

### 1 . Essai coupures magnéto

- Il sert à tester leur fonctionnement,  
Réduire à **1000 t/mn au plus** pour éviter toute explosion dans l'échappement, comme cela s'est produit récemment sur le DR400 F-GSRE (échappement explosé à changer).
- Rappel des séquences : coupure de la 1, « BOTH », coupure de la 2 et on revient sur « BOTH ».  
Pour les moteurs ROTAX on coupe alternativement chaque magnéto (« ON »/ « OFF »).



Etat du pot d'échappement du GSRE

### 2. Arrêt du moteur

Il se fait en mettant la mixture sur Off à 1200 t/m, (sauf pour les ROTAX ou l'on coupe les magnétos (« OFF ») l'une après l'autre : c'est aussi un test !) : ceci pour éliminer tout risque d'accumulation de carburant et d'explosion s'il advenait que l'on touchât à l'hélice en manœuvrant l'avion au sol.

### 3. Roulage au sol

L'affichage de 1000 t/m au moins est toujours suffisant et parfois il faut ralentir en freinant pour rester, sur les parkings en particulier, à la vitesse d'un homme au pas.

Garder les pieds sur les freins est dangereux, les disques chauffent et l'on a vu au point d'arrêt des flammes monter le long des jambes de train et mettre le feu à l'avion (accident d'un DR400 il y a une vingtaine d'années).

### 4. Philosophie des checklists-dolists

Elles servent à contrôler les actions effectuées dans une phase avant, pendant et après le vol. Cet apprentissage est d'autant plus facile à acquérir que l'on connaît le fonctionnement du moteur et des circuits de l'avion.

Si l'on sait comment tout cela fonctionne il est plus aisé d'en circonscrire toute anomalie constatée et d'appliquer la bonne procédure pour y remédier.

Une bonne connaissance du manuel de vol et toutes questions posées aux mécaniciens ou aux instructeurs quand on ne sait pas, est un gage de sécurité.

Bon vols à tous.