**Check-list**

**du**

 **Skyper GT-9 100 cv P**

**F – J C F A – 72 SG**

****

Mise à jour du 30/03/2018

**PRE-VOL**

* Purger et vérifier la purge d’essence (Recherche d’eau ou impureté).
* Contrôle visuel général de l’apparence devant l’appareil.
* Contacts magnétos sur « OFF » ou vers le bas.
* Vérifier le niveau d’essence et noter l’autonomie de vol.
* Visite cabine, réglage des sièges, intérieur des ailes, etc.
* Documents à bord (licence ou autorisation, certificat, fiche, etc..). Remplir la fiche de vol sans oublier de relever l’horamétre.
* Sortir les volets complétement pour vérifier les attaches.
* Visite extérieur en inspectant par la droite ou par la gauche, mais dans un ordre suivi.
* Enlever le cache Pitot.
* Hélice, radiateur, pneus, capot, antenne, pare-brise, glaces, etc.
* Ouvrir la trappe de visite, ouvrir la nourrice à huile, brasser l’hélice jusqu'à entendre plusieurs rôts, vérifier le niveau d’huile moteur entre le mini et le maxi et vérifier tous les branchements et raccords.
* Reboucher la nourrice à huile.
* Choisir le réservoir le plus plein.

**CONTROLE AVANT MISE EN ROUTE. (Assis aux commandes).**

* Rentrer les volets.
* Vérifier le sens de débattement des gouvernes et pas de point dur.
* Frein en pression (chercher la résistance à la pression)
* Bloquer la manette en position frein de parking.
* Ceintures attachées.
* Porte fermées et verrouillées (1 sécurité par porte).

**DEMARRAGE DU MOTEUR**

* Bloquer le frein de parking.
* Mettre Contact général « Master » sur « ON »
* Les 2 « Magnétos » sur « ON »
* Mettre les interrupteurs-fusible « **Instruments** » et « **Starter-Power** » sur « ON »
* Tirer la commande des gaz  (plein ralenti)
* Mettre la pompe ess. électrique sur « ON » pendant 3 secondes.

**Si le moteur est chaud : idem démarrage à froid mais** **sans starter et 0,5 mm. de gaz.**

* Vérifier le frein de parking serré. Sécurité visuelle : personne devant.
* Tirer le starter « à froid uniquement »
* Avertir **ATTENTION DEMARRAGE.**
* Appuyer sur « Sart » (maxi 10 secondes).
* **Pression d’huile qui doit progresser de suite, sinon arrêter le moteur**.
* Repousser le Starter.
* Régime moteur à **2 000 tr/min. maxi**.
* Allumer tous les inter-fusible sur « ON » sauf la pompe essence.
* Mettre les casques radio et tester l’intercom.
* Allumer le GPS sur « **Power** » et valider les 2 pages réglementation.

**ESSAIS ET VERIFICATIONS**

* Centrage dans la grille et respect de la réglementation.
* Commandes : débattements libres.
* Compensateur très légèrement cabré.
* Vérifier ceintures attachées.
* Cabine fermée et verrouillée des deux côtés.
* Déverrouillage du parachute de sécurité.
* Annonce radio et intention.
* Déverrouiller le frein de parking.

**ROULAGE** (vers le point d’attente après annonce radio)

Tenir le manche en arrière (important sur une piste en herbe). Vérification des palonniers avec virages de contrôle et l’efficacité des freins.

**(Suite des essais au point d’attente)**

* Bloquer le frein de parking.
* Vérifiés contact et magnétos : essais à **2 600 tr/mn.** à froid ou **3 000 tr/mn.** si moteur chaud (moins de 200 tr/min maxi de chute).
* Revenir à **2 000 tr/min.**
* Essai ralenti (doit être à 1 500 tr/mn.)
* Revenir à **2 000 tr/min.**
* Habitacle vérifié.
* Essence autonomie « Annoncée » (**92 L maxi**, dont 2 litres inutilisables, soit **4 h 30 de vol maxi**.).
* Sortir les volets au cran « 1 » (Position décollage).
* Électricité vérifiée (Voyant charge éteint).
* Réglages : **QNH**, altitude notée, heure de départ notée et destination notée.
* Radio : annonces et intentions.
* Roulage pour alignement en piste : …….
* Déverrouiller le frein de parking.

**ALIGNEMENT (sur la piste et bien dans l’axe).**

* Retenir l’avion au moyen des freins (si nécessaire)
* Température d’huile moteur à **50°c** minimum.
* Alti, boussole, QFU piste et instruments revérifiés.
* Compensateur tangage vérifié (au neutre).
* **Starter repoussé à fond.**
* Volets vérifiés à « 1 cran ».
* Mettre la pompe ess.électrique sur « ON ».
* Manche dans le vent.
* Si panne moteur avant V.R.= Tout coupé et freinage droit devant bien sur l’axe. Si panne moteur après V.R. = Rendre immédiatement la main pour éviter le décrochage et atterrissage droit devant (si retour vers piste impossible). Ne jamais tenter un retour vers piste si hauteur inférieure à 300 Ft. /sol.

**DECOLLAGE**

* Annonce radio et intention.
* Retenir l’avion au moyen des freins (sur piste courte seulement).
* Mettre progressivement mais franchement les gaz à fond (tenir la manette poussée au moins jusqu'à **1 500 Ft** d’altitude).
* Le manche légèrement cabré et contre le vent (si vent de travers).
* Relâcher les freins.
* Roulage dans l’axe choisi avec les palonniers et manche dans le vent.
* Dès **30 km/h.** tirer le manche à cabrer et soulager la roue avant.
* V.R. à **70 km/h**; tirer tout doucement et voler à 1 mètre du sol.
* Laisser la vitesse augmenter vers **100 km/h** (avant de débuter la montée) en faisant un Palier de prise de vitesse.
* À **100 km/h**. commencer la montée. Capot sur l’horizon. (**Ne pas oublier : assiette de montée stable = vitesse de montée stable**).
* Avant **130 km/h** rentrer les volets (suivant passage des obstacles).
* Mettre la pompe ess.électrique sur « OFF ».
* Prise de cap, réglage moteur, trim. radio, etc.….

**REGLAGES MOTEUR EN PALIER CROISIERE**

* 4 600 tr/min : régime en école.
* 4 800 tr/min : régime économique voyage.
* 5 000 tr/min : régime normal voyage.

**AVANT ATTERRISSAGE**

**S’assurer que le terrain accepte les ULM**

* Si pas de contrôleur ou agent Afis : effectuer une **verticale plate-forme** pour repérer la direction et la force du vent afin de choisir l’axe d’atterrissage, avant d’intégrer le circuit de piste par la branche **vent arrière**.
* En branche vent arrière du circuit de piste : effectuer un vol palier d’attente à la hauteur du tour de piste en affichant **3 700 t/m au moteur** et **120 km/h**.
* Meilleur taux de plané : **110 km/h** (volets rentrés) en cas de panne moteur.
* Sortir les volets de courbures en dessous de **130 km/h.**

**Ne pas oublier :**

* **Assiette stable = vitesse choisie stable. (En finale le haut du capot moteur doit rester juste en dessous du point d’aboutissement sur la piste).**
* **Je gère le point d’aboutissement uniquement au moteur sans changer l’assiette, donc ni la vitesse.**
* **La tenue de l’axe se fait principalement aux pieds lors de la finale moteur réduit.**

**ATTERRISSAGE NORMAL**

* **Vent arrière, moins de** **130 km/h**) **et moteur à 3 600 tr/mn.**
* Sortir les volets au « 1er cran ».
* Mettre la pompe ess. électrique sur « ON ».
* Phare sur « ON ».
* **Base** **120 km/h**. et débuter la descente en réduisant le moteur.
* **Finale** : **105 km/h.**
* **Sortir le « 2ème cran » de volets.**
* **Courte finale** (**95km/h**) jusqu’à **0,50 m. du sol**.
* **Toucher à** (**80 km/h**) après palier de décélération à **0,50 m du sol**, cabrer progressivement jusqu’au maximum (à la ceinture). Si vent de travers maintenir le manche coté vent.
* **Roulage au sol manche secteur arrière.**
* **Rentrer tous les volets.**
* **Mettre la pompe ess.électrique sur « OFF ».**

**ATTERRISSAGE COURT**

* **Vent arrière, moins de 130 km/h** **et moteur à 3 600 tr/mn.**
* Sortir les volets au « 1er cran ».
* Mettre la pompe ess. électrique sur « ON ».
* Phare sur « ON ».
* **Base 120km/h**). et débuter la descente en réduisant le moteur.
* **Finale** : **100 km/h.**
* **Sortir le « 2ème cran » de volets.**
* **Courte finale** (**90 km/h**) jusqu’à **0,50m. du sol.**
* **Sortir le « 3ème cran » de volets.**
* **Touché**: (**75 km/h**) après palier de décélération à **0,50 m du sol**, cabrer progressivement au maximum (jusqu’à la ceinture).
* **Roulage au sol manche secteur arrière.**
* **Rentrer tous les volets.**
* **Mettre la pompe ess.électrique sur « OFF ».**

**ARRËT MOTEUR et ARRËT des INSTRUMENTS avant PARKING.**

* Réduire le régime moteur pour laisser refroidir les culasses à 500°.
* Vérifier volets rentrés, phare coupé et pompe ess. Sur « OFF »
* Quitter la fréquence.
* Eteindre le GPS par la touche « **Power** » pendant 5 secondes.
* Relevé l’horamétre
* Eteindre tous les inter-fusibles vers le bas.
* Couper les 2 contacts magnétos.
* Couper le contact général « Master » vers le bas.
* Verrouiller la poignée parachute.
* Remettre le cache-Pitot.
* Remplir la fiche heures de vol sans rature ni rayure.
* Attacher les 2 ceintures de sécurité avant de fermer les portes.

**Bons vols avec le Skyper GT-9 100 cv P**

**F – J C F A – 72 SG**

**Vue intérieure**

