

PREVOL F-GDDH - C172P

1



A/C Saint Raphaël

VO- 07/2022

Effectuer la vérification du fonctionnement des feux extérieurs et du réchauffage pitot.

Pitot Heat	OFF
Nav Light	OFF
Beacon	OFF
Landing light	OFF
Horametre Moteur	Noté
Jauges carburant	Vérifié
Concordance des indications carburant (Documents; Jauges de bord; Jaugeage manuel)	
Alt & Batt Master	OFF

PRISE EN COMPTE DE L'APPAREIL

Carnet de Route; Vérifier l'aptitude au vol & le carburant restant à bord sur les documents

Documents de bord	Vérifiés et à bord
Arrimages	Enlevés
Caes de roues	Enlevées
Obturbateurs; Pitot; Statique & Mise à l'air libre	Enlevés
Niveau d'huile moteur	5 Mini; 7 Maxi
Purge du filtre décanteur	4 secondes mini
Purges réservoirs d'aile (2)	Effectuées
Jaugeage manuel du carburant	Effectué
Obturbateur pare Brise	Enlevé
Pare Brise	Nettoyé

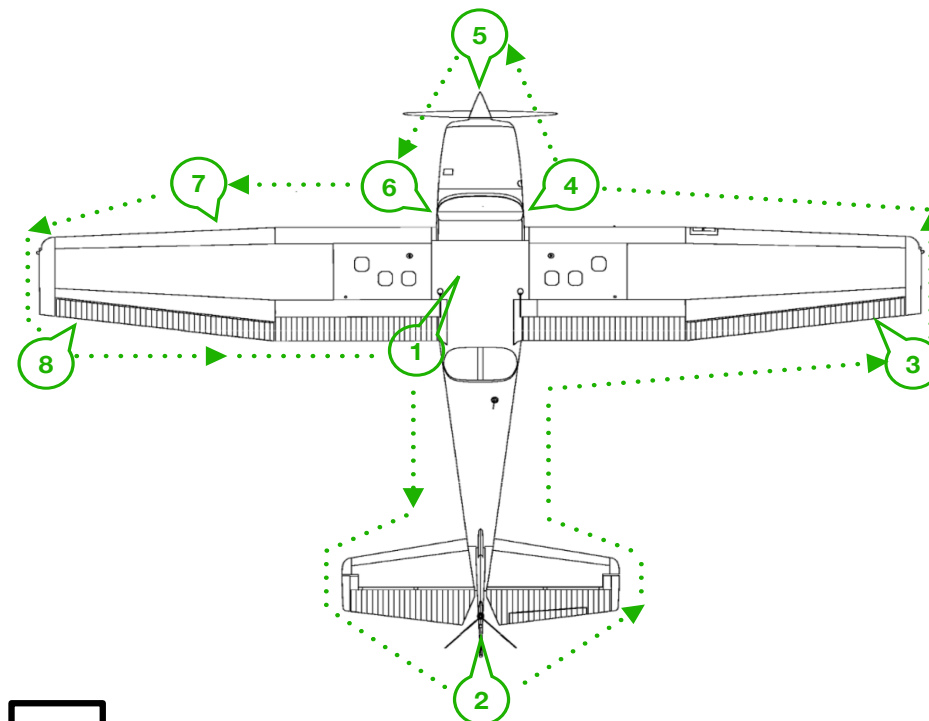
VISITE PREVOL EXTERIEURE

● Fuselage Arrière Gauche	
Porte de soute	Fermée à clef
Etat du revêtement	Vérifié
Bouchons de réservoir	Fermés & Alignés
● Empennage Vertical & Horizontal	
Gouvernes	Etat; Cables; Butées; Contrepoids vérifiés
Cône de queue	Etat vérifié
● Fuselage Arrière Droit	
Etat du revêtement	Vérifié
Dessous	Vérifié
Antennes	Vérifiées
Braquage volets	Symétrique
● Aile Droite	
Hauban	Vérifié
Etat du revêtement	Vérifié
Bord d'Attaque; Saumons	Vérifiés
Etat des gouvernes	Bielle; Contrepoids; état vérifiés
Volets	Bielle; Jeux; Etat Vérifiés
● Train Droit	
Pneumatique	Etat; Blessure; Pression
Freins	Absence de fuite
● Fuselage Avant & Train AV	
Trappe D'Huile	Fermée
Capots moteur	Verrouillés

VISITE INTERIEURE DE SECURITE

Magnétos	OFF/ Clef enlevée
Commandes de vol	Débloquées; Libres et bon sens
Compensateur	Débattement vérifié
Balise de detresse	A bord & Accessible
Gillets de sauvetage	A bord & Accessibles
Sélecteur de carburant	BOTH
Tous Interrupteurs	OFF
Disjoncteurs	Enclenchés
Alt & Batt Master	ON
Alt Static Air	PUSH
Panel & Radio Lights	A la demande
Volets	Sortis Cran par Cran
Pitot Heat	ON
Nav Light	ON
Beacon	ON
Landing light	ON

Echappement	Vérifié
Moteur	Absence de fuite
Prises D'Air	Propres
Hélice & Cones	Vérifiés
Pneumatique	Etat; Blessure; Pression; Vérifié
Amortisseur Antishimmy; Compas	Etat; Absence de fuite
Prise Statique	Non obstruée
● Train Gauche	
Pneumatique	Etat; Blessure; Pression
Freins	Absence de fuite
● Aile Gauche	
Tube Pitot	Non Obstrué
Avertisseur de Décrochage	Non Obstrué
Mise à L'Air libre Réservoir	Non Obstrué
Hauban	Vérifié
Etat du revêtement	Vérifié
Bord d'Attaque; Saumons	Vérifiés
Etat des gouvernes	Bielles; Contrepoids; Etat vérifiés
Volets	Bielles; Jeux; Etat Vérifiés



2

CHECK-LIST NORMALE F-GDDH - C172P

3



APRES MISE EN ROUTE

Oil Press	Dans l'arc vert
Charge électrique/Voyant	Positive/Eteint
Gyro Suction	Vérifiée
Avionic Power	ON
Indicateur de virage	ON
Nav Light	Si nécessaire
Directionnel	Recalé
Horizon artificiel	Réglé
Radios, VOR & GPS	Réglées
Transpondeur	STBY
ATIS	Noté
Altimètre	Réglé (écart max 80ft)
Briefing roulage/ départ	Effectué
Clairance roulage / départ	Obtenir
Transpondeur / Code	Réglé / GRND
Heure de départ	Notée

AVANT MISE EN ROUTE

Visite Prévol	Effectuée
Documents	Vérifiés et à Bord
Sièges	Réglés
Ceintures & bretelles	Attachées
Casques radio	Branchés
Portes & Fenêtres	Fermées
Tous Interrupteurs	OFF
Alt & Batt Master	ON
Volets	Rentrés Cran par Cran
Beacon	ON
Sélecteur de carburant	BOTH

ROULAGE

Freins	Essayés
Freins symétriques et efficaces à G, à D	
Instruments Gyroscopiques	Vérifiés

ESSAIS MOTEUR

Portes & Fenêtres	Fermées & Verrouillées
Sélecteur de carburant	BOTH
Mixture	Full Rich
Paramètres moteur	Dans l'arc vert
Régime	1700 RPM
Essais magnétos	Left/Right/Both → Chute max 125 RPM et écart < 50 RPM
Carburator Heat	Essayé
Carburator Temp	Vérifiée
Gyro Suction	Entre 4 & 6
Ralenti moteur	600 à 800 RPM
Régime	1000 RPM

MISE EN ROUTE

Mixture	Full rich
Carburator Heat	Off
Injections au primer	
• Moteur froid	2
• Moteur chaud	Aucune
Primer	Verrouillé
Commande des gaz	0,5 cm

Pieds sur les freins / Sécurité extérieure

Démarrateur (10" max)	Start
Régime Moteur	1000 RPM

AVANT DÉCOLLAGE

Ceintures & bretelles	Attachées
Compensateur	Take Off
Volets	0° ou 10°
Magnétos	BOTH
Transpondeur	ALT
Fréquences Radio	Préparées
Directionnel	Recalé
Commandes de vol	Libres et bon sens
Autonomie	Annoncée
Briefing Décollage	Effectué
Landing light	ON



ALIGNEMENT

Volets	Vérifiés
Landing Light	Vérifié
Directionnel	Recalé au QFU
Compas	Vérifié
Heure décollage	Annoncée

APRES ATERRISSAGE

Régime	1000 RPM
Compensateur	Take Off
Volets	Rentrés
Carburator Heat	OFF
Landing light	OFF
Transpondeur	GRND

DÉCOLLAGE

Puissance	Plein gaz >2300
Anémomètre	Actif
Rotation	55kt Annoncé

AU PARKING

Heure d'arrivée	Notée
Transpondeur	7000 / STBY
Avionic Power	OFF
Indicateur de virage	OFF
Régime	Ralenti <1000 tr
Magnétos	Essais coupures
Régime	1200 RPM
Mixture	Etouffoir
Régime	Tout réduit
Magnétos	OFF / Clef enlevée
Tous interrupteurs	OFF
Alt & Batt Master	OFF

APRES DÉCOLLAGE

Volets	Rentrés
Paramètres moteur	Vérifiés
Landing lights	OFF

CROISIÈRE

Essence (Toutes les 30 min)	Vérifiée
Puissance 2400 Rpm	Affichée
Mixture	Réglée
Carb Temp	Surveillée
Paramètres moteur	Dans le vert
Compas / Directionnel	Vérifié/Recalé
Altimètre	STD / QNH

DESCENTE

Briefing arrivée	Effectué
Mixture	Full Rich
Carburator Heat	A la demande
Directionnel	Vérifié
Altimètre	Réglé
Radio	Réglée
Ceintures + harnais	Attachées

APPROCHE

Landing Light	ON
Mixture	Full Rich
Carburator Heat	A la demande
Volets	A la demande

AVANT ATERRISSAGE

Volets / Phares	Vérifiés
Carburator Heat	A la demande

4

CHECK-LIST URGENCE F-GDDH - C172P

5



Si le moteur ne se remet pas en marche, choisir une aire dégagée pour un atterrissage en campagne et procéder comme suit:

Mixture	: Etouffoir
Manette des gazs	: Réduit
Magnétos	: OFF
Sélecteur de carburant	: OFF
Alt & Batt Master	: OFF
Volets	: Recommandés

INCENDIE MOTEUR AU COURS DU DEMARRAGE AU SOL § 3.2

Continuer à entrainer le moteur pour essayer de démarrer et aspirer le flammes et le carburant accumulé dans le carburateur et le moteur.

● **Si le moteur démarre:**
Régime : 1700 RPM quelques minutes
Arreter le moteur et une action d'entretien et nécessaire.

● **Si le moteur ne démarre pas:**
Manette des gaz : Plein gaz
Mixture : Etouffoir
Démarreur : **Actionner 2 à 3 minutes**
Alt & Batt Master : OFF
Magnétos : OFF
Sélecteur de carburant : OFF
Evacuer l'appareil avec l'extincteur, tenter d'étouffer les flammes avec ou une couverture ou du sable, etc.
Une action d'entretien et nécessaire.

INCENDIE MOTEUR EN VOL § 3.2

Mixture	: Etouffoir
Sélecteur de carburant	: OFF
Alt & Batt Master	: OFF
Chauffage & Ventilation	: OFF Sauf les aérateurs de voilure

Vitesse : 100 Kts
Si le feu ne s'arrête pas, augmenter la vitesse pour tenter d'eteindre le feu.
Executer un atterrissage forcé selon la C/L "Atterrissage d'urgence avec une panne moteur totale"

INCENDIE DANS LA CABINE § 3.3

Alt & Batt Master	: OFF
Chauffage & Aérateurs	: Fermés
Extincteur portatif	: Utilisé
Ventiler la cabine	
Atterrir dès que possible.	

INCENDIE DANS LA VOILURE § 3.3

Feux de navigation	: OFF
Chauffage pitot	: OFF
Effectuer une glissade pour empêcher les flammes d'atteindre le reservoir carburant et la cabine.	
Atterrir en utilisant les volets si nécessaire.	

INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL § 3.3

Alt & Batt Master	: OFF
Avionic Power	: OFF
Tous interrupteurs	: OFF
Chauffage, aérateurs & Ventilation	: Fermés
Extincteur portatif	: Utilisé
Ventiler la cabine	

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

Alt & Batt Master	: ON
-------------------	------

Disjoncteurs; Identifier le circuit défectueux
NE PAS REENCLANCHER

Radios, VOR & GPS	: OFF
Avionic Power	: ON

Radios, VOR & GPS; Les mettre en marche un à un en attendant entre chaque équipement pour localiser le court-circuit.

Chauffage, aérateurs & Ventilation Ouvert une fois certain que l'incendie est circonscrit

INDICATION DE CHARGE EXCESSIVE SUR L'AMPEREMETRE (Aiguille en butée) § 3.4

Alternator	: OFF
Disjoncteur de l'alternateur	: Déclenché
Equipements électriques non essentiels au vol	
OFF	
Atterrir aussitôt que possible	

VOYANT D'ALARME SOUS TENSION S'ALLUME EN VOL (L'ampèremètre indique une décharge) § 3.4

Avionic Power	: OFF
Alt & Batt Master	: OFF
Alt & Batt Master	: ON
Disjoncteur de l'alternateur	: Vérifié enclanché
Voyant alarme sous-tension	: Vérifié éteint
Avionic Power	: ON

SI le voyant d'alarme sous-tension se rallume:

Alternator	: OFF
Equipements électriques non essentiels au vol	
OFF	
Atterrir aussitôt que possible	

VOL EN CONDITIONS DE GIVRAGE § 3.4

Le vol en condition givrante est interdit.

En cas de traversée de zone givrante:

Chauffage pitot	: ON
-----------------	------

Modifier l'altitude vers une zone moins givrante

Cabin Heat	: Pull
Cabin Air	: Vers le pare brise

Limiter le débit d'air froid pour favoriser le débit d'air chaud.

Manette des gaz	: Plein gaz
Carburator Heat	: Si nécessaire

Prévoir un atterrissage à l'aéroport le plus proche
Dans le cas d'une accumulation importante de givre, préparez-vous à une vitesse de décrochage plus élevée.

Volets	: Maintenir rentrés
--------	---------------------

6

Ouvrir la glace gauche et racler le pare-brise pour améliorer la visibilité en approche.	ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU CREVE § 3.6
Effectuer une approche en glissade pour avoir une meilleure visibilité.	
Approcher à 65 Kts-75 Kts selon l'épaisseur du givrage Atterrir en position horizontale.	

VRILLE INVOLONTAIRE (CATEGORIE NORMALE) § 3.5

Manette des gaz	Réduit
Palonnier	A fond contre la rotation
Après un quart de tour	
Profondeur	A piquer énergiquement
Une fois la rotation arrêtée	
Palonnier	Au neutre
Effectuer une ressource modérée	

ATTERRISSAGE AVEC LA GOVERNE DE PROFONDEUR HORS DE FONCTIONNEMENT § 3.6

Compenser l'avion par le vol horizontal (65 Kts et Volets 20°) à l'aide de la manette de gaz et du compensateur.

SORTIE D'UN PIQUE EN SPIRALE INVOLONTAIRE EN MAUVAISE VISIBILITE § 3.5

Manette des gaz	Réduit
Arrêter le virage par actions coordonnées ailerons & direction en alignant la maquette du coordinateur de virage.	
Tirer avec précaution sur le manche pour réduire lentement la vitesse à 80 Kts	
Compensateur	Réglé pour 80 Kts
Lacher le manche & garder le cap à l'aide du palonnier	
Réchauffe carburateur	ON
Décrasser le moteur à intervalles régulières en augmentant légèrement la puissance	
A la sortie des nuages, appliquer la puissance de croisière normale	

Ne pas modifier le réglage du compensateur
Controler l'angle de descente avec la puissance

Alt & Batt Master OFF
A l'arrondi, le moment à piquer issue de la réduction de puissance est un facteur défavorable. Le compensateur de profondeur sera réglé à plein cabré et la puissance ajustée de sorte que l'avion soit horizontal à l'impact.

Manette des gaz Réduit à l'impact

7



ATTERRISSAGE DE PRECAUTION AU MOTEUR § 3.6	
Survoler le terrain choisi à la vitesse de 60 Kts avec les volets 20°	
Ceintures & bretelles	Attachées
Avionic Power	OFF
Volets	30° En finale
Vitesse	60 Kts
Alt & Batt Master	OFF
Deverouiller les portes cabine avant l'approche finale	
Atterrir avec une assiette légèrement cabrée	
Magnétos	OFF
Freiner énergiquement	

ATTERRISSAGE D'URGENCE AVEC PANNE MOTEUR TOTALE § 3.7

Vitesse	
• Volets rentrés	65 Kts
• Volets sortis	60 Kts
Ceintures & bretelles	Attachées
Mixture	Etouffoir
Sélecteur de carburant	OFF
Magnétos	OFF
Volets	30° recommandé
Alt & Batt Master	OFF
Deverouiller les portes cabine avant l'approche finale	
Atterrir avec une assiette légèrement cabrée	
Freiner énergiquement	

AMERRISSAGE FORCE § 3.7	
Attacher ou jeter les objets lourds	
Message de détresse	Envoyer
Approche	
• Vents forts & mer agité	De face
• Forte houle & vent léger	Parrallèlement aux vagues
Avec moteur	
55 Kts; Volets 20° à 30°; et 300 Ft/min	
Sans moteur	
• Volets rentrés	65 Kts
• Volets 10°	60 Kts
Deverouiller les portes cabine	
Maintenir la descente jusqu'à l'impact en position horizontale	
Se protéger la tête à l'Impact	
Ouvrir la fenêtre et évacuer l'avion	
Gonfler les gilets à l'extérieur de la cabine	
L'avion ne peut pas flotter plus de quelques minutes	

8

FIN