

## AVANT MISE EN ROUTE

### BRIEFING DEPART

Habitacle fermé  
Frein de parc serré  
Sièges réglés et verrouillés  
Ceintures réglées  
Fusibles en place  
Horomètre relevé  
Compensateur essayé puis au neutre  
Robinet carburant ON - BOTH autonomie annoncée  
Servitudes électriques OFF  
Radios OFF  
Transpondeur OFF

## MISE EN ROUTE

Contact batterie ON  
**BCN LIGHT ON**  
Réchauffage carburateur poussé  
Mélange plein riche  
Cle magnétos insérée  
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 sur BOTH  
Régime moteur ≈ 1200 RPM  
Pression d'Huile vérifiée dans le vert

- Sinon après 30 sec couper le moteur



### MOTEUR NOYE

Mélangetiré  
Manette pleingaz  
Démarreur actionné  
Moteur lancé  
Mélange poussé  
Régime moteur ≈ 1200 RPM

## APRES MISE EN ROUTE

Alternateur ON  
Charge vérifiée lampe éteinte  
Manomètre dépression vérifiée  
Servitudes électriques ON  
Radio ON  
Transpondeur - STBY+ code inséré  
Conservateur de cap recalé  
Altimètre - QNH  
Réchauffage pitot comme nécessaire  
**NAV LIGHT ON**  
Volets rentres

## ROULAGE

### TAXI LIGHT ON

Heure départ notée  
Freins essayés  
Instruments vérifiés

## ESSAI MOTEUR

Frein de parc serré  
Huile pression et température correctes  
Régime ≈ 1700 RPM  
Sélection magnétos

- chute acceptable par magnétos 125 RPM

Réchauffage carburateur essayé

- chute acceptable 50 RPM 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 carburateur poussé  
Volets 0° ou 10°  
Altimètre - ALT aérodrome  
Compensateur décollage

### BRIEFING SECURITE

## AVION ALIGNE

Paramètres moteur vérifiés  
Transpondeur ALT  
Conservateur de cap recalé  
**LDG LIGHT ON**



## SEQUENCE DECOLLAGE

Pleingaz

Régime moteur vérifié RPM > 2300

Anémomètre actif

VOLET	0°	10°
VR	65	60

Montée initiale

VOLET	0°	10°
IAS	80	75

## APRES DECOLLAGE

**LDG LIGHT OFF**

**TAXI LIGHT OFF**

Volets rentrés

Paramètres moteur vérifiés

## CROISIERE

Altimètre QNH ou 1013

Régime adapté ≈ 2400 RPM

➤ *Ne pas dépasser 75 % de la puissance*

Compensateur Régulé

Mélange réglé

➤ *Pas de réglage richesse en dessous de 5000 FT*

Réchauffage carburateur comme nécessaire

Conservateur de cap vérifié

## AVANT DESCENTE

**BRIEFING ARRIVEE**

Ceintures attachées

Mélange plein riche

Réchauffage carburateur comme nécessaire

Conservateur de cap recalé

Altimètre - QNH aérodrome

## APPROCHE

Volets 10°

IAS 80 Kt

Moteur ≈ 2200 RPM

**LANDING LIGHT ON**

## AVANT ATERRISSAGE

**TAXI LIGHT ON**

Volets atterrissage

Moteur 1600 < RPM < 1800

VOLET	0°	10°	30°
IAS	75	70	65

## APRES ATERRISSAGE

Volets rentrés

**LDG LIGHT OFF**

Réchauffage carburateur poussé

Compensateur au neutre

Transpondeur - STBY

## PARKING

Frein de parc Serré

**TAXI LIGHT OFF**

**NAV LIGHT OFF**

Radio OFF

Transpondeur OFF

Servitudes électriques OFF

Régime moteur ≈ 1000 RPM

Magnétos Coupure vérifiée

Régime moteur ≈ 1200 RPM

Etouffoir tiré

Contacts magnétos OFF

Clé magnétos retirée

Alternateur OFF

**BCN LIGHT OFF**

Batterie OFF

Horamètre relevée



**Ranger le cockpit**

**Mettre en place le blocage des commandes de vol**

**Mettre le cache Pitot**

## PANNE MOTEUR

### 1. AVANT DECOLLAGE

Gaz réduit  
Volets rentres  
Etouffoir tiré  
Magnétos OFF  
Batterie OFF

### 2. APRES DECOLLAGE

Volets 0° IAS 80 KT  
Volets 10° IAS 75 Kt  
Etouffoir tiré  
Robinet carburant fermé  
Magnétos OFF

**Courte finale** Volets 30° IAS 60 KT  
Batterie OFF

➤ **Se poser droit devant**

### 3. EN VOL

Volets 0° IAS 80 KT  
Réchauffage carburateur tiré  
Robinet carburant ON - BOTH  
Mélange plein riche  
Gaz ouvert 2 cm  
Magnétos START- BOTH

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

**ATERRISSAGE FORCE SANS MOTEUR**

**FIN**

## VOYANT 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 sous-tension se réallume**

Alternateur OFF  
Radios OF  
équipements électriques non  
essentiels OFF

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

**FIN**

## ATERRISSAGE FORCE

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

### 1. SANS MOTEUR

Volets 0° IAS 80 KT / Volets 10° IAS 75 Kt  
Etouffoir tiré  
Robinet carburant fermé  
Magnétos OFF

**Courte finale** Volets 30° IAS 60 KT  
Batterie OFF  
Portes déverrouillées

### 2. AVEC MOTEUR

Volets 10° IAS 75 KT  
Servitudes électriques OFF  
Ceintures serrées

**Courte finale** Volets 30° IAS 60 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'arrondi, mettre 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 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*

**FIN**

## INCENDIE MOTEUR EN VOL

Etouffoir tiré

Robinet carburant fermé

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

**FIN**

## INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL

Batterie OFF

Servitudes électriques 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

Servitudes électriques ON

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 30° VZ 300 ft/mn  
IAS 60 KT

### 2. Approche sans moteur :

Volets 0° IAS 65 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 C 172 P

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 172

Réf : Manuel de vol du F172P

## Caractéristiques d'utilisation

## Vitesses limites (VI)

VNE	158 kt	VFE (volets 10°)	110 kt
VNO	127 kt	VFE (volets 10° à 30°)	85 kt
VA	99 kt		

## Vitesses de décrochage (VI) / masse max 1089 kg, moteur réduit

Inclinaison	Volets rentrés	Volets 10°	Volets 30°
0°	44 kt (VS1-volets 0°)	37 kt (VS1-volets 10°)	33 kt (VS0-volets 30°)
30°	47 kt	40 kt	35 kt
45°	52 kt	44 kt	39 kt
60°	62 kt	52 kt	47 kt

## Vitesses caractéristiques (VI)

Vitesse	VI	Volets	Vitesse	VI	Volets
V (pente max)	56 kt	10°	V (finesse max ~ 10)	65 kt	0°
V (Vz max)	75 kt	0°	1.2*VS1 (volets 10°)	55 kt	10°
1.2*VS1 (lisse)	65 kt	0°	1.3*VS1 (volets 10°)	65 kt	10°
1.3*VS1 (lisse)	70 kt	0°	1.45*VS1 (volets 10°)	70 kt	10°
1.45*VS1 (lisse)	80 kt	0°	1.3*VS0 (volets 30°)	60 kt	30°

## Facteurs de charge limites

Catégorie	Lisse	Volets sortis
N (1039 kg)	-1.5 < n < +3.8	0 < n < +3
U (953 kg)	-1.7 < n < +4.4	0 < n < +3

## Vent limite plein travers démontré

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

## Masse et centrage

Masse maximale atterrissage et décollage	1039 kg (cat. N)	953 kg (cat. U)
Masse à vide type (dont essence inutilisable + huile)	670 kg	
Masse maximale soute arrière	54 kg	
Attention : consultez la fiche de pesée et de centrage de votre appareil		

## Moteur

Puissance maximale	160 HP	Régime max continu	2700 t/mn
--------------------	--------	--------------------	-----------

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

Capacité totale	163 l (257 l)	Conso à 75%	~ 33 l/h
Quantité inutilisable	11 l (22 l)	Autonomie associée	4h (6 h 30 mn)
Capacité utilisable	152 l (235 l)	Répartition réservoirs	2 X 81.5 l (2 X 128.5 l)

## Huile

4.7 à 6.6 l
-------------

## Performances de décollage et d'atterrissage

Décollage (passage des 15 m) = 500 m (*)	Atterrissage (passage des 15 m) = 390 m (*)
(*) : à masse max = 1089 kg, Zp = 0 ft, 15 °C, vent nul, piste en dur sèche et de niveau, procédure et paramètres appropriés	
Attention : avant d'entreprendre un DEC/ATR sur piste limitative, consultez votre manuel de vol : performances, et procédures + paramètres de DEC/ATR associés	

## CESSNA F172

## Utilisation normale

Phase de vol	Type	VI	RPM	Volets	Observations
DECOLLAGE	Normal	60 kt	plein gaz	0° / 10°	RPM min : 2300

MONTEE 300 FT	Initiale	70 kt	plein gaz	0° / 10°	VZ +350 ft/mn
---------------	----------	-------	-----------	----------	---------------

MONTEE	Normale	80 kt	plein gaz	0°	VZ + 500 ft/mn
--------	---------	-------	-----------	----	----------------

CROISIERE	Palier	110 kt	2500	0°	Conso 32L/h
-----------	--------	--------	------	----	-------------

CROISIERE	Descente	100 kt	2300	0°	VZ - 500 ft/mn
-----------	----------	--------	------	----	----------------

ATTENTE	Palier	80 kt	1800	0°	
---------	--------	-------	------	----	--

APPROCHE	Palier	70 kt	1900	10°	
----------	--------	-------	------	-----	--

APPROCHE	Descente	70 kt	1700	10°	VZ - 500 ft/mn
----------	----------	-------	------	-----	----------------

ATTERRISSAGE	Normal	65 kt	1900	20°/30°	VZ - 300 ft/mn
--------------	--------	-------	------	---------	----------------

Remise de gaz	Conditions de rentrée progressive des volets vers 10° : VI > 60 kts et Vz > 0				
Evolutions en plané	70 kt	tout réduit	0°/10°	Inclinaison max 37°	

## Observations:

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

Ve < 10 kt:	kVe = 0
Ve de 10 à 19 kt:	kVe = + 5kt
Ve ≥ 20 kt:	kVe = + 10 kt

## Utilisation Adaptée

Phase de vol	Type	VI	RPM	Volets	Observations
DECOLLAGE	Court	Voir procédure de décollage à perfos max et perfos associées			
MONTEE	Pente max	60 kt	plein gaz	0°	Surveiller les 1 <sup>er</sup> moteur
	Vz max	78 kt	plein gaz	0°	Surveiller les 1 <sup>er</sup> moteur

CROISIERE 75%	2500 ft	110kt	2500	0°	~22 l/h
	5000 ft	100 kt	2500	0°	~22 l/h
CROISIERE 65%	2500 ft	100 kt	2400	0°	~19 l/h
	5000 ft	90kt	2400	0°	~19 l/h

ATTERRISSAGE	Court	60 kt	2000	30°	-300 ft/mn
--------------	-------	-------	------	-----	------------

Remise de gaz	Conditions de rentrée progressive des volets vers 10°: VI > 60 kts et Vz > 0				
Evolutions en plané	70 kt	tout réduit	0°/10°	Inclinaison max 37°	

## Observations:

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

Ve < 10 kt:	kVe = 0
Ve de 10 à 19 kt:	kVe = + 5kt
Ve ≥ 20 kt:	kVe = + 10 kt





## BRIEFING DEPART

### ➤ Effectué au parking

- . Etat de l'avion vérifié
- . NOTAMS consultes
- . Information météo notées
- . Carburant a bord verifié
- . Type de mise en route (méthode de mise en route en fonction du moteur chaud ou froid)
- . Le roulage (cheminement pour rejoindre la piste)
- . La configuration décollage (volets, distance T/O)
- . Le départ attendu ( virage, cap, altitude visée)
- . Les particularites du jour
  - environnement
  - traffic
  - meteo
  - etat machine
  - equipage

## 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

## 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 : ( *par une verticale, en début de vent arrière, en étape de base, en finale* ).
- . Le tour de piste : altitude et sens ( VAC )
- . Dégagement piste et roulage vers le parking