

SR 20 - G2 FGMPs

Visite prévol 1

1. Cabine

Documents de bordVERIFIÉS
Goupille parachute..... En PLACE
DisjoncteursENFONCÉS
Statique secours.....NORMAL
Alternate Air FERMÉ
CommandesLIBRES
AvionicsARRET
Contact Magnétos.....CLÉS ENLEVÉES
Interrupteurs batteries MARCHÉ
Ventilateur de refroidissement d'avioniqueAUDIBLE
Voltmètre 23 A 25 V
Voyant d'huile ALLUMÉ
Volets ESSAYÉS - VOYANTS VÉRIFIÉS
Jaugeurs carburantVÉRIFIÉS
Sélecteur carburant.....RÉSERVOIR LE PLUS PLEIN
Feux - phares..... VÉRIFIÉS puis ARRET
Avertisseur de décrochage.....TESTÉ (CONTACT MIS)
Interrupteurs batterie.....ARRET
ExtincteurCHARGÉ - ACCESSIBLE
Marteau de sortie de secours.....EN PLACE

2. Train avant, hélice et casserole

Barre de remorquageENLEVÉE ET RANGÉE
Jambe de force..... ÉTAT
Carénages de roue.....FIXATION ÉTAT
PneuETAT GONFLAGE USURE
Hélice.....ÉTAT
Casserole d'héliceETAT FUITES D'HUILE
Phare d'atterrissage..... ÉTAT
Entrées d'air.....NON OBSTRUÉES
Courroie d'alternateur.....ÉTAT ET TENSION

3. Partie avant droite

Capot FIXATION
Echappement.....ÉTAT FIXATION LIBERTÉ
Antenne transpondeur (sous l'avion)ÉTAT
Filtre à carburant (à côté de l'antenne SSR)..... PURGER

N.B : 5 purges au total (2 sous chaque aile)

SR 20 - G2 FGMPs

Visite prévol 2

4. Avant de l'aile et train droit

Bord d'attaque et arêtes de décrochageÉTAT
Bouchon carburant.....VRF QUANTITÉ & FERMETURE
Avertisseur de décrochage.....TESTÉ (CONTACT MIS)
Robinets purge carburant (2 sous l'aile)..... PURGER
Carénages de roue.....FIXATION ÉTAT
PneuETAT GONFLAGE USURE
Roue et frein.....FUITES TÉMOIN SURCHAUFFE ÉTAT
Cales et cordes d'arrimage.....ENLEVÉES
Entrée d'air cabineNON OBSTRUÉE

5. Aile droite

SaumonFIXATION
Strobe, feu de nav.....ÉTAT
Mise à air libre de carburant (dessous)..NON OBSTRUÉE

6. Bord de fuite aile droite

Volet et bandes de plastique.....FIXATION ÉTAT
Aileron..... ÉTAT et LIBERTÉ
Articulations, boulons et goupilles.....FIXATION ÉTAT

7. Droite du fuselage

Emplanture d'aile.....VÉRIFIER
Trappe accès parachute..... FERMÉE
Prise statique..... NON OBSTRUÉE

8. Empennage

Arrimage au sol ENLEVÉ
Plans fixes horizontaux et verticaux ÉTAT
Gouverne de profondeur et volet compensateurÉTAT
déplacement gouverne.... **masses d'équilibrage freinées**
Gouverne de direction DÉPLACEMENT LIBRE
Volet compensateur de gouverne.....ÉTAT
Articulations, boulons et goupilles.....FIXATION ÉTAT

9. Fuselage gauche

Antenne de COM 1 (sur le fuselage)ÉTAT
Emplanture d'aileVÉRIFIÉE
Antenne COM 2 (sous le fuselage)ÉTAT
Porte de souteFERMÉE VERROUILLÉE
Prise statique..... NON OBSTRUÉE

SR 20 - G2 FGMPs

Visite prévol 3

10. Bord de fuite aile gauche

Volet et bandes de plastique.....FIXATION ÉTAT
Aileron..... ÉTAT et LIBERTÉ
Articulations, boulons et goupilles.....FIXATION ÉTAT

11. Aile gauche

Mise à air libre de carburant (dessous)...NON OBSTRUÉE
Tube PitotCACHE ENLEVÉ NON OBSTRUÉ
Strobe, feu de nav.....ÉTAT
SaumonFIXATION

12. Train gauche et avant de l'aile

Carénages de roue.....FIXATION ÉTAT
PneuETAT GONFLAGE USURE
Roue et frein.....FUITES TÉMOIN SURCHAUFFE ETAT
Cales et cordes d'arrimage.....ENLEVÉES

Robinets purge carburant (2 sous l'aile)..... PURGER

Entrée d'air cabineNON OBSTRUÉE
Bouchon carburant.....VRF QUANTITÉ & FERMETURE
Bord d'attaque et arêtes de décrochageÉTAT

13. Partie avant gauche

Huile moteur.....VÉRIFIER 6 à 8 QUARTS
.....PAS DE FUIE BOUCHON ET TRAPPE FERMÉE
Capot FIXATION
Prise de parcTRAPPE FERMÉE
Echappement.....ÉTAT FIXATION LIBERTÉ

CARBURANT UTILISABLE :

2 X 28 USG = 212 LITRES..... (LANGUETTE = 13 USG)
Ecart maxi carburant : 7,5 USG ou 28l = 1/4 du réservoir
Consommation moyenne à 75%11,6 USG (44 l)
Consommation moyenne à 65%10,6 USG (40 l)
Masse maximale au décollage.....;.....1 361 kg
Masse maximale à l'atterrissage 1 315 kg
Masse maxi dans la soute 59 kg
Vent de travers maxi..... 21 kt
Ouverture parachute maxi démontré135 kt
Finesse max 10,9 = 96 kt à 1361 kg et 87 kt à 1130 kg

SR 20 - G2 FGMP5 ①

Avant mise en route du moteur

Visite avant vol..... FAITE
Horamètre sous accoudoir.....NOTÉ
Équipement de secours A BORD
Casques.....BRANCHÉS
Goupille parachute.....ENLEVÉE CLÉ sur OFF
Passagers INFORMÉS
**= utilisation casques, ceintures , portes, sorties,
marteau de secours, PARACHUTE**
Sièges, ceintures et harnais.....REGLÉS VERROUILLÉS
**• Attention • sièges équipage verrouillés et poignées de
commande abaissées complètement avant le vol.**

Portes.....FERMÉES
Frein de Parc.....SERRÉ
Manette des Gaz.....DÉBATTEMENT puis RÉDUIT
Mixture.....PLEIN RICHE
Batteries.....ON
Volets.....RENTRÉS
Strobes.....ON
Feux de NAV.....SELON BESOIN
Sélecteur carburant.....RÉSERVOIR LE PLUS PLEIN

Mise en route du moteur

Démarrage sur prise de parc : manuel de vol sec. 8.10

**Nota : moteur chaud, sans injection. Premier démarrage du
jour ou par temps froid, avec injection.**

**Alternateurs et Avionics doivent être sur OFF pendant le
démarrage du moteur pour éviter les charges électriques**

Mise en route moteur froid

Mixture.....PLEIN RICHE
Manette des Gaz.....PLEIN GAZ
Pompe.....**PRIME** (injection) 2 à 4 secondes puis **BOOST**
Manette des Gaz.....OUVRIR DE 1/4
Champ d'hélice..... DÉGAGÉ
Freins SERRÉS
Démarreur.....ACTIONNÉ

Mise en route moteur chaud

Mixture.....PLEIN RICHE
Manette des Gaz.....OUVRIR DE 3/4
Pompe**sur BOOST**

SR 20 - G2 FGMP5

Mise en route moteur chaud - suite

Champ d'hélice..... DÉGAGÉ
Freins SERRÉS
Démarreur.....ACTIONNÉ
**Limiter le lancement à des intervalles de 20 secondes, avec
20 secondes de refroidissement entre deux**

Mise en route moteur noyé

Pompe**sur OFF**
Laisser le carburant s'écouler des pipes d'admission
Mixture.....PLEIN PAUVRE
Manette des Gaz.....PLEIN GAZ
Démarreur.....FAIRE TOURNER PLUSIEURS TOURS
POUR ÉVACUER L'EXCÈS DE CARBURANT
Dès démarrage du moteur.....RELACHER LA CLÉ,
GAZ RÉDUITS, MIXTURE..lentement vers PLEIN RICHE

Après démarrage

Régime..... 1 000 RPM
Pression d'huile.....MONTÉE DANS LES 30 s
Pompe carburantOFF
Alternateurs ON
AvionicsON
Charge alternateurs.....VERIFIÉE
GPS / Moyens Radio.....RÉGLÉS FRÉQ ET NAV
Fuel Done.....QUANTITÉ INSÉRÉE
PFD : NAV - BEARING - AUX - BARO SET RÉGLÉS
(3 minutes après mise sous tension, avion immobile)
MFD : RÉGLÉ sur PAGE CHOISIE, NAV VÉRIFIÉE
Horizon de secours.....RÉGLÉ
Altimètre de secours.....RÉGLÉ
P.A READY + sur PFD (TESTÉ - IFR)
Ceintures ATTACHÉES
Portes FERMÉES - VÉRIFIÉES

Roulage

Heure bloc - ATIS.....NOTÉ
Volets.....RENTRÉS
Chauffage et dégivrage cabine SELON BESOIN
FreinsESSAYÉS
PFD / instruments gyros : VERIFIFÉS

SR 20 - G2 FGMP5 ③

Essais moteur

• Nota • la pompe à carburant de compensation d'altitude
ajuste automatiquement la richesse : mixture plein riche
au décollage, même sur un terrain à haute altitude.

Frein de parc SERRÉ
MFD : RÉGLÉ PAGE ENGINE
Température huile> 38 °C (100 °F)
Mixture.....PLEIN RICHE

Gaz AUGMENTER à 2000 RPM
Régulation hélice vérifiéeCHUTE environ - 100 RPM

Gaz Afficher 1700 RPM
Sélection magnétosVERIFIÉ
(chute < 150 RPM - différence < 75 RPM)

Charge alternateurs.....VERIFIÉE :
Pitot, Feux de Nav, phare.....ON
Voyants ALT FAIL éteints et charge vérifiée sur les 2 ALT
(+ de gaz si nécessaire : ALT 2 s'éteint > 2200 RPM)
Pitot, feux de nav et phare.....OFF ou SELON BESOIN

RalentiSTABLE
Gaz 1000 RPM

Avant le décollage

Goupille parachute.....ENLEVÉE
Commandes de vol LIBRES ET CORRECTES
Trim profondeur.....TKOFF
Trim aileron.....NEUTRE
Altimètresles 2 RÉGLÉS
Pression et Température huileVÉRIFIÉ
Magnétossur BOTH
Moyens Radio et NavAFFICHÉS
TranspondeurRÉGLÉ
Volets50 % ET VÉRIFIÉS
Mixture.....PLEIN RICHE
Sélecteur carburant.....RESERVOIR LE PLUS PLEIN
Pompesur BOOST
PFD - MFD (Horizons, Caps, page).....VÉRIFIÉ
ExtérieurVÉRIFIÉ
PortesFERMÉES CONTROLÉES
Ceintures ATTACHÉES
BriefingsEFFECTUÉS

SR 20 - G2 FGMP5 ④

Aligné sur la piste

PFD (Horizon, Cap).....VÉRIFIÉ
 Compas de secours.....VÉRIFIÉ
 Phare.....ON
 Heure décollage notée, chronoTOP

Décollage

Instruments moteurVÉRIFIÉS
 Rotation70 KT
 Montée initiale :80 KT
 > à 85 KTVOLETS RENTRÉS
 PompeOFF
 (par temps chaud si vapor lock, garder sur ON)

Montée

Montée croisière :95 KT
 AltimètresRÉGLÉS
 PhareOFF
 Instruments moteurVÉRIFIÉS
 PuissanceAJUSTÉE

Croisière

Croisière normale = régime entre 55 et 75 %

EGT : Best Power = 75 °F plus riche que T° de pointe
 Best Economy = 50 °F plus pauvre que T° de pointe

Température extérieureANNONCÉE
 Régime de croisièreAJUSTÉ
 Instruments moteurVÉRIFIÉS
 Lean assistEFFECTUÉ

Enrichir le mélange selon le besoin pour que le moteur fonctionne régulièrement. Tout changement d'altitude ou de position du levier de puissance entraîne une nouvelle vérification de la température des gaz d'échappement.

Ex croisière T° standard - (Voir Manuel de Vol)

ZP : 2000 pieds ISA (11°C)

| RPM | PA | Pw | KTAS | USG |
|-------|------|-----|------|------|
| 2 500 | 25,4 | 75% | 147 | 11,6 |
| 2 500 | 22,9 | 65% | 139 | 10,6 |
| 2 500 | 19,7 | 52% | 127 | 9,2 |

SR 20 - G2 FGMP5 ⑤

ZP : 4000 pieds ISA (7°C)

| RPM | PA | Pw | KTAS | USG |
|-------|------|-----|------|------|
| 2 500 | 24,8 | 75% | 150 | 11,6 |
| 2 500 | 22,3 | 65% | 141 | 10,5 |
| 2 500 | 19,7 | 55% | 131 | 9,4 |

ZP : 6000 pieds ISA (3°C)

| RPM | PA | Pw | KTAS | USG |
|-------|------|-----|------|------|
| 2 500 | 24 | 74% | 152 | 11,5 |
| 2 500 | 21,8 | 65% | 144 | 10,6 |
| 2 500 | 19,4 | 55% | 134 | 9,5 |

ZP : 8000 pieds ISA (-1°C)

| RPM | PA | Pw | KTAS | USG |
|-------|------|-----|------|------|
| 2 700 | 22,2 | 77% | 157 | 11,6 |
| 2 500 | 21,2 | 65% | 146 | 10,5 |
| 2 500 | 18,9 | 55% | 136 | 9,5 |

ZP : 10000 pieds ISA (-5°C)

| RPM | PA | Pw | KTAS | USG |
|-------|------|-----|------|------|
| 2 700 | 20,6 | 72% | 155 | 11,2 |
| 2 500 | 20,6 | 64% | 148 | 10,5 |
| 2 500 | 18,5 | 55% | 139 | 9,5 |

Croisière (suite)

RéservoirsTOUTES LES 30 MIN. ÉQUILIBRER
(Pompe sur Boost au changement de réservoir)

Descente

AltimètresRÉGLÉS
 Chauffage et dégivrageSELON BESOIN
 CarburantVÉRIFIÉ
MixtureSELON BESOIN

Avant l'atterrissage

MixturePLEIN RICHE
 VoletsSELON BESOIN
 Pression des freinsVÉRIFIÉ
 CeinturesATTACHÉES
 Pompesur BOOST
 Phare.....ON
 P. ADÉCONNECTÉ (Volets 50% maxi PA engagé)

SR 20 - G2 FGMP5 ⑥

Atterrissage

Les atterrissages doivent être faits à pleins volets
 Vi mini en finale à 1361 kg.....75 KT

Attention : le train avant est très fragile, poser impérativement sur le train principal et abaisser lentement la roulette de nez

Vent de travers maxi démontré21 KT

Atterrissage interrompu

P.ADÉCONNECTÉ
 Gaz.....COMPLETEMENT VERS L'AVANT
 Volets50 %
 Vitesse indiquée.....MEILLEURE PENTE (81 à 83 KT)
 Obstacles passésVOLETS RENTRÉS

Après l'atterrissage

VoletsRENTRÉS
 Gaz.....1 000 RPM
PompeARRÊT
 TranspondeurSTBY
 Réchauffage Pitot.....ARRÊT
 Trim profondeur.....TKOFF
 Trim aileron.....NEUTRE

Arrêt moteur

Pompevérifié sur ARRÊT
 Frein de Parc.....SERRÉ
 Gaz.....1 000 RPM
 AvionicsARRÊT
 Phare.....ARRÊT
 AlternateursARRÊT
 Essai coupure < 1000 RPMEFFECTUÉ
 MixtureÉTOUFFOIR
 Magnétossur ARRÊT CLÉ ENLEVÉE
 Interrupteurs batterieARRÊT
 Radiobalise de détresseVOYANT ÉTEINT
Goupille parachute.....VÉRIFIÉE EN PLACE
 Check listRANGÉE
 Horamètre sous accoudoir.....NOTÉ
 Cales, arrimages, cache PitotSELON BESOIN
 Documents de bordREMPILIS