km/h.
- VS0 à 900 kg \_\_\_\_\_ 83 Km/h.
- Vitesse d'approche sans vent (1,3 de VS0) \_\_\_\_\_ 110 km/h.

Rien ne remplace une bonne connaissance du manuel de vol.

### Arrêt moteur

- Freins \_\_\_\_\_ Serrés
- Phares \_\_\_\_\_ Coupés
- Réchauffage carburateur \_\_\_\_\_ Sur froid
- Pompe \_\_\_\_\_ Arrêt
- Fréquence radio \_\_\_\_\_ Clôturée
- Transpondeur \_\_\_\_\_ Coupé
- Radio VHF \_\_\_\_\_ Coupée
- VOR \_\_\_\_\_ Coupé
- Boîte de mélange \_\_\_\_\_ Coupé
- Feux de navigation \_\_\_\_\_ Coupés
- Régime moins de 1000 tr/mn \_\_\_\_\_ Réglé
- Contacts magnétos \_\_\_\_\_ Essai coupure
- Alternateur \_\_\_\_\_ Arrêt
- Régime 1800 tr/mn puis Mixture \_\_\_\_\_ Etouffoir
- Contacts magnétos \_\_\_\_\_ Coupés
- Volets \_\_\_\_\_ Sortis
- Clés \_\_\_\_\_ Retirées
- Strobe \_\_\_\_\_ Arrêt
- Batterie \_\_\_\_\_ Coupée
- Hora mètre de fin de vol \_\_\_\_\_ Noté

### 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 à sa place.