

AEROCLUB RENAULT TRUCKS & IRISBUS		FICHE LACHE AVION
C172 N F-GGZJ		Mise à jour le 1/11/2016
Moteur : Lycoming Type : O-320-H2AD Puissance : 160 HP = 118 kW Huile : Total Aero D80 Capacité : 6 Litres	Carburant : 100 LL Capacité des réservoirs : 163 L Quantité utilisable : 152 L Consommation : 32 L/h Autonomie : 4h30	Masse Maxi décollage : 1043 Kg Masse Maxi atterrissage : 1043 Kg Charge utile avec le plein : 251 Kg Limitation vent de travers : 15 Kt

Particularités liées à cet avion

- **Sièges :** Vérifier que les deux sièges avant sont bien verrouillés.
- **Evolution au sol :** La roulette de nez est conjuguée avec la gouverne de direction, donc l'avion se manœuvre au sol en actionnant les palonniers, pour un virage plus serré il peut être nécessaire d'accompagner la manœuvre avec un freinage dissymétrique.
- **Frein de service :** C'est un freinage dissymétrique aux palonniers. Lors d'un freinage important il est impératif de l'effectuer en ligne droite en contrôlant la trajectoire, une fois le freinage terminé, on manœuvre. Il est **IMPÉRATIF** pour tout décollage et atterrissage d'avoir les talons au plancher et de n'avoir que la pointe des pieds sur le bas des palonniers.
- **Frein de parc :** C'est un frein à main, il n'est pas nécessaire de le tirer au maximum pour qu'il soit efficace. Appuyez légèrement sur les freins des deux palonniers avant de le mettre en position verrouillé. Il faut l'utiliser avec précaution, le mécanisme est fragile et délicat.
- **Roulette de nez :** Comme précisé auparavant elle est conjuguée.
- **Les volets :** Ils sont électriques, et doivent être en position rentrée lors du stationnement de l'avion.
- **Le stationnement :** si l'avion doit être stationné en extérieur pour une durée supérieure à la journée ou si le temps le nécessite (vent), il est impératif d'immobiliser les commandes de vol pour cela utilisez la pige de volant prévue à cet effet.
- **Tension d'alimentation :** L'avion a un circuit électrique fonctionnant en 24v.
- **Réservoirs d'essence :** L'avion est pourvu de deux réservoirs de 21,5 Gallon US (81,5 litres) chacun. Toutes les jauges sont en Gallon US, il y a une table de conversion dans la check-list de l'avion, et il y a une jauge manuelle dans l'avion gradué en Gallon US utilisable (les 1,5 Gallon US (5,5 litres) non utilisable ont été déjà enlevé)
- **Purges réservoirs :** L'avion possède trois points de purge, une sous chaque emplanture d'aile et une à l'intérieur de la porte d'accès au capot moteur (purge du décanteur).
- **Influence du centrage :** Le Cessna 172 est un avion lourd aux commandes de vol, en particulierité la commande de profondeur lors de l'arrondi. Il y a une différence importante suivant le centrage (avant ou arrière). Il devient particulièrement lourd dans le cas d'une utilisation solo ou à deux. S'il y a des passagers, il devient beaucoup moins lourd à l'arrondi. Dans tous les cas la compensation est la règle de la réussite.
- **Démarrage grand froid :** Le ZJ est équipé d'une pompe manuelle d'injection. Cette pompe se trouve sur le côté gauche du tableau de bord. Quand elle n'est pas utilisée elle doit être en position verrouillée. Le rôle de cette pompe est d'injecter directement dans le cylindre numéro 4 une quantité limitée d'essence, cela aidera le démarrage du moteur. Pour cela il suffit de faire 5 injections de la pompe manuelle ainsi qu'un brassage à l'hélice (magnétos sur Off), puis les injections classique à la commande de gaz, puis de procéder au démarrage.

Ce document ne remplace pas le manuel de vol

Visa Chef Pilote 	Nom Instructeur :	Nom du Pilote :
Visa Président 	Visa Instructeur	Visa Pilote Précédé de « lu et approuvé »