

AÉRO-CLUB du SARLADAIS

Cessna 172S F-HSLT

Guide de procédures normales



Ce document ne remplace pas le MANUEL d'UTILISATION PILOTE et le MANUEL DE VOL APPROUVE 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) (qui est disponible dans la sacoche de vol et le Manuel utilisation pilote C 172) 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 alternateur, batterie, 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 PRÉLIMINAIRES

Perche de manœuvre ----- Enlevée, rangée
Protections Pitot, statiques, évent réservoirs -- Enlevées et à bord
Niveau d'huile moteur ----- Vérifié, complété
Purges d'essence ----- Effectuées
Protections évent, statiques, Pitot, ----- Enlevées, mises à bord

Note 1 : Les purges sont à faire sur chacun des 13 drains (5 par réservoir et 3 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 aux purges.

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 INTÉRIEURE

Documentation avion (Manuel utilisation C172, guide Garmin 1000, checklists, sacoche de vol et LME) ----- A Bord
Documentation pilote (cartes, papiers) ----- A Bord
Carburant ----- Estimé selon entrées carnet route
Masse et centrage prévus ----- Vérifiés
Habitacle ----- Organisé, rangé
Sacoche « Lipo Bag » ----- Rangée derrière siège passager
Casques pilote et passagers ----- Préparés, branchés places AR
Soute à bagages ----- Fourche, cales et objets attachés
Trousse de secours ----- Rangée côté gauche soute à bagages
Pare-brise, fenêtres ----- Propres
Commandes (manche, palonniers) ----- Libres
----- (ni jeu, ni frottement, ni bruit anormal)
ELT ----- Position sur ARM, voyant éteint

Note : Ne jamais basculer le commutateur sur ON (y compris pour un test, cette opération étant réservée à la maintenance) pour éviter de déclencher une émission non désirée de la balise de détresse)

3

Compas ----- Vérifié
 Poinçon brise verrière ----- Rangé dans aumônière gauche
 Interrupteurs ALT et BAT ----- OFF
 Magnétos ----- OFF, clé enlevée
 Avioniques Bus 1 et 2 ----- OFF
 Tous interrupteurs équipements et feux ----- OFF
 Rhéostats d'éclairage ----- Coupés
 Tous disjoncteurs ----- Enclenchés
 Prise statique secours ----- Repoussée, fermée
 Compensateur de profondeur --Vérifié libre, débattement total
 Micro-main de secours ----- Sur son support, branché
 Alimentation essence ----- Ouverte, repoussée
 Sélecteur réservoirs ----- BOTH
 Purgeur et jaugeur manuel ----- Rangés au bas du piédestal
 Extincteur cabine ----- Vérifié, attaché



Interrupteur BAT ----- ON
 PFD ----- S'affiche
 Jauges carburant (L et R) et calculateur carburant
 ----- Cohérents avec carburant estimé à bord
 Avionique BUS 1 ----- ON
 Ventilateur avant des écrans G 1000 ----- Fonctionne

4

Avionique BUS 1 ----- OFF
 Avionique BUS 2 ----- ON
 Ventilateur arrière soute avioniques ----- Fonctionne
 Avionique BUS 2 ----- OFF
 Volets ----- Sortis FULL
 Feux de navigation, feux à éclats, anticollision, phares roulage
 et taxi, réchauffage Pitot ----- (au premier vol de la journée)
 ----- Rapidement vérifiés, puis tous OFF
 Tension batterie principale ----- 23,5 V ou plus
 Interrupteurs ALT et BAT ----- OFF
 Frein de parking ----- Desserré (si zone de parking plane)

Note : Si la tension de la batterie est inférieure à 23,5 V, prévoir un démarrage moteur avec une alimentation extérieure (groupe de parc).

3. VISITE PREVOL EXTÉRIEURE

Porte de soute à bagages ----- Fermée à clé
 Prise statique pilote automatique ----- Vérifiée
 Lunette arrière ----- Vérifiée
 Flanc fuselage gauche ----- Vérifié
 Antennes VHF / GPS gauche, FLARM (toit cabine) ----- Vérifiées
 Antenne ELT (dos fuselage) ----- Vérifiée
 Antennes Markers, ADS-B, FLARM (sous fuselage) ----- Vérifiées
 Étambot et crochet d'arrimage arrière ----- Vérifiés
 Gouverne profondeur ----- Vérifié
 Compensateur de profondeur ----- Vérifié
 Gouverne et câbles de direction ----- Vérifiés
 Dépertiteurs statiques ----- Vérifiés
 Antennes VOR/ Glide ----- Vérifiées
 Feu anticollision ----- Vérifié
 Feu de navigation ----- Vérifié

Flanc de fuselage droit----- Vérifié
 Antennes Transpondeur et DME (sous fuselage)----- Vérifiées
 Antenne VHF / GPS droite (dessus cabine)----- Vérifiée
 Volet droit ----- Vérifié
 Aileron droit et câbles de commandes ----- Vérifié
 Dépertiteurs statiques----- Vérifiés
 Saumon droit----- Vérifié
 Feu de navigation, verrine, déflecteur----- Vérifiés
 Strobe ----- Vérifié,
 Intrados de l'aile----- Vérifié
 Purgeurs réservoir droit ----- Pas de fuite
 Bord d'attaque droit ----- Vérifié
 Train principal droit et carénage ----- Vérifiés
 Pneu et disque de frein -----Vérifiés, pas de fuite hydraulique
 Carburant réservoir droit -----Quantité vérifiée
 -----(avec jauge manuelle), cohérente avec jaugeur
 Bouchon réservoir carburant-----Verrouillé
 Mise à l'air libre ----- Vérifiée
 Extrados de l'aile----- Vérifié
 Entrée d'air cabine dynamique ----- Vérifiée
 Mat d'aile droite----- Vérifié
 Porte cabine droite ----- Vérifiée
 Entrée d'air frais cabine (volet mobile) ----- Vérifiée
 Bouchon de remplissage huile----- Vérifié serré
 Trappe à huile----- Verrouillée
 Capotage moteur côté droit ----- Vérifié
 Drains et reniflards (sous moteur) ----- Vérifiés, pas de fuite
 Sortie d'échappement----- Vérifiée
 Train avant et carénage----- Vérifiés
 Pneu ----- Vérifié
 Amortisseur, anti-shimmy --Vérifiés, pas de fuite hydraulique
 Absence freinage résiduel--- Pousser l'avion pour vérification

Hélice ----- État général, bords d'attaque vérifiés
 Cône d'hélice ----- État et fixation vérifiés
 Entrées d'air moteur----- Vérifiées, dégagées
 Courroie alternateur -----Vérifiée
 Filtre admission air moteur----- Vérifié
 Capotage moteur côté gauche----- Vérifié
 Trappe prise alimentation extérieure -----Verrouillée
 -----(sauf si démarrage sur groupe)
 Prise statique principale-----Vérifiée
 Carburant réservoir gauche----- Quantité estimée
 ----- (avec jauge manuelle), cohérente avec jaugeur
 Bouchon réservoir carburant ----- Verrouillé
 Sonde de température extérieure -----Vérifiée
 Extrados de l'aile ----- Vérifié
 Entrée d'air cabine dynamique -----Vérifiée
 Train principal gauche et carénage----- Vérifiés
 Pneu et disque de frein ---- Vérifiés, pas de fuite hydraulique
 Mat d'aile gauche----- Vérifié
 Mise à l'air libre et trop plein ----- Vérifiées
 Avertisseur de décrochage----- Vérifié
 Intrados de l'aile ----- Vérifié
 Purgeurs réservoir gauche -----Pas de fuite
 Bord d'attaque gauche----- Vérifié
 Pitot ----- Vérifié
 Phares, verrine de protection ----- Vérifiés
 Saumon gauche ----- Vérifié
 Feu de navigation, verrine, déflecteur ----- Vérifiés
 Strobe ----- Vérifié
 Aileron gauche et câbles de commande ----- Vérifié
 Dépertiteurs statiques ----- Vérifiés
 Volet gauche----- Vérifié
 Porte cabine gauche -----Vérifiée

4. AVANT MISE EN ROUTE

Visite prévol ----- Effectuée
 Protections Pitot, statiques, évent réservoirs -- Enlevées et à bord
 Frein de parking ----- Serré
 Téléphones cellulaires ----- Arrêt ou mode avion
 Sièges avant ----- Ajustés, dossiers relevés, verrouillés
 Ceintures de sécurité ----- Ajustées, bouclées
 Portes cabine ----- Fermées verrouillées
 Consignes de sécurité ----- Délivrées aux passagers
 Briefing avant départ ----- Effectué
 Casques équipage et passagers ----- Branchés
 Magnétos ----- OFF, clé en place
 Interrupteurs ALT et BAT ----- OFF
 Avioniques Bus 1 et 2 ----- OFF
 Tous interrupteurs équipements et feux ----- OFF
 Tous disjoncteurs ----- Enclenchés
 Alimentation essence ----- Ouverte, repoussée
 Sélecteur réservoirs ----- BOTH
 Compensateur de profondeur ----- Position décollage (Take-Off)
 Batterie secours (STBY BAT) ----- TEST
 ----- (Maintenir 20 s et vérifier voyant vert allumé)
 Batterie secours (STBY BAT) ----- ARM
 PFD ----- S'affiche
 Bus essentielle (BUS E) ----- 24 V minimum
 Tension bus principale (M BUS) --- Décharge, inférieure à 1,5 V
 Débit batterie secours (BATT S) ----- Décharge (autour de 3 A)
 Annonceur batterie secours (STBY BATT) ----- Affiché
 Interrupteurs ALT et BAT ----- ON
 Tension bus principale (M BUS VOLTS) ----- 24 V ou plus
*Note : Si tension batterie inférieure à 23,5 V, prévoir un démarrage
 moteur avec une alimentation extérieure.*

Alarme pression d'huile (OIL PRESSURE) ----- Affichée
 Alerte dépression air (LOW VACUUM) ----- Affichée
 Volets ----- Rentrés

5. MISE EN ROUTE (sur batterie principale)

*Note : Si mise en route sur alimentation extérieure (groupe de parc)
 Voir procédures détaillées en pages 17 et 18 de ce livret*

Feu anticollision ----- ON
 Commande de mélange ----- Pauvre, tirée à fond
 Manette de gaz ----- Poussée, 2 cm

PRÉPARATION MOTEUR FROID

Pompe à essence ----- ON
 Commande de mélange -- Plein riche jusqu'à stabilisation
 ----- du débitmètre carburant, (environ 3 à 5 s)
 ----- puis pauvre, tirée à fond
 Pompe à essence ----- OFF

PRÉPARATION MOTEUR CHAUD**Aucune injection**

Éventuellement mise en pression du circuit essence avec commande
 de mélange sur Pauvre, tirée à fond
 Pompe à essence ----- ON pendant 5 s puis OFF

DÉMARRAGE

Champ d'hélice et abords ----- Dégagés
 Freins ----- Pieds en position, prêts à freiner
 Manche ----- Tenu au neutre
 Démarreur ----- Activé
 Quand le moteur démarre, ----- Commande mélange
 ----- avancée franchement vers plein riche
 Manette de gaz ----- Régime réduit vers 1200 tr/mn

Si moteur noyé

Commande de mélange----- Pauvre, tirée à fond
 Manette de gaz----- Ouverte 2/3 de sa course
 Freins aux pieds----- Appliqués
 Démarreur----- Activé
 Brasser le moteur jusqu'à obtenir les premières explosions.
 Dès que le moteur tousse, avancer la commande de mélange
 rapidement d'un tiers de sa course puis lentement jusqu'au plein
 riche.
 Manette de gaz----- Rapidement vers réduit

Note : Attention aux limitations démarreur - Mise en œuvre de 10 s maxi avant une période de refroidissement de 20 s au moins, ce cycle étant éventuellement répété deux fois de plus. Ensuite au moins une minute de refroidissement avant de débiter une ultime tentative de démarrage de trois cycles identiques à celui décrit ci-dessus.

6. APRÈS MISE EN ROUTE

Pression d'huile----- Vérifiée (indicateur, pas d'alarme)
 Régime----- 1200 tr/mn
 Batterie principale (M BATT)----- Charge établie
 Batterie secours (BATT S)----- Charge établie
 Alerte bas voltage (LOW VOLTS)----- Non affichée
 Dépression air----- Vérifiée (indicateur, pas d'alerte)
 Feux de navigation----- ON
 Éclairages tableau de bord----- Si nécessaire
 Avioniques BUS 1----- ON
 Avioniques BUS 2----- ON
 AHRS----- Initialisé

Note : Tout déplacement de l'avion avant initialisation complète du système AHRS (indicateurs d'attitude et de caps) est susceptible de le mettre en défaut

Indications sur PFD----- Pas de X rouge ou d'alarme
 MFD----- Activé après vérification bases de données
 Indications moteur, systèmes----- Transférées MFD
 Compas----- Cap noté, comparé AHRS
 Boite de mélange----- Réglée, communications
 -----Équipage - passagers vérifiées
 Radios VHF COM----- Fréquences préparées, réception vérifiée
 VOR/ILS, DME----- Fréquences préparées, réglés
 Affichages CDI et BRG----- Sélectionnés
 Transpondeur----- Code préparé (7000 pas défaut), Mode GND
 Alerts / Advisories----- Consultées et acquittées
 Système de détection du trafic----- Touche « TRAFFIC » activée
 FMS / données FPL----- Comme nécessaire, renseignés et activés
 Test interne pilote automatique----- Terminé
 Vérifications trim électrique----- Effectuées
 Surpassement et déconnexion pilote automatique----- Vérifiés

Note : En cas de d'anomalie lors du test interne ou des vérifications du pilote automatique et du trim électrique, le vol ne peut être envisagé que si le disjoncteur AUTO PILOT est tiré pour neutraliser le pilote automatique et le trim électrique.

Voir aussi LME -ATA 22, page 15

Compensateur de profondeur----- Position décollage (Take-Off)
 Horizon artificiel de secours----- Réglé
 Altimètre sur PFD----- Réglé QNH
 Altimètre secours----- Réglé QNH
 Altimètre Pilote Automatique----- Réglé QNH
 Alertes d'altitude----- Réglées sur PFD et AP
 Carburant à bord----- Jauges vérifiées, autonomie suffisante
 Calculateur carburant----- Correctement renseigné
 -----(mise à jour nécessaire après chaque avitaillement

7. ROULAGE

Heure bloc départ-----	Notée
Message radio-----	Effectué
Phare de roulage (TAXI)-----	ON
Frein de parking-----	Desserré
Test de freinage-----	Effectué
Débattement gouverne de direction-----	Vérifié
AHRS, indicateur taux virage, bille-----	Vérifiés
Horizon secours-----	Vérifié

Note 1 : Éviter de dépasser 1200 t/mn au roulage tant que la température d'huile reste dans la plage jaune

Note 2 : La nécessité d'utiliser en permanence plus de 1000 t/mn sur une surface plane et roulante est signe d'un freinage résiduel.

Interrompre immédiatement le roulage.

8. POINT D'ATTENTE, ESSAIS MOTEUR

Frein de parking-----	Appliqué
Pression et température d'huile-----	Vérifiées
Manche-----	Tenu secteur arrière
Régime-----	1800 tr/mn
Sélection magnétos-----	Effectuée
Ralenti-----	Vérifié entre 600 à 750 tr/mn
Régime-----	1200 tr/mn
Friction manette de gaz-----	Ajustée

Note : Perte maximale sur une magnéto 150 tr/mn, écart maximal entre magnétos L et R 50 tr/mn

9. AVANT DÉCOLLAGE

Commandes de vol-----	Libres et dans le bon sens
Équipage et passagers-----	Attachés
Contacts magnétos-----	BOTH
Commande mélange-----	Poussée, plein riche

Essence-----	Ouverte
Sélecteur réservoirs carburant-----	BOTH
Compensateur de profondeur-----	Position décollage (Take-Off)
Volets-----	10° (0° possible selon performances)
Altimètres (PFD, secours, pilote auto)-----	Vérifiés
Alertes altitude (pilote auto, PFD)-----	Vérifiées
Anémomètre et horizon secours-----	Vérifiés
PFD-----	Pas d'alarme X ou rouge
FMS /données FPL-----	Comme nécessaire, actualisés
CDI-----	Comme nécessaire, réglé
Transpondeur-----	Code affiché, mode GROUND
Alerts / Advisories-----	Consultées et acquittées
Pilote automatique-----	Non actif
Prise CABIN PWR 12 V-----	OFF
Briefing décollage-----	Effectué
Portes et fenêtres latérales-----	Fermées, verrouillées

10. ALIGNEMENT

Message radio-----	Effectué
Phares roulage et atterrissage (TAXI et LAND)-----	ON
Strobes-----	ON
Réchauffage Pitot-----	Comme nécessaire (vol IFR, pluie)
Frein de parc-----	Desserré
Heure de décollage-----	Relevée

11. DÉCOLLAGE

Cap affiché au PFD-----	Vérifié aligné sur piste
Puissance plein gaz-----	2300 tr/mn au moins
Débitmètre carburant-----	Curseur au-delà extrémité plage verte
Badin actif-----	Vérifié et annoncé
Vitesse de rotation-----	55 kt

12. APRES DÉCOLLAGE

Freinage des roues ----- Effectué
 Vitesse de montée initiale (passage obstacles)-----62 à 70 kt
 Volets (à altitude de sécurité et vitesse > 65 kt) -----0°
 Phares TAXI et LAND (à 1000 ft/sol ou sortie de circuit)--- OFF
 Transpondeur ----- Vérifié sur ALT

13. MONTÉE EN ROUTE

Vitesse de montée normale -----74 à 85 kt
 Manette de gaz----- Plein gaz
 Commande de mélange -- Plein riche (sauf au-dessus de 3000 ft)
 Altimètres (PFD et pilote auto) ----- QNH ou 1013
 Altimètre secours ----- QNH
 Alertes altitude (PFD et pilote auto)----- Réglées
 Instruments moteur----- Vérifiés
 FMS /FPL ----- Si nécessaire, actualisé
 Radios VHF ----- Actualisées, réglées
 Moyens de navigation nécessaires ----- Actualisés, affichés

14. CROISIÈRE NORMALE

Puissance ----- Entre 60 et 70 %
 Commande de mélange----- Réglée
Valeur régime recommandée jusqu'à 3000 ft

----- 2500 tr/mn, 10 USG/h

(Voir table fin checklist ou manuel de vol pour réglages précis)

Instruments moteur----- Vérifiés
 Altimètres (les 3) ----- Réglés QNH ou 1013, vérifiés
 FMS / données FPL ----- Comme nécessaire, actualisés
 Radios VHF ----- Actualisées comme nécessaire
 Moyens de navigation nécessaires ----- Actualisés, affichés
 Suivi carburant à bord ----- Effectué
 Pilote automatique ----- A la demande

15. DESCENTE

Briefing arrivée-----Effectué
 Bilan carburant à bord-----Effectué
 Vitesse de descente normale----- 125 kt
 Manette de gaz ----- 2500 tr/mn
 Commande de mélange ----- Ajustée vers 10 USG
 Réservoirs essence ----- BOTH
 Altimètres (les 3)----- Réglés QNH, vérifiés
 Alerte altitude (PFD et pilote auto)----- Réglées
 FMS /données FPL ----- Comme nécessaire, actualisés
 Radios VHF----- Actualisées comme nécessaire
 Moyens de navigation nécessaires----- Actualisés, affichés

16. APPROCHE DE L'AÉRODROME D'ARRIVÉE

Phares roulage et atterrissage (TAXI et LAND) ----- ON
 Sièges ----- Réglés (dossiers relevés)
 Équipage et passagers ----- Attachés
 Cabine ----- Rangée
 Pilote automatique ----- A la demande
 Message radio ----- Effectué



17. AVANT ATERRISSAGE, VENT ARRIÈRE

Pilote automatique ----- OFF (sauf ILS)
 Prise CABIN PWR 12 V ----- OFF
 Sélecteur réservoirs carburant ----- BOTH
 Commande mélange ----- Poussée, plein riche
 Manette de gaz ----- Réduction à 1700 tr/mn
 Volets ----- 10° à 90/95 kt
 Manette de gaz ----- 2000 tr/mn environ
 Vitesse ----- 85 à 100 kt
 Compensateur de profondeur ----- Régulé
 Freins ----- Vérifiés
 Message radio ----- Effectué

18. FINALE

Volets ----- 20° au moins, FULL recommandé
 Vitesse (hors majoration vent) ----- 70 kt volets 20°
 ----- 65 kt volets FULL
 Pieds ----- Hors des freins, talons au plancher
 Message radio ----- Effectué

19. APRÈS ATERRISSAGE, PISTE DÉGAGÉE

Message radio ----- Effectué
 Volets ----- Rentrés, 0°
 Compensateur de profondeur ----- Position décollage (Take-Off)
 Transpondeur ----- Vérifié mode GND
 Phare d'atterrissage (LAND) ----- OFF
 Stobes ----- OFF
 Réchauffage Pitot ----- OFF

20. ARRÊT MOTEUR

Frein de parking ----- Serré
 Phare de roulage (TAXI) ----- OFF
 Transpondeur ----- Mode STBY
 Message radio de clôture ----- Effectué
 Avioniques BUS 2, puis BUS 1 ----- OFF
 Manette de gaz ----- Ralenti
 Essai coupure magnétos ----- Effectué
 Manette de gaz ----- 1000 tr/mn
 Commande de mélange ----- Plein pauvre
 Magnétos ----- OFF, clé enlevée (à placer dans le coffre aéroclub)
 Feux de navigation ----- OFF
 Feu anticollision ----- OFF
 Interrupteurs ALT et BAT ----- OFF
 Batterie secours ----- OFF
 Heure arrivée ----- Notée
 Blocage commandes ----- Comme nécessaire, en place
 Protections évent réservoir, Pitot et statiques ----- Remises en place



PROCÉDURES PARTICULIÈRES DE MISE EN ROUTE SUR ALIMENTATION EXTÉRIEURE

Préalablement à toute action

Personnel d'assistance ----- Informé des procédures à suivre,
----- et consignes de sécurité rappelées

En début de séquence

Source d'alimentation extérieure----- Positionnée sous, ou à l'écart
----- de l'aile et du train gauche, de manière à réduire
----- tout risque en cas de mouvement de l'avion
Personnel d'assistance----- Présent
Interrupteurs ALT et BAT ----- OFF
Prise d'alimentation extérieure ----- Branchée et alimentée
----- sur instruction du pilote
Tension de la Bus principal (M BUS VOLTS) ----- autour de 28 v

Procédures de mise en route du moteur

Identiques à «4. MISE EN ROUTE (sur batterie principale) »

----- **Sauf immédiatement après démarrage du moteur**

Pression huile ----- Vérifiée
Manette de gaz----- Ralenti
Source d'alimentation extérieure----- --Débranchée par le personnel
----- d'assistance sur instruction du pilote
Trappe d'accès à la prise ----- Refermée

Note : Surveillez, en étant prêt à couper le moteur, les mouvements de la personne débranchant la prise d'alimentation. Elle doit se déplacer uniquement à l'aplomb du bord d'attaque de l'aile gauche pour s'approcher ou s'éloigner de l'avion

Lorsque qu'il est confirmé que l'alimentation extérieure est débranchée

Matériel pour l'alimentation extérieure-- Positionné de manière à
----- ne pas être un risque lors du début du roulage
Personnel d'assistance----- Se tient à distance de sécurité
Manette de gaz ----- (1500 tr/mn)
Batterie principale (M BATT) ----- Vérifier charge positive
Si la batterie était fortement déchargée, attendre plusieurs minutes pour la recharger et stabiliser le courant de charge
Batterie secours (BATT S) ----- Vérifier charge positive
Alarme bas voltage (LOW VOLTS) ----- Non affichée

Vérification circuit de charge

Interrupteur ALT ----- OFF
Phares TAXI et LAND ----- ON
Manette de gaz ----- Ralenti
Interrupteur ALT ----- ON
Manette de gaz ----- 1500 tr/mn
Batterie principale (M BATT) ----- Charge positive confirmée
Alarme LOW VOLTS ----- Non affichée
Important : *Si la charge de la batterie principale (M.BATT) n'est pas positive, est trop forte (>25 Amp) ou si l'alarme LOW VOLTS reste affichée, interrompre le vol, la batterie devant être chargée au préalable ou échangée*
Phares TAXI et LAND ----- OFF

Poursuivre par la check list « 6 - Après mise en route »

INFORMATIONS DIVERSES

Vitesses particulières (exprimées en vitesses indiquées - KIAS)

- VNE 163 kt
- VNO 129 kt
- VA 105 kt à 2550 lbs (90 kt à 1900 lbs)
- VFE 110 kt (volets 10°) et 85 kt (volets > 10°)
- Vy 74 kt (meilleur taux de montée, volets 0°)
- Vx 62 kt (meilleur angle de montée, volets 10°)
- Finesse maxi : 68 kt (attention inclinaison limitée à 20°)

Vent traversier maximal démontré : 15 KT

Masse maximale décollage et atterrissage : 2550 lbs (1157 kg)

PERFORMANCES ET REGLAGES MOTEUR RECOMMANDES

(Vol en croisière, Atmosphère standard uniquement)

(Extraits du manuel d'utilisation pilote, Section 5)

Altitude pression (ft)	Temp. at. standard (C°)	Régime moteur (rpm)	Puissance correspondante (%)	Vitesse Vraie (TAS) (kt)	Réglage mélange (usg par h)
2000	11	2500	73	115	9.9
		2400	64	110	9.0
3000	9	2525	73	116	9.9
		2450	66	112	9.3
4000	7	2550	73	117	9.9
		2500	69	115	9.5
5000	5	2575	73	118	9.9
		2500	67	114	9.3
6000	3	2600	73	119	9.9
		2500	65	114	9.0
7000	1	2625	73	120	9.9
		2550	65	116	9.0
8000	-1	2650	72	122	9.9
		2600	68	119	9.4
9000	-3	2650	70	121	9.7
		2600	66	118	9.2
10000	-5	2650	68	120	9.4
		2600	64	117	9.0

Note 1 : Le régime moteur recommandé est surligné en jaune. Le régime maximal est limité à 2700 t/mn.

Note 2 : Indications relatives à la correction d'un écart de température

En cas d'écart entre la température extérieure observée et celle de l'atmosphère standard, les valeurs du tableau pour le réglage du mélange doivent être corrigées comme suit.

- Pour une température supérieure de 5 ° C à celle de l'atmosphère standard, réduire la valeur (appauvrir) de 0.1 usg par h
- Pour une température inférieure de 5 ° C à celle de l'atmosphère standard, augmenter la valeur (enrichir) de 0.2 usg par h

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

3. VISITE PREVOL EXTÉRIEURE

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

9. AVANT DÉCOLLAGE

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 ARRIÈRE

Procédures devant être connues pour être effectuées de mémoire

Autres informations relatives à mise en œuvre du C 172S F-HSLT

Alarmes et annonces audio

Plusieurs équipements sont susceptibles de générer des alertes et des annonces sonores ou vocales.

- L'avertisseur de décrochage, lorsqu'un angle d'attaque élevé est détecté.
- Le système d'alerte d'altitude (inclus dans l'afficheur du pilote automatique), pour signaler un changement d'altitude.
- Le pilote automatique KAP 140, lors de sa déconnexion ou pour signaler un fonctionnement anormal du compensateur électrique de profondeur.
- Le système Garmin 1000 pour signaler l'affichage d'un message, pour informer du suivi d'un profil de vol ou du passage en descente de l'altitude minimale d'approche au-dessus de l'aérodrome de destination.
- Le système d'information de trafic AT 1, pour alerter d'un rapprochement d'un autre aéronef ou signaler son état de fonctionnement.

Le tableau ci-après liste ces diverses alarmes ou annonces.

Système	Type d'audio	Forme et conditions générant l'alerte ou l'annonce - Détails	
<i>Avertisseur de décrochage</i>	Sifflement	Angle d'attaque proche, ou au-delà, de l'angle de décrochage de l'aile	
<i>Système d'alerte d'altitude</i>	Bip	Bips	1000 ft en descente ou montée avant l'altitude cible sélectionnée
		Série de 5 bips rapprochés	Écart de plus de 200 ft par rapport à l'altitude cible précédemment maintenue

Système	Type d'audio	Forme et conditions générant l'alerte ou l'annonce - Détails	
<i>Pilote automatique KAP 140</i>	Sonnerie	Sonnerie pendant 2 s	Déconnexion, commandée par le pilote ou gérée par le système, du pilote automatique
	Voix masculine	“Trim in motion, Trim in motion”	Le compensateur de profondeur est en mouvement depuis plus de 5 s <i>Note : Le message se répète toutes les 5 s si le mouvement du compensateur continue.</i>
		“Check pitch trim”	Le système a détecté une situation de blocage ou de position anormale (hors trim) du compensateur
<i>Garmin 1000</i>	Gong	Gong unique »	Annonce de l'affichage d'un message d'alerte sur le PFD
		Série de gongs	Annonce de l'affichage d'un message d'urgence sur le PFD <i>Note : L'arrêt du gong nécessite un appui sur la touche « ALERT » du PFD</i>
	Voix masculine	“Minimums, Minimums”	L'avion descend sous l'altitude sélectionnée (via la touche TMR/REF) comme une altitude minimale.
		« Vertical track »	L'avion approche du point de descente lorsqu'un profil de descente a été activé via la fonction VNAV.

Systeme	Type d'audio	Forme et conditions générant l'alerte ou l'annonce - Détails	
<i>Information de trafic AT 1</i>	Voix féminine	« Air Traffic Twelve »	Annonce de bon fonctionnement lors de la mise sous tension
		Bip + « Ten o'clock above glider »	Alerte de trafic avec indication de la direction (en représentation horaire), de l'azimut (bas ou haut) et éventuellement du type (glider, aircraft, helicopter, jet, hand-glider, drone...)
		Double bip + « Wootwoot six o'clock below »	Alarme urgente de trafic avec indication de la direction en représentation horaire), de l'azimut (bas ou haut)
		« GPS fault »	Annonce d'un défaut du système

Balise de détresse (ELT)

L'avion est équipé d'une balise de détresse Artex ME406 émettant sur les fréquences 121,5 Mhz (plus de 48 h) et 406 Mhz (24 h seulement) :

- Le signal sur 406 Mhz (puissance moyenne 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 (uniquement par effet Doppler, ce modèle de balise ne transmettant pas de position GPS).
- 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 de trois éléments distincts :

- Un boîtier renforcé, situé sur le flanc droit du fuselage derrière la soute à bagages, contenant l'électronique, une batterie au lithium et un détecteur d'accélération. Ce boîtier n'est accessible qu'en démontant le panneau arrière de la soute à bagages.



- Une antenne sur le dos du fuselage



- Un panneau de contrôle à droite du MFD sur le tableau de bord.



La balise peut être activée de deux manières :

- Si le contacteur du panneau de contrôle (et du boîtier) est sur ARM (position normale), automatiquement en cas d'accident provoquant une forte décélération longitudinale (4,5 g ou plus).
- Manuellement, par action du pilote ou d'un passager, à partir du panneau de contrôle, en basculant le contacteur sur ON. Ce mode manuel n'est à utiliser qu'en cas de danger grave et imminent.

Lorsque la balise est active, le pilote est averti par le clignotement du voyant rouge ON sur le panneau de contrôle, par la sonnerie du buzzer et par un signal modulé audible sur la fréquence 121.50 Mhz.

Note : Il n'est pas possible de mettre la balise totalement hors service sans être au sol et en déconnectant la prise du câblage du panneau de contrôle située sur le boîtier, derrière la soute à bagages dans le fuselage.

Déclenchement non désiré de la balise

Un déclenchement peut se produire à l'insu du pilote ou si diverses précautions d'emploi ne sont pas respectées : Vol très turbulent, foudroiement, évolutions sous facteur de charge, fortes vibrations, basculement involontaire du commutateur du panneau de contrôle sur ON lors de la préparation du poste de pilotage, l'embarquement ou le débarquement du pilote ou des passagers. L'émission des signaux de détresse intervient rapidement (50 s au plus) et il est enregistré immédiatement dans le réseau de surveillance COSPAS-SARSAT.

En cas de déclenchement non désiré, si le commutateur est en position ON, si le voyant rouge ON s'est illuminé ou clignote, ou si le buzzer sonne :

- *Basculer le commutateur sur ON pendant 1 à 2 s, puis le remettre sur ARM ;*
- *Vérifier que clignotement du voyant rouge a cessé et qu'il n'y a plus d'émission sur 121.5 Mhz dans la minute qui suit. Sinon, dès que possible accédez au boîtier dans le fuselage et débrancher la prise du câblage.*
- *Informez 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, l'indicatif F-HSLT et sur demande le code d'identification « 15hex » de la balise qui est 9C6DCE725CC0261.*
- *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 |
| - Resp. technique : 06 30 08 91 59 | - Mécaniciens : 06 78 25 90 65, 06 71 22 75 53 |

Guide de procédures Cessna 172S F-HSLT

Procédures normales

Version V15 Février 2023 - Ce document comporte 26 pages

