

CHECK-LIST

TB 9 Tampico

F- GKBV



La check-list ne dispense pas de la connaissance du manuel de l'avion

Les encadrés jaunes sont à effectuer de mémoire

Prenez note des consignes exploitant

Maj du 22 octobre 2010 - ACADEMIE de L'AIR

Ne posez AUCUN objet sur le dessus du tableau de bord

VISITE PRE - VOL INTERIEURE

Réchauffage carburateur	poussé
Serrage manette	réglé
Manette des gaz	tout réduit
Balise de détresse armée sur	auto
Contacts électriques	OFF
Fusibles	enclenchés
Avionique master	OFF
Commandes :	débattement vérifié
Trim :	débattement vérifié
	Position take off
Documents de vol	à bord
Gilets de sauvetage	à bord
Plage arrière	rangée

Horamètre (tachy) relevé

Avant MISE EN ROUTE

Main Switch (Batterie)	ON
Indicateur de volets	vérifié
Panneau alarme	testé
Jauges essence	! niveaux vérifiés !
Sélecteur carburant	sur moins plein

! IMPORTANT !

Vérifier visuellement les réservoirs

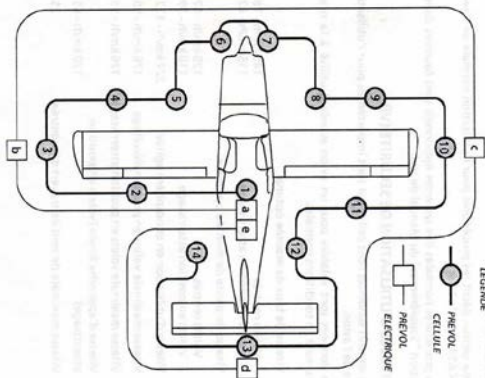
Carburant utilisable 152 l

Essence	1/4	1/2	3/4	Full
Autonomie	1h00	2h00	3h00	4h00

! Temps de vol disponible réserve 20mn déduite

Refueling IMPERATIF
après 4h00 de vol (si plein complet)

Se reporter au manuel de vol en utilisation



Absence d'odeur et, ou, fuite de carburant, huile
Absence fuite d'huile hydraulique au train principal
Enlever caches, saisines, blocage gouvernes, cales
Faire les purges carburant avant de déplacer l'avion
Fourche de tractage rangée en soute
Vérifier le niveau carburant dans chacune des ailes
Vérifier le niveau d'huile (entre 6 et 8)
Vitres (pare-brise et habitacle) propre

Magnétos OFF **Clés enlevées**
Mixture **étouffoir**

Main Switch (batterie) ON
 Blocage commande enlevé
 Volets sortis 30°

PRE - VOL ELECTRIQUE EXTERIEURE

Strobe lights ON / vérifié / OFF
 Phares ON / vérifié / OFF
 Avertisseur décrochage testé
 Feux de navigation ON / vérifiés / OFF
Contact batterie OFF

PRE-VOL CELLULE EXTERIEURE

Aile gauche

Marche pied, état/fixation vérifié

Volet / aileron

Fixation, débattement vérifiés
 Intrados/extrados/saumon vérifiés
 Prise Pitot cache enlevé
 Pneu, amortisseur, vérifiés

Avant de l'appareil

Capot fixations en place
 Hélice en bon état
 Cône vis de fixation en place
 Entrées d'air propres, non obturées
 Pneu / amortisseur vérifiés
 Bouchon huile en place
 Pipe échappement rigide

Aile droite

Pneu, amortisseur, vérifiés
 Intrados/extrados/saumon vérifiés

Aileron / volet

Fixation, débattement vérifiés
 Marche pied, état / fixation vérifiés

Fuselage arrière droit

Prise statique cache enlevé
 Etat général vérifié
 Dessous du fuselage vérifié

Arrière de l'appareil

Gouvernes profondeur / direction

Fixation, débattement vérifiés
 Etat général vérifié
 Tab profondeur vérifié
 Antenne VOR état / fixation vérifié

Fuselage arrière gauche

Prise statique cache enlevé
 Etat général vérifié
 Coffre à bagages verrouillé

MISE EN ROUTE

Visite pré vol	effectuée
Sièges	réglés
Portes fermées	crochets en place
Avionique master	OFF
Anticollision (feux de nav si besoin)	ON
Réchauffage carburateur	poussé
Mixture	plein riche
Réservoir sélectionné sur le	moins plein
Pompe	ON , voyant allumé, arc vert
Moteur chaud	pas d'injection
froid	6 à 10 injections
Manette des Gaz	1/2 cm

S'ASSURER PERSONNE DEVANT

Contact magnéto sur both

Pieds sur les freins démarrer

Après MISE EN ROUTE

Moteur à	1000 / 1200 tr/mn
Pression d'huile	arc vert
(dans les 30 s)	sinon mixture OFF
Alternateur ON, voyant éteint,	arc vert
Pompe OFF, voyant éteint,	arc vert
Turn Coord (bille aiguille)	ON
Volets rentrés	indicateur à 0°
Avionique Master	ON
Radios, Radionav.	sélectionnés
Atis	noté
Transpondeur	7000 Standby
Horizon	vérifié
Conservateur de cap	recalé
Altimètre	réglé au QNH
Radio pour rouler	autorisé

ROULAGE

Heure bloc	notée
Freins	testés
Sur taxiway, dégagé des obstacles, en virage, Instruments VSV	vérifiés
(conservateur cap, indicateur de virage, bille)	

ESSAIS MOTEUR

Pieds sur les freins

Température huile/pression	arc vert
Réservoir sélectionné sur	le plus plein
A 1800 Tr/mn	sélection magnétos
Perte maximum	175 tr/mn
Ecart maxi entre 1 et 2	50 tr/mn
Essai réchauffage carburateur	(chute franche de tr/mn constatée)
Indicateur dépression gyro	arc vert
Essais ralenti	650 à 850 tr/mn
Afficher	1000 / 1200 tr/mn

ACTIONS VITALES

Contacts magnétos sur	+ 2 (Both)
Batterie / Alternateur sur	ON
Voltmètre	arc vert
Essence pompe ON,	arc vert
Autonomie (heures)	annoncée
Pression / Temp. huile	arc vert
Réchauffage carburateur	poussé
Mixture	plein riche
Commandes	libres
Volets	Take-off (10°)
Compensateur	réglé take-off
Portes verrouillées, crochets en place	
Ceintures / harnais	attachés
Briefing décollage	
<u>VENT : direction, force, influence !</u>	
option pente de montée, 1 ^{er} virage, altitude et point de sortie, en cas panne	
au décollage :	arrêt du décollage, freins
après décollage,	VI plané 86 kt
<u>piste suffisante</u>	atterrir droit devant
<u>piste insuffisante</u>	altération de cap D/G

Ne pas tenter de 1/2 Tour

Transpondeur	ALT
Frein	OFF voyant éteint
Heure décollage	notée
Radio pour	pénétrer, remonter
Alignement,	autorisé

CK ALIGNEMENT

Conservateur cap recalé QFU
Transpondeur code affiché ALT
Heure décollage **Top CHRONO**

DECOLLAGE

Puissance maxi affichée ≈ 2700 tr
Badin actif
Instruments moteur **dans le vert**
Rotation, VR annoncée **65 kt**

CK APRES DECOLLAGE

Roues (vario positif) freinées
> **300 ft sol**, dégagés des obstacles
Pente max, volets 0° 67 kt
Instruments moteur **dans le vert**
Volets Vi ≥ **73Kt** rentrés
Montée VZ max 78 kt normale 86 kt
Pompe OFF, voyant éteint, **arc vert**
Phare (selon) OFF

CK CROISIERE

Régime moteur (65%) 2450 tr/mn
Sélection réservoir toutes les ½ h
Instruments moteur **dans le vert**
Mixture > 5000 ft réglée
Altimètre (QNH / FL) réglé
Gyros (horizon, CC) recalés
Compensateur réglé

CK mise en DESCENTE

« briefing arrivée »
Atis écouté, point de report, altitude, intégration,
piste en service, consignes particulières
VENT : direction, force, influence
Moyens radio et radionav sélectionnés
Altimètre réglé QNH
Gyros (horizon, CC) recalés
Mixture plein riche
Régime moteur ajusté
Réchauf. Carbu. (si gaz réduit) selon

APPROCHE / VENT AR

Réchauffage carburateur tiré ON
moteur ± 2300 tr/mn VI **80 Kt**
Volets (arc blanc) 10°
Phare ON
Réservoir sélectionné sur le **plus plein**
Pompe ON, voyant allumé, **arc vert**
Freins testés

CK FINALE / ATERRISSAGE

Pompe ON
Vitesse Approche **75Kt**
Phare ON
Mixture plein riche
Atterrissage normal volets 30° 65 kt
Atterrissage court volets 30° **60 kt**
Atterrissage volets 0° / 10° 80/75 kt

REMISE DE GAZ

Assiette affichée
Régime moteur plein Gaz
Réchauffage carbu poussé
Vi > 73Kt volets de 30° → 10° **VI 80 kt**
CK list après décollage effectuée

APRES ATERRISSAGE

Piste dégagée annoncé
Réchauffage carburateur poussé
Volets rentrés
Transpondeur Stand By
Phare OFF
Pompe OFF
Compensateur Take-off
Heure atterrissage notée
Roulage parking fréquence sol

*** Atterrissage vent de travers*
25kts démontré**

par vent fort utiliser volets **atterrissage 30°**
manche au vent, inclinaison maximum 15°

PARKING ARRET MOTEUR

Message radio	effectué
Avionique master	OFF
Transpondeur 7000	OFF
Servitudes électriques	OFF
Volets	sortis 30°
Mixture régime 1200 tr/mn	étouffoir
Heure bloc et horamètre	notés
Magnétos	OFF / Clé enlevée
Alternateur	OFF
Batterie	OFF
Frein de parc	si nécessaire

PARKING AVION

Commandes de vol	bloquées
Protection tableau de bord	en place
Ceintures	rangées
Carnet de route	rempli (TU)
Sacoche de vol dans l'avion	en place
Cabine et Soute	rangées
Portes	fermées à clé

Remettre en place tous les caches, saisines, cale de roue, blocage gouverne, housse de protection

La clé de l'avion doit être déposée à

L'académie de l'air

Avec la Fiche de vol AA remplie

- **signaler** tout problème rencontré durant le vol (mécanique ou autre)
- **signaler** les taxes d'atterrissages hors terrain LFMD non réglées
- **joindre** les justificatifs de carburant réglé par vos soins

LIMITATIONS - UTILISATIONS

Vitesse limites (Vi)

VNE	165 kt	VA	122 kt
VN0	128 kt	VFE	95 kt

Vitesse de décrochage (Vi) masse max, moteur réduit

Inclinaison	Volets 0°	Volets 10°	Volets 30°
0°	58 kt	54 kt	50 kt
30°	62 kt	59 kt	54kt
45°	69 kt	65 kt	59 kt

Vitesses caractéristiques (Vi)

Vitesse	VI	Volets
V (pente Max)	67 kt	0°
V (VZ Max)	78 kt	0°
V (Finesse Max)	86 kt	0°

Evolutions en plané 86 kt
volets 0° inclinaison Max 37°

FACTEUR de CHARGE LIMITES

Catégorie N Lisse - 1.5 < n < + 3,8
volets sortis 0 < n < + 2

VENT LIMITE PLEIN TRAVERS DEMONTRE

Décollage 25 kts Atterrissage 25 kts

CHARGEMENT- CENTRAGE

	Masse kg	Levier	Moment
Masse à vide	695	0,965	726,987
Equipage		1,155	
Passagers *		2,035	
Carburant		1,075	
Soute		2,600	
TOTAL			

Masse avion : max 1060 kg

soute : max 65 kg

*** Maximum sièges AR 175kg**

Densité carburant 1l = 0,72 kg

Levier = moment : par masse

réservoirs	capacité	inutilisable	utilisable
79 x 2	158 l.	6 l.	152 l.

PROCEDURES D'URGENCE	
INCENDIES	
FEU MOTEUR AU DEMARRAGE	
Mixture	étouffoir
Démarreur	en continue
Gaz	ouvert en plein
Sélecteur carburant	arrêt
<i>Si l'incendie se poursuit</i>	
Batterie	OFF
Alternateur	OFF
Magnétos	OFF
Avion	évacué
Eteindre l'Incendie avec les moyens appropriés (extincteur, sable, couverture)	
FEU CABINE	
Batterie / Alternateur	OFF
Ventilation / chauffage	OFF
Extincteur (si installé)	déchargé puis ventiler la cabine
Atterrir dès que possible	
FEU ELECTRIQUE EN VOL	
<i>Situé dans le compartiment moteur</i>	
Batterie / Alternateur	OFF
Ventilation Chauffage	Fermés
Atterrir dès que possible	
<i>Situé dans le compartiment moteur</i>	
Batterie / Alternateur	OFF
Ventilation / Chauffage	OFF
Extincteur (si installé)	déchargé puis ventiler la cabine
L'INCENDIE SEMBLE MAITRISE La poursuite du vol nécessite l'électricité	
Batterie / Alternateur	ON
Disjoncteurs : vérifier le circuit défectueux Ne pas réarmer	
Contacts radio / électriques un par un	ON
Aération cabine, feu éteint	ouverte
Atterrir dès que possible	

PROCEDURES D'URGENCE	
PANNE CIRCUIT ELECTRIQUE	
Panne alternateur	
Voyant d'alarme sous tension	allumé
Voltmètre arc vert	poursuivre le vol
arc rouge	interrupteur OFF puis ON
Voyant d'alarme sous tension	reste allumé
Alternateur	OFF
Tous moyens électriques inutiles	OFF
Vérifier la décharge de la batterie, dans ce cas l'autonomie est réduite, l'alimentation électrique provenant de la batterie.	
<i>Temps approximatif de fonctionnement sur la batterie : environ 50 minutes</i>	
Atterrir dès que possible	
Panne équipement électrique	
Vérifier le panneau des disjoncteurs, réenclencher le disjoncteur OFF, s'il déclenche à nouveau ne pas insister, l'équipement est en panne	
Indicateur ampèremètre décharge	
Alternateur	OFF
Equipement non essentiel	OFF
Atterrir dès que possible	
Problème moteur	
Chute pression Carburant	
Pompe carburant	ON
Jaugeurs	Vérifiés
Sélecteur carburant	changer de réservoir
Vibrations moteur	
Réchauffage carburateur	chaud
Mixture	réglée
Si les vibrations persistent	
Régime	plage de vibrations minimum
Atterrir dès que possible	

PROCEDURES D'URGENCE

PANNE MOTEUR

au décollage, piste suffisante

Gaz	réduit
Freinage	maxi
Mixture	étouffoir
Magnétos	OFF
Batterie / Alternateur	OFF

immédiatement après décollage

Vitesse de plané	70 kt
Mixture	plein riche
Sélecteur carburant	changer de réservoir
Pompe carburant sur	ON

Le moteur ne redémarre pas

Mixture	étouffoir
Sélecteur carburant et pompe	OFF
Volets 30°	65 kt

Atterrir droit devant

Légères altérations de cap, pas de demi-tour

Magnétos	OFF
Batterie / Alternateur	OFF

Panne moteur en VOL

Vitesse de plané en évolution	86 kt
Jaugeurs carburants	vérifiés
Sélecteur carburant	changer de réservoir
Pompe carburant	ON

Redémarrage en vol

Mixture	OFF
Gaz	½ ouvert
Magnétos	Both
Démarrreur	si nécessaire
Lorsque le moteur tourne, enrichir lentement (auto rotation) jusqu'à la remise en marche	

La remise en route du moteur peut s'effectuer sans limitation particulière dans tout le domaine de vol

Le moteur redémarre

Paramètres moteur	affichés
-------------------	----------

Le moteur ne redémarre pas

ATERRISSAGE URGENCE ↑

NOTA La distance de plané est d'environ 3km pour une hauteur de 1000 ft

PROCEDURES D'URGENCE

ATERRISSAGE URGENCE

Vitesse de plané	86 Kt
Message détresse	transpondeur 7700
Mixture	étouffoir
Ceintures, harnais	attachées
Sièges	verrouillés
Sélecteur carburant	OFF
Magnétos	OFF
Vitesse d'approche	70 kt
Volets	à la demande
Lorsque l'atterrissage est assuré	
Portes	déverrouillées
Volets 30°recommandé	65 kt
Batterie / Alternateur	OFF avant l'impact

Chute pression Huile

Voyant huile	allumé
Indicateur de pression	secteur Rouge
Gaz	réduire si possible
Température d'huile	vérifiée
Si température d'huile	secteur Rouge
Gaz	réduit

ATERRISSAGE URGENCE ↑

FEU MOTEUR en VOL

Détection visuelle	Fumées, Flammes
Sélecteur carburant, pompe	arrêt
Mixture	étouffoir
Gaz	ouvert en plein
Ventilation / Chauffage	OFF

Après arrêt du moteur

Magnétos	OFF
Batterie / Alternateur	OFF

ATERRISSAGE URGENCE ↑

Ne jamais tenter une remise en route

FEU VOILURE

Feux navigation / Phares	OFF
Glisser	coté opposé au feu

ATERRISSAGE URGENCE ↑

PROCEDURES D'URGENCE	
AMERRISSAGE FORCE	
Se préparer à l'amerrissage en arrimant les objets lourds et garder des vêtements pliés pour se protéger la tête à l'impact. Gilets attachés non gonflés,	
Transmettre un message « MAYDAY »	
Vitesse d'approche	70 Kt
Ceintures, harnais	attachées
Sièges	verrouillés
Trajectoire Prévoir une approche dans le vent s'il est fort et si la mer est houleuse En cas de forte houle, vent faible se poser parallèlement aux lames.	
Avant l'impact	
Déverrouiller les portes	
Volets sortis	30°
Batterie / Alternateur	OFF
Mixture	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Amerrissage	65 kt
Impact	ARRONDIR nez haut
Evacuer l'avion, gonfler les gilets et canot	
l'avion ne flottera que quelques mn	
Atterrissage de précaution	
Avec moteur	
Terrain choisi	survol et reconnaissance
Vitesse d'approche	80 kt
Radio	message approprié
Ceintures, harnais	attachées
Sièges	verrouillés
Volets 30°recommandé	65 kt
Batterie / Alternateur	OFF
Impact	arrondir, maintenir le nez haut
Mixture	OFF
Sélecteur carburant	OFF
Sélecteur magnétos	OFF
Freins	à la demande

PROCEDURES D'URGENCE	
Atterrissage sans commande de profondeur	
Piloter l'avion à l'aide du Trim et des gaz	
En longue finale	
Vitesse	80 Kt
Volets (30°recommandé)	atterrissage
Pompe carburant	ON
Mixture	plein riche
Gaz et Trim réglés pour une descente inférieure à 500 ft/mn	
Finale , arrondir près du sol à l'aide du Trim	
réduire les gaz uniquement après l'impact	
Panne sur commande d'aileron	
En cas de perte d'efficacité de la commande d'ailerons (déconnexion accidentelle), piloter l'avion par roulis induits à l'aide de la commande de direction. Si les volets sont sortis, prendre rapidement une vitesse suffisante (70 kt au moins) et les rentrer. Atterrir sans volets.	
Atterrissage sans volets	
Disjoncteur volets	ON
Commande volets	actionnée
En cas d'insuccès, procéder comme pour un atterrissage normal en maintenant une vitesse d'approche Vi 80 kt . Prévoir une distance d'atterrissage augmentée d'environ 50%	
Pneu crevé	
S'attendre à ce que l'avion amorce un virage du côté du pneu crevé. Sortir les volets normalement et atterrir en position cabrée et légèrement inclinée côté opposé au pneu crevé le plus longtemps possible. A l'impact le contrôle en direction peut être maintenu avec le palonnier et en freinant du côté de la roue en bon état	

VENT NUL – PISTE SECHE EN DUR

Performances atterrissage (extrait)

Conditions : masse max 1060 kg – Vi impact 59 Kt

Temp.	Distance	Altitude pression	
		0	2000
- 20°	Longueur de roulement	171	184
	Passage des 15 mètres	377	400
0°	Longueur de roulement	185	199
	Passage des 15 mètres	402	427
+ 15°	Longueur de roulement	195	210
	Passage des 15 mètres	420	446
+ 30°	Longueur de roulement	205	221
	Passage des 15 mètres	438	466
+ 40°	Longueur de roulement	212	228
	Passage des 15 mètres	450	479

Performances de décollage (extrait)

Conditions : masse max 1060 kg – Vi décollage 65 kt

Temp.	Distance	Altitude pression	
		0	2000
- 20°	Longueur de roulement	245	305
	Passage des 15 mètres	390	485
0°	Longueur de roulement	305	350
	Passage des 15 mètres	470	530
+ 15°	Longueur de roulement	340	395
	Passage des 15 mètres	520	610
+ 30°	Longueur de roulement	380	435
	Passage des 15 mètres	575	680
+ 40°	Longueur de roulement	400	485
	Passage des 15 mètres	615	750

Les distances totales de décollage et d'atterrissage (roulage et passage des 15 mètres) doivent être corrigées comme suit :

- Influence de l'état de la piste
 - o + 7% sur herbe dure (gazon sec)
 - o + 10% sur herbe courte
 - o + 25% sur herbe haute
- Influence du vent
 - o + 30% pour chaque 10 kt arrière
 - o - 10% pour chaque 10 kt de face

Performances en palier

Altitude pression 2000 ft

Température standard 11°C

Capacité totale consommable : 152 litres

N tr/mn	W % *	Vi	Vp	C l/h	Distance franchissable sans réserve	
2550	73	103	106	37,6	4h02	795
2500	69	100	103	35,6	4h16	820
2450	66	98	101	34,0	4h28	835
2400	63	95	98	32,6	4h40	845
2350	61	92	95	31,2	4h52	855
2300	58	90	93	30,2	5h02	865

Réglage meilleure puissance

W % : puissance en pourcentage - valeurs arrondies

Performances en palier

Altitude pression 4000 ft

Température standard 7°C

Capacité totale consommable : 152 litres

N tr/mn	W % *	Vi	Vp	C l/h	Distance franchissable sans réserve	
2600	73	101	107	37,4	4h04	805
2550	69	98	104	35,4	4h17	825
2500	66	95	101	33,9	4h29	840
2450	63	92	98	32,4	4h41	850
2400	61	90	95	31,4	4h50	855
2350	58	86	91	30,0	5h04	855

Réglage meilleure puissance

W % : puissance en pourcentage - valeurs arrondies

Réglage avec EGT :

- Mélange économique: à partir du plein riche, réduire lentement jusqu'au pic EGT
- Meilleure puissance: à partir du pic EGT réenrichir jusqu'à ce que la température diminue de 75°F (3divisions)

CONSIGNES exploitant TB9 F - GKBY

- **ne pas utiliser le frein de parc**
Se servir uniquement des freins aux palonniers
- **CARBURANT**
aucun vol ne doit être entrepris si la quantité de carburant indiquée aux jauges est inférieure au 1/4 pour chacun des réservoirs

- **Aérodrome FAYENCE**

Ni touché,
Ni Atterrissage

sauf cas d'urgence caractérisée

- **Aérodrome non revêtu en dur**

NON autorisé

Sauf cas d'urgence ou autorisation de l'exploitant

- **DECOLLAGE en piste 04 CANNES**

INTERDIT
avec passager(s)

INFOS TECHNIQUES

Batterie 28 volts

Pression pneumatique

- train avant 3,1 bars
- train Principal 2,3 bars

Niveau Huile – AERO DM 15W50

- **Inférieur à 4 : PAS de VOL**
- Entre 4/6 : Vol < 3 heures
- Entre 7/8 : Vol > 3 heures

TB9 F GKBY Mémo rapide pré affichages

Configuration	VOLET	Vi Kt	RPM
Rotation	0°	65	PG
Pente Max	0°	67	PG
VZ Max	0°	78	PG
Montée Normale	0°	86	PG
Performances en croisière à 4000 pieds			
Eco/ Attente 26 l	0°	88	2400
Eco 30 l	0°	99	2600
Best Power 37 l	0°	101	2600
Approche vent arrière	10°	80	2200
Approche Finale	30°	65	ajusté
	10°	70	ajusté
	0°	80	ajusté
PLANE en évolution	0°	86	réduit
FINESSE Max	0°	86	panne
Vent traversier ATT/DEC démontré			25kt

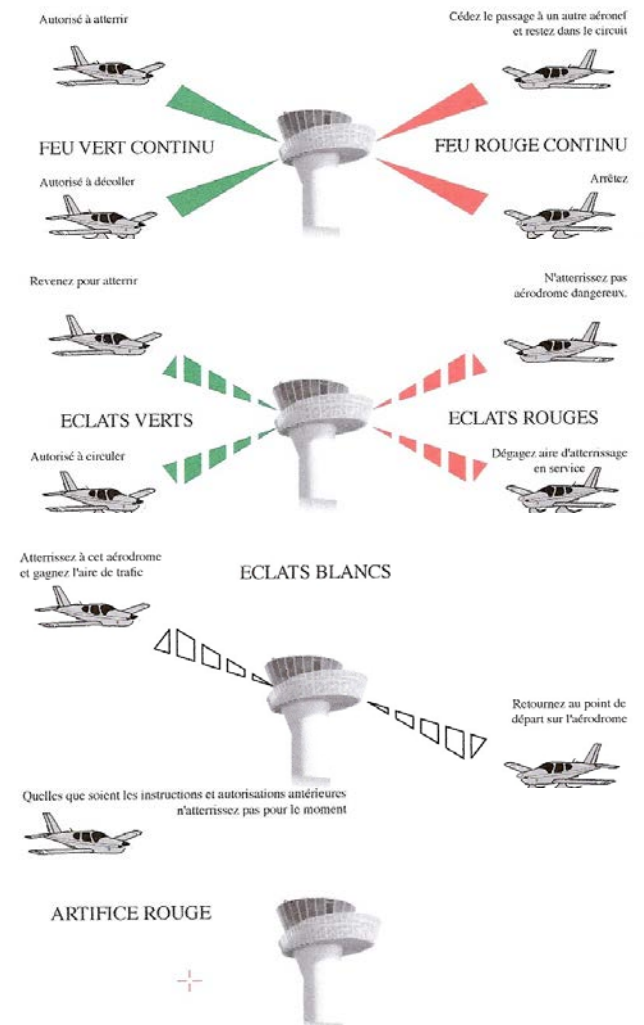
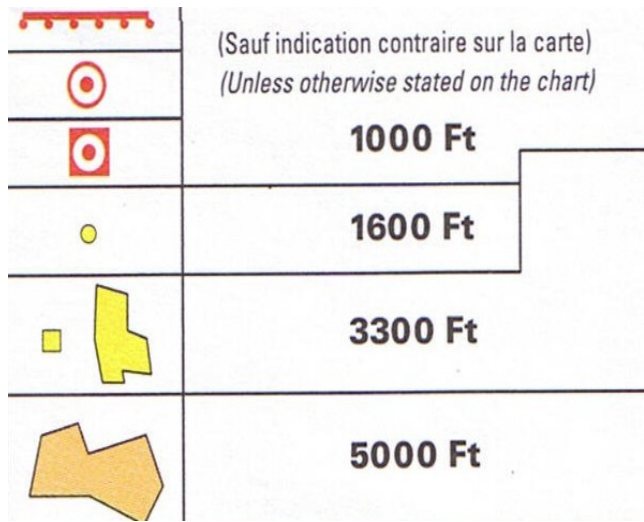
LIMITATIONS - UTILISATIONS			
Vitesse limites (VI kt)			
VNE	165	VA	122
VN0	128	VFE	95

décrochage (VI) moteur réduit			
Inclinaison	Volets 0°	Volets 10°	Volets 30°
0°	58	54	50
30°	62	59	54
45°	69	65	59

Masse avion max :		1060 kg	
Soute max :		65 kg	
réservoirs	capacité	inutilisable	utilisable
79 x 2	158	6	152
REFUELING IMPERATIF APRES 4h00 DE VOL			
au niveau de la mer, piste en dur sèche, vent nul			

Performances décollage VI 65 kt (extrait)		
T. ext	Longueur de roulement	340
+ 15°	Passage des 15 mètres	520

Performances atterrissage 59 kt (extrait)		
T. ext	Longueur de roulement	256
+ 15°	Passage des 15 mètres	547



codes transpondeur
panne radio 7600 - détresse 7700 - acte illicite 7500

