

Checklist atelier, avant de partir voler

- Centrage
- Équilibre latéral
- Fixations :
 - ✓ Gouvernes
 - ✓ Tringleries
 - ✓ Guignols
 - ✓ Moteur
 - ✓ Train
 - ✓ Roues
 - ✓ Hélice
 - ✓ Antenne du récepteur
 - ✓ Connectique sur le récepteur
 - ✓ Aile si démontable
- Charge des accus
- Charge de la radio
- Connectique des accus (soudures)
- Sens de l'hélice : face à l'avion, on voit l'écriture sur l'hélice
- Sens de rotation du moteur de devant l'avion : dans le sens anti horaire, CCW, L, je ne sens pas le vent de l'hélice
- Sens des débattements des gouvernes, de derrière l'avion :
 - ✓ Profondeur -> monter -> tirer le manche vers soi -> le volet de profondeur se lève
 - ✓ Direction -> tourner à gauche -> pousser le manche à gauche -> le volet de direction tourne à gauche
 - ✓ Ailerons -> incliner à gauche -> pousser de manche à gauche -> l'aileron gauche se lève, le droit se baisse
 - ✓ Gaz -> tirer le manche vers soi -> stoppe les gaz
- Inter des gaz doit être verrouillé
- Position du trial Rate, débattements maxi, neutres, pas de gêne au niveau des servos, de blocage, de forçage
- Buzzer
- Leds

A emmener

- ✓ Radio et son accu de rechange
- ✓ Chargeur d'accu
- ✓ Batterie de voiture et de moto pour charge accus
- ✓ Accus pour l'avion
- ✓ Hélices de rechange
- ✓ Testeur d'accu
- ✓ Quelques outils
- ✓ Avions
- ✓ Caméra avec sa carte SD (pas pleine...)
- ✓ Glacière, bières, eau dans gourde bleue, glaçons bleus
- ✓ Chaise et parasol 😊

Affectation des voies Futaba (vu de derrière)

Numéro de voie	Fonction	Couleur
1	Aileron droit	Bleu
2	Profondeur	Noir
3	Gaz	Vert
4	Direction	Jaune
5	Buzzer	
6	Leds	
7	Aileron gauche	Rouge
8		

Checklist avant le décollage

Radio

- Radio allumée
- Bon modèle d'avion chargé
- Inter des gaz en position coupé
- Manche des gaz tiré vers soi
- Charge accu radio indiquée
- Chronomètres de vols remis à l'origine
- Trial rate en position souhaitée
- Buzzer éteint
- Leds
- Test de portée

Avion

- Fixations :
 - ✓ Gouvernes bien collées, fixes, sans jeu (charnières)
 - ✓ Tringleries
 - ✓ Guignols, chapes, dominos
 - ✓ Moteur
 - ✓ Train
 - ✓ Roues
 - ✓ Hélice
 - ✓ Antenne du récepteur
 - ✓ Connectique sur le récepteur
 - ✓ Aile si démontable
- Brancher accu sur contrôleur
- Vérifier les servos et les neutres
- Vérifier les débattements, aucune gêne dans le mouvement des commandes
- Vérifier le sens des gouvernes encore une fois
 - ✓ Profondeur, descendre : manche poussé, descente du volet
 - ✓ Direction, tourner à gauche : manche à gauche, volet à gauche
 - ✓ Inclinaison, pencher à gauche : manche à gauche, volet gauche monte, droit descend
- Faire tourner le moteur un peu (sens du vent)

Liste de contrôle

Avant de faire quoi que ce soit:

- Avion positionné sur le banc de démarrage
- Je vérifie les fixations des gouvernes (ailerons, dérive, stab) côté guignols, puis côté servos (si accessible... avant de monter une aile par exemple)
- Je secoue le stab et la dérive idem
- Je secoue aussi les ailerons
- Je monte l'aile (si nécessaire) puis je secoue l'aile de l'avion voir s'il y a du jeu
- Je secoue le train d'atterrissage, les roues
- Je vérifie que l'hélice est fixée

Avant d'allumer ma radio:

- Je vérifie la position de l'inter qui coupe les gaz si ok
- Je vérifie la position du manche des gaz
- Je vérifie le temps indiqué par le compteur du temps de vol

Si tout ok allumage radio:

- Je vérifie la tension indiquée par la radio
- Je vérifie quel modèle est indiqué
- Je revérifie la position de l'inter coupure gaz et manche des gaz

Si tout va bien le temps est venu de connecter l'accu:

- Je vérifie la tension de l'accu avec mon testeur d'accus (4.2 par cellule lipo)
- Je jette un oeil à la radio pour voir la position inter et manche des gaz,
- Je connecte l'accu en me positionnant correctement, pas les doigts vers l'hélice
- Je prends la radio et teste le sens des gouvernes en étant derrière l'avion (profondeur, quand je tire pour monter au manche ça monte la gouverne, direction gauche gauche, droite droite, ailerons manche à gauche gouverne gauche monte et vis et versa)
- Je teste le moteur (déverrouillage de l'inter, mise des gaz doucement, montée en puissance, coupure via inter, mise du manche à 0)

Ben voilà ya pu ka voler...

- Vérifier que l'inter de coupure est bien en position coupé
- Prendre l'avion et l'amener là où il doit être mis pour pouvoir démarrer le moteur (taxiage ou piste selon)
- Aller dans la zone pilote
- Tester un petit coup les manches et les gouvernes
- Déverrouiller l'inter de coupure des gaz

Au retour:

- Le premier réflexe doit être de couper l'inter des gaz (il faut en faire un réflexe à mon avis, de toute façon chaque fois que je m'approche de l'avion je coupe cet inter, c'est devenu un réflexe ou presque, et je suis sûr que c'est pas pour ça qu'un jour ça ne m'arrivera de froter les doigts à l'hélice même si je fais super gaffe, je ne pense pas que ça n'arrive qu'aux autres, au contraire...)
- Et le second de débrancher l'accu (mais pour ça faut remettre l'avion sur le banc, donc prudence)
- Enfin, réinitialiser le compteur de temps de vol
- Et si on veut, vérifier la capa restante de l'accu voir si on lui a pas trop tiré dessus