

Cessna 172M-160 SKYHAWK II N1QS

Édition 03/2018



CHECK LIST

Rappel : Cette check-list, conforme au manuel de vol du N1QS, ne vous dispense pas d'une connaissance du manuel de vol.

CODE COULEUR :

READ LIST	ACTIONS À EFFECTUER À L'AIDE DU DOCUMENT
DO LIST	ACTIONS À EFFECTUER DE TÊTE EXCLUSIVEMENT
CHECK LIST	ACTIONS DÉJÀ EFFECTUÉES, À VERIFIER À L'AIDE DU DOCUMENT

BRIEFINGS

PARAMETRES	4
OPÉRATIONS NORMALES.....	5
PREPARATION AVION	5
AVANT MISE EN ROUTE.....	6
MISE EN ROUTE	6
APRES MISE EN ROUTE	7
ROULAGE	7
ESSAIS MOTEURS.....	7
ACTIONS VITALES	8
ALIGNEMENT	8
DECOLLAGE	8
300 FT	8
CROISIERE.....	8
PREPARATION DESCENTE	9
APPROCHE.....	9
FINALE	9
PISTE DEGAGEE	10
ARRET MOTEUR.....	10
PROCÉDURES D'URGENCE	11
FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE	11
PANNE MOTEUR EN VOL.....	11
FEU MOTEUR EN VOL	12
FEU ELECTRIQUE EN VOL.....	12
BAISSE PRESSION D'HUILE	13

GIVRAGE CARBURATEUR.....	13
REGIME MOTEUR IRREGULIER	13
VOYANT HAUTE/BASSE TENSION	14
PANNE D'ALTERNATEUR.....	14
ATTERRISSAGE FORCE / AMERRISSAGE FORCE	15
PERTE DE COMMUNICATIONS.....	16
SORTIE DE VRILLE	16

Capacité des réservoirs : 2 x 26 USG dont 2 x 2 USG inutilisables	
Consommation moyenne : 6,4 USG/h à 55% // 7,2 USG/h à 65% // 8,3 USG/h à 75%	
Masse à vide : 1366 lbs	Bagages : 120 lbs max
Masse MAX autorisée au décollage : 2300 lbs	

VITESSES LIMITES D'UTILISATION

		KTS
Vitesse de décrochage volets 40° (Masse 2300 lbs)	VS0	48
Vitesse de décrochage volets UP (Masse 2300 lbs)	VS1	50
Vitesse maximale de sortie des volets	VFE	87
Vitesse de manœuvre	VA	97
Vitesse maximale en opération	VNO	126
Vitesse à ne jamais dépasser	VNE	158
Vitesse de meilleure pente de montée (volers UP)	Vx	64
Vitesse de meilleur taux de montée (volets UP)	Vy	78
Vitesse de finesse maximale	Vfm	70
Vent de travers maximum préconisé		15

VITESSES EN OPERATION NORMALE

	KIAS	RPM	VOLETS	Vz
Rotation	55	PG	0°	—
Montée initiale	70	PG	0°	—
Montée normale	75	PG	0°	—
Montée prolongée	80	PG	0°	—
Croisière 65 %	Env. 110	2450	0°	0
Croisière 75 %	Env. 115	2550	0°	0
Descente normale	Env. 115	2500	0°	-500
Attente lisse	75	Env. 2000	0°	0
Vent arrière	70	Env. 2000	10°	0
Base	70	Env. 1600	25°	-500
Finale 1,3 VS1	70	Env. 1800	0° à 25°	-350
Finale 1,3 VS0	65	Env. 1800	40°	-300
Finale 1,2 VS0	60	Env. 1800	40°	-300

CONSIGNE GENERALE**EFFECTUER LA PREVOL CONFORMEMENT AU MANUEL DE VOL****MINIMISER L'UTILISATION DE LA BATTERIE LORS DE LA PREVOL****TOUTES LES SERVITUDES ELECTRIQUES SUR OFF****PREPARATION AVION**

Carnet de route et doc avion	Vérifiés
Purges	Effectuées si nécessaire
Carburant	Vérifié / ajusté / réservoirs fermés
Niveau d'huile	Vérifié / ajusté / jauge revissée
Gilets, canot, balise	A bord selon besoins
Casques PAX et sacs en papier	A bord selon besoins
Compensateur	Position décollage
Commandes de vol	Libres et dans le bon sens
Sélecteur carburant	BOTH
Breakers	Enclenchés
Prise statique de secours	OFF
ATIS (tel 40861300 / 128,8 Mhz)	Noté
Tachymètre	Noté
Servitudes électriques	OFF

BRIEFING SECURITE PASSAGERS

AVANT MISE EN ROUTE

Visite prévol	Conforme au manuel de vol
Cales, flammes, fourche	A bord
Sièges	Réglés et verrouillés
Frein de park	Serré
Strobe lights & Beacon	ON
Radios, Equipements électriques	OFF

NOTA 1

Limite démarreur : 6 tentatives max espacées de 20s puis attendre 30mn.

NOTA 2

Si moteur noyé, démarrer mixture plein pauvre, plein gaz.

MISE EN ROUTE

Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	OFF (poussé)
Master switch BAT	ON
Primer	<u>Moteur froid</u> : Par T° ext chaude : 2 injections
	<u>Moteur chaud</u> : pas d'injection
	<u>Moteur froid</u> : Par T° ext froide : 6 injections *
manette des gaz	Ouverture 0,5 cm
Zone hélice	Dégagée
Démarrreur	Start 5 sec max
Régime	1000 RPM

* : Inutile à Tahiti

APRES MISE EN ROUTE

Pression d'huile	Stabilisée dans le vert en 30 s
Primer	Enfoncé et Verrouillé
Alternateur	ON
Moyens RADIO / RADIONAV	ON et réglés
Transpondeur	STBY
Instruments	Réglés
Amperemètre	Charge vérifiée
Sélecteur carburant	BOTH
Volets	Testés et rentrés
Ceintures	Attachées

ROULAGE

Heure bloc	Notée
Phares	Si nécessaire
Freins	Efficaces et symétriques
Instruments gyroscopiques	Vérifiés en virage

ESSAIS MOTEURS

Position	Face au vent
Frein de park	Serré
Paramètres moteur	Dans le vert
Magnétos	BOTH
Sélection magnéto à 1700 RPM	Perte max 125 RPM, Ecart max 50
Essai réchauffage carburateur	Check (perte RPM)
Ampèremètre	Charge vérifiée
Dépression	Vérifiée (4,5 à 5,4)
Essai ralenti	Inférieur à 1000 RPM et stable
Régime	1000 RPM

BRIEFING DEPART
BRIEFING DECOLLAGE

ACTIONS VITALES

Portes et fenêtres	Fermées et verrouillées
Commandes de vol	Libres et dans le bon sens
Magnétos	BOTH
Phares	ON
Réchauffage carburateur	OFF (poussé)
Mixture	Plein riche
Volets	A la demande, vérifiés
Trim	TAKE-OFF
Sélection réservoir	BOTH
Primer	Enfoncé et Verrouillé

ALIGNEMENT

Transpondeur	Mode ALT
Compas	Vérifié au QFU et GYRO recalé

DECOLLAGE

Puissance Max	Entre 2270 et 2370 RPM
Paramètres moteur	Dans le vert
Badin	Actif

300 FT

Phares	OFF
Volets	Rentrés

CROISIERE

Paramètres moteur	Dans le vert et stables
Puissance / Mixture	Adaptées (2200 à 2700 RPM)
Rechauffage carburateur	OFF (poussé)
Altimètres	Réglés et comparés
GYRO	Recalé et Cohérent

NOTA

Au dessus de 3000 pieds, la mixture doit être ajustée.

PREPARATION DESCENTE

ATIS ou paramètres d'arrivée	Obtenus
BRIEFING ARRIVEE	
Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	Si nécessaire
Altimètres	Réglés et comparés
GYRO et Compas	Recalé et cohérent
Sélection réservoir	BOTH
Autonomie	Annoncée
Clairance descente	Obtenue

NOTA

Une forte descente prolongée ($\geq 1500\text{ft}$) avec moins de 4 USG dans chaque réservoir, puissance partielle, volets 40° et VI ≥ 70 kts, peut provoquer une rupture d'arrivée d'essence suite au mauvais fonctionnement de la mise à l'air libre. Dans ce cas, une diminution de l'assiette à piquer pourra restaurer la puissance dans les 20 sec.

APPROCHE

Volets	1er cran (arc blanc)
Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	Si nécessaire
Phares	ON
Primer	Rentré et Verrouillé
Paramètres moteur	Dans le vert
Sélection réservoir	BOTH

BRIEFING ATERRISSAGE
FINALE

Volets	Configuration ATERRISSAGE
Mixture	Plein riche
Rechauffage carburateur	OFF (poussé)
Radio	Clairance obtenue

PISTE DEGAGEE

Volets	Rentrés
Transpondeur	OFF
Phares	Si nécessaire

ARRET MOTEUR

Frein de park	En pression
Heure bloc	Notée
Fréquence radio	Quittée
Radios, Equipements électriques	OFF
Alternateur ALT	OFF
Puissance	Ralenti (moins de 1000 RPM)
Magnétos	Essai coupure
Mixture	Etouffoir
Magnétos	OFF, clés enlevées
Batterie, Phares	OFF
Beacon	ON
Tachymètre	Noté
Avion	Vidé, rangé et reconditionné
Cales, flammes, Protections	En place
Carnet de route	Mis à jour

FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE

Démarrreur	Activer pour faire tourner le moteur
* Si démarrage OK, puissance à 1700 RPM 2 min puis coupure et inspection	
** Si pas de démarrage, continuer à faire tourner le moteur 2 à 3 min avec :	
Puissance	Maximum
Mixture	Etouffoir
<u>Puis ou dès que extincteur prêt :</u>	
Master switch (BAT+ALT)	OFF
Sélecteur réservoir	OFF
Magnétos	OFF
EVACUER L'AVION SI LE FEU CONTINUE	

PANNE MOTEUR EN VOL

Vitesse	70 KT ou adaptée
Trajectoire	Vers une zone dégagée
Réchauffage carburateur	ON
Sélecteur réservoir	BOTH
Mixture	Plein riche
Primer	Enfoncé et Verrouillé
Magnétos	BOTH
Démarrreur	START
Instruments moteur	Vérifier les indications
SI LE MOTEUR NE REPART PAS, PROCEDURE ATERRISSAGE FORCE	
SI LE MOTEUR REPART, ATERRIR DES QUE POSSIBLE	

FEU MOTEUR EN VOL

Puissance	Ralenti
Mixture	Etouffoir
Sélecteur réservoir	OFF
Master switch (BAT+ALT)	OFF
Ventilation et Chauffage	OFF (sauf ventilation sup)
Vitesse	105 KT
Si le feu ne s'éteint pas, augmenter la vitesse de descente	
Préparer un atterrissage forcé	

Nota : Il est extrêmement peu probable qu'un feu moteur se déclare en vol. Il est fait appel au bon sens du pilote pour réagir dans de telles situations.

FEU ELECTRIQUE EN VOL

Master switch (BAT+ALT)	OFF
Radio et équipements électriques	OFF
Ventilation et Chauffage	OFF (sauf ventilation sup)
Extincteur cabine	ACTIVE
<u>Si feu disparaît et électricité nécessaire :</u>	
Master switch (BAT+ALT)	ON
Disjoncteurs	Vérifiés (ne pas réenclencher)
Radio et équipements électriques	ON (équipement par équipement)
Atterrir dès que possible	

BAISSE PRESSION D'HUILE**Si T° huile normale, atterrir sur terrain le plus proche****Si T° huile augmente, préparer atterrissage forcé en cas d'arrêt moteur****GIVRAGE CARBURATEUR**

Réchauffage carburateur

ON

Puissance

Plein gaz jusqu'à arrêt symptômes

REGIME MOTEUR IRREGULIER

Réchauffage carburateur

ON

Mixture

Plein riche

Sélecteur réservoir

Réservoir changé

Magnétos

Testées gauche et droite

Paramètres moteur

Vérifiés

Atterrir dès que possible**Se préparer à un atterrissage forcé en cas d'arrêt moteur**

VOYANT HAUTE/BASSE TENSION

Radio et équipements électriques	OFF
Disjoncteur alternateur	vérifié et réenclenché
Master switch (BAT+ALT)	OFF
Master switch (BAT+ALT)	ON
Voyant Haute/Basse tension	Check
*** Si voyant éteint :	Radio et équipements électriques ON
*** Si voyant s'allume encore :	Alternateur OFF
	Minimiser consommation électrique
	Atterrir dès que possible

PANNE D'ALTERNATEUR

Amperemètre	Vérifié
Si l'ampèremètre indique zéro :	
Disjoncteur alternateur	Vérifié et réenclenché
Si la charge n'est pas rétablie :	
Disjoncteur alternateur	OFF
Consommateurs électriques inutiles	OFF
Radio	Prévenir ATS probable perte radio
Envisager perte totale des moyens électriques et ne pas prolonger le vol	

Nota : Le fonctionnement du moteur ne dépend pas du circuit électrique de l'avion

ATTERRISSAGE FORCE / AMERRISSAGE FORCE

Vitesse	70 KT, compensée
Trajectoire	Vers une zone adaptée
Selon le temps disponible :	
Message de détresse sur fréquence active ou 121,5 Mhz	
Activation de la balise et XPDR 7700	
Consignes sécurité passagers / gilets enfilés	
A l'approche de la zone d'atterrissage :	
Vitesse	60 KT
Volets	40°
Puissance	Ralenti
Mixture	Etouffoir
Sélecteur réservoir	OFF
Magnétos	OFF
Master switch (BAT+ALT)	OFF
Ceintures et harnais	Serrés
Portes	Déverrouillées et entrouvertes
Atterrissage	De précaution, queue basse
En cas d'amerrissage, poser l'avion :	
Parallèle à la houle si houle forte et vent faible	
Face au vent si vent fort et mer agitée	

Nota : Ne gonfler les gilets et le canot qu'une fois l'avion évacué

PERTE DE COMMUNICATIONS

Fréquence	Vérifiée
Volume radio	Ajusté
Volume casque	Ajusté
Squelch	Réglé
Boîte de mélange	Vérifiée
Branchement casque	Vérifié
Disjoncteurs	Vérifiés
Poste radio en utilisation	Changé et essayé
Casque	Changé et essayé
Micro main / haut parleur	Connectés et essayés
Fréquence radio	Tester une autre fréquence locale
A défaut de contact :	
Annoncer ses intentions à la radio au cas où la transmission fonctionne	
Transpondeur	7600
Intégration	Procédure panne radio
Pour mémoire, le numéro de téléphone de la tour de Tahiti : 40 86 11 55	

SORTIE DE VRILLE

Puissance	Tout réduit
Palonnier	A fond, sens opposé à la rotation
Manche	A piquer, Ailerons au neutre
Palonnier	Au neutre dès que la rotation cesse
Manche	Ressource souple et adaptée

Nota : La vrille intentionnelle est interdite

LECTURE	USG	LITRES	MASSE lbs	MASSE kg
11	24	91	144	65
10	22	83	132	60
9	21	79	126	57
8	19	72	114	52
7	17	64	102	46
6	14	53	84	38
5	12	45	72	33
4	9	34	54	25
3	7	26	42	19
2	4	15	24	11
1				