

Utilisation des check lists (mai 2022)

Il faut bien dissocier :

- la partie « **actions à faire** » ou « **do list** », qui est l'ensemble des actions à faire à différents moments (avant mise en route, après mise en route...),
- de la partie « **check lists** » qui est **uniquement la vérification des points les plus importants** qui ont normalement été faits dans la « do list », et qui sont rappelés dans les encarts bleus.

Exemple sur VF :

Voici ci-dessous la « **do list** », donc **toutes les actions à faire avant mise en route** :

Guides & check-lists	3D
PRÉPARATION COCKPIT	
<ul style="list-style-type: none">• Visite pré-vol extérieure Effectuée• Gilets de sauvetage Comme requis• Sièges Ajustés• Volets Testés (les 2 crans) et Rentrés• Compensateur Réglié, position décollage• Robinet carburant OUVERT• Mixture Plein riche• Magnétos OFF• Disjoncteurs Enclenchés• Tous interrupteurs OFF	
AVANT MISE EN ROUTE	
<ul style="list-style-type: none">• Feu anticollision ON• Frein de parc Serré• Batterie ON• Feux navigation ON de nuit• Autonomie Vérifiée	

Et voici ci-dessous la partie « **check list** », dans l'encart bleu, qui récapitule les principales actions à ne pas oublier. On voit bien qu'elle est **plus courte que la « do list »**, et ne comprend qu'une partie des actions listées ci-dessus. Il en va de même « après mise en route », « avant alignement »....

CHECK-LIST
AVANT MISE EN ROUTE
<ul style="list-style-type: none">• ANTICOLLISION ON• FREIN DE PARC SERRÉ• VOLETS TESTÉS (les 2 crans) et RENTRÉS• ROBINET CARBURANT OUVERT• MIXTURE PLEIN RICHE• AUTONOMIE VÉRIFIÉE• RADIO/ RADIONAV OFF

Utilisation des ckeek lists

Il y a donc uniquement 2 manières de procéder :

- soit faire **toutes les actions en les lisant sur la « do lists»**, et non en se limitant aux actions principales des encarts bleus,
- soit faire **toutes les actions via un circuit visuel simple**, aussi appelé « **flow** » (voir ci-dessous), **puis vérifier avec les encarts bleus** que l'on n'a rien oublié d'important.

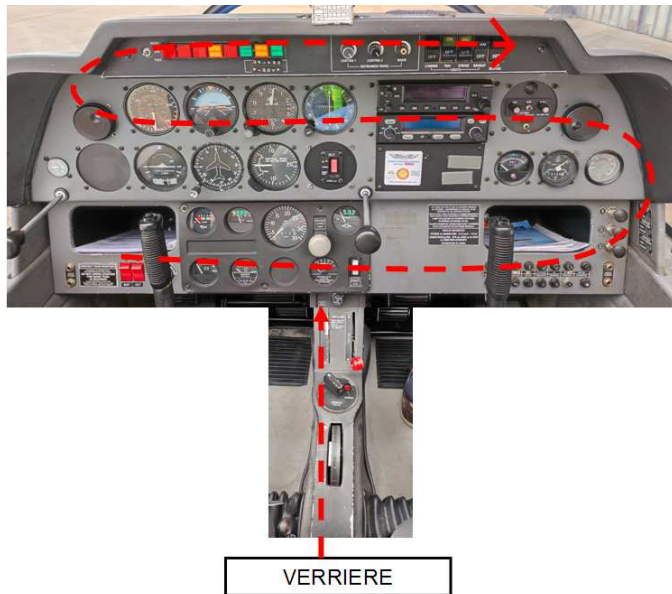
La lecture des seules actions listées dans les encarts bleus est insuffisante.

Les circuits visuels ou « flow »

L'avantage de procéder avec les circuits visuels est de s'approprier les différentes actions à faire, de savoir pourquoi et quand on doit les faire.

Avant mise en route (sur VF ou TR) :

Partir de la poignée verrière (non verrouillée), passer par la console centrale, puis repartir en bas à gauche et faire un S pour finir en haut à droite. Vérifier que tout est en ordre avant mise en route : vérifier alors que rien d'important n'a été oublié avec l'encart bleu « avant mise en route ».



Mise en route :



Après mise en route : on refait le S en partant d'en bas à gauche. Puis on vérifie qu'on n'a rien oublié d'important avec l'encart bleu « après mise en route ».

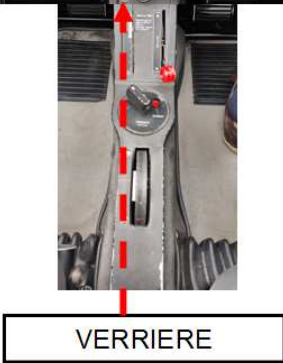


Avant alignement :

Après avoir fait les checks moteur, on repart, comme avant la mise en route, de la poignée verrière (verrouillée), via la console centrale, puis le S sur le tableau de bord, pour finir par la vérification des commandes de vol et le briefing sécurité. Et comme à chaque fois, on vérifie qu'on n'a rien oublié d'important avec l'encart bleu « avant alignement ».



Finir par débattement
des commandes et
briefing sécurité



VERRIERE

En croisière : en jaune les paramètres à vérifier environ toutes les 10 mn, donc il est conseillé de pouvoir le faire sans sortir la check à chaque fois.



Sur SS :

Le principe est le même pour le circuit visuel, sauf qu'à la place d'un S on fait un U en partant d'en bas à gauche, puisque il n'y a pas de bandeau supérieur.



En croisière : en jaune les paramètres à vérifier environ toutes les 10 mn, donc il est conseillé de pouvoir le faire sans sortir la check à chaque fois.



Il y a des choses à connaître par cœur

Même si vous effectuez la « do list » en lisant le document, **il y a des phases du vol où il faut connaître par cœur les actions à réaliser**, car vous n'allez pas sortir la check à ce moment là :

- les essais moteur (40° mini, 1800 t/mn, test des magnétos perte max de 175 t/mn et max 50 t/mn entre les 2, test réchauffage carbu, dépression gyro et ralenti),
- quand on s'aligne sur la piste (vérifier le cap et regarder la manche à air pour prendre en compte le vent)
- lors de la course au décollage (talons au sol, paramètres moteur dans le vert, pas de voyant panne, régime moteur correct, badin qui décolle jusqu'à la Vi de rotation),
- avant de descendre (plein riche, réchauffage carbu si on réduit le moteur, calage altimètre et cap vérifiés...),
- en tour de piste,
- avant atterrissage avec la check list atterrissage (talons au sol, volets à la demande, pompe et phare sur « on », réchauffage carbu poussé vers 200-300°/sol),
- en remise de gaz (assiette, puissance, réchauffage carbu poussé, volets 1^{er} cran avec Vi suffisante et vario >0, cf. fiche remise des gaz),
- en croisière (il est conseillé de connaître la check list « croisière » par cœur car elle revient souvent),
-

En plus des « do lists » et « check list », nombre d'informations sont présentées dans les documents accessibles dans les avions. Elles sont tirées des manuels de vol, qu'il faut avoir lus.

On trouve en particulier les vitesses et régimes moteur **qu'il convient de connaître par cœur** pour l'avion sur lequel on vole :

- les **régimes moteur mini au décollage** (cf. aussi fiche panne au décollage), régime max en croisière,
- **les différentes vitesses** : rotation, montée initiale, montée une fois les volets rentrés, montée normale, montée Vz max, montée pente max, vent arrière sans volets ou avec un cran, en base, en finale avec ou sans volets, finesse max,
- les **corrections en finale à prendre en fonction du vent dans l'axe** (cf. aussi fiche sur vitesses en tour de piste),
- les **vitesses de décrochage** selon la configuration (lisse, 1 cran ou 2 crans de volets),
- les **pré-affichages moteur** en tour de piste.

On trouve aussi d'autres informations à connaître, ce qui nécessite de **relire régulièrement la « check lists » de l'avion** sur lequel on va voler, checks qui sont aussi disponibles sur le site du TAC/espace membres/documents, ou dans un classeur dans la salle de préparation des vols du TAC.

Logique à garder en tête pour certaines actions

Mise en route des équipements radio/nav et transpondeur

Pour préserver les équipements de radio/nav et transpondeur des **variations de tensions qui peuvent survenir au démarrage ou à la coupure du moteur**, on applique toujours l'ordre suivant :

- démarrage du moteur, puis de l'alternateur, puis des instruments radio/nav et transpondeur ;
- et à l'inverse, coupure des instruments radio/nav et transpondeur, puis de l'alternateur, puis du moteur.

Pourquoi faire l'essai coupure magnéto au retour du vol

Cette procédure est faite pour vérifier que la position « off » des magnétos est bien effective.

En effet, **lorsque l'on devra tourner l'hélice** (pour mettre la barre de tractage ou autre), après **avoir impérativement vérifié que les clés sont bien enlevées et les magnétos sur « off »**, on est sûr qu'il n'y aura pas d'allumage intempestif qui pourrait être dangereux quand on manipule l'hélice à la main (de plus, il n'y a plus d'essence dans les canalisations qui pourrait alimenter le moteur car celui-ci a été coupé en mettant plein pauvre).

Si lors des essais coupure magnétos, la **position « off » n'est pas effective**, il faut couper le moteur comme d'habitude, mais surtout **mettre une pancarte sur l'hélice « ne pas manipuler »** et prévenir immédiatement la cellule maintenance.

Pourquoi faire l'essai coupure magnétos plein réduit

Lors de l'essai coupure magnétos, on supprime l'allumage. On continue donc à injecter du carburant qui ne sera pas brûlé, et qui peut donc **s'enflammer dans le pot d'échappement et le détériorer** quand on repasse les magnétos sur « both ».

En position plein réduit (ou tout du moins à moins de 1000 t/mn), la quantité de carburant non brûlé sera faible et on ne détériorera pas le pot d'échappement.

C'est aussi pourquoi lors des essais moteur, il faut faire très attention à ne pas passer sur la position « off » lors des tests magnétos : le régime étant à 1800 t/mn, la quantité de carburant non brûlée sera non négligeable et pourra détériorer le pot d'échappement au retour en position magnétos sur « both ».