

CHECK-LIST DA40D F-GUVA

BRIEFING PASSAGERS

Départ - En vol - Arrivée..... Réalisé

Avant MISE EN ROUTE

Freins de parking..... En pression et loockés
Verrière avant et porte arrière..... Fermées et verrouillées
Disjoncteurs..... Enclenchés
Sélecteur carburant..... Position NORMAL
ELECTRIC MASTER..... ON
Panneau d'alarmes..... Vérifié, Testé
Voyant WATER LEVEL..... Eteint
ECU SWAP..... Sur automatique
Strobes..... ON

MISE EN ROUTE

Manette de gaz..... Plein ralenti
ENGINE MASTER..... ON
Voyant GLOW..... S'allume.... et s'éteint
Aussitôt le voyant GLOW éteint :..... ELECTRIC MASTER - START

APRES MISE EN ROUTE

Pression d'huile (dans les 3 secondes)..... Vérifiée
Charge alternateur..... Vérifiée
Ceintures..... Attachées
AVIONIC MASTER..... ON
Radios, GPS, Transpondeur, Alti..... Réglés
Directionnel (HSI)..... Vérifié
Panneau d'alarmes..... Reseté

ROULAGE

Heures bloc et horamètre..... Notés
Message radio..... Effectué
Freins..... Essayés
Instruments gyroscopique..... Vérifiés

ESSAIS MOTEUR

Freins de parking..... En pression et loockés
Indicateurs moteur..... Dans le vert
Manettes de gaz..... Plein ralenti
ECU-TEST..... Appuyer / Maintenir
Fonction ECU-TEST terminée
ECU SWAP..... Passer sur ECU B (léger a-coup)
ECU SWAP..... Retour sur Automatic (léger a-coup)

AVANT DECOLLAGE

A Atterrisseur Freins de parking..... Serrés
C Commandes Débattements..... Libres, Bon sens
Compensateur Réglé
H Huile Pression..... Dans le vert
T° : huile-eau-réducteur..... Dans le verts
E Essence Robinet..... Normal
Autonomie..... Annoncée
V Volets Position T/O
Verrière et porte..... Fermées et verrouillées
E Electricité Charge..... Vérifiée
Equipements Ceintures..... Attachées
R Réglages ALTI - RDO - NAV..... Effectués
Radio Annonce pénétratioi Effectuée

BRIEFING DECOLLAGE

Je vais décoller piste.... QFU exact....

En cas de panne :

Avant décollage : J'interromps le décollage

Majeur après décollage : Atterrissage DEVANT + ou - 30°

Mineure après décollage : Retour au terrain par circuit adapté
main droite/gauche

Après décollage, nous monterons dans l'axe 500Fts sol, puis prise de cap...

ALIGNEMENT

Transpondeur : Sur ALT
Phares : ON (si nécessaire)
Pitot : Comme nécessaire

ALIGNÉ

Cap compas magnétique Cohérent à l'orientation de la piste
Directionnel (HSI) Cohérent à l'orientation de la piste

APRES ATERRISSAGE

Transpondeur : Sur STBY
Volets : Renrées
Phares OFF
Pitot OFF

ARRÊT MOTEUR

Freins de parking En pression et loockés
Manette des gaz Plein ralenti
AVIONIC MASTER OFF
ATTENDRE 3 minutes minimum sur plein ralenti, puis :
ENGINE MASTER OFF
ELECTRIC MASTER OFF - Clef retirée

COMPLEMENT A LA CHECK-LIST F-GUVA (PROCEDURES DEVELOPPEES)

Vérification et test du panneau d'alarme :

- 1) A la mise sous tension vérifier que tous les voyants du panneau fonctionnent
- 2) Après avoir figé les alarmes (par pression sur le poussoir RESET), s'assurer que les alarmes restantes sont normales :
Avant mise en route : **ALTERNATOR – PITOT – ENGINE – LOW VOLTS (+ DOORS** cas de la verrière laissée entrouverte)
Après mise en route : **PITOT (+ DOORS** si on a choisi de laisser la verrière entrouverte)
Avant décollage : **PITOT**

Note : après mise en route moteur, le voyant **ENGINE** peut être présent, l'acquiescer par le poussoir RESET)

Mise en température moteur et mise en œuvre avion par temps froid :

Dans tous les cas, après mise en route, sauf si toutes les températures (OT – CT – GT) sont toutes trois dans leur secteur vert :

- 1) Laisser chauffer au moins 2 minutes au RALENTI avant roulage
- 2) Ne pas dépasser 1200 t/min (RPM) avant que les 3 températures soient dans leur secteur vert (roulage possible à régime réduit)
- 3) Ne commencer les essais moteur qu'avec les 3 températures dans leur secteur vert

De plus, par temps froid :

- La mise en route est interdite si l'indicateur FUEL TEMP MAN (du réservoir gauche) est AMBRE CLIGNOTANT
- Le décollage est interdit si l'indicateur FUEL TEMP MAN (du réservoir gauche) est AMBRE

Ne pas hésiter à faire un 2^{ème} préchauffage (GLOW) avant d'actionner le démarreur. Suivre la séquence suivante :
ENG MASTER ON → A l'extinction du voyant GLOW → ENG MASTER OFF puis ON → Aussitôt l'extinction du voyant GLOW → FI FC. MASTFR START

Poussoir ECU TEST et inverseur ECU SWAP - Essais moteur :

Poussoir ECU TEST : les fonctions commandées par ce poussoir sont différentes en fonction de la position de la manette de puissance.

- 1) Sur plein ralenti (≅ 900 t/min), en pressant et maintenant le bouton pressé jusqu'à la fin du cycle, on exécute le programme d'auto-contrôle des ECU. C'est ce que l'on fait lors des essais moteur avant décollage. La séquence des messages au panneau d'alarme est :

CAUTION + ECU A + ECU B... CLIGNOTENT (on maintien le poussoir enfoncé)
CAUTION + ECU B... CLIGNOTENT (on maintien le poussoir enfoncé)
REGIME HELICE... OSCILLE (on maintien le poussoir enfoncé)
CAUTION + ECU A... CLIGNOTENT (on maintien le poussoir enfoncé)
REGIME HELICE... OSCILLE (on maintien le poussoir enfoncé)
CAUTION + ECU A + ECU B... TOUS ETEINTS (on relâche le poussoir)

En cas d'erreur dans la séquence, même si le moteur fonctionne apparemment correctement, ANNULER LE VOL

- 2) La 2^{ème} fonction du poussoir ECU TEST est utilisée en cas d'apparition d'une alarme ECU A ou ECU B (au sol ou en vol).

Dans ce cas :

- Placer la manette de puissance dans une position intermédiaire (autre que ralenti)
- Presser le poussoir plus de 2 secondes → en cas de défaut mineur, l'alarme ECU disparaît
- Si l'alarme persiste ou réapparaît → ANNULER LE VOL (si au sol) ou ATTERRIR dès que possible (si en vol) pour action de maintenance

Inverseur ECU SWAP : en position AUTO et en cas de panne de l'ECU actif, le transfert vers le 2^{ème} ECU est automatique.

L'inverseur permet de suppléer à la panne de transfert automatique. Il ne doit être utilisé en vol que conformément aux procédures d'urgence.

Conduite moteur (minimalisation des chocs thermiques)

Pour préserver le moteur, il est impératif de minimiser les chocs thermiques. Pour cela :

- 1) Respecter les consignes de mise en température moteur après la mise en route (voir ci-dessus)
- 2) Eviter les variations brutales de régime (ex : avant de passer plein réduit après une montée, passer en régime d'attente pendant 2 min...)
- 3) A l'arrivée, respecter impérativement les 3 minutes de ralenti avant la coupure du moteur

PROCEDURES ET PARAMETRES DE CONDUITE DU VOL EN CONDITIONS NORMALES

Décollage :

Mise en puissance souple (≅ 4 secondes pour passer du ralenti à la Wmax)

Au début de la course au décollage, vérifier :- puissance affichée ≥ 97%

- Pas d'alarme (seul le voyant d'alarme **PITOT** reste allumé au panneau d'alarme)
- Badin actif

Si toutes les vérifications sont normales → poursuivre le décollage

Sinon : décider (interruption/poursuite décollage fonction de la situation)

A Vi = 60 KT → rotation vers l'assiette de montée initiale, ne jamais décoller à une vitesse inférieure (danger d'envol au 2nd régime)

A Vi ≥ 70 KT et hauteur ≥ 300 FT AAL → 1) volets 0 2) W=90% 3) Vi=90KT (adapter l'assiette)

(90% / 90 KT est le meilleur compromis puissance/vitesse/Vz pour une bonne ventilation moteur – continuer à surveiller OT et CT

DO-LIST après décollage : VOLETS 0 – PUISSANCE 90% - VITESSE 90 KT

Approche :

Après réduction vers Vi < 108 KT → VOLETS TO (1^{er} cran)

Garder 90 KT ≥ Vi ≥ 80 KT durant toutes les manœuvres d'approche jusqu'en finale (c'est la vitesse d'évolution, inclinaison possible jusqu'à 37°)

DO-LIST approche : VOLETS 1 - VITESSE ≥ 80 KT – PHARE ON – CARBURANT VERIFIE (niveau réservoir gauche ok)

Finale :

- Volets LDG
- Vitesse d'approche Vapp = 71 KT + KVe (KVe = 1/3 vent de face estimé et max 10 KT. Ex : vent effectif estimé = 12 KT Vapp = 71 + 4 = 75 KT)

(Le KVe permet de garder une vitesse minimale de sécurité en courte finale en cas de gradient de vent)

REGIME	Vi (KT)	W%	A°	CONFIG
DECOLLAGE	60	≥ 97%	+	1 CRAN
PENTE MAX (1)	65	100%	+12°	1 CRAN
Vz MAX (1)	75	100%	+10°	LISSE
MONTEE NOR	90	90%	+8°	LISSE
CROISIERE (2)	120	70%	0°	LISSE
ATTENTE	80	30%	+2°	LISSE
VENT ARRIERE	80	45%	0°	1 CRAN
BASE	80	15%	-2°	1 CRAN
FINALE	65+	≈	-2°	2 CRANS
FINESSE MAX	75	0	-2°	LISSE/1 CRAN

TABLEAU DES PRE-AFFICHAGES

- (1) Les montées pente/Vz max ne doivent être utilisés qu'en cas de nécessité absolue et ne doivent pas être prolongés (une attention permanente doit être portée à OT et CT)
- (2) La puissance de croisière maximale recommandée est de 70%

PENDANT LE VOL EN CAS D'INTERCEPTION :

INTERCEPTION : Passer sur 121.500			
Signification des signaux de l'intercepteur		Signification de la réponse de l'intercepté	
Se place au dessus - battement des ailes clignotement irrégulier	Suivez-moi	Compris j'obéis	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre
Dégagement brusque en montée	Vous pouvez continuer	Compris j'obéis	Battements d'ailes
Sortie train, phares allumés survol piste en service	Atterrissez sur cet aérodrome	Compris j'obéis	Sortir train, phares allumés, survol piste en service et
Train rentré, battement d'ailes clignotement irrégulier des feux	Compris suivez-moi	Je ne peux pas atterrir	Rentrer train - clignotement des phares - survol piste 1000
Dégagement brusque en montée	Compris	Je ne peux pas obéir	Clignotement régulier de tous les feux disponibles
Dégagement brusque en montée	Compris	En détresse	Clignotement irrégulier de tous les feux disponible