

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC T 1 Version 1.1	 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC T 2 Version 1.1
MESURES COVID-19	
Avant et après chaque vol, veuillez appliquer les mesures spéciales mises en place par le CALM pour lutter contre la pandémie de COVID-19. Ces mesures sont détaillées dans un affichage en salle pilotes et aux points de purge.	Intentionnellement laissé en Blanc



CHECK-LIST
DA40 TDI GC
F-HZIC

C 1

Version 1.1

TOME 1

PROCEDURES NORMALES (ONGLETS « N »)

**PROCEDURES ANORMALES ENTREE DIRECTE
(ONGLETS « D »)**

**PROCEDURES ANORMALES ENTREE AVEC
MESSAGE G1000 (ONGLETS « M »)**

ATTENTION

**LE PRESENT DOCUMENT EST LA
PROPRIÉTÉ EXCLUSIVE DU CLUB
AERIEN LILLE METROPOLE**

VERSION WEB NON TENUE A JOUR

**CE DOCUMENT NE REMPLACE PAS LE
MANUEL DE VOL QUI DOIT SE
TROUVER EN PERMANENCE DANS
L'AVION**

Version Doc.

Rédaction

Validation

Version 1.1

Thierry GOURGEOT
Jean-Philippe LÉPINE

Le : 08/04/2021

Par : J.P. VANDENABEELE (HT)



CHECK-LIST
DA40 TDI GC
F-HZIC

C 2

Version 1.1

EN CAS D'ACCIDENT AERIEN

**Déclencher la balise de détresse (ON),
Mettre en sécurité les éventuels blessés,
Prévenir les secours.**

Fréquence Internationale de Détresse : 121,50 MHz
Urgences Aéronautiques (FR) : **191**
Urgences Téléphoniques : **112 or 18**
Fréquence Veille Militaire : **119,70 MHz**

Puis, appeler dans cet ordre :

1. CALM Président : +33 (0)6 09 11 34 28
2. CALM Head of Training : +33 (0)6 18 68 13 35
3. CALM Resp. Sécurité : +33 (0)6 86 46 48 00
4. CALM Secrétariat : +33 (0)3 20 60 18 54
5. DSAC Nord EPI : +33 (0)3 20 16 18 19
6. BEA : +33 (0)1 48 35 86 54

TOUT PROBLEME OU ANOMALIE AVION

Envoyer un email à :
Problème mécanique : meca@calm.club
Problème sécurité : securite@calm.club

REMONTEE D'EVENEMENTS SECURITE

- REX FFA (lien sur OpenFlyers)
- CALM Président : +33 6 09 11 34 28
- CALM Head of Training : +33 6 18 68 13 35
- CALM Resp. Sécurité : +33 6 86 46 48 00

AUTRES NUMEROS UTILES

- LFQQ TWR: +33 (0)3 20 90 71 80
- BNIA (Plan de vol, Clôture,...): +33 (0)1 56 30 13 01
- FFA assistance: +33 (0)1 48 82 62 97
- FFA secretariat: +33 (0)1 44 29 92 00

PARAMETRES

Masse maximale / Sans vent

Phase de vol	A (°)	IAS (kt)	% pwr	RPM (trs/min)	Volets	i max (°)
Décollage normal	8	60	100	2300	T/O	0°
Décollage court	10	58	100	2300	LDG	0°
Montée initiale	8	70	100	2300	T/O	10°
Montée Vx	10	65	100	2280	T/O	10°
Montée Vy	8	75	100	2260	0	10°
Montée CALM	7	80	95	2220	0	10°
Croisière 75 %	1	112	75	2100	0	
Croisière 65 %	2	108	65	2040	0	
Descente VNO	-2	129	70	2060	0	
Descente 500ft/min	-2	120	60	1960	0	
Attente (volets UP)	3	80	45		0	37°
Vent Arrière	3	80	50		T/O	37°
Base (descente)	-3	80	15		T/O	20°
Approche finale	-3	70	30	1840	LDG	20°
Finale (piste courte)	-3	65	30	1840	LDG	20°
Finale (sans volets)	-3	70	30	1840	0	

LIMITATIONS

ATTENTION : JET A1 ou Gazole

Puissance MAX. : 96 %

Puissance 100% limitée à 5 min

Vent traversier MAX. TO/LDG : 20 Kts

Consommation croisière 75 % : 30 L/h (6,5 US gal/h)

Consommation montée 95 % : 37 L/h (8 US gal/h)

Carburant MAX. utilisable : 147 L (39 US gal)

Capacité carburant totale : 155 L (41 US gal)

Masse maximale décollage et atterrissage : 1 150 kg

1 US gal = 3,18 Kgs (JET A1 ou Gazole)

1 L = 0,84 Kgs (JET A1 ou Gazole)

VITESSES

Vne (Ne jamais dépasser)	178 KIAS
Vno (Vitesse MAX. en air turbulent)	129 KIAS
Va (Vitesse de manoeuvre) masse > 980 Kgs	108 KIAS
Va (Vitesse de manoeuvre) masse < 980 Kgs	94 KIAS
Vfe (MAX. plein volets)	91 KIAS
Finesse MAX. (Volets UP, Masse MAX.)	73 KIAS
Atterrissage sans moteur (Masse MAX.)	73 KIAS
Vs1 (Hors configuration atterrissage)	52 KIAS
Vs0 (Configuration atterrissage)	49 KIAS

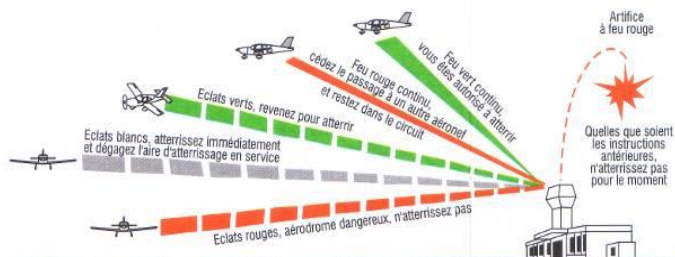
AIRE A SIGNAUX

	Interdiction d'atterrir. L'interdiction peut se prolonger.		Circuit « main droite ».
	Des précautions spéciales sont à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage.		Piste ou voie de circulation fermée. Est placé horizontalement sur la piste ou voie de circulation.
	Direction de décollage et d'atterrissage. Le T représente l'avion.		Décoller, atterrir et circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation. Décoller et atterrir sur les pistes. Les autres manoeuvres sont libres.
	Emplacement du bureau de piste ou de navigation. Est placé verticalement.		Activités de parachutage en cours.
	Piste en service pour le décollage. Est placé verticalement sur la tour ou à proximité.		L'aérodrome est utilisé par des planeurs et des vols sont en cours.

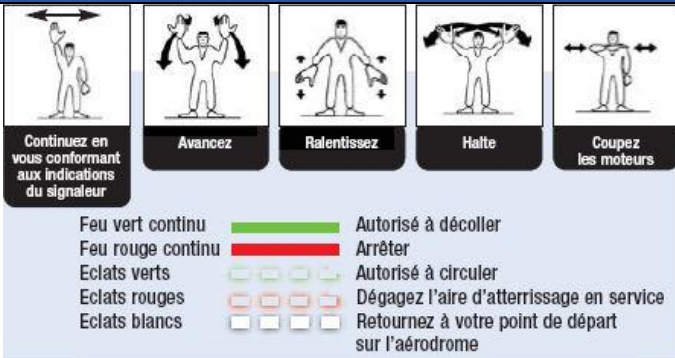
© Cessna, oui ! 2019

Version 1.0

SIGNAUX EN VOL



SIGNAUX AU SOL



Accusé de réception : en remuant les ailerons ou la gouverne de direction

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC PROCEDURES NORMALES Version 1.1		 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC PROCEDURES NORMALES Version 1.1	
N 1		N 2	
AVANT LE PREMIER DEPLACEMENT DE LA JOURNEE		FUSELAGE GAUCHE	
Réservoirs carburant	Eau purgée (3 purges)	Soute (arrimage bagages, kit de dépannage, etc...)	Vérifiée
Huile moteur et boîte	Niveaux vérifiés (Attention huile spéciale DIESEL : 0,7L Max. entre mini et maxi)	Lest en zone 2 (poids déterminé selon bilan masse et centrage)	En place / Non nécessaire
AVANT TOUT REMORQUAGE / REPOUSSAGE AVION OU MANIPULATION DE L'HELICE		Porte arrière	Fermée
Electric Master	OFF, Clé retirée	Aspect général (état, propreté)	Vérifié
Engine Master	OFF	Antennes	Vérifiées
VISITE PRE-VOL INTERIEURE		EMPENNAGE	
Bilan Masses et Centrage (MTOW, lest(s) éventuel(s), etc...)	Effectué	Plan fixe et gouverne de profondeur (État, articulations, débattement)	Vérifiés
Manette de Puissance iddle	Dureté, Débattement OK	Compensateur	Vérifié
Tous contacts électriques et Servitudes	OFF	Gouverne de direction (État, articulations, débattement)	Vérifiée
Détecteur de CO	Présent, Couleur vérifiée	Déperditeurs statiques	Vérifiés
Trim	Plein débattement vérifié	Patin de queue (usure, aspect)	Vérifié
Electric Master	ON	FUSELAGE DROIT	
Phares (2), Strobes, NAV	ON	Idem fuselage gauche	Vérifié
Il est conseillé de descendre vérifier le fonctionnement des feux au plus vite afin de préserver la batterie de l'appareil. Remonter à bord, ou si accessible depuis l'extérieur, procéder comme suit :		Vitre arrière (état)	Vérifiée
Phares (2), Strobes, NAV	OFF	AILE DROITE	
Electric Master	OFF	Idem aile gauche	Vérifié
VISITE PRE-VOL EXTERIEURE		Obturbateur (Refroid. Carburant, retirer si OAT en vol > 20°C)	En place / Retiré
TRAIN PRINCIPAL GAUCHE		TRAIN PRINCIPAL DROIT	
Amortisseur (enfonce ment normal, fuites)	Vérifié	Idem train principal gauche	Vérifié
Pneumatique (état, usure, gonflage, méplats)	Vérifié	FUSELAGE AVANT	
AILE GAUCHE		Verrière (nettoyer si nécessaire)	Propre
Marche Pied	Vérifié	Entrées d'air	Vérifiées, Libres
État de surface (propreté, trappes de visite, etc...)	Vérifié	Hélice et Cône (chocs, etc...)	Vérifiés
Avertisseur de décrochage	Non obstrué	Échappement	Vérifié
Bouchon de réservoir	Verrouillé	Amortisseur train avant (enfonce ment normal, fuites,...)	Vérifié
Mise à l'air libre réservoir (non obstruée, absence de fuite)	Vérifiée	Train avant et pneumatique (état, usure, gonflage)	Vérifiés
Pitot - Statique	Cache enlevé	Barre de tractage	Retirée
Phares	Vérifiés	Niveau d'huile réducteur	Vérifié
Anneau d'amarrage	Vérifié	Toutes trappes	Fermées
Saumon d'aile, Feu de position, Strobe	Vérifiés	DESSOUS FUSELAGE	
Déperditeurs statique	Vérifiés	Antennes	Vérifiées
Aileron (état, articulations, débattement)	Vérifié	Aspect général (état, propreté)	Vérifié
Volet (état, jeu, articulations)	Vérifié	Mise à l'air libre et reniflard	Vérifiés
		Intentionnellement laissé en Blanc	

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC PROCEDURES NORMALES Version 1.1 N 3	
CHECK-LIST AVANT DEMARRAGE MOTEUR	
Cales, Sangles, Barre	Retirées, (A bord si besoin)
Cache Pitot	Retiré, A bord
Documents Avion et Pilote	A bord
Check-Lists Urgence (tome 2)	Accessibles par le pilote
Manuels de vol et G1000	Accessibles par le pilote
Cartes Papier	Accessibles par le pilote
Masses et Centrage	Vérifiés
Briefing Passager(s)	Effectué
EMERGENCY Switch	Gardé et Plombé
Micro de Secours	A bord
Disjoncteurs	Vérifiés
E.L.T	Position « ARM »
Vanne Statique de Secours	Position normale
Vanne « Alternate Air »	Position normale
Frein de Parc	Serré
Manette de Puissance	IDLE
Trim	Position « T/O »
Emergency Fuel Valve	NORMAL, Fil de sécurité en place
Horamètre	Noté et Comparé
Palonniers	Réglés et Verrouillés
Commandes de Vol	Libres et Logiques
Ceintures de Sécurité	Réglées et Verrouillées
Verrière	Position 1 ou 2
Porte Arrière	Fermée
Electric Master	ON
Messages G1000	Cohérent(s), Acquitté(s)
Pages « ENGINE », « SYSTEM », « FUEL » sur MFD	Indications Cohérentes
Quantité Carburant	Suffisante pour le vol (actualiser GAL REM si besoin)
Température Carburant (FT)	Vérifiée (> -5° si GAZOLE)
Feux de NAV et « Strobe »	ON
Intentionnellement laissé en Blanc	

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC PROCEDURES NORMALES Version 1.1 N 4	
PROCEDURE DEMARRAGE MOTEUR	
Ne pas faire fonctionner le démarreur plus de 10 secondes. Si le moteur ne démarre pas : attendre 60 secondes entre chaque tentative.	
Engine Master	ON
Message « GLOW ON »	Allumé si moteur froid
Message « GLOW ON »	Vérifier éteint
Environnement Hélice	Vérifier dégagé
Electric Master	START (10" MAX). Relâcher la clé lorsque le moteur a démarré
Pression d'Huile	Hors arc rouge dans les 3"
Si la pression d'huile ne sort pas de la zone rouge dans les 3" après le démarrage du moteur : placer l'interrupteur ENGINE MASTER sur OFF. Par temps froid, la pression d'huile peut monter à 6,5 bars pendant 20 secondes maximum.	
Message « STARTER »	Vérifier éteint
Si le message "STARTER" se maintient allumé après le démarrage du moteur et que la clé de contact est relâchée, mettre l'interrupteur ENGINE MASTER sur OFF.	
Régime Moteur	Vérifier 890 +/- 20 tr/min
2 min au ralenti puis	
Procédure de mise en température du moteur	1 min à 10 % puis
	1 min à 15 % puis
	1 min à 20 %
CHECK-LIST AVANT ROULAGE	
Volets (Cycle et Voyants)	Vérifiés
Horizon Artificiel de Secours	Cagé
Master Avionics	ON
COM – NAV - GPS	Réglés
ATIS ou Infos Aérodrome	Relevé
Altimètres (G1000 + STBY)	Réglés (Diff. Max. 80ft) et Comparés
Source CDI	Sélectée (VOR / GPS)
Pilote Automatique	Autotests OK, Baro. Set, ALT BUG Set
Transpondeur	Code Affiché
Réservoirs Carburant	Équilibrés (Diff. Max. 9 US gal)
Briefing Roulage	Effectué
Autorisation Roulage	Reçue
Intentionnellement laissé en Blanc	

 Club Aérien Lille Métropole	CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC N 5 Version 1.1	 Club Aérien Lille Métropole	CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC N 6 Version 1.1
PROCEDURES NORMALES		PROCEDURES NORMALES	
PROCEDURE ESSAIS MOTEUR		CHECK-LIST CROISIERE	
Placer l'avion si possible face au vent. Possible indicateur de pression d'huile en zone jaune lorsque moteur au ralenti.		Puissance de Croisière	Affichée (75%)
Manette de Puissance	IDLE	Paramètres Moteur, Alarmes	Vérifiés
Frein de Parc	Serré	Altimètres (3)	Réglés
Environnement Avion	Dégagé AV et AR	Transfert Carburant	Effectué / Non nécessaire
Paramètres Moteur	Zone verte, Pas d'alarme	Réchauffe Pitot	ON / Non nécessaire
Test ECU		CHECK-LIST AVANT DESCENTE	
Bouton « ECU TEST »	Appuyer et Maintenir	Paramètres Moteur	Vérifiés
Les messages « ECU A/B FAIL » s'allument simultanément, puis le régime moteur monte à 1200 tr/min, diminue légèrement et enfin se stabilise à 1200 tr/min. Le cycle se répète sur le 2 nd ECU. Une légère secousse peut être ressentie pendant le changement d'ECU.		Instruments Gyroscopiques	Vérifiés
Voyant ECU Backup Unsafe	Vérifier clignotement (si défaut, VFR uniquement)	Altimètres (3)	Réglés au QNH (en dessous du niveau de transition)
Messages « ECU A/B FAIL »	Vérifier éteints	Réchauffe Pitot	ON / Non nécessaire
Bouton « ECU TEST »	Relâcher	Réservoirs Carburant	Équilibrés (Diff. Max. 9 US gal)
Voyant ECU Backup Unsafe	Vérifier éteint (si défaut, VFR uniquement)	Briefing Approche	Effectué
Test ECU Swap		CHECK-LIST APPROCHE (Vent Arrière)	
Interrupteur 'ECU SWAP'	ECU B	Briefing Approche	Pas de changement / Actualisé
Interrupteur 'ECU SWAP'	AUTO	Altimètres (3)	Réglés au QNH
Durant le changement de position de l'interrupteur ECU SWAP, vérifier que le moteur continue de tourner normalement. Une légère secousse peut être ressentie au changement d'ECU.		Phare d'Atterrissage	ON
CHECK-LIST ROULAGE		Volets	T/O
Freins	Efficaces et Symétriques	Paramètres Moteur, Alarmes	Vérifiés
Gyroscopes	Libres et Cohérents (sens)	CHECK-LIST ATERRISSAGE	
CHECK-LIST AVANT DECOLAGE		Volets	LDG
Interrupteur ECU SWAP	AUTO	Vitesse (+Kve éventuel)	Établie
HSI (HDG et CRS)	Réglés, Cap Cohérent	Autorisation d'Atterrissage	Reçue
Paramètres Moteur et Systèmes (MFD pages « ENGINE » et « SYSTEM »)	Tous dans le vert	CHECK-LIST APRES ATERRISSAGE	
Volets	T/O	Volets	UP
Trim	T/O	Trim	T/O
Ceintures de Sécurité	Serrées	Phares Extérieurs	À la demande
Toutes Portes	Fermées et Verrouillées	Attendre au moins 1 minute au ralenti avant d'éteindre le moteur afin de permettre le refroidissement du turbo.	
Réchauffe Pitot	ON / Non nécessaire	CHECK-LIST PARKING	
Fenêtre Messages G1000	Vierge / Cohérent	Avionics Master	OFF
Briefing Départ	Effectué	Engine Master	OFF
CHECK-LIST APRES DECOLAGE (au dessus de 500ft AGL)		Phares, Feux, Servitudes	OFF
Puissance de Montée	Affichée (95%)	Frein de Parc	Serré / Non nécessaire
Volets	UP	Horamètre	Noté
Phare d'Atterrissage	OFF	Electric Master	OFF, Clé retirée
Fenêtre Messages G1000	Vierge / Cohérent	Lumières Cabine et Pupitre	OFF
Réchauffe Pitot	ON / Non nécessaire	Verrière et Porte AR	Fermées (verrouillées si nécessaire (pluie, vent, abandon))
		Cache Pitot	En place
		Protections Saumons d'Ailes	En place (si manœuvre hangar)
		Cales, Sangles, Blocage commandes	Selon nécessité

ENTREE DIRECTE (PAS DE MESSAGE SUR LE G1000)



- 4B.5 DECOLLAGE SUR PISTE EN HERBE COURTED2
4B.1 ATERRISSAGE DE PRECAUTION.....D1
4B.7 ATERRISSAGE A MASSE ELEVEED2
4B.6 PANNE DE VOLETSD3



- 4B.8 PARAM. MOTEUR HORS SECTEUR VERTD4**
4B.8.1 REGIME D'HELICE (RPM).....D4
4B.8.2 TEMP. DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT ..D4
4B.8.3 TEMP. D'HUILE MOTEURD4
4B.8.4 PRESSION D'HUILE MOTEUR.....D5
4B.8.5 TEMP. D'HUILE DU REDUCTEUR D'HELICE...D6
4B.8.6 TEMP. CARBURANTD6
4B.8.7 TENSION TROP HAUTE OU TROP BASSED6



- 3.10 ANOMALIES G1000.....D7**
3.10.1 ANOMALIES INFOS. DE NAVIGATIOND7
3.10.2 ANOMALIES AFFICHAGE PFD OU MFDD7
3.10.3 ANOMALIES CENTRALE AHRS.....D7
3.10.4 ANOMALIES CENTRALE ADCD8
3.10.5 PERTE OU ANOMALIES AFFICHAGE
PARAMETRES MOTEUR ET CARBURANTD8
3.10.6 PERTE OU ANOMALIES AFFICHAGE
MESSAGES WARNING / CAUTION.....D8

4B.1 ATERRISSAGE DE PRECAUTION

REMARQUE

Un atterrissage de précaution est nécessaire uniquement si l'avion risque de tomber en panne de carburant à cause de la météo ou de la tombée de la nuit et si la prolongation du vol risque de mettre en danger l'avion et ses occupants. Le pilote doit décider si un atterrissage contrôlé dans un champ est moins risqué que la tentative d'atteindre l'aérodrome de destination malgré les circonstances.

REMARQUE

S'il n'y a pas de zone d'atterrissage plate, poser l'avion face à la pente.

1. Choisir une zone propice à l'atterrissage
2. Tenir compte du vent
3. Approche : La zone d'atterrissage doit, si possible, être survolée à une hauteur permettant de visualiser les obstacles. La dérive sur chaque branche du circuit permet d'évaluer la force et la direction du vent
4. Vitesse 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)
5. Contrôle aérien Avertir

En finale :

6. Volets LDG
7. Vitesse 67 KIAS (1092 kg)
..... 63 KIAS (1000 kg)
..... 58 KIAS (850 kg)
8. Ceintures de sécurité..... Serrées
9. Toucher À la vitesse la plus faible possible.

ATTENTION

Si le temps le permet, le risque d'incendie en cas de collision avec un obstacle peut être diminué comme suit :

- EMERGENCY FUEL VALVE..... OFF
- ENGINE MASTER..... OFF
- ELECTRIC MASTER OFF

FIN DE LA CHECKLIST

4B.5 DÉCOLLAGE SUR PISTE EN HERBE COURTE

- 1 Freins.....Serrer
- 2 Volets.....T/O
- 3 Manette de puissance...MAX
- 4 Manche.....Plein arrière
- 5 Freins.....Relâcher
- 6 Tenue d'axe.....Utiliser la gouverne de direction.

REMARQUE

Par fort vent de travers la tenue de l'axe peut être améliorée en utilisant les freins au palonnier. Toutefois, il faut noter que cela augmente la distance de roulement et cette méthode n'est pas la procédure normale.

7. Manche Rendre la main doucement dès que la roue avant quitte le sol. Laisserdécoller l'avion dès que possible etaccélérer à basse altitude.

- 8 Vitesse 66 KIAS (1150 kg)
..... 60 KIAS (1000 kg)
..... 54 KIAS (850 kg)
- 9 Volets UP au-dessus de l'altitude de sécurité
- 10 Vitesse 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)
- 11 Phare d'atterrissage A la demande

FIN DE LA CHECKLIST

4B.7 ATERRISSAGE A MASSE ÉLEVÉE

REMARQUE

Cette section ne s'applique pas à l'appareil F-HZIC qui est équipé de trains d'atterrissage renforcés et qui est par conséquent apte à atterrir à une masse maximale de 1150 kg.

REMARQUE

Cette section s'applique seulement aux appareils avec une masse maximale à l'atterrissage limitée à 1092 kg. Dans le cas d'un appareil avec une masse maximale à l'atterrissage à 1150 kg, une masse comprise entre 1092 kg et 1150 kg constitue une procédure normale.

REMARQUE

La masse maximale à l'atterrissage indiquée en section 2 est la masse la plus élevée pour un atterrissage au taux de descente maximum. Ce taux a été utilisé dans les calculs de structure pour déterminer les efforts sur le train d'atterrissage pendant un atterrissage particulièrement dur.

FIN DE LA CHECK LIST

4B.7 ATERRISSAGE A MASSE ÉLEVÉE (SUITE)

- Effectuer une approche et un atterrissage normaux, mais en maintenant une vitesse supérieure durant l'approche.

- Vitesse d'approche 71 KIAS (1150 kg)

AVERTISSEMENT

Le train d'atterrissage peut être endommagé par un atterrissage dur au-delà de la masse maximale à l'atterrissage.

FIN DE LA CHECKLIST

4B.6 PANNE DE VOLETS

Panne de l'indication de position ou panne du système

- Vérifier visuellement la position des volets
- Maintenir la vitesse dans l'arc blanc
- Vérifier toutes les positions du sélecteur de volets

Procédure d'approche modifiée en fonction de la position volets disponible :

a) Seule la position UP est disponible

Vitesse..... 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)

Effectuer une approche sur une pente faible, utiliser la manette de puissance pour contrôler la vitesse et le taux de descente.

b) Seule la position T/O est disponible

Vitesse..... 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)

Effectuer une approche sur une pente faible, utiliser la manette de puissance pour contrôler la vitesse et le taux de descente.

c) Seule la position LDG est disponible

Effectuer un atterrissage normal

FIN DE LA CHECKLIST



CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC

D 4

PROCEDURES ANORMALES

Version 1.1

4B.8 PARAMETRES MOTEUR HORS SECTEUR VERT

4B.8 .1 REGIME D'HELICE (RPM)

Régime hélice trop élevé

1. Réduire la puissance du moteur
2. Garder le régime d'hélice dans le secteur vert en utilisant la manette de puissance

REMARQUE

Un régime d'hélice dans le secteur orange peut être maintenu quelques instants, par exemple lors d'une remise de gaz.

ATTENTION

Si la puissance est trop faible pour poursuivre le vol en sécurité, il est recommandé d'effectuer un atterrissage de précaution sur l'aérodrome approprié le plus proche suivant la section 4B.1 **ATTERRISSAGE DE PRÉCAUTION (page D1)**.

FIN DE LA CHECKLIST

4B.8.2 TEMPERATURE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Température élevée du liquide de refroidissement

- Voir page M1 (Message ENG TEMP)

FIN DE LA CHECKLIST

Basse température du liquide de refroidissement

- Rechercher la présence du message « COOL LVL »

REMARQUE

Pendant une descente prolongée depuis une haute altitude avec régime moteur bas, la température du liquide de refroidissement peut baisser.

Si le message « COOL LVL » est affiché :

- Réduire la puissance moteur
- S'attendre à une perte de liquide de refroidissement

AVERTISSEMENT

Il faut s'attendre à une baisse continue de la température du liquide de refroidissement. Préparer un atterrissage d'urgence sans moteur suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (Tome 2 page U13)**.

FIN DE LA CHECKLIST

4B.8.3 TEMPERATURE D'HUILE MOTEUR

Température d'huile moteur élevée

- Contrôler la pression d'huile moteur

SUITE PAGE SUIVANTE...



CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC

D 5

PROCEDURES ANORMALES

Version 1.1

4B.8.3 TEMPERATURE D'HUILE MOTEUR (SUITE)

Si la pression d'huile est faible :

- Réduire la puissance moteur
- S'attendre à une fuite d'huile et à une panne moteur. Préparer un atterrissage d'urgence sans moteur suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (Tome 2 page U13)**.

Si la pression d'huile est dans le secteur vert :

- Réduire la puissance moteur
- Augmenter la vitesse
- Surveiller la température d'huile

Fin de la checklist

Température d'huile moteur basse

- Augmenter la puissance moteur
- Réduire la vitesse
- Surveiller la température d'huile

Fin de la checklist

4B.8.4 PRESSION D'HUILE MOTEUR

Pression d'huile moteur élevée

- Vérifier la température d'huile moteur
- Vérifier la température du liquide de refroidissement

Si les températures sont dans le secteur vert :

- Probable mauvaise indication de la pression d'huile. Surveiller les températures.

Si les températures sont en dehors du secteur vert :

- Réduire la puissance moteur
- S'attendre à une panne moteur. Préparer un atterrissage d'urgence sans moteur suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (Tome 2 page U13)**.

ATTENTION

Lors du démarrage à froid, la pression d'huile moteur peut monter jusqu'à 6,5 bars pendant 20 secondes maximum

FIN DE LA CHECKLIST

Pression d'huile moteur faible

REMARQUE

Si le régime hélice est en-dessous de 1500 RPM avec la manette de puissance sur IDLE, la pression d'huile doit chuter dans le secteur rouge causant l'allumage du voyant.

- Réduire la puissance moteur
- Surveiller la température d'huile
- S'attendre à une fuite d'huile et une panne moteur. Préparer un atterrissage d'urgence sans moteur suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (Tome 2 page U13)**.

FIN DE LA CHECKLIST

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC D 6 Version 1.1 PROCEDURES ANORMALES	 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC D 7 Version 1.1 PROCEDURES ANORMALES
4B.8.5 TEMPERATURE D'UILE DU REDUCTEUR D'HELICE <u>Température d'huile du réducteur élevée</u> - Réduire la puissance moteur - Augmenter la vitesse FIN DE LA CHECKLIST	3.10 ANOMALIES G1000 3.10.1 ANOMALIES INFORMATIONS DE NAVIGATION Si les informations de navigation GPS du GARMIN G1000 ne sont pas disponibles ou invalides, utiliser les autres moyens de navigation opérationnels à disposition. FIN DE LA CHECKLIST
4B.8.6 TEMPERATURE CARBURANT <u>Température carburant élevée</u> - Réduire la puissance moteur - Augmenter la vitesse REMARQUE La température du carburant peut augmenter quand il reste peu de carburant dans le réservoir principal. On peut la faire redescendre en transférant du carburant du réservoir auxiliaire vers le principal. FIN DE LA CHECKLIST <u>Température carburant basse</u> - Augmenter la puissance moteur - Réduire la vitesse Si le déflecteur du radiateur carburant n'est pas installé : - Choisir si possible une altitude plus basse FIN DE LA CHECKLIST	3.10.2 ANOMALIES AFFICHAGE PFD OU MFD • Bouton DISPLAY BACKUP sur panneau audio..... Appuyer Entrée automatique de l'affichage en mode Secours : Si les PFD et MFD sont automatiquement entrés en mode secours, appliquer la procédure suivante : a) Bouton DISPLAY BACKUP sur panneau audio Appuyer (bouton sorti) NOTE Après une entrée automatique en mode secours, le pilote doit appuyer sur le bouton DISPLAY BACKUP du panneau audio. Après appui sur le bouton DISPLAY BACKUP, le système restera en mode secours même en cas de cessation du problème ayant entraîné une entrée automatique en mode secours. Une tentative unique de retour au mode normal est permise en appliquant la procédure suivante : b) Bouton DISPLAY BACKUP sur panneau audio Appuyer (bouton rentré) • Si le système retourne en mode normal, maintenir le bouton DISPLAY BACKUP rentré et poursuivre. • Si le système reste en mode secours, ou si un comportement anormal de l'affichage est constaté, revenir au mode secours en remettant le bouton en position sortie. FIN DE LA CHECKLIST
4B.8.7 TENSION TROP HAUTE OU TROP BASSE <u>Tension basse :</u> 1. Disjoncteurs..... Verifier 2. Equipements électriques..... OFF si non nécessaires Si la basse tension persiste : 3. Voir page M3 (Message "ALTN FAIL") FIN DE LA CHECKLIST <u>Tension élevée :</u> - Atterrir sur l'aéroport approprié le plus proche FIN DE LA CHECKLIST	3.10.3 ANOMALIES CENTRALE AHRS NOTE Une anomalie de la centrale d'attitude et de cap (AHRS) est indiquée par la perte de l'affichage ciel/terre, un X rouge et un message jaune "AHRS FAILURE" sur le PFD. L'affichage digital du cap est remplacé par un "HDG" jaune et les chiffres de la rose des caps ne sont plus affichés. La pinule de radial est calée "droit devant" et la sélection du radial doit se faire avec la fenêtre digitale. • Utiliser l'horizon artificiel de secours, le compas de secours et l'affichage de la carte de navigation (MAP) • Régler le radial en utilisant l'affichage digital FIN DE LA CHECK LIST

3.10.4 ANOMALIES CENTRALE ADC

NOTE

Une avarie complète du calculateur de données air (ADC) est indiquée par un X rouge et un texte jaune sur les affichages vitesse air, altimètre, vitesse vertical, TAS et OAT. Certaines fonctions FMS, comme le calcul de la TAS et du vent, sont aussi perdues.

- Utiliser les altimètres et anémomètres de secours.

FIN DE LA CHECKLIST

3.10.5 PERTE OU ANOMALIES AFFICHAGE PARAMETRES MOTEUR ET CARBURANT

NOTE

Une perte des paramètres moteur est indiquée par un X rouge sur la zone d'affichage. Une information erronée peut être identifiée par des indications qui ne correspondent pas avec celles des autres systèmes. Les informations erronées peuvent être déterminées en comparant les affichages et informations de plusieurs systèmes.

- Régler la puissance en utilisant la position de la manette de puissance, le bruit et la vitesse du moteur.
- Surveiller les autres indications pour déterminer l'état du moteur.
- Utiliser la puissance moteur et performances connues (manuel de vol) pour déterminer les valeurs approximatives de débit carburant.
- Utiliser les informations des autres systèmes, comme les messages G1000, le totalisateur et débit carburant GPS, pour poursuivre le vol en sécurité.

FIN DE LA CHECKLIST

3.10.6 PERTE OU ANOMALIES AFFICHAGE MESSAGES WARNING / CAUTION

NOTE

Une perte de message est présente lorsque les indications des paramètres moteur ou carburant sont anormales et que le message n'est pas présenté. Un message erroné peut être identifié lorsqu'un message apparaît et qu'il ne correspond pas avec l'affichage des paramètres venant d'autres systèmes.

- Si un message apparaît, le traiter comme si l'anomalie existait, selon les procédures prévues au manuel de vol.
- Si un affichage indique un paramètre anormal, mais qu'aucun message n'est affiché, utiliser les informations d'un autre système, comme les paramètres moteur, les totalisateur et débit carburant GPS, pour déterminer si l'anomalie existe. En cas d'incertitude, traiter la situation comme si l'anomalie existait, selon les procédures prévues au manuel de vol.

FIN DE LA CHECKLIST

Intentionnellement laissé en Blanc

ENTREE AVEC MESSAGE G1000

3.8 MESSAGES D'ALARME (WARNING) SUR LE G1000

3.8.2 ENG TEMP	M1
3.8.3 OIL TEMP	M1
3.8.4 OIL PRES.....	M2
3.8.5 GBOX TEMP	M2
3.8.6 L/R FUEL TEMP	M2
3.8.7 ALTN AMPS	M2
3.8.8 ALTN FAIL	M3
3.8.9 STARTER	M3
3.8.10 DOOR OPEN	M3
3.9.1 RED X	M4
3.9.2 POSN ERROR	M4
3.9.3 ATTITUDE FAIL	M4
3.9.4 AIRSPEED FAIL	M4
3.9.5 ALTITUDE FAIL	M4
3.9.6 VERT SPEED FAIL	M4
3.9.7 HDG	M4
3.9.8 WARN	M5
AP TRIM FAIL	M5

4B.9 MESSAGES D'ALERTE (CAUTION) SUR LE G1000

4B.9.2 ECU A FAIL.....	M6
4B.9.3 ECU B FAIL	M6
4B.9.4 L FUEL LOW	M6
4B.9.5 VOLTS LOW	M7
4B.9.6 COOL LVL	M8
4B.9.7 PITOT FAIL.....	M8
4B.9.7 PITOT HT OFF	M8
4B.9.8 INTEG RAIM	M8
4B.9.9 AHRS ALIGN	M9

3.8 MESSAGES D'ALARME (WARNING) SUR LE G1000

3.8.2 ENG TEMP

La température du liquide de refroidissement est dans la zone rouge supérieure (trop haute / au-dessus de 105°C)

- Rechercher le message qté. liquide (COOL LVL)

Si éteint :

En montée :

- Réduire la puissance de 10%
- Augmenter la vitesse de 10 KIAS
- Si la température du liquide de refroidissement ne redescend pas dans la zone verte dans les 60 secondes, réduire la puissance autant que possible et augmenter la vitesse.

En croisière :

- Réduire la puissance
- Augmenter la vitesse
- Vérifier le retour de la température en zone verte

ATTENTION

Si la température du liquide de refroidissement ne retourne pas en zone verte, effectuer un atterrissage de précaution sur l'aérodrome le plus proche (page D1).

Si allumé :

- Réduire la puissance
- Conclure à une perte de liquide de refroidissement

AVERTISSEMENT

S'attendre à une augmentation de la température du liquide. Se préparer pour un atterrissage d'urgence (tome 2 page U13).

FIN DE LA CHECKLIST

3.8.3 OIL TEMP

La température d'huile moteur est dans la zone rouge supérieure (trop haute / au-dessus de 140°C)

- Vérifier la pression d'huile

Si la pression d'huile est basse :

- Réduire la puissance
- S'attendre à une fuite d'huile et une panne moteur. Se préparer à un atterrissage d'urgence (tome 2 page U13).

Si la pression d'huile est dans la zone verte :

- Réduire la puissance
- Augmenter la vitesse

FIN DE LA CHECKLIST

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC M 2 Version 1.1
PROCEDURES ANORMALES 3.8.4 OIL PRES La pression d'huile est dans la zone inférieure rouge (trop basse / en-dessous de 1,2 bars). NOTE Si le régime est en-dessous de 1500 RPM avec la manette de puissance sur IDLE, la pression d'huile doit chuter en zone rouge, causant l'allumage du message OIL PRES. - Réduire la puissance - S'attendre à une fuite d'huile avec avarie moteur. Se préparer à un atterrissage d'urgence (tome 2 page U13). FIN DE LA CHECKLIST
3.8.5 GBOX TEMP La température de boîte est dans la zone supérieure rouge (trop haute / au-dessus de 120°C). - Réduire la puissance - Augmenter la vitesse FIN DE LA CHECKLIST
3.8.6 L/R FUEL TEMP La température du carburant est dans la zone supérieure rouge (trop haute / au-dessus de 75°C). - Réduire la puissance - Augmenter la vitesse FIN DE LA CHECKLIST
3.8.7 ALTN AMPS L'intensité en sortie de l'alternateur est dans zone supérieure rouge (trop haute / au-dessus de 90 A). Cette alarme est affichée lorsque la consommation électrique est trop forte. Les causes possibles sont : - Un défaut dans un câblage ou un équipement - Éteindre les équipements électriques autant que nécessaire et possible pour réduire la consommation électrique <u>Si le problème ne se résout pas de lui-même :</u> - Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche FIN DE LA CHECKLIST

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC M 3 Version 1.1
PROCEDURES ANORMALES 3.8.8 ALTN FAIL Panne d'alternateur. Une panne d'alternateur est indiquée par un message d'alarme (ALTN FAIL) sur le G1000. Les batteries restent la seule source d'électricité pendant environ 30 minutes. - Disjoncteurs.....Vérifier. Si tous sont OK, procéder en 2. - Inter. ESSENTIAL BUS... ON - Éteindre tous les équipements électriques non nécessaires - Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche ATTENTION L'ECU, qui est absolument nécessaire au fonctionnement du moteur, a besoin d'électricité. Il est recommandé de couper tous les consommateurs électriques et d'atterrir le plus vite possible. Se préparer à une panne moteur et un atterrissage d'urgence. En cas de panne électrique importante, une batterie de secours ECU est installée. FIN DE LA CHECKLIST
3.8.9 STARTER Le démarreur du moteur est engagé.
3.8.10 DOOR OPEN La verrière et/ou la porte arrière ne sont pas fermées et verrouillées - Vitesse..... Réduire immédiatement - Verrière.....Vérifier fermeture visuellement - Porte arrière..... Vérifier fermeture visuellement <u>Verrière ou porte arrière non verrouillée :</u> - Vitesse.....140 KIAS MAX. - Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche AVERTISSEMENT Ne jamais tenter de re-verrouiller la porte arrière en vol. Le loquet risque de se désengager et la porte s'arracherait immédiatement. REMARQUE Si la porte arrière s'est arrachée, le vol peut être poursuivi en sécurité vers l'aérodrome le plus proche. FIN DE LA CHECKLIST

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC M 4 Version 1.1 PROCEDURES ANORMALES	 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC M 5 Version 1.1 PROCEDURES ANORMALES
3.9.1 X ROUGE Un X rouge sur une quelconque zone d’affichage, comme les fréquences COM, NAV, paramètres moteur,... indique que cette zone d’affichage ne reçoit plus de données valides. FIN DE LA CHECKLIST	3.9.8 WARN Alerte position RAIM – barre de déviation NAV effacée. Softkey CDI..... Passer en VOR/LOC FIN DE LA CHECKLIST
3.9.2 POSN ERROR Le système “flag” et ne fournit plus de guidage GPS pour la navigation. Revenir aux récepteurs VOR/ILS du G1000 ou une autre source de navigation autre que les récepteurs GPS du G1000. FIN DE LA CHECKLIST	AP TRIM FAIL Avarie au système de trim automatique du pilote automatique (si pilote automatique installé). FIN DE LA CHECKLIST
3.9.3 ATTITUDE FAIL Le système d’affichage ne reçoit plus de référence d’attitude de la centrale AHRS; accompagné du retrait de l’affichage terre/ciel et d’un X rouge sur l’affichage d’attitude. Utiliser l’horizon artificiel de secours FIN DE LA CHECKLIST	
3.9.4 AIRSPEED FAIL Le système d’affichage ne reçoit plus d’informations de vitesse de la centrale ADC; accompagné d’un X rouge sur l’affichage de vitesse. Utiliser l’anémomètre de secours FIN DE LA CHECKLIST	
3.9.5 ALTITUDE FAIL Le système d’affichage ne reçoit plus d’informations d’altitude de la centrale ADC; accompagné d’un X rouge sur l’affichage d’altitude. Utiliser l’altimètre de secours FIN DE LA CHECKLIST	
3.9.6 VERT SPEED FAIL Le système d’affichage ne reçoit plus d’informations de vitesse vertical de la centrale ADC; accompagné d’un X rouge sur l’affichage de vitesse verticale. Déterminer la vitesse verticale en fonction de la vitesse de variation de l’altitude. FIN DE LA CHECKLIST	
3.9.7 HDG Le système d’affichage ne reçoit plus d’informations de cap de la centrale AHRS; accompagné d’un X rouge sur l’affichage du cap. Utiliser le compas de secours FIN DE LA CHECKLIST	Intentionnellement laissé en Blanc



CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC

PROCEDURES ANORMALES

M 6

Version 1.1

4B.9 MESSAGES D'ALERTE (CAUTION) SUR LE G1000

4B.9.2 ECU A FAIL

L'ECU A est en panne, ou est en test durant la procédure de test FADEC avant décollage.

Message ECU A au sol :

- Annuler le vol

Message ECU A en vol : **NOTE**

En cas de panne de l'ECU (Engine Control Unit) 'A' le système bascule automatiquement sur l'ECU 'B'.

1. Appuyer sur le bouton ECU TEST pendant plus de 2 secondes pour tenter d'effacer le message.

Si le message ECU A réapparaît ou ne peut pas être éteint :

2. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche
- 12 Le moteur doit faire l'objet d'un entretien après l'atterrissage

Si le message ECU A peut être éteint :

2. Poursuivre le vol
3. Le moteur doit faire l'objet d'un entretien après l'atterrissage

FIN DE LA CHECKLIST

4B.9.3 ECU B FAIL

L'ECU B est en panne, ou est en test durant la procédure de test FADEC avant décollage.

Message ECU B au sol :

- Annuler le vol

Message ECU B en vol :

1. Appuyer sur le bouton ECU TEST pendant plus de 2 secondes pour tenter d'effacer le message.

Si le message ECU B réapparaît ou ne peut pas être éteint :

Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche
Le moteur doit faire l'objet d'un entretien après l'atterrissage

Si le message ECU B peut être éteint :

2. Poursuivre le vol
- Le moteur doit faire l'objet d'un entretien après l'atterrissage

FIN DE LA CHECKLIST

4B.9.4 L FUEL LOW

La quantité de carburant dans le réservoir principal est basse

1. Pompe de transfert carburant..... ON
2. Quantité de carburantVérifier

FIN DE LA CHECKLIST



CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC

PROCEDURES ANORMALES

M 7

Version 1.1

4B.9.4 L FUEL LOW (SUITE)

ATTENTION

Dès que la quantité de carburant dans le réservoir principal est inférieure à 3 US gal (+2/-1 US gal) un message d'alerte est affiché. L'indication vaut pour le vol en ligne droite et en palier. Le message d'alerte peut être affiché lors de virages en dérapage, ou en virage lors du roulage.

Si le message d'alerte ne s'éteint pas :

- S'attendre à une perte de carburant
- Se préparer pour un atterrissage d'urgence
- Procéder comme en 3.5.1 – ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (tome 2 page U13).

AVERTISSEMENT

Lorsque la pompe à carburant aspire de l'air (ex. lorsque le robinet EMERGENCY FUEL VALVE n'est pas remplacé sur NORMAL et que le réservoir auxiliaire est vide) une inspection de la pompe est nécessaire avant le prochain vol.

FIN DE LA CHECKLIST

4B.9.5 VOLTS LOW

La tension du Bus est trop basse (moins de 12,6 Volts)

Les causes possibles sont :

- Un défaut de l'alimentation électrique
- Un régime trop bas

a)..... Message VOLTS LOW au sol :

- Disjoncteurs..... Vérifier
- Manette de puissance..... Augmenter le régime
- Si le message ne s'éteint pas, annuler le vol

b)..... Message VOLTS LOW en vol :

- Disjoncteurs..... Check
- Équipements électriques..... OFF si non nécessaires
- Si le message ne s'éteint pas, suivre la procédure en M3 (ALTN FAIL)

c)..... Message VOLTS LOW pendant l'atterrissage :

- Appliquer item a) après l'atterrissage

FIN DE LA CHECKLIST

 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC M 8 Version 1.1 PROCEDURES ANORMALES	 CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC M 9 Version 1.1 PROCEDURES ANORMALES
4B.9.6 COOL LVL Le niveau du liquide de refroidissement moteur est bas. Message COOL LVL au sol : - Annuler le vol Message COOL LVL en vol : - S'attendre à une perte de liquide de refroidissement ATTENTION Une augmentation/diminution de la température du liquide doit être anticipée. Se préparer pour un atterrissage d'urgence 3.5.1 – ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (tome 2 page U13). FIN DE LA CHECKLIST	4B.9.9 AHRS ALIGN La centrale AHRS (Attitude and Heading Reference System) est en cours d'alignement. Maintenir les ailes à plat en utilisant l'horizon artificiel de secours FIN DE LA CHECKLIST
4B.9.7 PITOT FAIL Le système de réchauffe Pitot est en panne. - Réchauffe Pitot..... Vérifier ON NOTE Le message d'alerte réchauffe Pitot est affiché lorsque la réchauffe Pitot est éteinte, ou lorsqu'un problème est détecté. Une utilisation prolongée de la réchauffe Pitot au sol peut aussi provoquer l'apparition du message. Dans ce cas, le message indique l'activation du disjoncteur thermique, qui protège le tube Pitot d'une surchauffe au sol. Après une période de refroidissement, le système de réchauffage sera remis en service automatiquement. Si en conditions givrantes : - S'attendre à une perte des instruments utilisant la prise de pression statique - Alternate static..... Ouvrir - Quitter la zone givrante FIN DE LA CHECKLIST	Intentionnellement laissé en Blanc
4B.9.7 PITOT HT OFF Un message 'PITOT HT OFF' sur le G1000 informe le pilote que le système de réchauffe Pitot n'est pas en service. FIN DE LA CHECKLIST	
4B.9.8 INTEG RAIM Le système RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitor) n'est plus disponible. Utiliser d'autres méthodes de navigation FIN DE LA CHECKLIST	



TOME 2

PROCEDURES D'URGENCE (ONGLETS « U »)

ATTENTION

**LE PRESENT DOCUMENT EST LA
PROPRIÉTÉ EXCLUSIVE DU CLUB
AERIEN LILLE METROPOLE**

**IL NE DOIT JAMAIS ETRE EMPORTE
HORS DE L'APPAREIL**

**CE DOCUMENT NE REMPLACE PAS LE
MANUEL DE VOL QUI DOIT SE
TROUVER EN PERMANENCE DANS
L'AVION**

Version Doc.	Rédaction	Validation
Version 1.1	Thierry GOURGEOT Jean-Philippe LÉPINE	Le : 08/04/2021 Par : J.P. VANDENABEELE (HT)



EN CAS D'ACCIDENT AERIEN

Déclencher la balise de détresse (ON),

Mettre en sécurité les éventuels blessés,

Prévenir les secours.

Fréquence Internationale de Détresse : 121,50 MHz

Urgences Aéronautiques (FR) : **191**

Urgences Téléphoniques : **112 or 18**

Fréquence Veille Militaire : **119,70 MHz**

Puis, appeler dans cet ordre :

1. CALM Président : +33 (0)6 09 11 34 28
2. CALM Head of Training : +33 (0)6 18 68 13 35
3. CALM Resp. Sécurité : +33 (0)6 86 46 48 00
4. CALM Secrétariat : +33 (0)3 20 60 18 54
5. DSAC Nord EPI : +33 (0)3 20 16 18 19
6. BEA : +33 (0)1 48 35 86 54

TOUT PROBLEME OU ANOMALIE AVION

Envoyer un email à :

Problème mécanique : meca@calm.club

Problème sécurité : securite@calm.club

REMONTEE D'EVENEMENTS SECURITE

- REX FFA (lien sur OpenFlyers)
- CALM Président : +33 6 09 11 34 28
- CALM Head of Training : +33 6 18 68 13 35
- CALM Resp. Sécurité : +33 6 86 46 48 00

AUTRES NUMEROS UTILES

- LFQQ TWR: +33 (0)3 20 90 71 80
- BNIA (Plan de vol, Clôture,...): +33 (0)1 56 30 13 01
- FFA assistance: +33 (0)1 48 82 62 97
- FFA secretariat: +33 (0)1 44 29 92 00



3.2 PROBLEMES MOTEURU1

3.2.1 PROBLEME MOTEUR AU SOLU1

3.2.2 PROBLEME MOTEUR PENDANTU1
LE DECOLLAGE

3.2.3 PROBLEME MOTEUR EN VOLU3

3.2.4 REMISE EN ROUTE DU MOTEUR, HÉLICE.....U4
EN MOULINET

3.2.5 REMISE EN ROUTE DU MOTEUR, HÉLICEU5
CALÉE

3.2.6 PANNE DE RÉGULATION DE L'HÉLICEU7

3.2.7 PANNE DE LA POMPE DE TRANSFERT.....U9
CARBURANT



3.3 FUMÉE ET FEUU10

3.3.1 FUMÉE ET FEU AU SOL.....U10

3.3.2 FUMÉE ET FEU PENDANT LE DÉCOLLAGEU10

3.3.3 FUMÉE ET FEU EN VOLU11



3.4 VOL PLANEU13



3.5 ATTERRISSAGES D'URGENCEU13

3.5.1 ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR...U13

3.5.2 ATTERRISSAGE AVEC UN PNEUU14
DÉFECTUEUX SUR LE TRAIN PRINCIPAL

3.5.3 ATTERRISSAGE AVEC FREINS DÉFECTUEUX....U14

SUITE PAGE SUIVANTE



3.6 SORTIE DE VRILLE INVOLONTAIRE U15



3.7 AUTRES SITUATIONS D'URGENCE U15

3.7.1 GIVRAGE U15

3.7.2 PANNE ÉLECTRIQUE..... U16

3.7.3 PRÉSENCE POSSIBLE DE MONOXYDE..... U17
DE CARBONE DANS LA CABINE

SIGNAUX D'INTERCEPTION DES AERONEFS U18

3.1.2 VITESSES EN SITUATION D'URGENCE

Panne moteur au décollage (Volets T/O)

- 72 KIAS (1150 kg)

- 66 KIAS (1000 kg)

- 59 KIAS (850 kg)

Vitesse de meilleur angle de plané (Volets UP)

- 73 KIAS (1150 kg)

- 68 KIAS (1000 kg)

- 60 KIAS (850 kg)

Atterrissage d'urgence sans moteur

Volets UP

- 73 KIAS (1150 kg)

- 68 KIAS (1000 kg)

- 60 KIAS (850 kg)

Volets T/O

- 72 KIAS (1150 kg)

- 66 KIAS (1000 kg)

- 59 KIAS (850 kg)

Volets LDG

- 71 KIAS (1150 kg)

- 63 KIAS (1000 kg)

- 58 KIAS (850 kg)

3.2 PROBLEMES MOTEUR

3.2.1 PROBLEME MOTEUR AU SOL

1. Manette de puissance... .. IDLE
2. Freinsà la demande

REMARQUE

Si nécessaire, le moteur doit être coupé. Sinon, la cause du problème doit être trouvée en vue de rétablir la puissance du moteur.

ATTENTION

Si la pression d'huile est dans le secteur rouge, couper le moteur immédiatement.

AVERTISSEMENT

Si le problème n'est pas résolu, annuler le vol.

FIN DE LA CHECKLIST

3.2.2 PROBLEME MOTEUR PENDANT LE DÉCOLLAGE

a) Le décollage peut être interrompu (longueur de piste disponible suffisante)

Atterrir droit devant :

1. Manette de puissance..... IDLE

Au sol :

2. Freins.....À la demande

ATTENTION

Si le temps restant est suffisant, le risque d'incendie en cas de collision peut être diminué en procédant comme suit :

- EMERGENCY FUEL VALVE..... OFF
- ENGINE MASTER..... OFF
- ELECTRIC MASTER OFF

FIN DE LA CHECKLIST

3.2.2 PROBLEME MOTEUR PENDANT LE DÉCOLLAGE (SUITE)

b) Le décollage ne peut plus être interrompu (suite)

1. Vitesse de plané 72 KIAS (1150 kg)
- 66 KIAS (1000 kg)
- 59 KIAS (850 kg)

AVERTISSEMENT

Si, en cas de panne moteur au décollage, la longueur de piste disponible n'est plus suffisante et que la hauteur de sécurité n'est pas atteinte, effectuer un atterrissage d'urgence droit devant. Ne pas tenter de retourner vers le terrain. Un demi-tour peut être fatal.

Si le temps restant le permet :

1. Manette de puissance..... Vérifier MAX
2. ECU SWAP..... ECU B

AVERTISSEMENT

Si le problème ne se résout pas de lui-même immédiatement, et que le moteur ne fournit pas une puissance suffisante, effectuer un atterrissage d'urgence suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (page U13)**.

FIN DE LA CHECKLIST

3.2.3 PROBLEME MOTEUR EN VOL

a) Régime moteur irrégulier

1. Vitesse..... 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)
2. Manette de puissance MAX
3. Fenêtre messages G1000 Vérifier

REMARQUE

Si un message est présenté, les instruments moteur doivent être vérifiés. Appliquer la section correspondante du sommaire **4B.2 PARAM. MOTEUR HORS SECTEUR VERT (tome 1 page D S1)**.

4. Si conditions givrantes Alternate Air ON
5. Quantité carburant réservoir principal Vérifier
6. Pompe de transfert carburant ON
7. EMERGENCY FUEL VALVE Vérifier NORMAL
8. ECU SWAP ECU B

REMARQUE

Si le problème persiste en passant sur l'ECU B, remettre le sélecteur sur AUTOMATIC.

AVERTISSEMENT

Si le problème ne se résout pas de lui-même immédiatement et que le moteur ne fournit pas une puissance suffisante, effectuer un atterrissage de précaution sur l'aérodrome le plus proche suivant la section **4B.1 ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION (tome 1 page D1)** mais se préparer à un atterrissage d'urgence suivant la section 3.5.1 **ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (page U13)**.

FIN DE LA CHECKLIST

b) Perte de puissance

REMARQUE

Tant qu'une vitesse d'au moins 60 KIAS est maintenue et que le moteur n'a pas subi de dommage majeur, l'hélice continue à être entraînée par le vent relatif.

SUITE PAGE SUIVANTE

3.2.3 PROBLEME MOTEUR EN VOL (SUITE)

1. Vitesse..... 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)
2. Manette de puissance MAX
3. Si conditions givrantesAlternate Air ON
4. Quantité de carburant réservoir principal .. Vérifier
5. Pompe de transfert carburant ON
6. EMERGENCY FUEL VALVE Vérifier NORMAL
7. ECU SWAP ECU B

Reset ECU :

8. ENGINE MASTER OFF – ON

REMARQUE

Si le problème persiste en passant sur l'ECU B, remettre le sélecteur sur AUTOMATIC.

AVERTISSEMENT

Si le problème ne se résout pas de lui-même immédiatement, se préparer à un atterrissage d'urgence suivant la section 3.5.1 **ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (page U13)**, puis essayer de redémarrer le moteur suivant la section 3.2.4 **REMISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC HÉLICE EN MOULINET (page U4)** ci-après.

FIN DE LA CHECKLIST

3.2.4 REMISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC HÉLICE EN MOULINET

REMARQUE

Tant qu'une vitesse d'au moins 60 KIAS est maintenue, et que le moteur n'a pas subi de dommage majeur, l'hélice continue à être entraînée par le vent relatif.

ATTENTION

La vitesse maximale avec l'hélice en moulinet est de 110 KIAS. Une vitesse supérieure entraîne un sursrégime de l'hélice.

REMARQUE

Le redémarrage du moteur avec hélice en moulinet est possible à des vitesses comprises entre 73 et 110 KIAS et à une altitude pression maximale de 8000 ft (moteur TAE 125-02-114 équipant l'appareil F-HZIC).

SUITE PAGE SUIVANTE



CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC

U 5

PROCEDURES D'URGENCE

Version 1.1

3.2.4 REMISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC HÉLICE EN MOULINET (SUITE)

- 1- Vitesse de meilleur angle de plané .73 KIAS (1150 kg)
.....68 KIAS (1000 kg)
.....60 KIAS (850 kg)

2- Manette de puissance.....IDLE

3- EMERGENCY FUEL VALVE Vérifier sur NORMAL

4- Alternate AirON

5- Pompe de transfert carburantON

6- AVIONIC MASTEROFF

7-ELECTRIC MASTER.....ON

8- Vitesse.....73 – 110 KIAS

Reset ECU :

9- ENGINE MASTEROFF - ON

REMARQUE

S'il n'est pas possible de redémarrer le moteur :

-.....Prendre la vitesse de meilleur angle de plané suivant la section 3.4 **VOL PLANÉ (page U13)**.

-.....Effectuer un atterrissage d'urgence suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (page U13)**.

ATTENTION

Le redémarrage du moteur après un feu moteur ne doit être tenté que s'il est peu probable d'atterrir en toute sécurité. Il est possible que le moteur ne redémarre pas après un feu moteur.

10- AVIONIC MASTERON, si nécessaire

FIN DE LA CHECKLIST

3.2.5 REMISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC HÉLICE CALÉE

ATTENTION

L'hélice d'un moteur TAE 125-02-114 en panne équipé d'un volant moteur « dual-mass » (MÄM 40-701) continue de tourner en moulinet. Une hélice calée indique un problème mécanique majeur. Un redémarrage avec hélice calée ne doit pas être entrepris. **L'appareil F-HZIC est équipé d'un volant moteur MÄM 40-701.**

SUITE PAGE SUIVANTE



CHECK-LIST DA40 TDI GC F-HZIC

U 6

PROCEDURES D'URGENCE

Version 1.1

3.2.5 REMISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC HÉLICE CALÉE (SUITE)

REMARQUE

Il est possible de redémarrer le moteur avec hélice calée à une altitude pression maximale de 8000ft (moteur TAE 125-02-114 équipant l'appareil F-HZIC).

- 1-Vitesse de meilleur angle de plané . 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)

2-ENGINE MASTER OFF

3-Manette de puissance..... IDLE

4-EMERGENCY FUEL VALVE . Vérifier sur NORMAL

5-Alternate Air OPEN

6-Pompe de transfert carburant ON

7-AVIONIC MASTER..... OFF

8-ELECTRIC MASTER ON

9-ENGINE MASTER ON

REMARQUE

Le préchauffage est activé seulement si l'ENGINE MASTER est mis sur OFF, puis à nouveau sur ON. Il faut préchauffer juste avant la remise en route.

10-ELECTRIC MASTER START (relâcher après démarrage).

REMARQUE

En augmentant la vitesse au-dessus de 105 KIAS (moteur TAE 125-01) ou 110 KIAS (moteur 125-02-99, MÄM 40-701 NON installé) l'hélice va être entraînée par le vent relatif et il sera possible de démarrer le moteur. Pour cela mettre l'ELECTRIC MASTER sur ON (voir section 3.2.4 **REMISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC HÉLICE EN MOULINET (page U4)**). Il faut s'attendre à une perte d'altitude d'au moins 1000ft (300m).

S'il n'est pas possible de redémarrer le moteur :

- Prendre la vitesse de meilleur angle de plané suivant la section 3.4 **VOL PLANE (page U13)**.

- Préparer un atterrissage d'urgence suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (page U13)**.

ATTENTION

Le redémarrage du moteur après un feu moteur ne doit être tenté que s'il est peu probable d'atterrir en toute sécurité. Il est possible que le moteur ne redémarre pas après un feu moteur.

FIN DE LA CHECKLIST

3.2.6 PANNE DE RÉGULATION DE L'HÉLICE

ATTENTION

En cas de panne de régulation de l'hélice, le régime hélice doit être ajusté avec la manette de puissance moteur. Il faut veiller à ne pas dépasser 2500 RPM.

ATTENTION

La manette de puissance moteur doit être manœuvrée lentement pour éviter un sursrégime et de brusques changements de régime de l'hélice. Les pales légères en bois génèrent des changements de régime plus rapides que des pales métalliques.

AVERTISSEMENT

En cas de panne d'un ECU, il est possible que le système de régulation d'hélice se bloque en position plein grand pas. Il est alors nécessaire de prendre en compte la diminution des performances de l'avion.

a) Variations du régime hélice (RPM)

1..... Puissance moteur Modifier

Si le problème persiste :

2..... ECU SWAP..... ECU B

REMARQUE

Si le problème persiste en passant sur l'ECU B, passer de nouveau sur AUTOMATIC et se dérouter sur l'aérodrome approprié le plus proche.

FIN DE LA CHECKLIST

b) Sursrégime hélice

ATTENTION

Les performances de montée sont réduites.

REMARQUE

Une indication constante de sursrégime est le signe que le système de régulation d'hélice défectueux maintient celle-ci en plein petit pas.

REMARQUE

L'hélice se comporte désormais comme une hélice à calage fixe. Le régime d'hélice est commandé directement par la manette de puissance. Il est préférable de se dérouter à vitesse réduite vers l'aérodrome approprié le plus proche. Montée et remise de gaz restent possibles.

SUITE PAGE SUIVANTE

3.2.6 PANNE DE RÉGULATION DE L'HÉLICE (SUITE)

1. Manette de puissance..... Réduire pour ne pas dépasser 2300 RPM
2. Volets..... Vérifier UP
3. Vitesse..... 73 KIAS
4. Manette de puissance..... A la demande, ne pas dépasser 2300 RPM
5. ECU SWAP..... ECU B

REMARQUE

Contrôler le taux de montée / descente avec la manette de puissance, sans dépasser 2300 RPM.

Si le problème persiste :

6. ECU SWAP..... AUTOMATIC
7. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche

Si un taux de montée plus important est requis :

8. Volets..... T/O
9. Vitesse..... 66 KIAS
10. Manette de puissance..... A la demande, ne pas dépasser 2300 RPM

REMARQUE

Si la situation exige d'augmenter la puissance moteur, un maximum de 2500 RPM est permis pendant une durée maximale de 10 minutes. Revenir à un régime de 2300 RPM maximum dès que la situation le permet.

Une opération de maintenance du moteur et de l'hélice est nécessaire avant le prochain vol.

FIN DE LA CHECKLIST

c) Sous-régime hélice

REMARQUE

Une indication constante de sous-régime est le signe que le système de régulation d'hélice défectueux maintient celle-ci en plein grand pas.

1. Manette de puissance... A la demande
2. ECU SWAP..... ECU B

SUITE PAGE SUIVANTE

3.2.6 PANNE DE RÉGULATION DE L'HÉLICE (SUITE)

REMARQUE

Si le problème persiste en passant sur l'ECU B, passer de nouveau sur AUTOMATIC.

AVERTISSEMENT

À cause de ce problème, le régime hélice peut descendre à 1400 RPM ou moins. Il est alors impossible d'effectuer une montée ou une remise de gaz. Le vol en palier peut être maintenu, sauf par temps agité.

3..... Atterrir dès que possible

FIN DE LA CHECKLIST

3.2.7 PANNE DE LA POMPE DE TRANSFERT CARBURANT

1. EMERGENCY FUEL VALVE.....EMER. TRANSFER

ATTENTION

En position EMER. TRANSFER, le transfert de carburant du réservoir auxiliaire vers le réservoir principal s'opère à l'aide de la pompe entraînée par le moteur avec un débit d'environ 18 à 21 US gal/h (70 à 80 l/h).

AVERTISSEMENT

Le robinet « EMERGENCY FUEL VALVE » doit être remis sur NORMAL avant que le réservoir auxiliaire ne soit complètement vide ! Sinon le moteur s'arrêtera lorsque le réservoir auxiliaire sera vide.

AVERTISSEMENT

Si la pompe à carburant aspire de l'air (par exemple si l'on vide complètement le réservoir auxiliaire), une inspection de la pompe est nécessaire avant le vol suivant.

2. Réservoir auxiliaire (AUX)Vérifier la quantité restante
3. Réservoir principal (MAIN).....Vérifier la quantité restante

REMARQUE

Ne pas descendre en dessous de 1 US gal dans le réservoir auxiliaire et ne pas dépasser 15 US gal dans le réservoir principal.

4. EMERGENCY FUEL VALVE.....NORMAL

FIN DE LA CHECKLIST

3.3 FUMÉE ET FEU

3.3.1 FUMÉE ET FEU AU SOL

a) Feu moteur à la mise en route au sol

5. EMERGENCY FUEL VALVE..... OFF
6. Pompe de transfert carburant..... OFF
7. ENGINE MASTER..... OFF
8. ELECTRIC MASTER..... OFF

Après l'arrêt du moteur :

9. Verrière..... Ouvrir
10. Avion..... Évacuer immédiatement

FIN DE LA CHECKLIST

b) Feu électrique avec fumée au sol

1. ELECTRIC MASTER..... OFF

Si le moteur tourne :

11. Manette de puissance.....OFF
12. ENGINE MASTER..... OFF

Lorsque le moteur est arrêté :

13. Verrière..... Ouvrir
14. Avion..... Évacuer immédiatement

FIN DE LA CHECKLIST

3.3.2 FUMÉE ET FEU PENDANT LE DÉCOLLAGE

a) Si le décollage peut être interrompu

- 1.- Manette de puissance.....IDLE
- 2.- Chauffage cabine.....Arrêt
- 3.- Freins.....Freiner jusqu'à l'arrêt de l'avion
- 4.- Après arrêt.....Procéder suivant section 3.3.1

FUMÉE ET FEU AU SOL (page U10)

FIN DE LA CHECKLIST

b) Si le décollage ne peut pas être interrompu

2. Chauffage cabine Arrêt
3. Si possible, faire un tour de piste basse hauteur et atterrir sur l'aérodrome

SUITE PAGE SUIVANTE

3.3.2 FUMÉE ET FEU PENDANT LE DÉCOLLAGE (SUITE)

AVERTISSEMENT

Si des problèmes moteur surviennent au décollage et qu'il ne peut plus être interrompu, si l'altitude de sécurité n'est pas atteinte, un atterrissage d'urgence droit devant doit alors être effectué. Ne pas essayer de retourner vers le terrain. Un demi-tour peut être fatal.

3.-Vitesse..... 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)

Après avoir atteint une altitude permettant d'atteindre la zone d'atterrissage choisie :

- 4.- EMERGENCY FUEL VALVE..... OFF
- 5.- Pompe transfert carburant..... OFF
- 6.- Chauffage cabine..... Arrêt
- 7.- ENGINE MASTER..... OFF
- 8.- ELECTRIC MASTER..... OFF
- 9.- Fenêtre tempête mauvais temps..... Ouvrir si nécessaire
- 10.- Effectuer un atterrissage d'urgence sans moteur. Tenir compte de l'augmentation de la distance d'atterrissage due à la position des volets.

ATTENTION

En cas de développement de fumée important, la verrière avant peut être déverrouillée en vol et ouverte partiellement pour améliorer la ventilation. Elle peut être maintenue ouverte dans cette position. Les caractéristiques de vol ne sont pas altérées de manière significative.

Quand l'avion est arrêté :

11. Verrière Ouvrir
12. Avion Evacuer immédiatement

FIN DE LA CHECKLIST

3.3.3 FUMÉE ET FEU EN VOL

ATTENTION

En cas de fumée ou de feu, préparer immédiatement l'avion pour l'atterrissage tout en appliquant les procédures pour éteindre le feu ou évacuer la fumée. Si l'on ne peut pas vérifier visuellement si le feu est éteint ou si la fumée a disparu, atterrir immédiatement.

SUITE PAGE SUIVANTE

3.3.4 FUMÉE ET FEU EN VOL (SUITE)

a) Feu moteur en vol

1. Chauffage cabine Arrêt
2. Choisir une zone appropriée pour un atterrissage d'urgence

Quand la zone d'atterrissage peut être atteinte à coup sûr :

3. EMERGENCY FUEL VALVE OFF
4. Manette de puissance moteur MAX
5. Fenêtre tempête mauvais temps Ouvrir si nécessaire
6. Effectuer un atterrissage d'urgence sans moteur

ATTENTION

En cas de développement de fumée important, la verrière avant peut être déverrouillée en vol et ouverte partiellement pour améliorer la ventilation. Elle peut être maintenue ouverte dans cette position. Les caractéristiques de vol ne sont pas altérées de manière significative.

Lorsque l'avion est arrêté :

7. Verrière Ouvrir
8. Avion Evacuer immédiatement

FIN DE LA CHECKLIST

b) Feu électrique avec fumée en vol

1. EMERGENCY SWITCH..... ON, si installé
2. AVIONIC MASTER..... OFF
3. ELECTRIC MASTER..... OFF
4. Chauffage cabine..... OFF
5. Fenêtre tempête de mauvais temps..... Ouvrir si nécessaire
6. Atterrir sur l'aéroport approprié le plus proche

AVERTISSEMENT

Placer le commutateur ELECTRIC MASTER sur OFF provoque un arrêt total de tous les équipements électriques. Le gyroscope d'attitude (horizon artificiel) et le gyro directionnel (si installé) sont aussi affectés. Cependant, en plaçant le commutateur EMERGENCY sur ON (si installé), la batterie de secours alimente le gyroscope d'attitude (horizon artificiel) et l'éclairage du tableau de bord (flood light). En cas de développement de fumée important, la verrière avant peut être déverrouillée en vol et ouverte partiellement pour améliorer la ventilation. Elle peut être maintenue ouverte dans cette position. Les caractéristiques de vol ne sont pas altérées de manière significative.

Lorsque l'avion est arrêté :

7. Verrière..... Ouvrir
8. Avion..... Evacuer immédiatement

FIN DE LA CHECKLIST

3.4 VOL PLANE

1. Volets.....UP
2. Vitesse..... 73 KIAS (1150 kg)
..... 68 KIAS (1000 kg)
..... 60 KIAS (850 kg)

REMARQUE

Avec l'hélice en moulinet la finesse maximale est de 8.8, c'est-à-dire que pour 1000 ft de perte d'altitude la distance parcourue en air calme est de 1,45 NM (2,68 Kms).

Avec l'hélice calée la finesse maximale est de 10.3, c'est-à-dire que pour 1000 ft de perte d'altitude la distance parcourue en air calme est de 1,70 NM (3,14 Kms). Cependant, même en maintenant la vitesse de l'avion avec précision, ces valeurs peuvent ne pas être atteintes.

FIN DE LA CHECKLIST

3.5 ATERRISSAGE D'URGENCE

3.5.1 ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR

1. Choisir une zone d'atterrissage appropriée. Si aucune zone d'atterrissage plate n'est disponible, atterrir face à la pente.
2. Tenir compte du vent.
3. Approche : effectuer, si possible, un circuit rectangulaire adapté. En vent arrière, repérer les obstacles éventuels et déterminer la force et la direction du vent en fonction de la dérive.
4. Vitesse.....73 KIAS (1150 kg)
.....68 KIAS (1000 kg)
.....60 KIAS (850 kg)
5. RadioAvertir le contrôle
- 6.- EMERGENCY FUEL VALVE OFF
- 7.- ENGINE MASTERVérifier OFF

Quand la zone d'atterrissage peut être atteinte à coup sûr :

- 8.- Volets.....LDG
- 9.- Ceintures de sécuritéSerrées au maximum

ATTENTION

Si le temps le permet, le risque de feu en cas de collision avec des obstacles peut être diminué comme suit :

- ELECTRIC MASTER..... OFF

- 10.-Toucher Avec la plus faible vitesse possible

FIN DE LA CHECKLIST

3.5.2 ATERRISSAGE AVEC UN PNEU DÉFECTUEUX SUR LE TRAIN PRINCIPAL

ATTENTION

Un problème de pneumatique (éclatement) n'est pas facile à détecter. Ceci peut arriver pendant le décollage ou l'atterrissage et est difficile à détecter tant que la vitesse de roulage est élevée. C'est seulement en fin d'atterrissage ou lors d'un roulage à faible vitesse que l'avion dévie de sa trajectoire. Il faut alors contrer sans tarder et sans hésiter pour contrôler la trajectoire de l'avion.

2. Avertir le contrôle.
3. Atterrir sur le bord de la piste qui est du côté du pneu intact pour pouvoir corriger les changements de trajectoire du côté du pneu défectueux en fin de roulage.
4. Atterrir avec l'aile basse du côté de la roue en bon état.
5. Maintenir la trajectoire avec la gouverne de direction et les freins, si nécessaire jusqu'au blocage des roues. La large voie du train d'atterrissage offre une bonne stabilité sur une large plage de vitesses. L'avion n'a aucune tendance prononcée à basculer, même s'il dérape.

FIN DE LA CHECKLIST

3.5.3 ATERRISSAGE AVEC DES FREINS DÉFECTUEUX

En général, l'atterrissage sur une piste en herbe est recommandé car la résistance au roulement diminue la distance de roulage.

ATTENTION

Si le temps le permet, le risque de feu en cas de collision avec des obstacles peut être diminué comme suit :

EMERGENCY FUEL VALVE..... OFF

ENGINE MASTER..... OFF

ELECTRIC MASTER..... OFF

FIN DE LA CHECKLIST

3.6 SORTIE DE VRILLE INVOLONTAIRE

ATTENTION

Les items 1 à 4 doivent être effectués **immédiatement** et **simultanément**.

- 1.- Manette de puissance..... IDLE
- 2.- Palonnier..... A fond dans le **sens inverse** de rotation de la vrille
- 3.- Manche (gouverne de profondeur)À fond vers l'avant
- 4.- Ailerons..... Au neutre
- 5.- Volets..... UP

Quand la rotation est arrêtée :

- 6.- Palonnier..... Au neutre
- 7.- Manche (gouverne de profondeur)Tirer doucement
- 8.- Ramener l'avion en palier sans dépasser la VNE = 178 KIAS

FIN DE LA CHECKLIST

3.6 AUTRES SITUATIONS D'URGENCE

3.7.1 GIVRAGE

Vol involontaire en zone givrante

- 1.- Quitter la zone givrante (en changeant d'altitude ou de route pour rechercher une température extérieure plus élevée)
- 2.- Réchauffage Pitot..... ON
- 3.- Chauffage cabine..... Marche
- 4.- Levier d'aération..... Dégivrage
- 5.- Manette de puissance.... Augmenter la puissance, pour éviter la formation de glace sur les pales d'hélice
- 6.- Alternate Air..... OPEN
- 7.- Fenêtre de mauvais tempsOuvrir si nécessaire

ATTENTION

La formation de glace augmente la vitesse de décrochage.

- 1.- Contrôle aérien..... Avertir le contrôle en cas de situation d'urgence

SUITE PAGE SUIVANTE

3.7.1 GIVRAGE (SUITE)

ATTENTION

Si le dégivrage Pitot est en panne et qu'une vanne statique de secours est installée :

1. Vanne statique de secours..... OPEN
2. Fenêtre de mauvais temps..... Fermer

FIN DE LA CHECKLIST

3.6.1 PANNE ÉLECTRIQUE

a) Panne totale du circuit électrique

- 1-..... DisjoncteursVérifier tous enfoncés
9. ESSENTIAL BUS ON

Si aucune source d'énergie électrique n'est disponible :

10. Contacteur EMERGENCY ON, si installé
11. Flood light, si nécessaire..... ON
12. Puissance..... Se baser sur la
.....position de la
.....manette de
.....puissance et le bruit
.....du moteur
13. Préparer un atterrissage avec la position des volets disponible; voir section 4B.6 **PANNE DE VOILETS (tome 1 page D3)**.
14. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche

FIN DE LA CHECKLIST

b) Panne du démarreur

Si le démarreur ne se désengage pas après le démarrage du moteur, le voyant START reste allumé ou clignote sur le panneau d'alarmes.

- 1..... Manette de puissance... IDLE
- 2..... ENGINE MASTER..... OFF
- 3..... ELECTRIC MASTER..... OFF
- 4..... Annuler le vol

FIN DE LA CHECKLIST

SUITE PAGE SUIVANTE

3.7.2 PANNE ÉLECTRIQUE (SUITE)

c) Tension

Si la tension atteint le secteur rouge (au-dessus de 15,5V ou en-dessous de 11V) :

- 1..... ESSENTIAL BUS...ON
- 2..... Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche

FIN DE LA CHECKLIST

3.7.3 PRÉSENCE POSSIBLE DE MONOXYDE DE CARBONE DANS LA CABINE

Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz qui se forme pendant la combustion. C'est un poison inodore. Comme il arrive souvent avec les gaz d'échappement, il peut être détecté. Une concentration importante de monoxyde de carbone dans un espace fermé peut être fatale. La présence de monoxyde de carbone ne peut être due qu'à un défaut. Si une odeur de gaz d'échappement est perceptible dans la cabine, les mesures suivantes doivent être prises :

1. Chauffage cabine Arrêt
2. Ventilation Ouvrir
3. Fenêtre tempête Ouvrir
4. Vitesse Réduire à moins de 120 KIAS
5. Verrière avant Ouvrir et verrouiller en position entrouverte

REMARQUE

La vitesse maximale démontrée pour entrouvrir la verrière en vol est de 120 KIAS.

ATTENTION

Si l'on soupçonne la présence de monoxyde de carbone dans la cabine, la verrière avant peut être déverrouillée en vol et entrouverte pour améliorer la ventilation. La verrière peut être maintenue dans cette position. Les caractéristiques de vol ne sont pas altérées de manière significative.

FIN DE LA CHECKLIST

SIGNAUX D'INTERCEPTION DES AERONEFS

Signaux de l'intercepteur vers l'intercepté



Signaux de l'intercepteur		Réponse de l'intercepté
Se place au dessus, battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux. Après réponse, large virage en palier.	 Suivez-moi	Battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux. Suivre.
Dégagement brusque en montée sans couper l'intercepté.	 Pouvez continuer	Battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux.
Sortie train, feux d'atterrissage allumés. Survol piste en service.	 Atterrissez	Sortie train, feux d'atterrissage allumés. Survol piste en service, atterrissage.
		- Aviser l'organisme ATC avec lequel vous êtes en contact. - Si pas d'ATC ou deux radios à bord, passer sur 121,5. - Afficher le code transpondeur 7700.

© Cessna, oui ! 2019

Version 1.0

Signaux de l'intercepté vers l'intercepteur



Signaux de l'intercepté		Réponse de l'intercepteur
Train rentré, clignotement des feux d'atterrissage. Survol piste en service à 1000 ft.	 Je ne peux pas atterrir	Train rentré, battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux.
Clignotement régulier de tous feux disponibles.	 Ne peux pas obéir	Dégagement brusque en montée sans couper l'intercepté.
Clignotement irrégulier de tous feux disponibles.	 En détresse	Dégagement brusque en montée sans couper l'intercepté.
		- Aviser l'organisme ATC avec lequel vous êtes en contact. - Si pas d'ATC ou deux radios à bord, passer sur 121,5. - Afficher le code transpondeur 7700.

© Cessna, oui ! 2019

Version 1.0

	PROCEDURES URGENCE	17
	PROCEDURES URGENCE	15
	PROCEDURES URGENCE	13
	PROCEDURES URGENCE	11
	PROCEDURES URGENCE	9
	PROCEDURES URGENCE	7
	PROCEDURES URGENCE	5
	PROCEDURES URGENCE	3
	PROCEDURES URGENCE	1
	SOMMAIRE P. URGENCE	U
		8
		6
		4
		2
		M
		8
		6
		4
		2
		D
	PROCEDURES NORMALES	5
	PROCEDURES NORMALES	3
	PROCEDURES NORMALES	1