

1 Programme d'Entretien

Appareil : Moto planeur
 Marque : SCHEIBE
 Type : SF 28 A « Tandem-Falke »
 CDN 1 an

Propriétaire :

PETIT Frédéric
 2 rue de la Chapelle
 25150 PONT DE ROIDE

Tél : 06 08 24 20 62
 Fax : 03 81 92 49 51
 e-mail : fredericpetit@free.fr

Immatriculation	N° de Série	Type Moteur	Type Hélice
F-CAQT	5741	Limbach L 1700 EA1	Hoffmann HO-V62/L150A



SF28 F-CAQT au roulage à LFSM Courcelles les Montbéliard

Edition originale du 31/08/2005.

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	2
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

2 Table des matières

1	PROGRAMME D'ENTRETIEN	1
2	TABLE DES MATIERES	2
3	LISTE DES PAGES EN VIGUEUR	3
4	PAGE D'AMENDEMENT	4
5	SECTION 1 : INSTRUCTION GENERALE	5
5.1	GENERALITES	5
5.2	DEFINITION DE L'ENTRETIEN	5
5.3	TERMINOLOGIE	5
5.4	SIGNIFICATION DES ABBREVIATIONS UTILISEES	6
5.5	LISTE DES DOCUMENTS UTILISES	7
5.6	CARACTERISTIQUES D'EXPLOITATION – DECOMPTE DES HEURES	7
5.7	MISE A JOUR DU PROGRAMME D'ENTRETIEN	7
6	SECTION 2 : PERIODICITE DES VISITES	8
7	SECTION 3 : MODE D'ENTRETIEN, D'UTILISATION ET DE STOCKAGE DES COMPOSANTS ET EQUIPEMENTS	9
7.1	TABLEAU DES COMPOSANTS OU EQUIPEMENTS	9
7.2	REPORT EVENTUEL DES OPERATIONS ET PERIODICITES D'ENTRETIEN DES EQUIPEMENTS OU ELEMENTS D'AERONEFS.....	10
7.2.1	<i>Report</i>	10
7.2.2	<i>Modalités de report</i>	11
7.2.3	<i>Feuille de travaux reportés</i>	12
8	SECTION 4 : OPERATIONS D'ENTRETIEN PARTICULIERES	13
9	SECTION 5 : VOLS DE CONTROLE	14
9.1	CAS D'ELIGIBILITE	14
9.1.1	<i>Vol de contrôle complet</i>	14
9.1.2	<i>Vol de contrôle réduit</i>	14
9.2	CONDITIONS DES VOLS DE CONTROLE	14
9.3	PROGRAMME DE VOL DE CONTROLE COMPLET	16
10	SECTION 6 : TABLEAU DES OPERATIONS D'ENTRETIEN	17
10.1	TABLEAU DES OPERATIONS D'ENTRETIEN CELLULE	17
10.2	PLAN DE GRAISSAGE	19
10.3	TABLEAU DES OPERATIONS D'ENTRETIEN DU MOTEUR ET HELICE	21
10.3.1	<i>Contrôle journalier</i>	21
10.3.2	<i>Contrôles périodiques</i>	21
10.3.3	<i>Contrôles à effectuer après un temps de fonctionnement</i>	22
10.4	MODE DE GESTION DES CN	25

3 Liste des pages en vigueur

Page	Edition	Amdt	Date	Page	Edition	Amdt	Date
0	1	0	31/08/2005				
1	1	0	31/08/2005				
2	1	0	31/08/2005				
3	1	0	31/08/2005				
4	1	0	31/08/2005				
5	1	0	31/08/2005				
6	1	0	31/08/2005				
7	1	0	31/08/2005				
8	1	0	31/08/2005				
9	1	0	31/08/2005				
10	1	0	31/08/2005				
11	1	0	31/08/2005				
12	1	0	31/08/2005				
13	1	0	31/08/2005				
14	1	0	31/08/2005				
15	1	0	31/08/2005				
16	1	0	31/08/2005				
17	1	0	31/08/2005				
18	1	0	31/08/2005				
19	1	0	31/08/2005				
20	1	0	31/08/2005				
21	1	0	31/08/2005				
22	1	0	31/08/2005				
23	1	0	31/08/2005				
24	1	0	31/08/2005				
25	1	0	31/08/2005				

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	5
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

5 Section 1 : Instruction Générale

5.1 Généralités

Le propriétaire/exploitant ou le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité doit s'assurer que les tâches figurant dans le programme d'entretien sont exécutées dans les intervalles prescrits.

Rien de ce qui est contenu ou omis dans le programme d'entretien ne décharge le propriétaire/exploitant de la responsabilité de s'assurer que l'aéronef est maintenu en état de navigabilité.

Le programme d'entretien doit tenir compte des exigences opérationnelles, ainsi que de toutes les exigences de maintenance découlant des modifications ou réparations.

Les modifications apportées au manuel d'entretien doivent être acceptées par les services compétents.

Le propriétaire/exploitant doit modifier son programme d'entretien selon les directives des services compétents, les publications délivrées par les constructeurs (services bulletins, révisions aux manuels de maintenance...), les documents de maintenance des fabricants suite à une modification. Cette mise à jour est effectuée dans un délai de un an à compter de la diffusion de l'exigence de l'autorité ou des recommandations du constructeur. Un suivi personnalisé doit être mis en place pour réaliser ces tâches dans l'attente de leur incorporation dans le programme.

5.2 Définition de l'entretien

L'entretien, à vocation préventive pour tous les composants participant à l'état de navigabilité, est constitué de l'ensemble des opérations qui contribuent à maintenir l'aéronef à un niveau de sécurité satisfaisant. Il incorpore d'une manière générale :

- des inspections : examens de niveaux divers ayant pour but de reconnaître objectivement l'état d'un composant ;
- des actions ponctuelles, prédéterminées ou non : interventions à effet de conservation, ainsi qu'actions correctives issues des inspections ;
- des remplacements de composants à échéance déterminée ;
- des opérations particulières ayant pour objet de reconnaître le maintien de certaines qualités opérationnelles, ou consécutives à certains événements fortuits.

Dans cette optique, le programme d'entretien est un document qui décrit les opérations nécessaires pour maintenir l'aptitude d'un aéronef à être exploité, notamment en matière d'aptitude au vol, d'entretien des équipements ainsi que des moyens de radio communication/navigation dont la présence à bord est exigée par la réglementation.

Ce programme n'a pas pour objet de se substituer à la documentation des constructeurs, celle-ci restant applicable dans tous les cas en ce qui concerne les méthodes et procédures qui s'y trouvent décrites. L'application des consignes de navigabilité est gérée à partir d'un statut personnalisé à l'aéronef

5.3 Terminologie

Dans l'interprétation du présent document il y aura lieu de donner aux expressions ci-après la signification indiquée :

- **EB – Essai au banc** : Essai de fonctionnement complet après dépose de l'équipement concerné et montage sur un banc ou à bord à l'aide d'une installation mobile. Pour l'installation radio : passage au banc en laboratoire, après dépose pour vérification des performances du matériel. Il donne lieu à l'établissement de fiches techniques.
- **EF – Essai de fonctionnel** : Opération nécessaire pour s'assurer qu'un système ou un équipement fonctionne à tous égards, conformément aux spécifications minimales acceptables, relatives à la conception de ce système ou de cet équipement. Cet essai peut nécessiter un complément d'équipement au sol, et doit être plus précis et détaillé que l'essai opérationnel. La définition de cet essai doit comprendre toutes les données nécessaires pour effectuer les essais permettant de s'assurer des possibilités du système ou de l'équipement afin de maintenir la fiabilité à un niveau acceptable, et nécessite qu'un relevé soit effectué.
- **EO – Essai opérationnel** : Opération nécessaire uniquement pour s'assurer qu'un système ou un équipement est en état de fonctionnement. Ces essais ne doivent nécessiter aucun équipement spécial, ni aucune installation spéciale autre que ceux qui sont prévus sur l'aéronef (génération). Ils doivent être comparables à ceux qu'effectue l'équipage de conduite. Pour l'installation radio : essai au sol ou en vol

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	6
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

qui permet de s'assurer qu'un système radio est en état de fonctionnement (sans démontage ni bancs spécialisés).

- **TL – Temps limite** : Temps au bout duquel un élément à vie limite doit être remplacé (en radio : pile RDBA).
- **ROS** : Rapport d'ondes stationnaires.

Termes et définitions telles que présentes dans la documentation constructeur :

- **EV – Examen visuel** : L'action a pour but de s'assurer avec attention du bon état d'un organe, visuellement, « in situ ». Exemple : recherche de criques ou corrosion. (« **Visually** » dans la documentation constructeur)
- **ED – Examen détaillé** : Il consiste en un examen approfondi d'un organe, soit visuellement après démontage ou encore en s'aidant d'une loupe ou en utilisant d'autres moyens d'investigation (Ressuage, magnétoscopie, courant de Foucault, ...). (« **Check** » dans la documentation constructeur)
- **VE – Vérification** : C'est une opération par laquelle on s'assure d'une conformité ou d'un état, par mesure ou à l'aide d'instruments de contrôle. Exemple : vérification de la tension des câbles de commandes de vol. (« **Inspect** » dans la documentation constructeur)
- **SE – Suivant état** : Equipement dont le fonctionnement ou l'état s'est dégradé en exploitation ou dans le temps. Il devra être remplacé ou révisé. (« **On condition** » dans la documentation constructeur)
- **TL – Temps limite** : Temps au bout duquel un élément à vie limite doit être remplacé (en radio : pile RDBA). (« **Time limit** » dans la documentation constructeur)

5.4 Signification des abréviations utilisées

- APRS Approbation pour remise en service
- BS Bulletin Service
- CAL Etalonnage – Calibration
- CF Examen aux Courants de Foucault
- CN Consigne de Navigabilité
- CSY Contrôle Systématique
- EB Essai au Banc
- ED Examen Détaillé
- EF Essai Fonctionnel
- EO Essai Opérationnel
- ER Entretien et réparation
- EV Examen Visuel
- GV Grande Visite
- H Heures de fonctionnement
- IRB Installation Radio Balise
- LUB Lubrification
- MM Maintenance Manual
- OE Organisme d'Entretien
- PB Passage au Banc
- PH Potentiel Hélice
- PM Potentiel Moteur
- PPV Visite Prévol
- PV1 Visite de petit entretien 150H
- RDBA Radio Balise
- RES Ressuage
- RG Révision Générale
- ROS Rapport d'Ondes Stationnaires
- SB Service Bulletin
- SC Entretien avec surveillance du comportement
- SI Service Instruction
- SL Service Letter
- TFAR Temps de Fonctionnement Avant Révision
- TG Test Global (radio)
- TL Temps Limite
- VA Visite Annuelle

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	7
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

- VE Vérification de l'Etat
- VJ Visite Journalière
- VL Vie Limite
- VNIP Visite Non Interruptive de Potentiel
- VPC Visite de Partie Chaude
- VS Visite Spéciale

5.5 Liste des documents utilisés

Désignation	Référence	Edition	Date
Documentation GSAC	Fascicule P 44-40	3	03/2000
	Fascicule P 41-15	1	09/2000
	CN		
Manuel de Vol du moto planeur SF28A « Tandem-Falke »	SCHEIBE	1	19/04/1977
Manuel d'utilisation et d'entretien Limbach L1700 et autres versions	LIMBACH Flugmotoren	3	07/1995
Programme d'inspection et d'entretien – Liste de contrôles – Valable pour le type de motoplaneur SF25B, SF25C, SF25D, SF25E et SF28A	SCHEIBE Flugzeugbau Gmbh – LBA G 0061		09/1999

5.6 Caractéristiques d'exploitation – Décompte des heures

Ce programme d'entretien est établi pour une utilisation annuelle de l'ordre de 200 heures de vol. La totalisation des heures applicables aux potentiels et périodicités cellule est décomptée en heures bloc à bloc. (1er tour de roue, arrêt final).

Pour ce qui concerne les heures applicables aux potentiels et périodicités du groupe motopropulseur, elles sont décomptées par rapport aux indications de l'horamètre du moteur.

Les atterrissages sont décomptés dans le carnet de route des aéronefs.

5.7 Mise à jour du programme d'entretien

Toute modification envisagée au contenu du manuel d'entretien doit faire l'objet d'un amendement qui doit comporter un sommaire des changements apportés au manuel et l'indication des motifs de ces changements. Cette mise à jour est effectuée dans un délai de un an à compter de la diffusion des exigences de l'autorité ou des recommandations du constructeur.

Tout amendement doit, préalablement à sa mise en application, être soumis au niveau local du GSAC

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	8
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

6 Section 2 : Périodicité des visites

L'aéronef doit être inspecté conformément au cycle de vérification périodique précisé dans le tableau ci-dessous. Les intervalles de vérification peuvent varier à l'intérieur des tolérances fixées. Les instructions et les procédures détaillées relatives au programme d'entretien figurent en section 6

Opération	Périodicité	Tolérance
Contrôle de la cellule	<ul style="list-style-type: none"> 100 h ou une fois par an 	+/- 10 h ou un mois
Graissage suivant plan de graissage	<ul style="list-style-type: none"> tous les 100 heures, ou tous les 200 décollages, et au moins 2 fois par an 	+/- 10 h, +/- 20 décollages et +/- 15 jours
Contrôle du moteur	<ul style="list-style-type: none"> Après les 5 premières heures Après les 25 premières heures 50 heures 100 heures 200 heures 500 heures 	+/- 00h30' +/- 02h30' +/- 05h00' +/- 10h00' +/- 20h00' +/- 50h00'
RG Moteur	<ul style="list-style-type: none"> 1 000 heures 	+/- 00h00'
Contrôle de l'hélice	<ul style="list-style-type: none"> Après les 25 premières heures Après les 50 premières heures 50 heures 	+/- 02h30' +/- 05h00' +/- 05h00'
RG Hélice	<ul style="list-style-type: none"> 6 ans ou 1 000 heures 	+ 1 an ou + 0 heures
Radio	<ul style="list-style-type: none"> illimité (1 seul émetteur) 	
Pesée	<ul style="list-style-type: none"> 5 ans 	+/- 1 mois

Nota : les tolérances ne s'appliquent pas aux vies limites : CN, CMR, ALI.

Concernant la Pesée :

L'intervalle entre 2 pesées ne doit pas dépasser 60 mois. Il est toléré que cette échéance soit reportée à la 1^{ère} immobilisation de l'appareil en visite programmée survenant immédiatement après 60 mois (cf. fascicule GSAC P-61-10).

Une Fiche de Pesée avec inventaire sera rédigée.

Une pesée est obligatoire après :

- une modification importante
- une réparation majeure
- une transformation notable de l'intérieur
- la peinture intégrale de l'appareil.
- Chaque fois que nécessité par une modification de l'état de l'aéronef non mesurable de façon suffisamment précise pour permettre la mise à jour de la fiche de pesée et de centrage par un calcul simple.

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	9
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

7 Section 3 : Mode d'entretien, d'utilisation et de stockage des composants et équipements

La révision des moteurs, hélices, composants et équipements et les autres tâches de maintenance devant être effectuées en dehors du cycle des vérifications périodiques sont effectuées conformément aux indications figurant au tableau ci-dessous.

7.1 Tableau des composants ou équipements

Désignation Marque/Type	Entretien		Référence	Observations
	Limite	Action		
08 – Masse et Centrage 1. Pesée	5 ans			Pesée avec inventaire
12 – Lubrification 1. Lubrification	100h ou 1 fois par an au moins		Manuel d'entretien	A faire également à chaque montage.
23 – Ensemble de Communication 1. VHF WALTER DITTEL FSG 50 a. P/N FSG 50	Illimité		GSAC 1998/01 (AB)	1 seul émetteur à bord
24 – Génération Electrique 1. Batterie 2. Alternateur Ducellier 12V/22 – 30 A a. P/N 170.113.005	4 semaines 1.000 heures	EV RG	ME	Vérifier niveau acide
28 – Carburant 1. Canne de jaugeur 2. Robinet carburant	Non concernée 8 ans	VL	CN 82-010-IMP(A)	Sauf si nouveau robinet sans potentiel
34 – Navigation 1. Tachymètre 2. Altimètre AV a. P/N R-10-220/10 3. Altimètre AR a. AR P/N E-10-220/10 4. Anémomètre AV a. P/N R-10-210/8 5. Anémomètre AR a. P/N R-10-210/8 6. Variomètre AV a. P/N AC-135-3 7. Variomètre AR a. P/N EA-1403-1Z-ROB 8. Compensation compas 9. Etanchéité Pitot et statiques 10. Tuyauterie instruments	non concerné non concerné non concerné 5 ans 5 ans non concerné non concerné Echange moteur 100h ou 1 fois par an au moins	EB EB EV EV		
52 – Verrière 1. Verrouillage verrière	100h ou 1 fois par an au moins	EV		
53 – Fuselage 1. Structure 2. Peinture	100h ou 1 fois par an au moins	EV EV		
57 – Voilure 1. Axe principal	VJ, 100h ou 1 fois par an au moins	EV	CN 82-109-IMP (A)	
61 – Hélice 1. HOFFMANN HO-V62/L150A a. Moyeu HO-V62 b. Pale L150A 1.	6 ans + 1 an	RG	SB E1Y 10/08/2001 HOFFMANN	
71 – Groupe Motopropulseur				

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	10
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

1. Durites d'huile et d'essence de la pompe à essence au carburateur.	4 ans	VL		
2. Autres durites essence (au moteur, réservoir, filtre-décanteur)	8 ans	VL		
3. Silentblochs moteur	1.000 heures	VL		
72 – Moteur				
1. Moteur LIMBACH a. P/N L1700 EAI	1 000 heures	RG		
2. Démarreur SJCE 12V/0,4kw a. P/N 202.143.010	1.000 heures	RG		
3. Magnéto SLICK 4330 a. P/N 170.120.200	200 heures/2 ans	EV		Contrôler
4. Bougies : a. BOSCH WB4A i. P/N 170.123.100 b. EYQUEM A755 i. P/N 170.123.101	50 heures	EV		Nettoyer Vérifier
5. Carburateur Stromberg-Zenith 150 CD-3 a. P/N 170.130.002	100 heures 50 heures	EV EV		Vérifier membrane Vérifier niveau d'huile
79 – Lubrification				
1. Filtre à huile	50 heures	Nettoyage		
2. Remplacement huile	50 heures			2,5 litres

7.2 Report éventuel des opérations et périodicités d'entretien des équipements ou éléments d'aéronefs

La possibilité de report s'applique aux équipements et/ou éléments d'aéronefs soumis à un potentiel listés dans la section 3.

7.2.1 Report

Pour les planeurs et avions légers de moins de 2,730 kg, une personne ou un organisme effectuant l'entretien est autorisé à effectuer le report des opérations et périodicités d'entretien des équipements et/ou éléments d'aéronefs avionnés, à l'exception du moteur, de l'hélice avec ses accessoires lorsqu'il est constaté qu'un tel report ne met pas en jeu la sécurité de l'aéronef.

Les vies limites du moteur, de l'hélice et des accessoires qui assurent le fonctionnement du moteur et de l'hélice fixées par le constructeur de l'aéronef, ou fixées par le constructeur du moteur ou de l'hélice, suivant le choix du titulaire du programme d'entretien, les limites de navigabilité approuvées par la DGAC, les consignes de navigabilité et les exigences réglementaires (notamment l'entretien de l'installation radioélectrique de bord), ne sont pas concernées par cette possibilité de report.

La limite de vie d'un élément d'aéronef, d'un équipement signifie qu'il existe une limitation en temps heures de vol ou de fonctionnement, ou temps de calendrier, ou nombre de cycles au-delà de laquelle l'élément devra être déposé et retiré du service. (Par exemple : tuyauteries souple : vie limite 10 ans, équipement XX à remplacer en visite 1000 heures...).

Nota :

Le report des opérations et périodicités d'entretien d'un élément d'aéronef, ou d'un équipement, à l'exception du moteur, de l'hélice avec ses accessoires, les vies limites du moteur, de l'hélice et des accessoires qui assurent le fonctionnement du moteur et de l'hélice ainsi que les limites de navigabilité est de la responsabilité de la personne qui attribue ce report. L'application du report ne supprime pas la nécessité d'effectuer des inspections périodiques de l'élément d'aéronef ou de l'équipement qui permettent de déterminer l'état de l'élément afin de réaliser l'opération d'entretien ou de le retirer du service avant qu'il ne soit hors norme ou en panne.

Le bon de lancement de chaque visite périodique devra programmer l'inspection des éléments mis en report pour vérification de leur état général.

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	11
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

7.2.2 Modalités de report

La feuille de travaux reportés (modèle en annexe 4) et le carnet de route devront être renseignés par l'inscription de l'ensemble des reports des opérations et périodicités des éléments d'aéronef et des équipements.

L'ensemble des reports est co-signé par le responsable de l'entretien (organisme d'entretien agréé ou autre) qui propose le report et par le responsable de la navigabilité (propriétaire/exploitant ou organisme agréé à cet effet) qui l'accepte sur la feuille de travaux reportée et sur le carnet de route pour en informer le pilote.

Les informations minimales de ce report portées à la connaissance du responsable de la navigabilité de l'aéronef (propriétaire/exploitant) sont : l'échéance de l'élément d'aéronef, ou de l'équipement définie dans la section 3 du programme d'entretien, le potentiel atteint et la butée du report exprimée en heures, cycles ou calendaire.

Il est accepté que le carnet de route mentionne le renvoi à la feuille de travaux reportés si celle-ci est présente dans le carnet de route.

La validité de la feuille de travaux reportés est de 1 an maximum.

Toutefois, lorsque ce report est effectué lors de la visite annuelle, le report pourra bénéficier de la tolérance de la visite annuelle (1 an + tolérance de la VA).

Si cela le justifie, une nouvelle feuille de travaux reportés est établie pour une nouvelle année et les modalités du report, défini ci-dessus, appliquées (le nombre de report n'est pas limité).

S'il est constaté le mauvais état d'un élément d'aéronef ou d'un équipement figurant sur la feuille de travaux reportés, celui-ci est remplacé ou remis en état avant le prochain vol.

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	13
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

8 SECTION 4 : Opérations d'entretien particulières

Cette section a pour objet de préciser les exigences relatives aux visites structurales et de stockage comprenant le programme de contrôle de la corrosion, à l'inspection d'un aéronef suite à des faits anormaux. Les procédures citées ne se veulent pas exhaustives et ne prétendent pas tenir compte de toutes les possibilités. C'est la personne qui exécute l'inspection qu'il incombe d'évaluer les circonstances de chaque cas et de décider des mesures qui s'imposent.

Toute indication ou preuve que les limites de vol autorisées ont été dépassées, ou que l'aéronef a pu être endommagé, il faudra inspecter l'aéronef pour s'assurer qu'il est toujours en état de navigabilité

NATURE	REFERENCE
Dépassement des limitations moteur ou hélice	
Opération après stockage : <ul style="list-style-type: none"> Moteur 	
Opération après immobilisation de l'appareil : <ul style="list-style-type: none"> > à 2 mois > à 6 mois stockage LD 	LIMBACH Flugmotoren – Manuel de service et d'entretien Limbach L1700 édition 3 du 07/1995 §7.21 page 7.10
Choc sur hélice	LIMBACH Flugmotoren – Manuel de service et d'entretien Limbach L1700 édition 3 du 07/1995 §8.2 page 8.1 Fascicule P66.10 - CN 2004.10.14
Atterrissage dur ou en surcharge ou sur un terrain non aménagé	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Vol dans des conditions de turbulence excessives	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Coups de foudre	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Vol dans la grêle	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Coup de vent et rafales au sol	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Dépassement des limites de vitesse et d'accélération	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Immersion	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Mauvais avitaillement	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Ingestion d'agent extincteur en poudre sèche	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2
Eclatement d'un pneu	Procédure du fascicule GSAC P42.21 annexe 2

Nota :

En l'absence de procédure d'inspection définie dans ce programme d'entretien (ou renvoi aux recommandations du constructeur ou à l'annexe 2 du fascicule P-42-21), l'aéronef ayant subi un des événements cités ci-dessus sera inapte au vol et une procédure d'inspection pour la remise en service de l'aéronef devra être déposée et approuvée et effectuée avant tout nouveau vol.

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	14
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

9 SECTION 5 : Vols de contrôle

Des vols de contrôle doivent être exécutés à l'issue de l'accomplissement de certaines opérations d'entretien ; les cas d'exigibilité et les modalités de leur exécution sont définis ci-après.

9.1 Cas d'éligibilité

9.1.1 Vol de contrôle complet.

Un vol de contrôle complet comprend :

- La vérification générale des performances de l'aéronef indiquées au manuel de vol (décollage, montée, palier) et du fonctionnement correct des différents systèmes,
- L'exécution des procédures non appliquées habituellement en exploitation (procédures de secours en particulier).

Un vol de contrôle complet est exigé :

- Après une visite de grand entretien, ou
- Après une réparation importante consécutive à un accident sauf si une dispense a été obtenue lors de l'approbation de la réparation, ou
- Dans le cadre d'un entretien progressif, à l'aboutissement d'un cycle complet d'opérations de grand entretien.

9.1.2 Vol de contrôle réduit.

Un vol de contrôle réduit ne comprend que la vérification de certaines fonctions des systèmes de l'aéronef qui sont liées directement ou indirectement aux travaux effectués. Un vol de contrôle réduit est exigé lorsque, à l'issue d'une opération d'entretien, les vérifications au sol ne permettent pas de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'avion, notamment :

- Lors d'une intervention sur les commandes de vol, sauf dispense après démonstration, prévue par le programme d'entretien accepté par les services compétents, ou
- Après remplacement ou réinstallation (*) de moteur (excepté pour les avions monomoteurs équipés d'hélice à pas fixe). Une dispense peut cependant être obtenue auprès des services compétents, pour les aéronefs entretenus dans un cadre agréé, lorsqu'il a été démontré par au moins deux vols de contrôle consécutifs que les opérations de remplacement ou de réinstallation ont été exécutées d'une manière pleinement satisfaisante ; la démonstration de réinstallation ne vaut que pour la réinstallation ; aucune dispense ne peut être accordée pour un remplacement concernant plus de la moitié des moteurs installés, ou
- Lorsque, après une modification ou une réparation de l'aéronef, la nécessité d'effectuer un vol de contrôle est précisée dans le dossier de la modification, ou de la réparation approuvée, ou
- Pour les installations radio, après une visite d'entretien qui a nécessité la dépose et le passage au banc des équipements, ou après une vérification périodique par la méthode dite de « test global ».

(*) On appelle remplacement, la dépose d'un moteur suivi par la pose d'un autre moteur, et réinstallation, la dépose et la repose d'un moteur à sa position d'origine sans qu'aucune intervention majeure, telle que le remplacement de module, n'ait été effectuée sur ce moteur.

9.2 Conditions des vols de contrôle

Le programme détaillé du vol de contrôle doit figurer dans le programme d'entretien. Le vol de contrôle ne peut être effectué que dans les conditions suivantes :

- Les conditions météorologiques doivent être supérieures aux minimums opérationnels attachés au tour de piste à vue sur l'aérodrome considéré, et il doit être prévu au départ qu'elles le resteront pendant toute la durée du vol. Si ces conditions deviennent inférieures à ces minimums au cours du vol, celui-ci doit être interrompu,

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	15
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

- Toutes les manœuvres de contrôle (essai de maniabilité, mise en drapeau, etc.) doivent être exécutées en conditions VMC,
- Les vols de contrôle doivent être effectués à une masse au décollage au plus égale à la masse maximale à l'atterrissage,
- Des représentants des services compétents peuvent participer aux vols de contrôle.

9.3 Programme de vol de contrôle complet

COMPTE RENDU DE VOL DE CONTRÔLE.

(avion monomoteur)

Je soussigné..... pilote de l'avion marque :..... type :.....
immatriculé : F-..... certifie que cet aéronef satisfait aux conditions normales d'utilisation prévues par le manuel de vol suivant le procès verbal ci dessous.

Date :

Signature du pilote :

AU SOL	EN VOL																																																																		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;">1. Point fixe moteur</div> <p>1.- Régime plein gaz :.....t/mn</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <th>t/mn</th> <th>P.adm.</th> <th>P.ess.</th> <th>P.huil.</th> <th>T°huil.</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>2.- Régime ralenti :.....t/mn</p> <p>3.- Contrôle des magnétos</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <th>1+2 t/mn</th> <th>1 ou G</th> <th>2 ou D</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>4.- Essais hélice :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <th>Sur PPP (t/mn)</th> <th>Sur PGP</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>5.- Réchauffage carburateur : Nbre t/mn</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <th>Sans Réchauf. Carbu.</th> <th>Avec Réchauf. carbu</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>6.- Contrôle équipement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pompe à vide :..... - indicateur de volet :..... - indicateur des tabs :..... - réchauffage pitot :..... <p>7 - Contrôle cabine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - éclairage tableau :..... - phares :..... - feux de position :..... - feux anti collision :..... <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;">2. Evolutions au sol</div> <ul style="list-style-type: none"> - roulage :..... - virages :..... - freins :..... <p>OBSERVATION SUR LE VOL</p> <p>Durée de vol :.....QFE :..... T° sol :.....Zp sol :.....</p>	t/mn	P.adm.	P.ess.	P.huil.	T°huil.						1+2 t/mn	1 ou G	2 ou D				Sur PPP (t/mn)	Sur PGP			Sans Réchauf. Carbu.	Avec Réchauf. carbu			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;">1. Décollage</div> <p>1.- Nbre de tours au décollage :.....t/mn</p> <ul style="list-style-type: none"> - rentrée des trains : signalisation :..... - rentrée des volets :..... <p>2.- Montée : paramètres à 2 altitudes différentes</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <th>Alt.</th> <th>VI</th> <th>t/mn</th> <th>P.ess.</th> <th>P. huil</th> <th>T°huil</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>3.- Palier croisière</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <th>Alt.</th> <th>VI</th> <th>t/mn</th> <th>P.ess.</th> <th>P.huil</th> <th>T°huil</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>3.1.- Réglage cellule</p> <ul style="list-style-type: none"> Appréciation sur manlabilité :..... <p>3.2.- Comportement des équipements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instruments de bord :..... - climatisation :..... - réchauffage carburateur :..... - Essai des réservoirs :..... - Comportement hélice :..... <p>4.- Décrochage gaz réduits :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <th>Configuration</th> <th>VI</th> <th>Observations</th> </tr> <tr> <td>Avion lisse</td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Décollage</td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Atterrissage</td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table> <p>Fonctionnement avertisseur décrochage :.....</p> <p>5.- Piqué à VNE :.....comportement :.....</p> <p>6.- Descente : vérif. Alarme train rentré :..... Train : sortie normale :..... sortie secours :..... Correct.alti. :..... Etouffoir :.....</p> <p>Date d'essai :..... Aérodrome :..... Remarques pilote :.....</p>	Alt.	VI	t/mn	P.ess.	P. huil	T°huil													Alt.	VI	t/mn	P.ess.	P.huil	T°huil							Configuration	VI	Observations	Avion lisse			Décollage			Atterrissage		
t/mn	P.adm.	P.ess.	P.huil.	T°huil.																																																															
1+2 t/mn	1 ou G	2 ou D																																																																	
Sur PPP (t/mn)	Sur PGP																																																																		
Sans Réchauf. Carbu.	Avec Réchauf. carbu																																																																		
Alt.	VI	t/mn	P.ess.	P. huil	T°huil																																																														
Alt.	VI	t/mn	P.ess.	P.huil	T°huil																																																														
Configuration	VI	Observations																																																																	
Avion lisse																																																																			
Décollage																																																																			
Atterrissage																																																																			

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	17
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

10 SECTION 6 : Tableau des Opérations d'entretien

10.1 Tableau des Opérations d'entretien cellule

Contrôle de la cellule : toutes les 100 heures ou au moins une fois par an.

Pos.	Objet du contrôle	Critiques		Signature
		Oui	Non	
1	Etat de la peinture, du coffrage et de l'entoilage des ailes, aéro-freins et ailerons.			
2	Peinture et entoilage du fuselage (spécialement près du puit de roue et la partie inférieure du fuselage). Vérifier l'absence de déformations.			
3	Verrière et revêtement en plexiglas au-dessus du coffre à bagages (fissures et micro-craquelures).			
4	Peinture, entoilage et coffrage de l'empennage horizontal.			
5	Peinture, entoilage et coffrage de l'empennage vertical.			
6	Toutes les ferrures de fixation du plan fixe et du drapeau ainsi que les articulations des gouvernes de profondeur et de direction en vue de la détection de fissures, jeu de la fixation des ferrures, jeux radial et axial.			
7	Timonerie dans le fuselage et les ailes en vue de la détection de déformation ou de fissures.			
8	Jeu dans toutes les articulations de la timonerie et état des freinages.			
9	Fonctionnement général et amplitude de débattement de toutes les timoneries.			
10	Câbles de direction et des aéro-freins : usure et pliures spécialement dans les bagues de guidage.			
11	Poulies des câbles des aéro-freins et bagues de guidage des câbles : usure.			
12	Ferrures de fixation ailes-fuselage côté fuselage et ailes : absence d'amorces de fissures et de déformations, usure et jeu.			
13	Ferrure principale de jonction des ailes : bonne fixation absence de déformations, examen de la tête visibles des rivets : fissures.			
14	Axe principal freiné de façon correcte, jeu maximal : 0,1 mm. Pénétration : voir CN 82-109.			
15	<i>Réservé SF25E</i>			
16	<i>Réservé SF25E</i>			
17	Tab : Articulation et commande sans dommages, fonctionnement correct.			
18	Bon réglage du câble de frein de roue et du câble de commande des aérofreins.			
19	Efficacité du frein de roue.			
20	Rotation libre et état des pneus. Pression de gonflage de la roue principale : 1,8 bars. Pression de gonflage de la roulette de queue et des roulettes de balancines : 2,5 bars.			
21	Etat des amortisseurs de la roue principale.			
22	Etat des tiges des balancines et des ferrures de fixation dans l'aile. Déformations et fissures.			
23	Fourche de la roulette de queue et commande de direction. Déformations, débattements et dommages.			
24	Purge de la canalisation de la pression totale à l'aide du drain se trouvant dans la queue du fuselage, sous le drapeau.			
25	Fixation de la prise de pression totale : vérifier l'étanchéité des canalisations de la pression totale et de la pression statique. Propreté.			
26	Etat et fixation du compas. Après échange du moteur, il faut refaire une			

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	18
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

	compensation.			
27	Etat et fonctionnement de la radio. Certificat d'exploitation.			
28	Etat et fonctionnement des instruments (respecter les potentiels et les dates de révision).			
29	Marquage des instruments.			
30	Etat et fixation des harnais.			
31	Fonctionnement du manche et du levier des aérofreins.			
32	Verrouillage de la verrière et fonctionnement.			
33	Pictogrammes et plaquettes indicatrices au complet. (voir manuel de vol).			
34	Toutes les CN ont été appliquées.			
35	Vérifier l'absence de corps étrangers.			
36	<i>Réservé SF25 B, C, D</i>			
37	Graisser l'axe de rotation de la roulette de queue à l'aide d'une pompe à graisse (graisseur accessible par la porte de visite située à l'arrière du fuselage).			
38	Huiler palier inférieur de la gouverne de direction ainsi que les raccordements des câbles de direction à la gouverne de direction.			
39	Si roue suspendue, graisser l'articulation du bras de suspension.			
	Remarques et/ou critiques :			
	Contrôles effectués et consignés dans le carnet de route, page : ____			

Inspection terminée :

Le soussigné certifie que le contrôle de la cellule a été exécutée conformément au programme de contrôle ci-dessus et que cet appareil est bon pour le service.

A _____, le : _____

Nom : _____

Signature :

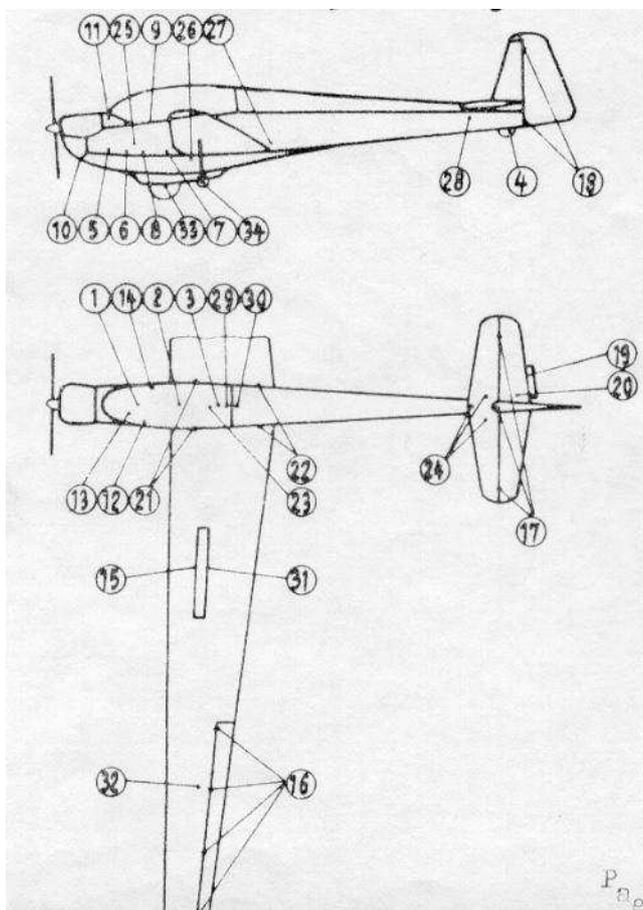
10.2 Plan de Graissage

Un graissage des différents éléments de la cellule doit être effectué conformément aux échéances suivantes :

- ❑ **Type X** (cf colonne X) à chaque montage des ailes,
- ❑ **Type A** (cf colonne A) tous les 100 heures, ou tous les 200 décollages, et au moins 2 fois par an
- ❑ **Type B** (cf colonne B) une fois par an à la visite annuelle

Abréviations :

- IG Injecter de la graisse dans les graisseurs avec une pompe à graisse
- H Huiler
- G Graisser
- DNG Démontez les paliers, les nettoyer et les graisser
- NGR Nettoyer les roulements avec de l'essence et les graisser avec de la graisse pour roulement
- NG Nettoyage et Graissage
- Colonne X : Uniquement à chaque montage des ailes.



PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	20
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

Plan de Graissage SF28A

Rep.	Libellé	X	A	B	Visa
1	Paliers du manche avant		IG	DNG	
2	Paliers du manche arrière		IG	DNG	
3	Guignol de renvoi de la commande de profondeur		IG	DNG	
4	Roulette de queue		IG	NGR	
5	Palonnier avant		H	H	
6	Système de réglage du palonnier avant		H	H	
7	Palonnier arrière		H	H	
8	Levier de commande des aérofreins		H	H	
9	Articulations de la verrière (charnière et verrouillage)		H	H	
10	Paliers du volet de refroidissement ainsi que le câble de commande		H	H	
11	Charnière du volet d'aération		H	H	
12	Tige de commande des gaz		G	G	
13	Commande de mise en drapeau de l'hélice		G	G	
14	Commande du Tab		G	G	
15	Charnières de aérofreins		H	H	
16	Paliers des ailerons		H	DNG	
17	Paliers de la gouverne de profondeur		H	DNG	
18	Paliers de la gouverne de direction Guignols de commande		G H	DNG H	
19	Paliers du Tab		H	H	
20	Câble de commande du Tab et différentes articulations de la commande du Tab		G	G	
21	Attache voilure avant	NG			
22	Attache voilure arrière	NG			
23	Axe principal	NG			
24	Attaches du plan fixe	NG			
25	Roulements du tube de torsion avant			NGR	
26	Roulements du tube de torsion arrière			NGR	
27	Roulement de la petite bielle de commande de profondeur			NGR	
28	Roulement de la grande bielle de commande de profondeur			NGR	
29	Guignol de renvoi de la commande des ailerons dans le fuselage			NGR	
30	Poulies de la commande des aérofreins dans le fuselage			NGR	
31	Poulies et articulations de la commande des aérofreins dans la voilure			NGR	
32	Guignols de renvoi de la commande des ailerons dans la voilure			NGR	
33	Roulements de la roue principale			NGR	
34	Roulements des roulettes des balancines			NGR	

Graissage effectué conformément au tableau ci-dessus colonne :

- X à chaque montage des ailes,
- A tous les 100 heures, ou tous les 200 décollages, et au moins 2 fois par an
- B une fois par an à la visite annuelle

par _____, le _____.

Signature :

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	21
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

10.3 Tableau des Opérations d'entretien du moteur et hélice

10.3.1 Contrôle journalier

- Déposer le capot moteur
- Contrôler la présence et le serrage des vis, boulons, écrous, ...
- Vérifier les déflecteurs d'air,
- Vérifier le câblage électrique,
- Contrôler l'état de la courroie trapézoïdale,
- Vérifier que le capot du moteur ne comporte pas de criques et que sa fixation est parfaitement correcte,
- Vérifier la mobilité sans résistance des tringles d'accélérateur et des câbles de traction,
- Vérifier le niveau d'huile dans le moteur et, si nécessaire, faire l'appoint. (Différence de volume entre les marques MIN et MAX : 1 litre).
- Vérifier l'étanchéité des systèmes de circulation d'huile et d'alimentation en carburant,
- Effectuer une mise en route de contrôle du moteur.

10.3.2 Contrôles périodiques

10.3.2.1 *Tous les 6 mois après le contrôle des 100 heures*

Vérifier que la membrane du carburateur Stomberg-Zenith n'est pas cassante, détendue ou déchirée et si nécessaire, la remplacer.

10.3.2.2 *Tous les 2 ans après la dernière révision*

Démonter et contrôler la magnéto et si nécessaire, la remplacer (SLICK)

10.3.2.3 *Tous les 4 ans après la sortie d'usine ou la révision générale*

Remplacer les tuyaux de pression d'huile et d'essence (qui ont été montés sur le moteur). Les tuyaux d'huile et d'essence montés sur le moteur sont identifiés par une date d'échéance, par exemple : 5.94, ce qui signifie « tuyau à remplacer au plus tard en mai 1994 ».

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	22
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

10.3.3 Contrôles à effectuer après un temps de fonctionnement

10.3.3.1 *Après les 5 premières heures de fonctionnement*

Enlever le couvercle des culbuteurs et vérifier le jeu des culbuteurs, éventuellement le régler à 0,2 mm à froid (admission et échappement).

(cf [Limbach Instruction de Maintenance § 7.12 page 7.5](#))

10.3.3.2 *Après les 25 premières heures de fonctionnement, puis toutes les 50 heures.*

Moteur

Pos.	Objet du contrôle	Critiques		Signature
		Oui	Non	
51	Mettre le contact magnéto sur « coupé ».			
52	Vérifier que le contact magnéto est bien serré et ne tourne pas sur lui-même.			
53	Déposer le capot moteur, le nettoyer et le vérifier en vue de dommages ou de fissures.			
54	Enlever le couvercle des culbuteurs et vérifier le jeu des culbuteurs, éventuellement le régler à 0,2 mm à froid (admission et échappement). (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.12 page 7.5)			
55	Inspection de toutes les pièces visibles actionnant les soupapes. Nettoyer le couvercle des culbuteurs et, si nécessaire, remplacer les joints.			
56	Démonter les bougies, les nettoyer et régler l'écartement des électrodes à 0,4 mm. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.14 page 7.6). Pour le nettoyage, ne pas utiliser de brosses métalliques en acier ou en laiton. Mettre du graphite sur les filets et remonter les bougies (couple de serrage : 2,5 daNm).			
57	Changement des bougies recommandé toutes les 150 heures.			
58	Vérifier le taux de compression. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.11 page 7.4)			
59	Faire chauffer le moteur (à 1.800 tr/min, température d'huile environ 50°C).			
60	Vidanger l'huile, enlever le filtre à huile, vérifier l'absence de copeaux et le nettoyer, remonter le filtre à huile, freiner la vis de vidange d'huile. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.1 page 7.1)			
61	Remettre de l'huile : 2,5 l. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 9 page 9.1)			
62	Fermer le robinet d'essence, enlever la cuve en verre du filtre-décanteur, enlever le filtre à essence et le nettoyer. Remonter le filtre, nettoyer la cuve en verre, la remonter et la freiner. Rouvrir le robinet d'essence. Changer le joint si nécessaire.			
63	Purger le réservoir et les canalisations d'essence à l'aide de la purge située sous le fuselage.			
64	Vérifier l'étanchéité des canalisations d'essence et d'huile, l'absence de traces de frottement et le serrage des colliers de fixation. Vérifier la mise à l'air libre du carter moteur.			
65	Etanchéité du réservoir et du conduit de remplissage.			
66	Pour vérifier le réservoir et les colliers de serrage, il faut enlever le dossier du siège arrière.			
67	Vérifier le bouchon du réservoir en vue du passage de l'air.			
68	Vérifier l'étanchéité des pipes d'admission, du radiateur d'huile et du carburateur. Vérifier la mise à l'air libre du carter moteur.			

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	23
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

69	Nettoyer le filtre à air et, si nécessaire, le remplacer. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.2 page 7.2)												
70	Étanchéité du système d'échappement et du chauffage cabine : déposer le pot et les pipes d'échappement, serrage des vis.												
71	Dommages aux câbles d'allumage (traces de frottement, pliures et fixation).												
72	Fixation de la génératrice ainsi que l'état et la tension de la courroie. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.15 page 7.7)												
73	Fixation du démarreur. Nettoyage de l'engrenage et de l'arbre, graisser légèrement.												
74	<i>Réservé SF25B.</i>												
75	Dommages à la couronne dentée.												
76	Niveau de l'acide et étanchéité de la batterie.												
77	Etat de la batterie : éventuellement, enlever les dépôts dus à la corrosion et enduire les bornes de vaseline.												
78	Fixation et état de la mise à l'air libre de la batterie. Fixation de la batterie.												
79	Tous les câbles électriques bien fixés et bien connectés. Traces de frottement.												
80	Déflecteurs en tôles : fissures et fixation correcte.												
81	Dommages au flexible du compte-tours, fixation et raccordement.												
82	Vis et raccords, y compris ceux de la fixation du moteur, serrés et freinés. Les écrous à créneaux des boulons de fixation du moteur, situés derrière la cloison pare-feu doivent être freinés avec du fil à freiner. Etat général du bâti moteur.												
83	Vérifier l'étanchéité du moteur.												
84	Commandes des gaz, du starter, de l'aération cabine, du chauffage cabine, du volet capot à vérifier au niveau fonctionnement général, positions extrêmes (pousser et tirer à fond), fixation correcte. Graisser les parties en mouvement.												
85	<i>Voir tableau 500 heures (Pointeau de régulation du niveau d'essence).</i>												
86	Examen visuel de la magnéto : pas de sortie d'huile par le trou d'aération du boîtier de la magnéto.												
87	Les durites d'huile et la durite d'essence de la pompe à essence au carburateur doivent être changées tous les 4 ans. Vérifier l'échéance.												
88	Toutes les autres durites d'essence (au moteur, réservoir, filtre-décanteur, robinet d'essence) à échanger tous les 8 ans. Robinet d'essence à changer tous les 8 ans, sauf si nouveau robinet sans potentiel. Vérifier les échéances.												
89	Nettoyer le moteur.												
90	Détection des corps étrangers dans le compartiment moteur.												
91	Monter le capot moteur et vérifier la fixation.												
92	Contrôle au point fixe : <table border="1" data-bbox="300 1630 1078 1731"> <thead> <tr> <th></th> <th>Valeur théorique</th> <th>Valeur mesurée</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ralenti</td> <td>700 tr/mn</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Plein gaz</td> <td>Mini 2.600 tr/mn</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Valeur théorique	Valeur mesurée	Ralenti	700 tr/mn		Plein gaz	Mini 2.600 tr/mn				
	Valeur théorique	Valeur mesurée											
Ralenti	700 tr/mn												
Plein gaz	Mini 2.600 tr/mn												
93	Vérifier si le moteur tourne bien à tous les régimes. Vérifier le fonctionnement des instruments de contrôle moteur												
94	Si le moteur est équipé d'un carburateur Stromberg-Zenith : vérifier le niveau d'huile dans le carburateur et, si nécessaire, rajouter de l'huile. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.6 page 7.3) Huile pour amortisseur de carburateur P/N 170.210.005												
	Remarques et/ou critiques :												

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	24
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

	Contrôles effectués et consignés dans le carnet de route, page : ____			

Hélice avec mise en drapeau

Pos.	Objet du contrôle	Critiques		Signature
		Oui	Non	
121	Vérifier l'assise des pales (il ne doit pas y avoir de jeu à l'extrémité des pales et le jeu angulaire ne doit pas dépasser 1°).			
122	Enlever le cône d'hélice.			
123	Vérifier tous les freinages.			
124	Détection de fissures ou de traces de corrosion sur le moyeu et le cône.			
125	Etat de la flasque de commande du pas (profondeur maximale des traces des galets : 0,2 mm).			
126	Graisser légèrement la zone de roulement des galets.			
127	Vérifier si les galets du bras de commande du pas tournent librement et ne sont pas endommagés.			
128	Jeu entre galets et flasque de commande de pas. Les 4 galets doivent toucher le plateau en même temps.			
129	Vérifier sans desserrer le serrage des écrous Nylstop de fixation de l'hélice sur la flasque porte-hélice en appliquant un couple de 4,5 daNm.			
130	Facilité de fonctionnement de la commande de pas.			
131	Contrôle de la jonction entre les pales et les douilles de fixation (espace maximum toléré : 0,2 mm).			
132	Retouches de peinture sur les fissures du vernis.			
133	Détection de fissures dans les pales (Voir Manuel d'utilisation page 17 et 18).			
134	Nettoyer les pales.			
135	Nettoyer et graisser légèrement la flasque de commande de pas de l'hélice.			
136	Remonter le cône de l'hélice.			
137	Voile de l'hélice (maximum 3 mm mesuré au bord de fuite à environ 10 cm de l'extrémité de la pale).			
138	Consignes de Navigabilité n° _____ appliquées.			
	Remarques et/ou critiques :			
	Contrôles effectués et consignés dans le carnet de route, page : ____			

10.3.3.3 Toutes les 100 heures.

Pos.	Objet du contrôle	Critiques		Signature
		Oui	Non	
1	Vérifier la membrane du carburateur Stromberg-Zenith. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.5 page 7.3)			
2	Contrôler le point d'allumage et, si nécessaire, le régler.			
3	Nettoyer le tamis de la pompe à essence. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.7 page 7.4)			
4	Effectuer les travaux décrits au § 10.2.3.2			

PETIT Frédéric	PROGRAMME D'ENTRETIEN SF 28 F-CAQT	Page n°	25
		Edition	1
		Amendement	0
		Date	31/08/05

10.3.3.4 Toutes les 200 heures.

Pos.	Objet du contrôle	Critiques		Signature
		Oui	Non	
1	Démonter et contrôler la magnéto et, si nécessaire, la remplacer.			
2	Effectuer les travaux décrits au § 10.2.3.2			
3	Effectuer les travaux décrits au § 10.2.3.3.			

10.3.3.5 Toutes les 500 heures.

Pos.	Objet du contrôle	Critiques		Signature
		Oui	Non	
1	Remplacer le pointeau. (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.4 page 7.2)			
2	Vérifier le dépassement des queues de soupape (cf Limbach Instruction de Maintenance § 7.13 page 7.5) Dispositif de mesure P/N 803.001.130			
3	Effectuer les travaux décrits au § 10.2.3.2			
4	Effectuer les travaux décrits au § 10.2.3.3.			
5	Effectuer les travaux décrits au § 10.2.3.4			

Inspection terminée :

Le soussigné certifie que le contrôle du moteur :

- Après les 25 premières heures,
- 50 heures,
- 100 heures,
- 200 heures,
- 500 heures,

a été exécutée conformément au programme de contrôle correspondant ci-dessus et que cet appareil est bon pour le service.

A Courcelles lès Montbéliard, le : _____

Nom : Claude BOURQUIN

Signature :

10.4 Mode de Gestion des CN

Elles sont gérées à part dans un statut des CN.