



## AVANT MISE EN ROUTE

### ➤ BRIEFING DEPART EFFECTUE

Portes fermées  
 Frein de parc serré  
 Sièges réglés et verrouillés  
 Ceintures réglées  
 Fusibles en place  
 Horomètre relevé  
 Compensateur essayé puis au neutre  
 Robinet carburant ouvert > autonomie annoncée  
 Radios OFF  
 Transpondeur OFF



## MISE EN ROUTE

Contact batterie ON  
**BEACON LIGHT ON**  
 Réchauffage carburateur poussé  
 Mélange plein riche  
 Cle magnétos en place  
 Contact magnétos BOTH  
 Injections - 3 à 5  
 Manette des gaz - 1 cm maxi  
 Hélice dégagée  
 Démarreur actionné
 

- 10 sec maxi
- Attendre 2 min entre chaque démarrage

 Moteur lancé magnétos BOTH  
 Régime ≈ 1200 Rpm  
 Pression d'huile vérifiée > arc vert
 

- Sinon après 30 sec couper le moteur



### MOTEUR NOYE

Mélangetiré  
 Manette plein gaz  
 Démarreur actionné  
 Moteur lancé  
 Mélange poussé  
 Régime moteur ≈ 1200 Rpm



## APRES MISE EN ROUTE

Alternateur ON  
 Charge vérifiée et lampe éteinte  
 Manomètre dépression vérifié  
 Radio ON  
 Transpondeur > STBY + code inséré  
 Conservateur de cap recalé  
 Altimètre > QNH  
**NAV LIGHT ON**  
 Volets rentres



## ROULAGE

Heure départ notée  
**TAXI LIGHT** - comme nécessaire  
 Freins essayés  
 Instruments vérifiés



## ESSAIS MOTEUR

Frein de parc serré  
**TAXI LIGHT OFF**  
 Huile > pression et température vérifiées
 

- Régime ≈ 1700 Rpm
- Sélection magnétos [ R + L ]  
 - chute acceptable par magnéto 125 Rpm
- Réchauffage carburateur vérifié  
 - chute 100 RPM mini
- Essai Ralenti  
 - 600 Rpm mini

 Régime moteur réajusté ≈ 1200 Rpm



## AVANT ALIGNEMENT

Ceintures attachées  
 Portes et vitres fermées  
 Commandes de vol essayées  
 Contacts magnétos BOTH  
 Réchauffage pitot - comme nécessaire  
 Réchauffage carburateur poussé  
 Volet 0° ou 10°  
 Altimètre > Z aérodrome / QNH régional  
 Compensateur décollage
 

- **BRIEFING SECURITE EFFECTUE**



## AVION ALIGNE

Parametres moteurs vérifiés  
 Conservateur de cap recalé  
 Transpondeur - ALT  
**LANDING LIGHT ON**

 **SEQUENCE DECOLLAGE**

Pleingaz  
Regime moteur vérifié Rpm > 2500  
Anémometre actif

VOLET	0°	10°
VR	61	56

Montée initiale

VOLET	0°	10°
IAS	70	70

**APRES DECOLLAGE****LANDING LIGHT OFF**

Volets rentrés  
Paramètres moteur vérifiés

**CROISIERE**

Altimètre - QNH ou 1013  
Régime adapté ≈ 2400 Rpm  
➤ Ne pas dépasser 75 % de la puissance  
Compensateur réglé  
Mélange réglé  
➤ ne pas utiliser la richesse si z < 5000 ft  
Réchauffage carburateur - comme nécessaire  
Conservateur de cap vérifié

**AVANT DESCENTE****➤ BRIEFING ARRIVEE EFFECTUE**

Ceintures attachées  
Mélange plein riche  
Réchauffage carburateur - comme nécessaire  
Conservateur de cap recalé  
Altimètre - QNH aérodrome

**APPROCHE**

Volets 10° IAS 70 Kt  
Moteur ≈ 2200 Rpm  
**LANDING LIGHT ON**

**ATTERRISSAGE**

Volets atterrissage  
Moteur 1700 < Rpm < 1900

VOLET	0°/10°	20°	40°
IAS	70	61	52

**APRES ATTERRISSAGE**

Volets rentrés  
**LANDING LIGHT OFF**  
**TAXI LIGHT** - comme nécessaire  
Réchauffage carburateur poussé  
Réchauffage pitot OFF  
Compensateur au neutre  
Transpondeur - STBY

**PARKING**

Frein de parc serré  
**TAXI LIGHT OFF**  
**NAV LIGHT OFF**  
Radio OFF  
Transpondeur OFF  
Régime moteur ≈ 1000 Rpm  
Coupe Magnétos essayée  
Régime moteur ≈ 1200 Rpm  
Etouffoir tiré  
Contacts magnétos OFF  
Clé retirée  
Alternateur OFF  
**BEACON LIGHT OFF**  
Batterie OFF  
Horametre relevée



**Ranger le cockpit**  
**Mettre le cache Pitot**  
**Mettre le blocage des commandes de vol**

## PANNE MOTEUR

### 1. AVANTDECOLLAGE

Gaz réduit  
Volets rentres  
Etouffoir tiré  
Magnétos OFF  
Batterie OFF

### 2. APRESDECOLLAGE

Volets 0°/10° IAS 70 KT  
Etouffoir tire  
Robinet carburant fermé  
Magnétos OFF

**Courte finale** Volets 40° IAS 52 KT  
Batterie OFF

➤ **Se poser droit devant**

### 3. EN VOL

Volets 0° IAS 70 KT  
Réchauffage carburateur tiré  
Robinet carburant ouvert  
Mélange plein riche  
Gaz ouvert 2 cm  
Magnétos START/BOTH

➤ Si le moteur refuse de démarrer se reporter à la procédure

**ATTERRISSAGE FORCE SANS MOTEUR**

**FIN**

## VOYANT CHARGE ALTERNATEUR ALLUME

Radios OFF  
Alternateur OFF  
Batterie OFF/ ON  
Disjoncteur de l'alternateur vérifié enclenché  
Voyant d'alarme de sous-tension vérifié éteint Radios ON

➤ Si le voyant de sous-tension se rallume  
Alternateur OFF  
Radios OFF  
équipement électriques  
non essentiels OFF

**Se poser sur le terrain accessible le plus proche**

**FIN**

## ATTERRISSAGE FORCE

➤ **Aire d'atterrissage déterminé**  
**Message de détresse 121.5**  
**Transpondeur 7700**

### 1. SANS MOTEUR

Volets 0° IAS 70 KT  
Etouffoir tiré  
Robinet carburant fermé  
Magnétos OFF

**Courte finale** Volets 40° IAS 52 KT  
Batterie OFF  
Portes déverrouillées

### 2. AVEC MOTEUR

Volets 20° IAS 70 KT  
Servitudes électriques OFF  
Ceintures serrées

**Courte finale** Volets 40° IAS 52 KT  
Batterie OFF  
Portes déverrouillées

**Au sol** Magnétos OFF  
Réservoir OFF

➤ **Arrêter rapidement l'avion**

**FIN**

## commande de profondeur inutilisable

Stabiliser le palier à VI : 60 kts volets à 20° en s'aidant de la commande des gaz et du compensateur de profondeur. Afficher une pente de descente uniquement en réglant la puissance. A l'atterrissage, le couple piqueur dû à la réduction est néfaste et l'appareil risque d'impacter sur la roulette de nez. Par conséquent, au moment de l'arrondir le compensateur au plein cabré tout en augmentant le régime de manière à amener l'appareil dans une position horizontale au moment de l'impact. Couper les gaz dès que l'avion a touché le sol.

## INCENDIE AU DEMARRAGE

- **Continuer à entrainer le moteur pour essayer d'aspirer les flammes et le carburant accumulé dans le carburateur et le moteur**

### 1. SI LE MOTEUR DEMARRE

Régime moteur 1700 RPM pendant 2 min  
Régime moteur 1200 RPM  
Etouffoir tiré  
Contacts Magnétos OFF  
Clef retirée  
Batterie OFF

- Vérifier les dégâts occasionnés par l'incendie et ne pas retenter un autre démarrage  
Signaler l'incident sur le carnet de route

### 2. SI LE MOTEUR REFUSE DE DEMARRER

Mettre plein gaz

Etouffoir tiré

- Continuer à entrainer le moteur pendant 2 min  
Saisir l'extincteur de bord

Contacts magnétos OFF

Clef retirée

Batterie OFF

Robinet carburant fermé

- Sortir et étouffer les flammes avec l'extincteur ou une couverture de laine ou du sable.  
Vérifier ensuite les dégâts occasionnés par l'incendie.  
Signaler l'incident sur le carnet de route.

## ATTERRISSAGE SANS VOLET

Vérifier le fusible FLAPS

- 1 : fusible défectueux : le remplacer  
- sortir les volets comme demandé

- 2 : fusible en état : Prévoir un atterrissage sans volet
- Calculer la distance atterrissage volets 0°
  - Déterminer la vitesse évolution 1,45 Vs
  - Déterminer la vitesse approche 1,30 Vs

## INCENDIE MOTEUR EN VOL

Etouffoir tiré

Robinet carburant fermé

Commandes de chauffage et de ventilation cabine OFF (sauf les aérateurs de voilure).

IAS 100 KT

- Si l'incendie ne s'arrête pas, augmenter la vitesse de plané pour essayer de trouver une vitesse qui assurera un mélange non combustible.

- **Se reporter à la procédure**

### ATTERRISSAGE FORCE SANS MOTEUR

## INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL

Batterie OFF

disjoncteurs tirés

Aérateurs, ventilation et chauffage cabine fermés

Extincteur déchargés si à bord puis ventiler la cabine.

Si l'incendie semble circonscrit et si l'alimentation électrique est nécessaire à la poursuite du vol :

Batterie ON

Interrupteurs radio OFF

Transpondeur OFF

Disjoncteur poussé un à un en attendant un instant entre chaque action pour localiser le court-circuit.

Après identification du court circuit laisser le disjoncteur tiré Aérateurs, ventilation et chauffage cabine ouverts une fois certain que l'incendie est définitivement circonscrit.

Radio ON

**Se poser sur le terrain accessible le plus proche**

**FIN**

## AMERRISSAGE FORCE

Attacher ou jeter les objets lourds.  
Envoyer message "Mayday" sur fréquence 121,5.  
Approche vent de face avec vents forts et mer agitée.  
Par forte houle et vent léger, amerrir parallèlement aux lames

### 1. Approche avec moteur :

Volets 20°/ 40° VZ 300 ft/mn  
IAS 55 KT

### 2. Approche sans moteur :

Volets 0° IAS 61 KT  
Volets 10° IAS 60 KT

Déverrouiller les portes cabines.  
Maintenir une descente jusqu'au point d'amerrissage en position horizontale.  
Se protéger la tête au moment de l'amerrissage.  
Evacuer l'avion (si nécessaire, ouvrir la fenêtre pour inonder la cabine afin que la pression soit répartie de manière à ouvrir la porte).  
Gonfler gilets de sauvetage et canot après évacuation de la cabine.

- ***L'avion ne peut pas flotter plus de quelques minutes***

# PROCEDURES NORMALES ET PROCEDURES URGENCE



## CESSNA F 150 L

CE DOCUMENT NE REMPLACE PAS  
LE MANUEL DE VOL

AERoclub EVREUX LES AUTHIEUX

## **VISITE PREVOL**

Documents avion vérifiés à bord  
contacts magnétos sur OFF  
clef retirée  
interrupteur servitudes électriques OFF  
disjoncteurs en place  
batterie ON  
vérifier les jauges carburant  
Vérifier que le sélecteur carburant est sur ON BOTH  
sortir les volets  
landing et taxi light ON/OFF pour vérification  
batterie OFF  
Vérifier la fermeture de la soute à bagages  
Vérifier la prise statique sur la paroi gauche  
Oter bloqueur gouverne de direction si posé.  
Enlever corde d'amarrage arrière.  
Vérifier la liberté de mouvement et la fixation des gouvernes.  
Vérifier état antenne VHF  
Vérifier la prise statique sur la paroi droite  
Vérifier fixations volets et ailerons  
Oter bloqueur d'aileron si posé.  
Vérifier gonflage roue principale  
Enlever corde d'amarrage voileure.  
Purger les réservoirs à l'aide du bol de purge qui se trouve dans la boîte à gants.  
Vérifier visuellement la quantité de carburant puis vérifier la fermeture du bouchon de remplissage réservoir  
vérifier état général bord attaque  
Vérifier le niveau d'huile.  
Ne pas mettre en route avec une quantité d'huile inférieure à 3,8 litres  
Faire le plein à 5,7 litres pour les vols prolongés.  
Avant le premier vol de la journée, et après chaque ravitaillement en carburant, tirer le bouton de purge pendant 4 secondes environ pour purger les réservoirs carburant de l'eau et de tout dépôt éventuel.  
Vérifier la fermeture des purges. En cas de détection d'eau, déposer les bouchons de purge des puisards de réservoirs carburant pour vérifier si une accumulation d'eau existe.

## **VISITE PREVOL**

Vérifier l'aspect de l'hélice et du cône.  
Vérifier l'état et la propreté du phare d'atterrissage.  
S'assurer de la propreté du filtre d'air d'admission.  
Vérifier le gonflage de l'amortisseur  
Vérifier le pneu de la roulette de nez.  
Détacher la saisine de nez.  
Oter bloqueur d'aileron si posé.  
Vérifier gonflage roue principales  
Enlever corde d'amarrage voileure.  
Purger les réservoirs à l'aide du bol de purge qui se trouve dans la boîte à gants.  
Vérifier visuellement la quantité de carburant  
vérifier la fermeture du bouchon de remplissage réservoir.  
vérifier état général bord attaque  
Oter le cache Pitot et vérifier le tube  
Vérifier la mise à l'air libre.  
Vérifier l'avertisseur de décrochage.  
Enlever la corde d'amarrage voileure  
Vérifier fixations volets et ailerons  
Batterie ON  
Rentrer les volets  
Batterie OFF

**Effectuer un briefing sécurité aux passagers**

## CESSNA 150

Réf : Manuel de vol du F150 L

### Caractéristiques d'utilisation

#### Vitesses limites (VI)

VNE	141 kts	VA	95 kts
VNO	104 kts	VFE	87 kts

#### Vitesses de décrochage (Vc) / masse max 726 kg, moteur réduit

Inclinaison	Volets rentrés	Volets 20°	Volets 40°
0°	48 kts (VS1-Volets 0°)	43 kts (VS1-Volets 20°)	42 kts (VS1-Volets 30°)
20°	50 kts	44 kts	43 kts
40°	55 kts	49 kts	47 kts
60°	68 kts	61 kts	58 kts

#### Vitesses caractéristiques (VI)

Vitesse	VI	Volets	Vitesse	VI	Volets
V (pente max)	61 kts	0°	V (finesse max ~9)	61 kts	0°
V (Vz max)	66 kts	0°	1.2*VS1 (volets 10°)	56 kts	10°
1.2*VS1 (lisse)	61 kts	0°	1.45*VS1 (volets 10°)	65 kts	10°
1.3*VS1 (lisse)	65 kts	0°	1.3*VS1 (volets 20°)	56 kts	20°
1.45*VS1 (lisse)	70 kts	0°	1.3*VS0 (volets 40°)	56 kts	40°

#### Facteurs de charge limites

Catégorie	Lisse	Volets sortis
N, U (726 kg)	-1.76 < n < +4.4	0 < n < +3.5

#### Vent limite plein travers démontré

Décollage:	20 kt	Atterrissage:	15 kt
------------	-------	---------------	-------

#### Masse et centrage

Masse maximale atterrissage et décollage	726 kg (cat. N, U)
Masse à vide type (dont essence inutilisable + huile)	490 kg
Masse maximale soute arrière	54 kg
Attention : consultez la fiche de pesée et de centrage de votre appareil	

#### Moteur

Puissance maximale	100 HP	Régime max continu	2750 t/mn
--------------------	--------	--------------------	-----------

#### Carburant - réservoirs standards (ou : grande autonomie)

Capacité totale	98 l (144 l)	Conso à 75%	~ 22 l/h
Quantité inutilisable	13 l (11.5 l)	Autonomie associée	3h30 mn (5 h 30 mn)
Capacité utilisable	85 l (132.5 l)	Répartition réservoirs	2 X 49 l (2 X 72 l)

#### Huile

5.7 l max

#### Performances de décollage et d'atterrissage

Décollage (passage des 15 m) = 422 m (*)	Atterrissage (passage des 15 m) = 328 m (*)
(*) : à masse max = 726 kg, Zp = 0 ft, 15 °C, vent nul, piste en dur sèche et de niveau, procédure et paramètres appropriés	
Attention : avant d'entreprendre un DECI/ATR sur piste limitative, consultez votre manuel de vol : performances, et procédures + paramètres de DECI/ATR associés	

## CESSNA 150

Réf : Manuel de vol du F150 L

### Paramètres d'utilisation

Phase de vol	Type	VI	RPM	Volets	Observations
Décollage	Normal	52 kts	plein gaz	0°/10°	~1.1°VS RPM min : ~2500
	Court	Voir procédure de décollage à perfs max et perfs associées			
Montée	Initiale	70 kts	plein gaz	10°	
	Normale	70 kts	plein gaz	0°	
	Pente max	61 kts	plein gaz	0°	Surveiller les 1 <sup>er</sup> moteur
	Vz max	65 kts	plein gaz	0°	Surveiller les 1 <sup>er</sup> moteur

Croisière 75% (1)	2500 ft	99 kts	2800	0°	~22 l/h mélange réglé
	5000 ft	100 kts	2850	0°	~22 l/h mélange réglé
Croisière 65% (1)	2500 ft	92 kts	2450	0°	~19 l/h mélange réglé
	5000 ft	93 kts	2500	0°	~19 l/h mélange réglé

Descente	Croisière	<104 kts	à la demande	0°	< VNO
Attente	Palier	70 kts	2000	0°	
Approche	Palier	70 kts	2100	10°	
	Descente	70 kts	(1800)	10°	(-500 ft/mn)
Atterrissage (2)	Volets 0°/10°	70 kts	(1700)	0°/10°	(-350 ft/mn) (3)
	Normal	61 kts	(1700)	20°	(-300 ft/mn) (3)
	Court	52 kts	(1800)	40°	(-250 ft/mn) (3)
Remise de gaz	Conditions de rentrée progressive des volets vers 10° : VI ≥ 56 kts et Vz ≥ 0				
Evolutions en plané	70 kts	tout réduit	0°/10°	Inclinaison max 37°	

#### Observations:

(1) : Paramètres croisière: vitesses = Vp, masse = masse max, t° = t° standard

(2) : Majoration kVe de la vitesse en finale en fonction du vent effectif Ve:

$$Ve < 10 \text{ kt: } kVe = 0$$

$$Ve \text{ de } 10 \text{ à } 19 \text{ kt: } kVe = + 5\text{kt}$$

$$Ve \geq 20 \text{ kt: } kVe = + 10 \text{ kt}$$

(3) : Vario correspondant au maintien du plan sol à 5%, sans vent.

## BRIEFING DEPART

### Effectué au parking

- . Visite Prevol effectuée
- . NOTAMS consultes
- . Information météo notées
- . Carburant a bord vérifié
- . Le roulage (cheminement pour rejoindre la piste)
- . La configuration décollage (volets, distance T/O)
- . Le départ attendu ( virage, cap, altitude visée)

Les particularités du jour :

- environnement
- trafic
- météo
- état technique avion
- équipage

## BRIEFING SECURITE.

### Effectué au point d'attente

- Vitesses associées au décollage  
vitesse de rotation - vitesse de montée initiale
- En cas de panne ou alarme avant VR  
J'interromps le décollage
- En cas de panne moteur après VR  
Je rends la main  
Je prends la Vi de finesse max  
Je recherche un air dégagé  
Je sorts les volets à la demande
- Tout autre panne après VR  
je me reporte en vent arrière  
pour un circuit adapté

## BRIEFING ARRIVEE.

### Effectué avant la descente

- . Informations météo notées ( ATIS, TWR )
- . piste en service : QFU
- . L'altitude terrain
- . Présentation au point d'entre : altitude, cap ( VAC )
- . Procédure d'Intégration :  
- verticale, début de vent arrière, étape de base .
- . Le tour de piste :  
- altitude et sens ( VAC )
- . Dégagement piste et roulage vers le parking

### DISTANCE DE DECOLLAGE Volets 0° - piste en dur

Masse Maxi Kg	VI 15 m	Vent de Face kts	Au niveau de la mer +15°C		à 762m 2500' +10°C		à 1524 m 5000' +5°C		2286 m 7500' +0°C	
			Roulement	Passage de 15m	Roulement	Passage de 15m	Roulement	Passage de 15m	Roulement	Passage de 15m
726	61 kts	0	224 m	422 m	277 m	506 m	340 m	605 m	414 m	744 m
		10	152 m	315 m	192 m	381 m	236 m	460 m	296 m	572 m
		20	93 m	222 m	120 m	271 m	154 m	332 m	195 m	419 m

Note : Augmenter ces distances de 10 % chaque tranche de 15% supérieure à la température standard

En cas de décollage sur piste en herbe sèche, augmenter les distances de 10

### DISTANCES ATERRISSAGE Volets 40° - vent nul Piste en dur, gaz réduit

Masse Maxi Kg	Vitesse d'approche VI	Au niveau de la mer +15°C		à 762m 2500' +10°C		à 1524 m 5000' +5°C		2286 m 7500' +0°C	
		Roulement	Passage de 15m	Roulement	Passage de 15m	Roulement	Passage de 15m	Roulement	Passage de 15m
726	52 kts	136 m	328 m	143 m	346 m	151 m	364 m	158 m	383 m

Note : Diminuer les distances de 10 % pour chaque tranche de 4 kts de vent debout.

Les augmenter de 10 % pour chaque tranche de 15% au-dessus de la température standard.  
Dans le cas d'une piste en herbe sèche, majorer les distances de 20 %.