

AÉRO-CLUB du SARLADAIS

D112 F-BFDS

Guide de procédures normales



Ce document ne remplace pas le MANUEL D'EXPLOITATION que vous devez consulter pour connaître les particularités et les détails d'utilisation de l'avion sur lequel vous volez. Son rôle est de vous aider à vous assurer que les actions vitales nécessaires au vol ont été effectuées.

En cas d'équipements inopérants, consultez la liste minimale d'équipement (LME) ; disponible en section 7 du manuel d'exploitation, pour déterminer si le vol est possible eu égard aux conditions d'utilisation envisagées. Il est rappelé que tout équipement nécessaire à la navigabilité de l'avion (par exemple magnétos, anémomètre, altimètre, compas) ou requis par la réglementation pour le vol envisagé (par exemple radio VHF ou transpondeur sur certains trajets) doit être en état de fonctionnement pour entreprendre un vol.

Un équipement ou un instrument non listé dans la LME doit impérativement être fonctionnel.



1. ACTIONS PRELIMINAIRES

Niveau d'huile moteur ----- Vérifié, complété
Purge d'essence ----- Effectuée
Jaugeage manuel quantité essence ----- Effectué
Protection Pitot ----- Enlevée, mise à bord

Note 1 : La purge est à faire sur le drain sous le moteur au moins au premier vol de la journée et, si possible, après chaque avitaillement. Toujours observer un temps de repos minimal de l'avion de 10 mn après tout déplacement de l'avion ou tout avitaillement avant de procéder à la purge.

Note 2 : Par temps froid, s'assurer de l'absence de givre, de dépôts gelés ou de neige sur l'ensemble des surfaces de l'avion

2. VISITE PREVOL INTERIEURE

Documentation avion (manuel d'exploitation, guide procédures, checklist, sacoche de vol avec carnet de route) ----- A Bord
Documentation pilote (cartes, papiers) ----- A Bord
Carburant à bord ----- Estimé selon entrées carnet route
Masse et centrage prévus ----- Vérifiés
Habitacle ----- Organisé, rangé
Casques radio ----- Préparés
Trousse de secours ----- Rangée dans bac
Balise de détresse ----- Rangée dans sa housse, dans bac
Fusibles de secours ----- Dans pochette gilet fluo, dans bac
Poinçon brise verrière ----- Rangé dans bac
Sacoche « Lipo Bag » ----- Rangée dans bac
Jauge manuelle réservoir ----- A bord
Bac de rangement ----- Filet de rétention en place
Verrière ----- Propre
Commandes (manche, palonniers) ----- Libres
----- (ni jeu, ni frottement, ni bruit anormal)
Montre ----- Heure TU

3

Compas----- Vérifié
 Indicateur monoxyde de carbone (CO)--- Etat, couleur témoin
 Fusibles et disjoncteurs ----- Vérifiés
 Interrupteur général radio ----- OFF
 Batterie ----- OFF
 Magnétos----- Coupées (OFF)
 Réchauffage carburateur-----Repoussé, froid
 Compensateur de profondeur - Vérifié libre, débattement total
 Robinet essence ----- Ouvert
 Batterie ----- ON
 Feu anticollision ----- Fonctionnement vérifié
 Batterie ----- OFF
 Frein de parking ----- Desserré (si zone de parking plane)



3 VISITE PREVOL EXTERIEURE

Porte gauche et verrière partie arrière gauche -----Vérifiées
 Feu anticollision ----- Etat vérifié
 Antenne VHF----- Vérifiée
 Flanc fuselage gauche----- Vérifié
 Dessous fuselage----- Vérifié

4

Plan horizontal côté gauche ----- Vérifié
 Gouverne et câbles de profondeur----- Etat, débattement
 Gouverne et câbles de direction----- Etat, débattement
 Lame de ressorts ----- Vérifiée
 Roulette de queue -----Etat, conjugaison
 Plan horizontal côté droit ----- Vérifié
 Compensateur de profondeur----- Vérifié
 Flanc de fuselage droit ----- Vérifié
 Porte droite et verrière partie arrière droite ----- Vérifiées
 Extrados de l'aile----- Vérifié
 Aileron droit et câbles de commande ----- Vérifiés
 Saumon droit ----- Vérifié
 Intrados de l'aile ----- Vérifié
 Bord d'attaque droit----- Vérifié
 Train principal droit, amortisseur----- Vérifiés
 Pneu et frein ----- Vérifiés, pas de fuite hydraulique
 Antenne transpondeur (sous cabine) ----- Vérifiée
 Bouchon réservoir essence -----En place, serré
 Jauge essence ----- Cohérente avec carburant estimé à bord
 Niveau huile moteur ----- Vérifié
 Bouchon de remplissage huile ----- Vérifié serré
 Trappe à huile ----- Verrouillée
 Purgeur essence et reniflard sous capot----- Vérifiés
 Sortie d'échappement ----- Vérifiée
 Capotages moteur côté droit, fixations----- Vérifiés
 Absence freinage résiduel - Pousser l'avion pour vérification
 Hélice ----- Etat général, bords d'attaque vérifiés
 Cône d'hélice -----Etat et fixation vérifiés
 Entrées d'air moteur ----- Vérifiées, dégagées
 Démarreur, alternateur et courroie ----- Vérifiés
 Entrée d'air moteur ----- Vérifié
 Capotages moteur côté gauche, fixations----- Vérifiés
 Parebrise----- Vérifié

Train principal gauche, amortisseur-----Vérifiés
 Pneu et frein ----- Vérifiés, pas de fuite hydraulique
 Bord d'attaque gauche----- Vérifié
 Intrados de l'aile ----- Vérifié
 Pitot----- Vérifié
 Saumon gauche ----- Vérifié
 Aileron gauche et câbles de commande -----Vérifiés
 Extrados de l'aile ----- Vérifié

4. AVANT MISE EN ROUTE

Visite prévol----- Effectuée+
 Protection Pitot----- Enlevée, mise à bord
 Frein de parking----- Serré
 Téléphones cellulaires ----- Arrêt ou mode avion
 Harnais de sécurité -----Ajustés, bouclés
 Portes de verrière ----- Fermées, verrouillées
 Consignes de sécurité ----- Délivrées au passager
 Briefing avant départ----- Effectué
 Casques pilote et passager----- Branchés
 Carburant à bord -----Jauge vérifiée, autonomie suffisante
 Réchauffage carburateur-----Poussé, froid
 Compensateur de profondeur -----Neutre (position médiane)
 Magnétos-----Coupées (OFF)
 Robinet essence ----- Ouvert
 Disjoncteur et fusibles -----Vérifiés
 Interrupteur général radio ----- OFF
 Batterie -- -----ON
 Voyant rouge « Charge » ----- Allumé

5. MISE EN ROUTE

Magnétos----- BOTH

PREPARATION MOTEUR FROID

Injections à la manette de gaz1 à 4 fois selon température
 Manette de gaz -----Levée, environ ½ cm

Note 1 : Par temps très froid, une nouvelle injection peut être effectuée si le moteur a toussé une ou deux fois sans démarrer.

Note 2 : Par temps froid et humide, il est possible d'utiliser le réchauffage carburateur dès le démarrage du moteur pour limiter le risque de givrage

PREPARATION MOTEUR CHAUD

Pas d'injection

Manette de gaz ----- Levée, environ 1 cm

DÉMARRAGE

Champ d'hélice et abords----- Dégagés
 Manche -----Secteur arrière
 Démarreur----- Activé

Si moteur noyé

Suspendre les procédures de démarrage -----Pendant 10 mn

Puis ----- Tenter un nouveau démarrage

Pas d'injection -----

Magnétos----- BOTH

Manette de gaz -----Levée, environ 1 cm

Démarreur ----- Activé

Note : Attention aux limitations démarreur - Mise en œuvre de 5s maxi avant une période de refroidissement de 20 s au moins, ce cycle étant éventuellement répété deux fois de plus. Ensuite au moins deux minutes de refroidissement.

6. APRES MISE EN ROUTE

Pression d'huile ----- Vérifiée
 Régime ----- 1000 tr/mn
 (si $\theta < 10^\circ \text{C}$ et moteur froid, inférieur 800 tr/mn pendant 3 mn)
 Voyant rouge « Charge » ----- Eteint
 Charge électrique ----- Etablie à l'ampèremètre
 Interrupteur général radio ----- ON
 Interphone ----- Communications pilote - passager vérifiées
 Radio VHF ----- Fréquences préparées, réception vérifiée
 Transpondeur ----- Code préparé (7000 par défaut), mode GND
 Compas ----- Cap cohérent
 Altimètre ----- Réglé QNH

7 ROULAGE

Heure bloc départ ----- Notée
 Message radio ----- Effectué
 Frein de parking ----- Desserré
 Test de freinage aux palonniers (droit et gauche) ----- Effectué
 Bille ----- Vérifiée

Note 1 : Eviter de dépasser 1200 t/mn au roulage tant que la température d'huile reste inférieure à $32^\circ \text{C} / 90^\circ \text{F}$.

Note 2 : Par temps froid et humide, le réchauffage carburateur pourra être utilisé en position tirée (chaud) lors du roulage et du fonctionnement moteur à régime réduit pour prévenir un givrage.

Note 3 : La nécessité d'utiliser en permanence plus de 1000 t/mn sur une surface plane et roulante est signe d'un freinage résiduel.

8 POINT D'ATTENTE, ESSAIS MOTEUR

Frein de parking ----- Serré
 Pression d'huile ----- Vérifiée
 Température d'huile ----- Vérifiée (au moins 90°F)
 Réchauffage carburateur ----- Poussé, froid
 Manche ----- Tenu secteur arrière
 Régime ----- 1500 tr/mn
 Sélection magnétos ----- Effectuée
 Vérification réchauffage carburateur ----- Effectuée
 Ralenti ----- Vérifié entre 600 et 750 tr/mn
 Régime ----- 1000 tr/mn

Note :

- Sélection magnétos - Perte maximale sur une magnéto 75 tr/mn, écart maximal entre magnétos « 1 » et « 2 » 50 tr/mn
- Vérification réchauffage carburateur - Perte d'au moins 75 tr/mn et augmentation d'au moins 10°C constatée sur l'indicateur de température carburateur.

9. AVANT DECOLLAGE

Commandes de vol ----- Libres et dans le bon sens
 Pilote et passager ----- Attachés
 Contacts magnétos ----- BOTH
 Réchauffage carburateur ----- Poussé, froid
 Essence ----- Ouverte
 Compensateur de profondeur ----- Neutre (position médiane)
 Altimètre ----- Vérifié
 Transpondeur ----- Code vérifié, mode ALT
 Briefing décollage ----- Effectué
 Portes de verrière ----- Fermées, verrouillées

10 ALIGNEMENT

Message radio ----- Effectué
 Frein de parc----- Desserré
 Heure de décollage ----- Relevée

Note : Par temps froid et humide, pour limiter le givrage, le réchauffage carburateur pourra n'être repoussé sur froid qu'après avoir mis plein gaz sur freins avant le décollage et obtenu un fonctionnement régulier du moteur.

11. DECOLLAGE

Compas----- Vérifié aligné sur piste
 Puissance plein gaz ----- 2000 tr/mn au moins
 Badin actif ----- Vérifié et annoncé
 Vitesse de rotation ----- 65 / 70 km/h

12. APRES DECOLLAGE

Accélération ----- en palier près du sol jusqu'à 90 km/h
 Vitesse de montée initiale (passage obstacles) ----- 90 à 100 km/h
 Transpondeur----- Vérifié, mode ALT

13. MONTEE EN ROUTE

Vitesse de montée normale----- 100 km/h
 Manette de gaz ----- Plein gaz
 Altimètre ----- QNH ou 1013
 Instruments moteur ----- Vérifiés
 VHF----- Actualisée comme nécessaire

14. CROISIERE NORMALE

Puissance----- Entre 65 et 75 %
Valeur régime recommandée jusqu'à 3000 ft ----- 2000 tr/mn
(Voir manuel d'exploitation, section 5, pour autres réglages)
 Instruments moteur ----- Vérifiés
 Altimètre ----- QNH ou 1013
 Radio VHF----- Actualisée comme nécessaire
 Suivi carburant à bord----- Effectué

15. DESCENTE

Briefing arrivée ----- Effectué
 Bilan carburant à bord ----- Effectué
 Vitesse de descente normale ----- 150 km/h
 Manette de gaz ----- 1900 tr/mn
 Altimètre ----- Réglé QNH
 Radio VHF----- Actualisée comme nécessaire

16. APPROCHE DE L'AERODROME D'ARRIVEE

Pilote et passager ----- Attachés
 Cabine ----- Rangée
 Message radio ----- Effectué

17. AVANT ATERRISSAGE, VENT ARRIERE

Réchauffage carburateur----- Selon météo et température sonde
 Manette de gaz ----- 1600 tr/mn environ
 Vitesse ----- 100 à 110 km/h
 Compensateur de profondeur ----- Régulé
 Freins ----- Vérifiés desserrés
 Message radio ----- Effectué

18 FINALE

Vitesse (hors majoration vent)----- de 100 à 90 km/h
 Message radio ----- Effectué

19 APRES ATERRISSAGE, PISTE DEGAGEE

Message radio ----- Effectué
 Compensateur de profondeur ----- Neutre (position médiane)
 Réchauffage carburateur----- Poussé, froid
 Transpondeur----- Mode GND

Note : La nécessité d'utiliser en permanence plus de 1000 t/mn lors du roulage sur une surface plane et roulante est signe d'un freinage résiduel.

20 ARRET MOTEUR

Frein de parking----- Serré
 Message radio de clôture----- Effectué
 Transpondeur----- Mode SBY
 Interrupteur général radio ----- OFF
 Manette de gaz ----- Ralenti
 Magnétos----- Coupées (OFF)
 Interrupteur batterie ----- OFF
 Heure arrivée----- Notée
 Protection Pitot----- Remise en place

INFORMATIONS DIVERSES

- VNE 245 km/h
- VNO 200 km/h
- Vy 100 km/h (meilleur taux de montée)
- Vx 90 km/h (meilleur angle de montée)
- Vitesse maxi en air agité : 175 km/h
- Finesse maxi : 100 km/h
- Vent traversier maximal démontré : 15 kt
- Masses maximales décollage et atterrissage : 530 kg

*Explications relatives au codage couleur
 des titres des différentes phases de cette check-list*

3 VISITE PREVOL EXTERIEURE

Guide de procédures, pouvant être éventuellement effectué sans support de la check-list

9. AVANT DECOLLAGE

Procédures devant être effectuées en totalité

- soit par lecture directe de la check-list (« Read and do » ou pas à pas)
- soit de mémoire mais confirmées ensuite par lecture complète de la liste de vérification

17. AVANT ATERRISSAGE, VENT ARRIERE

Procédures devant être connues pour être effectuées de mémoire

**Guide de procédures D112 F-BFDS
 Procédures normales**

Version V16 Février 2023 - Ce document comporte 14 pages



Autres informations relatives à mise en œuvre du D 112 F-BFDS

Balise de détresse (PLB)

Une balise de détresse personnelle (PLB) Fast Find 220 est disponible à bord de ce D 112. Cette balise est contenue dans une housse protectrice de couleur jaune vif qui doit être en permanence rangée dans le bac sur la tablette de la cabine. La balise émet sur les fréquences 406 Mhz et 121.500 Mhz pendant au moins 24 h.

- Le signal sur 406 Mhz (puissance d'émission 5 W) est une signature numérique d'identification, transmise toutes les 50 s, vers un réseau de satellites COSPAS-SARSAT, permettant d'identifier de manière unique la balise et de déterminer sa position.
- Le signal sur 121,5 Mhz (puissance d'émission 100 mW) est une émission permanente modulée de faible portée, audible sur une VHF aéronautique, qui est utilisable pour guider les secours à proximité et par radiogoniométrie.

La balise est composée d'un boîtier étanche, équipé d'une antenne déployable et contenant l'électronique, un GPS, une batterie et, sous un volet de protection frangible, les commandes d'activation.

Une description détaillée de cette balise de détresse est disponible dans le manuel d'exploitation (Section 1).



La balise peut être activée manuellement, par action du pilote ou d'un passager, en brisant le scellé du capot transparent puis en tirant la protection de couleur rouge pour connecter la batterie. Il est ensuite nécessaire d'appuyer sur le bouton ON. La balise ne doit être activée qu'en cas de danger grave et imminent.

Lorsque la balise est active, le pilote est averti par le clignotement d'un voyant rouge sur la balise et par un signal modulé audible sur la fréquence 121.50 Mhz.

Il est possible d'arrêter l'émission de la balise en appuyant sur le bouton TEST pendant au moins 3 s.

Note : Il n'est pas possible de mettre la balise totalement hors service sans ouvrir son boîtier et déconnecter la batterie.

Déclenchement non désiré de la balise

Un déclenchement peut se produire accidentellement (balise mal protégée dans sa housse, perte du capot de protection ou choc). L'émission des signaux de détresse intervient rapidement (30 s au plus) et il est enregistré immédiatement dans le réseau de surveillance COSPAS-SARSAT.

En cas de déclenchement non désiré, si le bouton ON a été activé et/ou si le voyant clignote :

- Appuyer sur le bouton TEST pendant au moins 3 s (mais moins de 20 s),
- Vérifier que clignotement du voyant cesse dans la minute qui suit.
- Informer impérativement et dès que possible l'ARCC de Lyon Mont Verdun par téléphone (Alerte H24 en composant le 191).

Précisez le lieu de l'alerte, et communiquer sur demande le code d'identification « 15hex » de la balise qui 1C6E5A0644FFBFF.

- Le cas échéant, avisez également le service de la circulation aérienne avec lequel vous êtes en contact ou celui de l'aérodrome sur lequel vous êtes posé.

Assistance FFA en cas d'interruption imprévue du vol

En qualité de licencié FFA, vous avez droit à une assistance si vous devez interrompre un voyage aérien à la suite d'une panne ou un accident matériel de l'avion, de mauvaises conditions météo, d'un ennui de santé, du décès ou de l'hospitalisation d'un de vos proches. L'assistance organise et prend en charge :

- Pour le pilote et ses passagers, le retour vers Domme en taxi, voiture de location, train ou avion, ainsi que l'hébergement si le retour n'est pas possible immédiatement ;
- Le transport d'un pilote afin d'aller rechercher l'avion, et d'un mécanicien si l'interruption du vol est due à une panne de l'avion.

Pour déclencher cette assistance, contactez le 08 06 80 28 00 et précisez le numéro de votre licence FFA, à défaut votre nom et prénom.

Responsables de l'aéroclub du Sarladais pouvant être contactés en cas d'anomalies ou d'événements survenus pendant le vol

- | | |
|-----------------------------------|---|
| - Chef pilote : 06 07 30 73 59 | - Instructeurs : 06 42 75 36 14, 06 08 54 83 91 |
| - Respons. tech. : 06 30 08 91 59 | - Mécaniciens : 06 78 25 90 65, 06 71 22 75 53 |