

Cercle Aéronautique du S.G.A.C.



CHECK-LIST

CESSNA 172 SP

F-GCBY

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

Cercle Aéronautique du S.G.A.C.



CHECK-LIST

CESSNA 172 SP

F-GTNV

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

AVEZ-VOUS VÉRIFIÉ ?

le bilan carburant

la masse et le centrage

les documents de l'avion

**AVANT de
BOUGER L'AVION
et de
MONTER A BORD**

CLEFS

vérifiées retirées

BATTERIES

vérifiées OFF

MIXTURE

vérifiée plein pauvre

PURGES (13)

faites

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

PRÉVOL Intérieure

Documents

à bord

Barre de tractage

à bord

Bagages

arrimés

Cache pitot

enlevé

Extincteur

**à bord,
dans le vert,
et arrimé**

Disjoncteurs

enclenchés

Blocage commandes

enlevé

Commandes de vol

essayées

**Avionique
BUS 1 & BUS 2**

OFF

Batterie

ON

PFD

vérifié ON

**Voltmètres:
M. Bus & E. Bus**

> 23volts

Jauges carburant

vérifiées

Oil pressure

alarme vérifiée

Low Vaccum

alarme vérifiée

Low Volt

alarme vérifiée

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

PRÉVOL Intérieure (suite)	
Avionique BUS 1	ON
Ventilateur	audible
Avionique BUS 1	OFF
Avionique BUS 2	ON
Ventilateur	audible
MFD	vérifié ON
Speakers	ON
Alarmes	audibles puis acquittées
Pilote automatique	vérifié ON
Avionique BUS 2	OFF
Pitot heat	vérifié
Phares, feux, éclairage intérieur	vérifiés
Batterie	OFF
Prise statique secours	poussée
Verrière	propre
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

PRÉVOL	
Préparation Vol sur groupe de parc (dans la mesure du possible)	
Groupe de parc (si disponible)	branché
Standby Batterie	ARM
Batterie	ON
Avionique BUS 1 & 2	ON
GPS	route programmée
Quantité d'essence (Engine > System)	reset fuel & gallons remain
Avionique BUS 1 & 2	OFF
Batterie	OFF
Groupe de parc	débranché
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

PRÉVOL Extérieure	
Purges (13 points)	effectuées
Etat du fuselage GAUCHE	vérifié
Antennes	vérifiées
Porte de soute	fermée
Prise statique	libre
Etat de l'empennage, attaches, débattement	vérifié
Etat de la dérive, attaches, débattement	vérifié
Etat du fuselage DROIT, trappes	vérifié
Volet: jeux, logement et attache	vérifié
Aileron: débattement et attache	vérifié
Etat de l'aile dessus / dessous	vérifié
Saumon d'aile	vérifié
Bord d'attaque	vérifié
Niveau essence (avec jauge manuelle)	vérifié
Train principal	vérifié
Ventilation cabine	non obstruée
fixations capot	vérifiés
niveau huile	vérifié (6 mini)
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

PRÉVOL Extérieure (suite)	
Helice	vérifiée
Entrées d'air	vérifiées
Courroie alternateur	vérifiée
Pipe d'échappement	vérifiée
Train avant	vérifié
Trappe prise de parc	fermée
Prise statique	libre
Ventilation cabine	non obstruée
Niveau essence (avec jauge manuelle)	vérifié
Bouchons de réservoirs	en place
Etat de l'aile dessus / dessous	vérifié
Train principal	vérifié
Prise pitot	libre
Mise à l'air libre réservoir	vérifiée
Bord d'attaque	vérifié
Saumon d'aile	vérifié
Aileron: débattement et attache	vérifié
Volet: jeux, logement et attache	vérifié
Téléphones	coupés
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

AVANT MISE EN ROUTE	
Briefing passager: ceintures, portes, extincteur, téléphones	
Blocage des commandes	enlevé
Frein de parc	serré
Compteur d'heure	relevé
Sièges	réglés
Standby batterie	test "vert" 10s. puis ARM
PFD	vérifié ON
E. Bus	> 23 volt
M. Bus	< 1,5 volt
Altimètres 1 & 2	réglés
Ceintures	attachées
Portes	fermées
Fuel Shutoff	poussé
Batt. S	charge négative vérifiée
STDBY BATT.	alarme vérifiée
H .L.A (1) >H.E.A destination	Vérifiée
Heure extinction moteur >H.E.A	Vérifiée
1) Heure Limite d'Atterrissage liée au coucher de soleil ou autres contraintes	
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

MISE EN ROUTE	
Avionique BUS 1 & BUS 2	OFF
ALT - BAT	ON
Beacon light	ON
Essence	BOTH
Mixture	plein riche
Manette des gaz	½ cm
Clefs	en place
MOTEUR FROID pompe carburant	ON pendant 5s. puis OFF
MOTEUR CHAUD pompe carburant	OFF
Mixture	plein pauvre
PERSONNE AUTOUR	
PIEDS sur les FREINS	
DÉMARRAGE: pousser progressivement la mixture sur plein-riche	
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

APRÈS MISE EN ROUTE

Régime	1000 tr/mn
Pression d'HUILE	dans le VERT
Paramètres moteur	vérifiés
Alternateur	vérifié ON
Avionique BUS 1 & BUS 2	ON
Volets	rentrés
Transpondeur	7000 GND ou ALT
COM / NAV	vérifiés
ATIS	écouté
Erreur barométrique	notée
GPS	route activée
Carburant	"gallons reman"
PFD: alignement AHRS	terminé
PFD: Heading Bug	réglé
PFD: altitude Bug	réglé (si besoin)
CDI	sélectionné
PFD: BRG 1 & BRG 2	sélectionnés
Pilote automatique	alimenté & QNH réglé
Pilote automatique	altitude réglée
Heure bloc	notée

MESSAGE RADIO

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

POINT FIXE

Frein de parc	serré
Paramètres moteur	arcs VERTS
Régime	1800 tr/mn

ESSAI MAGNETOS
-175 tr/mn maxi
sur chaque magnéto &
écart maxi 50 tr/mn entre les 2

ESSAI RALENTI

Régime	1000 tr/mn
---------------	-------------------

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

AVANT DECOLLAGE	
Commandes	libres
Magnétos	BOTH
Mixture	plein riche
Compensateur	take off
PFD: HSI-horizon / compas	vérifié
MFD map	topo terrain airways range
Volets	10° sortie vérifiée
Batterie & Alternateur	ON
Landing Light / Strobe	ON
Transpondeur	GND ou ALT
GPS	route activée
Ceintures	attachées
Portes	verrouillées
BRIEFING AVANT DECOLLAGE	
MESSAGE RADIO	
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

ARRET MOTEUR	
Avionique BUS 1 & 2	OFF
Régime au ralenti Essai coupure magnétos	effectué
ARRÊT MOTEUR régime 1000 tr/mn et mixture plein pauvre	
CLEFS ENLEVÉS	
BATT. / ALT	OFF
STD BY BATT.	OFF
Frein de parc	serré
Heure bloc	notée
Compteur d'heure	relevé
Blocage commandes (si nécessaire)	en place
Fuel	RIGHT
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

Cercle Aéronautique du S.G.A.C.



CHECK-LISTS: ANNEXES A CONNAITRE

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

ROULAGE

Compas et directionnel	vérifiés
Indicateur de virage, bille	vérifiés
Horizon artificiel	stable

Après ALIGNEMENT

Directionnel	recalé au QFU
Transpondeur	GND ou ALT
Batterie / alternateur	ON

DÉCOLLAGE

Régime	≥ 2300 tr/mn
Indicateur de vitesse	actif
Vi rotation (volets 10°)	55 kt
Vi montée (volets 10°)	65 kt
Vi montée (lisse)	75 kt

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

DESCENTE		
M	Mixture	plein riche
E	Essence	réservoir le + plein
G	Gyro	vérifié
A	Altimètre	au QNH
VENT ARRIERE		
Régime = 2000 tr/mn		
Mixture		plein riche
Vi < 110 kt & volets sortis 10°		
Landing Light		ON
Vi 80 kt		
Message radio		
ETAPE de BASE		
régime 1500 tr/mn descente 500 ft/mn Vi 75 kt Dernier virage à 500 ft/sol		
FINALE		
Volets: 20 puis 30°		
PISTE DEGAGÉE		
Volets		rentrés
Landing, Taxi & Strobe lights OFF		
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013		

Cercle Aéronautique du S.G.A.C.



PROCÉDURES D'URGENCE

S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013

PANNE MOTEUR	
Vitesse de plané	68 kt
Mixture	plein riche
Magnétos	BOTH
ATTERRISSAGE en CAMPAGNE	
Fréquence en utilisation ou 121,5 > MAYDAY MAYDAY MAYDAY > annoncer immatriculation > annoncer position approximative	
Balise de détresse	ON
Transpondeur	7700
Ceintures et harnais	attachés
Portes	déverrouillées
<u>EN FINALE</u>	
Batterie / Alternateur	OFF
Mixture	plein pauvre
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	

FEU MOTEUR	
Mixture	CUT OFF
Pompe	OFF
Manette des gaz	ralenti
Fuel Shut Off	tiré
Contacts	coupés
Vitesse de plané	68kt
FEU CABINE	
Batterie/Alternateur	OFF
Chauffage	coupé
Aérations / fenêtres	fermées
EXTINCTEUR	
Aérations / fenêtres	ouvertes
Portes	entre-ouvertes
PANNE ALTERNATEUR	
Fréquences radio	préréglées
BUS 2	OFF
Autonomie sur Standby batterie = 30mn	
S.G.A.C.: check C172SP m. à j. 11 novembre 2013	