

CHECK LIST

C152

F - GBJJ

Page laissée intentionnellement blanche

CHECK LIST NORMALE

C152
F-GBJJ

Purger l'essence avant le premier vol du jour et avant de bouger l'avion.

VISITE PREVOL INTERIEURE

SIÈGES	RECUlés AU MAXIMUM
VERRIERE	PROPRE
CASQUES ET MICRO DE SECOURS	EN PLACE, BRANCHÉS
BLOCAGE COMMANDES	ENLEVÉ
CONTACTS MAGNÉTOS	COUPÉS, CLÉ ENLEVÉE
MIXTURE	VÉRIFIÉE ETOUFFOIR, TIRÉE
COMMANDES	LIBRES
MONOXYDE DE CARBONE	DATE VÉRIFIÉE
.....	COULEUR PASTILLE VÉRIFIÉE
ESSENCE	OUVERTE
CARBURANT.....	QUANTITE VÉRIFIÉE ET COHÉRENTE CDR
COMPENSATEUR.....	DÉBATTEMENT VÉRIFIÉ
BALISE DE DETRESSE	POSITION ARMED
RADIOS ET TRANSPONDEUR	ARRÊT
DISJONCTEURS	ENCLENCHES
BATTERIE	ON
VOYANT LOW VOLTAGE	ALLUMÉ
DISJONCTEURS SOUS TENSION	VÉRIFIÉS
VOLETS	SORTIS ET VÉRIFIÉS
BEACON	EN FONCTIONNEMENT
PHARES/FEUX DE NAV/CH PITOT	VÉRIFIÉS
BATTERIE	OFF

*Il est nécessaire de mettre la batterie sur ON ainsi que les divers interrupteurs des éclairages extérieurs.
Procéder rapidement pour éviter une décharge trop importante de la batterie.*

L'interrupteur du BEACON doit rester enclenché de façon permanente pour limiter le risque de laisser l'avion avec la batterie sur ON.

VISITE PREVOL EXTERIEURE

Fuselage avant

ÉTAT GÉNÉRAL	VÉRIFIÉ
FIXATIONS CAPOT	VÉRIFIÉES
ENTRÉE D'AIR	DÉGAGÉE
ÉCHAPPEMENT.....	ABSENCE DE JEU
AMORTISSEUR DE TRAIN AVANT.....	VÉRIFIÉ
(VISUEL ET PAS DE FUITE)	
PNEU DE ROUE AVANT	ASPECT ET GONFLAGE VÉRIFIÉS
BARRE DE MANŒUVRE.....	ACCROCHÉE OU DANS L'AVION
CÔNE HÉLICE	VÉRIFIÉ
HÉLICE	ÉTAT VÉRIFIÉ
PHARE.....	VÉRIFIÉ
PRISE STATIQUE	VÉRIFIÉE NON OBSTRUÉE
PORTES/FENETRE ET CHARNIÈRES DE PORTES	VÉRIFIÉES
NIVEAU D'HUILE (MINI 4 / MAXI 6)	VÉRIFIÉ
BOUCHON D'HUILE (NE PAS TROP LE SERRER)	EN PLACE
FUEL STRAINER DRAIN : Purge.....	EFFECTUÉE
(à l'extérieur du hangar ou avec le réservoir récupération)	
TRAPPE HUILE.....	FERMÉE

Aile droite et TP droit

ÉTAT DES SURFACES	VÉRIFIÉ
AILERON ET VOLET	VÉRIFIÉS
ÉTAT DU SAUMON D'AILE ET FEU DE NAV	VÉRIFIÉ
ABSENCE DE FUITE LIQUIDE DE FREIN TP DROIT.....	VÉRIFIÉE
PNEU	ASPECT ET GONFLAGE VÉRIFIÉS
PURGE CARBURANT	PAS DE FUITE
RÉSERVOIR DROIT.....	QUANTITÉ ESS JAUGÉE MANUELLEMENT
BOUCHON DE RESERVOIR	EN PLACE ET SERRE

Fuselage arrière et empennages

ANTENNES	VÉRIFIÉES
EMPENNAGE ARRIÈRE	VÉRIFIÉ
COMPENSATEUR	VÉRIFIÉ (VISUEL)
ANNEAU.....	VÉRIFIÉ

Aile gauche et TP gauche

ÉTAT DES SURFACES.....	VÉRIFIÉ
AILERON ET VOLET	VÉRIFIÉS
ÉTAT DU SAUMON D'AILE ET FEU DE NAV	VÉRIFIÉ
TUBE PITOT	FLAMME RETIRÉE, NON OBSTRUÉ
ABSENCE DE FUITE LIQUIDE DE FREIN TP GAUCHE	VÉRIFIÉE
PNEU	ASPECT ET GONFLAGE VÉRIFIÉS
PURGE CARBURANT.....	PAS DE FUITE
RÉSERVOIR GAUCHE....	QUANTITÉ ESS JAUGÉE MANUELLEMENT
BOUCHON DE RESERVOIR	EN PLACE ET SERRE

Brasser l'hélice 4 à 6 fois lors de la visite prévol si température froide.

AVANT MISE EN ROUTE

BARRE DE MANŒUVRE.....ACCROCHÉE OU DANS L'AVION
 DOCUMENTS AVION ET PILOTE VÉRIFIÉS À BORD
 COMPTEUR HORAIRE NOTÉ
 SIEGES RÉGLÉS
 CEINTURES ATTACHÉES
 PORTES FERMÉES
 FREINS..... SERRÉS AUX PIEDS
 CLÉ DE CONTACT EN PLACE
 MIXTURE PLEIN RICHE
 SERRAGE MANETTE DES GAZ REGLÉ
 ABORDS DÉGAGÉS

MISE EN ROUTE

BATTERIE ON
 BEACON..... VERIFIÉ SUR ON
 MAGNÉTOS BOTH
 PRIMER SI MOTEUR FROID..... 3 INJECTIONS
 MANETTE DES GAZ 1 CM
 CHAMP DE L'HÉLICE ET ABORDS..... DÉGAGÉS
 DÉMARREURACTIONNÉ 30s MAXI
 PRESSION D'HUILE DANS LE VERT

DÉMARRAGES MOTEURMOTEUR FROID

3 INJECTIONS AU PRIMER
 MANETTE DES GAZ 1 cm MAX

MOTEUR CHAUD

PAS D'INJECTION SI ARRÊT < 30 min
 MANETTE DES GAZ 1-2 cm MAX

MOTEUR NOYÉ

MÉLANGE PAUVRE + PLEIN GAZ + TOURS D'HÉLICE
 REPRENDRE PROCÉDURE NORMALE SANS INJECTION

APRÈS MISE EN ROUTE

ALTERNATEUR..... ON
 CHARGE ALTERNATEUR VÉRIFIÉE
 VOYANT LOW VOLTAGE ÉTEINT
 VOILETS RENTRÉS
 DÉPRESSION GYROS (3 à 5) VERIFIÉE
 HORIZON ARTIFICIEL VERIFIÉ
 CONSERVATEUR DE CAP RECALÉ
 ALTIMÈTRE VERIFIÉ ET RÉGLÉ AU QNH
 INTERPHONE VERIFIÉ SUR ON
 RADIOSON, AFFICHAGE 8,33Mhz, FRÉQUENCE REGLÉE
 RADIOS VOLUME ET ÉMISSION VÉRIFIÉS
 TRANSPONDEURON, 7000 + ALT
 VOR ON, FRÉQUENCE ET 1^{er} RADIAL AFFICHÉ
 FEUX DE NAVIGATIONA LA DEMANDE

ROULAGEAttention à la chauffe moteur avant de débiter le roulage

PHARE ROULAGEA LA DEMANDE
 SECURITÉ EXTÉRIEURE AVANT ROULAGE..... ASSURÉE
 FREINSTESTÉS
 VÉRIFICATION DES GYROSCOPES :
 - HORIZON STABLE EN VIRAGE
 - CAPS SUR LE DIRECTIONNEL AUGMENTENT OU DIMINUENT
 - INDICATEUR DE VIRAGE DROITE ET GAUCHE
 - BILLE A L'EXTÉRIEUR DU VIRAGE

ESSAIS MOTEUR

FREINS..... SERRÉS AUX PIEDS
 TEMPÉRATURE ET PRESSION HUILE VÉRIFIÉES
 RÉGIME 1700 RPM
 PRESSION ET TEMPÉRATURE D'HUILE VÉRIFIÉES
 SÉLECTION MAGNETOS
 PERTE MAXI 125 RPM
 ECART L/R < 50 RPM
 RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR VÉRIFIÉ
 CHUTE 100 RPM ENV + T° CARBU AUGMENTE
 CHARGE ALTERNATEUR VÉRIFIÉE
 RALENTI 650 RPM STABLE
 COMMANDES LIBRES
 RÉGIME 1000 RPM

AVANT ALIGNEMENT

ESSAIS MOTEUR EFFECTUÉS
 ALTIMÈTRE QNH VÉRIFIÉ
 PARAMETRES MOTEUR DANS LE VERT
 RECHAUFFAGE CARBU VÉRIFIÉ SUR FROID
 MIXTURE PLEIN RICHE
 MAGNETOS BOTH
 COMPENSATEUR RÉGLÉ DÉCOLLAGE
 VOLETS 10°
 ESSENCE OUVERTE
 FENÊTRES VERROUILLÉES
 FLAMME PITOT RETIRÉE
 CEINTURES / HARNAIS PILOTE ET PAX ATTACHÉS
 BRIEFINGS PANNE + DÉPART EFFECTUÉS
 FREINS DESSERRÉS
 PHARE DÉCOLLAGE A LA DEMANDE
 APPROCHE DÉGAGÉE

ALIGNÉ AVANT DÉCOLLAGE

COMPAS ET CONSERVATEUR DE CAP VÉRIFIÉS
 PARAMÈTRES DANS LE VERT / PAS D'ALARME
 CHRONO TOP DÉPART

APRÈS DÉCOLLAGE

VI MONTEE INITIALE 70 Kts ET NORMALE 80 Kts
 A 300 ft :
 PHARES ETEINTS
 VOLETS RENTRÉS
 PARAMÈTRES MOTEUR VÉRIFIÉS

MISE EN PALIER / CROISIÈRE

1/AFFICHAGE ASSIETTE DE RÉFÉRENCE DU PALIER
 2/ACCÉLÉRATION
 3/A VI CROISIÈRE RÉDUCTION 2350 RPM
 4/COMPENSATION
 CONSERVATEUR DE CAP VÉRIFIÉ
 PARAMÈTRES MOTEUR VÉRIFIÉS

VENT ARRIÈRE

ALTIMÈTRE VÉRIFIÉ
 COMPAS ET CONSERVATEUR DE CAP VÉRIFIÉS
 MIXTURE PLEIN RICHE
 RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR SI NÉCESSAIRE
 SELON T° CARBU ET T° EXTÉRIEURE
 VOLETS 10°
 PRÉAFFICHAGE RÉGIME 2000/2200 RPM
 VITESSE 75Kts
 FREINS PRESSION VÉRIFIÉE
 PHARE A LA DEMANDE
 BRIEFING ATERRISSAGE EFFECTUÉ

MISE EN DESCENTE

ALTIMÈTRE RÉGLÉ ET VÉRIFIÉ
 CONSERVATEUR DE CAP VÉRIFIÉ
 RÉCHAUFFAGE CARBU SELON T° CARBU ET T° EXTÉRIEURE
 MIXTURE PLEIN RICHE
 RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR SI NÉCESSAIRE
 BRIEFING DESCENTE ET ARRIVÉE EFFECTUÉ

FINALE

PHARE VÉRIFIÉ SUR ON
 VOLETS 0° VI 75 Kts + KVe
 VOLETS 10° VI 70 Kts + KVe
 VOLETS 20° VI 65 Kts + KVe
 VOLETS 30° VI 60 Kts + KVe
STABILISATION DE L'APPROCHE CONFIRMÉE A 200FT

APRÈS ATERRISSAGE

VOLETS RENTRÉS
 RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR FROID/POUSSÉ
 COMPENSATEUR AU NEUTRE
 PHARE ARRÊT

CHECK LIST URGENCE C152 F-GBJJ

ARRÊT MOTEUR

CLÔTURE RADIO	EFFECTUÉE
ECOUTE 121,5 MHz	EFFECTUÉE
RADIOS ET TRANSPONDEUR	OFF
FEUX DE NAVIGATION	ARRÊT
ALTERNATEUR	ARRÊT
RÉGIME MOTEUR	RALENTI
MAGNETOS ESSAI COUPURE (L-R-OFF-R-L)	EFFECTUÉ
RÉGIME MOTEUR	1000 RPM
MIXTURE	ÉTOUFFOIR
MAGNÉTOS	COUPÉES
CLÉS	RETIRÉES
BEACON	VÉRIFIÉ SUR ON
BATTERIE	ARRÊT
COMPTEUR HORAIRE	NOTÉ

AVANT DE QUITTER L'AVION OU DE LE RENTRER

CACHE PITOT	EN PLACE
BLOCAGE COMMANDES	EN PLACE
RANGEMENT INTÉRIEUR (SIÈGES, CEINTURES, HARNAIS)	OK
PROPRETÉ EXTÉRIEURE	VÉRIFIÉE

PANNE MOTEUR AVANT ROTATION

GAZ	RÉDUITS
FREINS	APPLIQUÉS
TRAJECTOIRE	MAITRISÉE
CONTACTS MAGNÉTOS	OFF
MIXTURE	ÉTOUFFOIR, TIRÉE
ROBINET CARBURANT	FERMÉ

PANNE MOTEUR APRÈS ROTATION

TRAJECTOIRE	ASSIETTE À PIQUER
VITESSE	60 Kts
ROBINET CARBURANT	VÉRIFIÉ OUVERT
RÉCHAUFFAGE CARBU	TIRÉ
MIXTURE	PLEIN RICHE, POUSSÉ
MAGNÉTOS	BOTH

Si le moteur ne redémarre pas :

BATTERIE.....	COUPÉE
MAGNÉTOS.....	COUPÉES
MIXTURE.....	ÉTOUFFOIR, TIRÉE
ROBINET CARBURANT.....	FERMÉ
BALISE DE DÉTRESSE.....	ON

Se reporter à l'item Atterrissage sans moteur

PERTE DE PRESSION D'HUILE

INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE.....	DANS LE ROUGE
TEMPÉRATURE D'HUILE.....	VÉRIFIÉE

Perte de pression d'huile avérée :

TOUR DE PISTE ADAPTÉ
ou
DÉROUTEMENT AÉRODROME LE PLUS PROCHE
ou
SE PRÉPARER À UN ATTERRISSAGE FORCÉ

VIBRATIONS MOTEUR

Les vibrations moteur sont généralement dues au givrage carburateur, à des bougies défectueuses ou à un mauvais réglage de richesse

MIXTURE.....	PLEIN RICHE
RÉCHAUFFAGE CARBU	TIRÉ

Si les vibrations persistent :

GAZ.....	RECHERCHER LA PLAGE DE VIBRATIONS MINIMALES
----------	---

ATTERIR DÈS QUE POSSIBLE

AC COMMINGES Check list C152 F-GBJJ- Mars 2024

AC COMMINGES Check list C152 F-GBJJ- Nov 2024

GIVRAGE CARBURATEUR

Le givrage du carburateur se traduit par une perte de puissance et de légères vibrations.

RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR.....TIRÉ

L'effet du réchauffage carburateur n'est pas immédiat
Le fait de tirer la commande de réchauffage carburateur peut provoquer une perte de régime et augmenter le niveau des vibrations.

L'utilisation du réchauffage carburateur augmente notablement la consommation horaire du moteur.

FEU MOTEUR AU DÉMARRAGE

PUISSANCE PLEIN GAZ
MIXTURE.....ÉTOUFFOIR,TIRÉE
ROBINET CARBURANT FERMÉ

Si le feu se poursuit :

BATTERIE ARRÊT
MAGNÉTOS OFF, CLÉ ENLEVÉE

Evacuer les occupants et éteindre le foyer par tous les moyens disponibles

**NE JAMAIS TENTER UN REDÉMARRAGE MOTEUR
APRÈS INCENDIE**

FEU MOTEUR EN VOL

DÉTECTION VISUELLE FUMÉE, FLAMMES
MIXTURE.....ÉTOUFFOIR,TIRÉE
ROBINET CARBURANT FERMÉ
PUISSANCE PLEIN GAZ
AÉRATION CABINE ET DÉSEMBUAGE FERMÉS

Après arrêt moteur :

MAGNÉTOS OFF
TOUS CONTACTS ÉLECTRIQUES..... OFF

**Se reporter à l'item Atterrissage sans moteur
NE JAMAIS TENTER UN REDÉMARRAGE MOTEUR
APRÈS INCENDIE**

AC COMMINGES Check list C152 F-GBJJ-Oct 2024

FEU ÉLECTRIQUE EN VOL

Feu dans le compartiment moteur

BATTERIE..... ARRÊT
AÉRATIONS CABINE FERMÉES

Feu dans la cabine:

BATTERIE ARRÊT
TOUS CONTACTS ÉLECTRIQUES..... OFF
AÉRATION CABINE ET DÉSEMBUAGE FERMÉS

Feu maîtrisé et besoins électrique pour la suite du vol :

BATTERIE MARCHÉ
DISJONCTEURS..... VÉRIFIER LE CIRCUIT DÉFECTUEUX
CONTACTS ÉLECTRIQUES..... ON, UN PAR UN
AÉRATIONS CABINE A LA DEMANDE

DANS TOUS LES CAS, ATERRIR DÈS QUE POSSIBLE

ATTERRISSAGE SANS MOTEUR

VITESSE DE PLANÉ..... 65 Kts
MESSAGE RADIOMAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
TRANSPONDEUR.....7700
BALISE DE DÉTRESSEON
SIÈGES, CEINTURES..... VÉRIFIÉS
MAGNÉTOS OFF
MIXTURE.....ÉTOUFFOIR,TIRÉE
ROBINET CARBURANT FERMÉ
VOLETS.....A LA DEMANDE

Quand l'atterrissage est assuré :

VOLETS.....ATTERRISSAGE
VITESSE.....60 Kts
BATTERIE ARRÊT
PORTES..... DÉVERROUILLÉES

AC COMMINGES Check list C152 F-GBJJ- Oct 2024

CHECK LIST PANNES C152 F-GBJJ

INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL (IVV)

Dans la mesure du possible, choisir soigneusement le terrain en faisant plusieurs passages pour vérifier le vent (orientation, force), l'état de la surface, les reliefs, la distance du terrain (compatible avec les performances) et les obstacles.

TERRAIN..... SURVOL ET RECO EFFECTUÉS
VOLETS.....10° EN VENT ARRIÈRE
..... A LA DEMANDE EN FINALE

VITESSE EN FINALE

VOLETS 0 VI 75 Kts + KVe
VOLETS 10° VI 70 Kts + KVe
VOLETS 20° VI 65 Kts + KVe
VOLETS 30° VI 60 Kts + KVe
MESSAGE RADIOMAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
SIÈGES, CEINTURES..... VÉRIFIÉS

PANNE ÉLECTRIQUE

DISJONCTEURS..... VÉRIFIÉS
SI DISJONCTEUR DÉCLENCHÉ.... **RÉENCLANCHER 1 SEULE FOIS**

**En cas de nouveau déclenchement, ne pas tenter de le réenclencher
L'équipement correspondant est en panne**

PANNE ALTERNATEUR

VOYANT ALLUMÉ..... VÉRIFIER CONTACT ET AMPÈREMÈTRE
TOUS MOYENS INUTILES..... OFF

**L'autonomie électrique est réduite
Dérouter sur l'aérodrome adéquat le plus proche**

PANNE VOLETS

Majorer la distance d'atterrissage de 20%
SI PISTE LIMITATIVE : DÉROULEMENT OBLIGATOIRE
Vi en approche..... 75 Kts
Vi en finale..... 65 Kts

PARAMÈTRES C152 F-GBJJ

VITESSES D'UTILISATION

	RPM	V°	VI
Décollage	MAX	10°	50 Kts
Montée initiale	MAX	10°	70 Kts
Montée normale	MAX	0°	80 Kts
Montée pente max	MAX	10°	54 Kts
Montée Vz max	MAX	0°	67 Kts
Croisière 55%	2100	0°	85 Kts
Croisière 65%	2300	0°	95 Kts
Croisière 75%	2350	0°	100 Kts
Vent arrière (APP en palier)	2000	10°	75 Kts
Etape de base (APP en descente)	1700	10°	75 Kts
Finale volets 0°	A la dde	0°	75 Kts
Finale volets 10°	A la dde	10°	70 Kts
Finale volets 20°	A la dde	20°	65 Kts
Finale volets 30°	A la dde	30°	60 Kts

VITESSES DE DÉCROCHAGE

INCLINAISONS	0°	30°	45°	60°
Vs volets 0°	40	43	48	57
Vs volets 10°	40	43	48	57
Vs volets 30°	35	38	42	49

VITESSES LIMITES

A NE JAMAIS DÉPASSER	VNE	149 Kts
OPÉRATION NORMALE	VNO	111 Kts
VITESSE DE MANOEUVRE	VA	106 Kts
VOLETS SORTIS	VFE	85 Kts
LIMITE VENT DE TRAVERS		12 Kts
VITESSE DE FINESSE MAX		60 Kts

LIMITATIONS C152 F-GBJJ

MASSE MAXI.....758 KG
QUANTITÉ TOTALE CARBURANT : 2 x 74L = 148L dont 142L utilisables et 6L non utilisables
Conso horaire à 65% (2300 tr/mn) : 21 L/H
Conso horaire à 75% (2350 tr/mn) : 23 L/H

NUMÉROS DE TÉLÉPHONE UTILES

AÉROCLUB DU COMMINGES.....05 61 89 13 08
PRÉSIDENT.....06 15 80 23 66
RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE.....06 30 60 90 87
CORRESPONDANT PRÉVENTION SÉCURITÉ.....06 61 62 24 69
MÉCANIQUE.....06 73 36 82 99
BGTA TARBES.....05 62 32 93 00
GENDARMERIE MONTRÉJEAU.....05 61 94 52 40
URGENCE AÉRONAUTIQUE.....191
SAMU.....15
POMPIERS.....18
BRIA.....05 57 92 60 84
CLÔTURE PLAN DE VOL.....0 810 437 837
ASSISTANCE FFA.....+33 1 48 82 62 97

PERFORMANCES C152 F-GBJJ

DÉCOLLAGE (Cf manuel de vol)

Masse 758 Kg / Rotation 50 Kts / Passage 15M à 55 Kts

ALTITUDE PRESSION	10°		20°		30°	
	Rlmt	15m	Rlmt	15m	Rlmt	15m
MER	212	393	230	424	247	456
1000 Ft	233	433	251	466	271	501
2000 Ft	256	477	277	515	299	555
3000 Ft	282	527	305	570	329	616

Décollage sur piste herbe sèche : Majorer Rlmt de 15%

CROISIÈRE

		T° std		T° + 20°	
		VP	Conso	VP	Conso
2000	Régime				
	2400	101	23	101	21,6
	2300	96	20,4	95	19,3
4000	2000	80	14,8	79	14,4
	2400	101	21,6	100	20,4
	2300	95	19,3	95	18,5
6000	2000	80	14,4	78	14
	2400	100	20,4	99	19,7
	2300	95	18,5	94	17,8
	2000	79	14	77	13,6

ATTERRISSAGE (Cf manuel de vol)

Masse 758 Kg / Volets 30° / Freinage maxi / Vi 15M à 54 Kts

ALTITUDE PRESSION	10°		20°		30°	
	Rlmt	15m	Rlmt	15m	Rlmt	15m
MER	142	361	148	370	152	378
1000 Ft	148	370	152	378	158	387
2000 Ft	152	378	158	387	163	396
3000 Ft	158	388	165	398	171	407

Atterrissage sur piste herbe sèche : Majorer Rlmt de 45%

Vent de face : Distance att diminué de 10% / 9 Kts

Vent arrière : Distance att majorée de 10% / 2 Kts avec 10 Kts max

AC COMMINGES Check list C152 F-GBJJ- Oct 2024