



**A**

**Bouchon réservoir G**

CONTROLLER présence de la quantité souhaitée de carburant (utiliser la jauge). Purger le réservoir G par la purge rapide et en utilisant un récipient (la purge doit être effectuée avec l'aéronef placée sur une surface plane).

	Contrôler la non présence d'eau ou de débris, s'assurer que le bouchon est fermé.
<b>B</b>	<b>Tube Pitot</b> RETIRER le cache Pitot, contrôler non obstruction. Ne pas souffler dans le tube Pitot.
<b>C</b>	Bord d'attaque et revêtement aile
<b>G</b>	Inspection visuelle, Contrôler générateur buffeting (si présent)
<b>D</b>	<b>Strobe G</b> Inspection visuelle, CONTROLER état et fixation
<b>E</b>	<b>Aileron G</b> Charnières et mise à l'air réservoir G Inspection visuelle, contrôle absence de jeu ou de point dur; tresse en cuivre: CONTROLER la connexion Mise à l'air réservoir G: vérifier non-obstruction.
<b>F</b>	<b>Volet et charnières G</b> Inspection visuelle; tresse en cuivre: CONTROLER la connexion
<b>G</b>	<b>Train principal G</b> CONTROLER le gonflage, l'état du pneu, alignement, côté G du fuselage, comprenant (coupures, coups, craquelures ou jeu excessif), traces de blocage de roues. Jambe de train et tuyauterie de freins: il ne doit pas y avoir de trace de fuite de liquide de freins.
<b>H</b>	<b>Profondeur, tab et feu dérive</b> CONTROLER le bord d'attaque de la profondeur. Contrôler le mouvement du trim-tabet l'état de sa commande: CONTROLER absence de jeu ou de point dur. CONTROLER le bas du fuselage et le saumon de dérive. CONTROLER l'état des antennes. Contrôler état feu de dérive
<b>I</b>	<b>Dérive et empennage</b> Inspection visuelle, contrôler absence de jeu ou de point dur.
<b>L</b>	<b>Train principal D</b> CONTROLER le gonflage, l'état du pneu, alignement, côté D du fuselage, comprenant (coupures, coups, craquelures ou jeu excessif), traces de blocage de roues. Jambe de train et tuyauterie de freins: il ne doit pas y avoir de trace de fuite de liquide de freins.
<b>M</b>	<b>Volet et charnière D</b> Inspection visuelle; tresse en cuivre: CONTROLER la connexion;
<b>N</b>	Aileron D, Charnières et mise à l'air réservoir D Inspection visuelle, contrôle absence de jeu ou de point dur; tresse en cuivre: CONTROLER la connexion Mise à l'air réservoir D: vérifier non-obstruction.
<b>O</b>	<b>Strobe D,</b> Bord d'attaque et revêtement aile D Inspection visuelle, CONTROLER générateur buffeting (si présent), état et fixation du strobe
<b>P</b>	<b>Contacteur avertisseur décrochage</b> CONTROLER état et liberté de mouvement,
<b>Q</b>	<b>Bouchon réservoir D</b> CONTROLER présence de la quantité souhaitée de carburant (utiliser la jauge). Purger le réservoir G par la purge rapide et en utilisant un récipient (la purge doit être effectuée avec l'aéronef placée sur une surface plane). Contrôler la non présence d'eau ou de débris, s'assurer que le bouchon est fermé
<b>R</b>	<b>Train avant et pneu/Prise statique D</b>

	CONTROLLER le gonflage, l'état du pneu et de l'amortisseur; il ne doit pas y avoir de trace de fuite hydraulique. Contrôler la non obstruction de la prise statique D
<b>S</b>	<b>Etat hélice et cône</b> CONTROLLER l'absence de fissures, de fente, craquelure et d'autres défauts, l'hélice doit tourner librement. Vérifier la fixation et l'absence de jeu entre les pales et son moyeu.
<b>T</b>	Vérifier l'état de surface du capot moteur, ensuite ouvrir les trappes de visites et effectuer les contrôles suivants:  a) Les entrées d'air et les sorties d'échappement ne doivent pas être obstruées. Vérifier attaches et état de l'arrivée d'air, inspecter visuellement que l'entrée d'air forcé n'est pas obstruée. Si des bouchons d'entrée ou de sortie d'air sont présents, ils doivent être retirés. b) Vérifier le radiateur. Il ne doit y avoir aucune trace de fuite et il ne doit pas être obstrué. c) Vérifier la non présence d'objets étrangers  d) Uniquement avant le premier vol journalier:  (1) Réservoir de liquide hydraulique de frein: vérifier le niveau et compléter si nécessaire (2) Vérifier état général de la courroie en V (3) Echappement: inspecter l'état général, les fuites et les dommages. (4) Vérifier l'état du bâti moteur et des silent blocs. e) Moteur froid, Vérifier le niveau d'huile et compléter si nécessaire. Avant de long vols, compléter l'huile pour que le niveau atteigne la marque "max". f) Vider le décanteur, recherche d'eau ou de débris (vidanger jusqu'à ce que l'eau ait disparu). Ensuite s'assurer que la purge est fermée. g) Vérifier la non obstruction des tuyaux de purge et de trop pleins h) Vérifier que tous les éléments soient fixes ou attachés : inspection circuit carburant pour des fuites.
<b>U</b>	<b>Trappes visite moteur</b> FERMER, contrôler l'alignement des fermetures du capot
<b>V</b>	Phare d'atterrissage / roulage Prise statique G CONTROLLER inspection visuelle de l'état. Contrôler la non obstruction de la prise statique G.
<b>Z</b>	Barre de manœuvre et cales RETIRER et garder à bord les caches Pitot, prises statiques et avertisseur de décrochage.

## CHECKLISTS

### AVANT DEMARRAGE MOTEUR (APRES VISITE PREVOL)

1	Position sièges et ceintures de sécurité:	<b>Régler</b>
2	Commandes de vol: manœuvrer jusqu'en butée	<b>Vérifier</b> absence de point dur ou de jeu.
3	Frein de parc:	<b>Engager</b>
4	Dureté manette de gaz:	<b>Régler</b>
5	Commande de gaz :	<b>REDUIT</b>
6	Commande mixture :	<b>PAUVRE</b>
7	Breakers: vérifier tous	<b>IN</b>
8	Interrupteur Master	<b>ON</b> , attendre le démarrage de l'EDM930, Vérifier que le témoin ALT OUT indique ON, Vérifier témoins LOW FP et LOW OP indiquent ON
9	<b>Uniquement avant le premier vol journalier</b>	
	Instrument de secours :	<b>Vérifier</b> le non affichage de croix rouge Presser et maintenir le bouton de commande environ. 2 sec Le tourner et sélectionner la page "INFO" ensuite appuyer Sélectionner la page "BATTERY INFO" ensuite appuyer le bouton . Vérifier que "CHARGE (%)" est supérieur à 80%, ensuite sortir du menu
10	Interrupteur Avionic Master	<b>ON</b>
11	Quantité carburant	<b>Comparer</b> les informations des jauges de carburant avec les informations prises lors du contrôle visuel des réservoirs et mettre à jour la quantité sur le totaliseur de l'EDM930
<i>La fonction totaliseur disponible sur la page moteur du Garmin autorise une valeur d'entrée jusqu'à 230lts (carburant utilisable maximum). Les calculs de carburant du totaliseur n'utilisent pas les quantités indiquées par les jauges de carburant et sont calculées depuis la dernière remise à zéro du carburant. La consommation de carburant du totaliseur est très précise, car elle prend en compte la consommation en instantané du fuel flow pour les calculs</i>		
12	Electric fuel pump	<b>ON</b> vérifier un bruit de pompe audible et l'augmentation de la pression de carburant
13	Témoin LOW FUEL PRESSURE	<b>Eteint</b>
14	Electric fuel pump	<b>OFF</b>
15	Commande de volets	<b>Faire</b> un cycle complet et les régler sur position T/O
16	Trim profondeur	<b>Faire</b> un cycle complet et les régler en position NEUTRE
17	Trim dérive	<b>Faire</b> un cycle complet et les régler en position NEUTRE

**WARNING**

Une position du trim de profondeur autre qu'au neutre, pourrait affecter les performances au décollage et l'exécution de la rotation à la bonne vitesse VR.

18	Feux de Nav & Strobe	<b>ON</b>
----	----------------------	-----------

En l'absence d'occupant du siège droit: mettre la ceinture autour du siège pour éviter toute interférence avec les commandes de vol et permettre une évacuation plus rapide en cas d'urgence.

19	Horamètre	<b>Rélevé</b>
----	-----------	---------------

20	Portes	<b>Fermées et verrouillées</b>
----	--------	--------------------------------

## DEMARRAGE MOTEUR

### (a) Moteur froid

1	Manette de gaz	1cm au dessus de ralenti
2	Robinet carburant:	choisir le réservoir avec le moins de carburant
3	Electric fuel pump	<b>ON</b>
4	Mixture	Plein riche pendant 3 – 5” (indication positive du fuel flow) ensuite la <b>COUPER</b>
5	Environnement hélice	<b>Vérifier</b> que les abords sont libre de personnes / objets
<p><b>WARNING</b> Vérifier que personne ou qu’aucun objet ne se trouve proche de l’hélice. La visibilité du secteur avant et bas n’est pas possible depuis l’intérieur de la cabine.</p> <p><b>CAUTION</b> Ne pas surchauffer le démarreur. Ne pas le laisser fonctionner plus de 10 secondes Après utilisation, le laisser refroidir 20 secondes. Après 6 tentatives de démarrage, laisser le démarreur refroidir pendant une demi-heure.</p>		
6	Clé de contact	<b>BOTH</b>
7	Clé de contact	<b>START</b>
8	Mixture	<b>Lentement et doucement jusqu’à FULL RICH</b>
9	Manette de gaz	afficher 1000 – 1200 T/MIN
10	Vérifier augmentation pression d’huile dans les 10 sec.	
11	Vérifier “OIL PRESSURE LOW”:	<b>Eteint</b>
12	Electric fuel pump	<b>OFF</b>
13	Vérifier pression carburant	Dans sa plage
14	Interrupteur Generator	<b>ON</b>
15	Voltmètre	En augmentation et vérifier s’il est dans l’arc vert
16	Témoin ALT FAIL	<b>Eteint</b>
<p><i>Eviter le fonctionnement du moteur tout ralenti au sol et garder un régime autour de 1000-1200 T/MN pour un fonctionnement optimal, ne pas dépasser 2200 T/MN au sol.</i></p>		
17	Instruments moteur	Vérifier si dans leur plage
18	Vérifier le panneau annonceur pour des messages d’alertes /	
<p><b>Attention</b> Eviter le fonctionnement du moteur tout ralenti au sol et garder un régime autour de 1000-1200 T/MN pour un fonctionnement optimal, ne pas dépasser 2200 T/MN au sol</p>		
19	Portes	<b>Fermées et verrouillées</b>

## (b) Moteur chaud

1	Manette de gaz	<b>Réduit</b>
2	Robinet carburant:	Choisir le réservoir avec le moins de carburant
3	Electric fuel pump	<b>ON</b>
4	Environnement hélice	Vérifier que les abords sont libre de personnes / objets
<b>WARNING</b> Vérifier que personne ou qu'aucun objet ne se trouve proche de l'hélice. La visibilité du secteur avant et bas n'est pas possible depuis l'intérieur de la cabine.		
<b>CAUTION</b> Ne pas surchauffer le démarreur. Ne pas le laisser fonctionner plus de 10 secondes Après utilisation, le laisser refroidir 20 secondes. Après 6 tentatives de démarrage, laisser le démarreur refroidir pendant une demi-heure.		
5	Clé de contact	<b>BOTH</b>
6	Clé de contact	<b>START</b>
7	Mixture	Ramener rapidement 'à FULL RICH
8	Manette de gaz	Afficher 1000 – 1200 T/MIN
9	Vérifier augmentation pression d'huile dans les 10 sec.	
10	Vérifier "OIL PRESSURE LOW":	<b>Eteint</b>
11	Electric fuel pump	<b>OFF</b>
12	Vérifier pression carburant	Dans sa plage
13	Interrupteur Generator	<b>ON</b>
14	Voltmètre	En augmentation et vérifier s'il est dans l'arc vert
15	Témoin ALT FAIL	<b>Eteint</b>
<i>Eviter le fonctionnement du moteur tout ralenti au sol et garder un régime autour de 1000-1200 T/MN pour un fonctionnement optimal, ne pas dépasser 2200 T/MN au sol.</i>		
16	Instruments moteur	Vérifier si dans leur plage
17	Vérifier le panneau annonceur pour des messages d'alertes	
<b>Attention</b> Eviter le fonctionnement du moteur tout ralenti au sol et garder un régime autour de 1000-1200 T/MN pour un fonctionnement optimal, ne pas dépasser 2200 T/MN au sol		
19	Portes	Fermées et verrouillées

## AVANT ROULAGE

1	Instruments de vol et avionique	TESTER les fonctions
2	Altimètre	<b>Réglé</b>
3	Chauffage Pitot	<b>ON</b> tester indication de l'ampèremètre, ensuite <b>OFF</b>
4	Feu de roulage	<b>ON</b>
5	Frein de parc	<b>OFF</b>

### CAUTION

Lorsque le roulage est proche d'autre aéronefs, ou durant des vols de nuit dans les nuages, brouillard ou brume, les strobes doivent être sur OFF. Les feux de NAV doivent toujours être ON lors de procédures nocturnes.

## ROULAGE

1	Frein de parc	Débloqué
2	Freins	Vérifier
3	Instruments de vol	Vérifier altimètre

### Eviter les phases prolongées de ralenti pendant le roulage

*Le témoin Alternator peut s'afficher si le régime est inférieur ou en dessous de 950 T/MIN (arc jaune). Le témoin restera ON jusqu'à ce que le régime repasse au dessus. Lors du roulage, il est recommandé de maintenir un régime hélice de 1000 T/MIN ou au dessus afin de garder la pleine charge de la batterie, minimiser les alertes du panneau annonceur et d'assurer les performances maximales de la batterie pour le vol.*

### CAUTION

Les opérations prolongées au sol, ou avec des températures ambiantes élevées, les apparitions suivantes du phénomène de vapor lock peuvent survenir:

- Changement sans raison du régime de ralenti et du fuel flow;
- Réaction lente du moteur au déplacement de la manette de gaz;
- Le moteur cale lorsque la manette des gaz est en position REDUIT.

### Solution:

1. Pendant environ 1 à 2 minutes, ou jusqu'à ce que le fonctionnement se stabilise, afficher un régime de 1800 à 2000 T/MIN. CHT et température d'huile doivent rester dans leur plage.

2. Pull throttle back to IDLE to confirm smooth running.

3. Régler manette de gaz à 1200 T/MIN et mixer pour le roulage, i.e., utiliser la commande de mixture pour afficher le régime maximum atteignable.

4. Juste avant la mise en puissance, pour décollage, régler la mixture pour le décollage, mettre pleins gaz et maintenir pendant 10 secondes.

Le Vapor lock peut être évité si le moteur fonctionne à un régime de 1800 T/MIN ou Plus.



## POINT FIXE

1	Frein de parc	Appuyer sur les freins et ON
2	Instruments moteur	Vérifier si dans leur plage
3	Témoin ALT OUT	OFF (vérifier)
4	Electric Fuel pump	ON
5	Robinet carburant:	sélectionner le réservoir le plus plein
6	Pression carburant	Vérifier
7	Mixture	FULL RICH
<p><i>En dessous 5000ft</i>  <i>A partir d'altitude/densité de 5000ft ou plus, ou lors de températures ambiantes élevées, la mixture FULL RICH pourrait entraîner un fonctionnement irrégulier ou une perte de puissance du moteur. La mixture pourra être réglée pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.</i></p>		
8	Manette de gaz	Afficher 1500 T/MIN
<p>a.Vérification alternat Air</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TIRER (Vérifier chute régime 50-100 T/MIN)</li> </ul> <p>b.Vérification mixture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire</li> <li>• EGT: vérifier augmentation</li> <li>• FF: vérifier chute</li> <li>• FULL RICH</li> </ul>		
9	Manette de gaz	2100 Tr/MIN
10	Vérification Magneto	L – BOTH – R – BOTH
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chute régime max: 175 T/MIN</li> <li>• Différence Max. : 50 T/MIN</li> </ul>		
11	Manette de gaz	Réduit
12	Volets	Vérifier T/O
13	Trim profondeur et de dérive	Vérifier au neutre
14	Commandes de vol	Vérifier libres
15	Ceintures de sécurité	Vérifier attachées
16	Portes	Vérifier fermées et verrouillées
17	Frein de parc	Desserrer
18	Phare d'atterrissage	ON si nécessaire
19	XPDR	ON

## DÉCOLLAGE

*Pour une altitude-densité de 5000 pieds et plus, ou des températures ambiantes élevées, un mélange PLEIN RICHE peut provoquer un fonctionnement irrégulier du moteur ou une perte de performance. Le mélange peut être ajusté pour obtenir un bon fonctionnement du moteur. Ajuster à plein régime avant le décollage lorsque les aéroports sont à une densité de 5000 pieds d'altitude ou plus. Pendant la montée, une méthode simple pour ajuster correctement consiste à réduire lentement le levier de mélange jusqu'à ce qu'une augmentation d'environ 50-100 Tr/Min est remarquée à IAS constant ou EGT atteint 1375°F.*

1	Pitot HEAT	ON si nécessaire
2	Fuel pump	ON
3	Freins	Serres
4	Manette de gaz	A Fond et vérifier environ 2100 ±100 RPM
5		

### ATTENTION



*Le bon fonctionnement du moteur à pleine puissance doit être contrôlée au début du roulage afin d'interrompre le décollage si nécessaire. Un moteur bruyant, un régime inconstant, un non affichage du régime de décollage sont*

**WARNING** *des raisons d'abandonner le décollage. Si le moteur est froid, une pression d'huile dans l'arc jaune est permise*

5	Instruments moteur	<i>dans le VERT</i>
6	Freins	Desserrer
7	Vitesse de rotation VR	60 KIAS
8	Phare d'atterrissage :	<i>OFF</i>
<b>A hauteur de sécurité</b>		
8	Volets	Rentrés (vitesse minimum 73 KIAS)
9	Établir le taux de montée	VY : 82 KIAS
10	Pompe carburant	OFF
11	Commande de gaz:	<i>A FOND</i>
12	Pression Fuel	Vérifier dans les limites

## MONTÉE

### NOTE1

En raison de la position des capteurs de carburant, pendant la montée, les jauges du carburant dans le cockpit indiqueront une quantité de carburant légèrement inférieure à la quantité réelle. Le retour en palier entraînera immédiatement des indications correctes.

### NOTE2

A une altitude-densité de 5000 pieds et plus, ou à des températures ambiantes élevées, un mélange FULL RICH peut provoquer un fonctionnement irrégulier du moteur ou une perte de performance. Le mélange peut être ajusté pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.

Ajuster au régime max avant le décollage lorsque les aéroports sont à 5000 pieds d'altitude-densité ou plus. Pendant la montée, une méthode simple pour ajuster correctement consiste lentement le mélange jusqu'à ce qu'une augmentation d'environ 50 à 100 tr/min soit remarquée à des niveaux constants d'IAS ou d'EGT atteignent la Marque 1375°F.

1	Volets	UP (vitesse minimale 73 Kts)
<i>Prévoir de régler le trim de profondeur (pitch up) à la rentrée des volets après le décollage</i>		
2	Etablir la montée	Vy : 82KIAS
3	Commande de gaz	:A FOND
4	MIXTURE:	RICH, au dessus de 5000ft garder l'EGT constant
5	Instruments moteur:	dans le VERT

### NOTE

Si l'alarme de pression de carburant s'allume, ou si la pression de carburant est en dessous de l'arc vert, l'electrical fuel pump doit être sur ON.

## CROISIÈRE

1	Puissance	<i>réglé suivant nécessité, se référer au tableau en Section 5 du MV</i>
2	Sélecteur de réservoir de carburant	selon les besoins pour maintenir un équilibre symétrique
	Mélange	Ajuster conformément au paragraphe 5.9 suivant

*Pour une durée de vie maximale la température des culasses doit être maintenue entre 150°F et 400°F en fonctionnement continu, et ne doit pas dépasser 435 °F en croisière rapide.*

*Contrôler et compenser manuellement une consommation asymétrique de carburant en utilisant le robinet de carburant. Activer electrical fuel pump avant de passer d'un réservoir sur l'autre.*

### NOT

## RECOMMANDATION REGLAGE MIXTURE

### AVERTISSEMENT

La température maximale admissible de la culasse (500 °F) ne doit jamais être dépassée.

La commande de la mixture doit toujours être déplacé lentement.

*Avant d'augmenter la puissance du moteur,* le levier de commande de mélange doit, à chaque occasion, être déplacé lentement jusqu'à complètement RICH avant le réglage de la manette de Gaz. Il faut toujours veiller à ce que les cylindres ne refroidissent pas trop rapidement.

La vitesse de refroidissement ne doit pas dépasser 50 °F par minute.

Pour une durée de vie maximale, la température de la culasse doit être maintenue en dessous de 475 °F (croisière haute performance) et en dessous de 435 °F (pour croisière économique).

### **Meilleur Réglage Mixture En Croisière Économique**

*Le meilleur réglage économique de mixture ne doit être utilisé que pour des puissances jusqu'à 75 %. Afin d'obtenir la consommation la plus basse pour une puissance donnée, procéder ainsi:*

- *Descendre lentement la manette de mixture, jusqu'à avoir un fonctionnement irrégulier du moteur.*
- *Ensuite remonter la manette de mixture juste suffisamment pour retrouver un fonctionnement régulier du moteur. Au même moment, l'EGT doit atteindre un maximum.*

### **Meilleur Réglage Mixture En Croisière Rapide**

*La mixture peut être réglée pour de meilleures performances à tous régimes:*

- *La mixture doit être en premier réglée pour la meilleure croisière économique.*
- *La mixture doit être ensuite enrichie jusqu'à ce que l'EGT diminue d'environ 100°F.*

*Ce réglage de mixture offre la meilleure performance pour un réglage de pression d'admission donné et est généralement utilisé pour des demandes de puissances élevées (environ 75 %).*

## DESCENTE

En raison de la position des jauges de carburant, pendant la descente, les jauges de carburant dans le cockpit indiqueront une quantité de carburant légèrement supérieure au montant réel. Le retour en palier ramènera les indications correctes.

1	Commande mixture	Ramener lentement à FULL RICH
2	Manette de gaz	Réduire suivant besoin
<b>ATTENTION</b> <i>Les chocs thermiques réduisent la durée de vie du moteur</i> Lors de la réduction de puissance, le changement de température de la culasse ne doit pas dépasser 50 ° F par minute. Afin d'assurer les meilleures pratiques et d'éviter l'apparition du témoin ALT FAIL la meilleur pratique est : <ul style="list-style-type: none"><li>• Réduire la puissance pour maintenir une vitesse de descente de 84 Kts. (meilleur plané)</li><li>• Ouvrir entièrement de la commande ALTER AIR à (pour éviter l'accumulation de glace).</li></ul>		

## AVERTISSEMENT

La température maximale admissible de la culasse (500 °F) ne doit jamais être dépassée. Le levier de commande de la mixture doit toujours être déplacé lentement.

Avant d'augmenter la puissance, ramener lentement à FULL RICH le réglage de la manette de Gaz, à chaque fois la commande de mixture doit être déplacée lentement vers FULL RICH.

Il faut toujours veiller à ce que les cylindres ne refroidissent pas trop rapidement. Le taux de refroidissement ne doit pas dépasser 50 °F par minute.

## AVANT L'ATERRISSAGE

1	Pompe à carburant électrique	ON
2	Sélecteur de réservoir de carburant	Le plus plein
3	Phare d'atterrissage	Allumé
4	Au début de vent arrière volets	Réglés T/O à -de 90 Kts
Attendez-vous à ajuster le trim de tangage (pitch down) lors de l'extension des volets à T / O		
5	Vitesse d'approche	Régler
En finale avant l'atterrissage :		
6	Mixture	Riche
7	Volets	FULL
8	Vitesse approche finale	65 Kts
9	Vitesse de toucher optimale	60 Kts

## AVERTISSEMENT

Dans des conditions telles que (par exemple) vent fort, danger de cisaillement du vent ou de turbulence une vitesse d'approche plus élevée doit être sélectionnée.

## ATERRISSAGE INTERROMPU/APPROCHE INTERROMPUE

1	Mannette de Gaz	Maximum
2	Vitesse	Plus de 80 Kts montez Vy ou Vx selon le cas
3	Position des volets	T/O Au dessus d'une hauteur de sécurité
APRES ATERRISSAGE		
1	Mannette de Gaz	Ralenti
2	Freins	En fonction
3	Chauffage Pito	OFF si ON
4	Volets	Rentrés
5	Pompe Carburant	OFF
6	XPDR	Désactivé
7	Phare d'atterrissage	Eteint

## ARRET MOTEUR

1	Frein de Parc	ON
Laissez tourner le moteur à 1200 tr/min d'hélice pendant environ une minute afin de réduire la chaleur latente		
2	Equipement avionique	OFF
3	Mannette de Gaz	Ralenti
4	Mélange	Fermé
5	Clé de contact	OFF, clé retirée