
 <div> <div>CHECK-LIST</div> <div>DA40 TDI</div> <div>F-HDJE F-HDJG</div> </div> <div> <div>T 1</div> <div>Version 1.2</div> </div>	 <div> <div>CHECK-LIST</div> <div>DA40 TDI</div> <div>F-HDJE F-HDJG</div> </div> <div> <div>T 2</div> <div>Version 1.2</div> </div>
MESURES COVID-19	
<p>Avant et après chaque vol, veuillez appliquer les mesures spéciales mises en place par le CALM pour lutter contre la pandémie de COVID-19.</p> <p>Ces mesures sont détaillées dans un affichage en salle pilotes et aux points de purge.</p>	<p>Intentionnellement laissé en Blanc</p>

TOME 1

PROCEDURES NORMALES (ONGLETS « N »)

PROCEDURES ANORMALES (ONGLETS « A »)

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 1.2

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

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 % : 20 L/h (5,5 US Gal/h)

Consommation montée 95 % : 27L/h (7,5 US Gal/h)

Carburant MAX. utilisable : 106 L (28 US Gal)

Capacité carburant totale : 113L (30 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

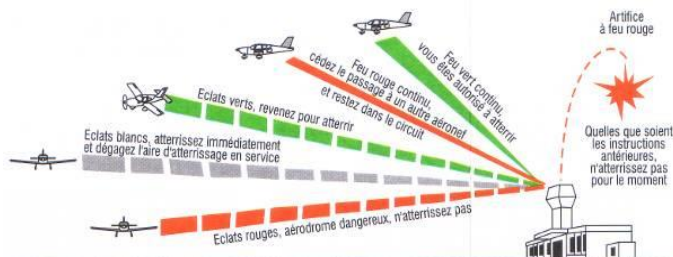
AIRE A SIGNAUX

	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.

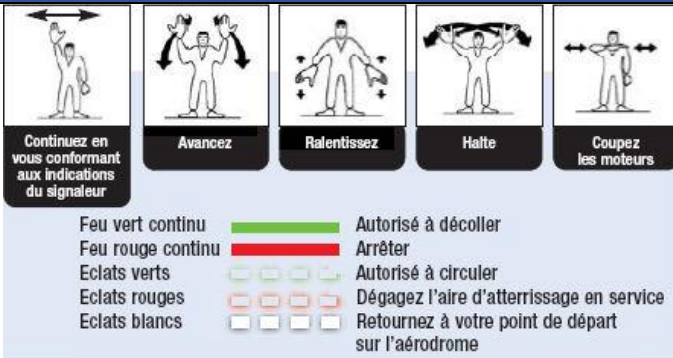
© Cessna, oui ! 2019

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 F-HDJE F-HDJG PROCEDURES NORMALES N 1 Version 1.2		 CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG PROCEDURES NORMALES N 2 Version 1.2	
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 (Moteur : 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	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		Obturateur (Refroid. Carburant, retirer si OAT en vol > 20°C)	En place / Retiré
TRAIN PRINCIPAL GAUCHE		TRAIN PRINCIPAL DROIT	
Amortisseur (enfoncement 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 (enfoncement 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 general (état, propreté)	Vérifié
Volet (état, jeu, articulations)	Vérifié	Mise à l'air libre et reniflard	Vérifiés
		Intentionnellement laissé en Blanc	

 <div> <div>CHECK-LIST DA40 TDI</div> <div>F-HDJE F-HDJG</div> <div> <div>Version 1.2</div> <div>N 3</div> </div> </div>	
<div> <div>PROCEDURES NORMALES</div> <div>CHECK-LIST AVANT DEMARRAGE MOTEUR</div> </div>	
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
Manuel de vol	Accessible par le pilote
Cartes Papier	Accessibles par le pilote
Masses et Centrage	Vérifiés
Briefing Passager(s)	Effectué
EMERGENCY Switch	Gardé et Plombé
Gyros Slave Switch	SLAVE
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
Panneau d'Alarmes	Alarme(s) cohérente(s), Acquittée(s)
MED et SED	Indications Cohérentes
Quantité Carburant	Suffisante pour le vol
Voyant « Water Level »	Éteint
Température Carburant (FT)	Vérifiée (> -5° si GAZOLE)
Feux de NAV et « Strobe »	ON
Intentionnellement laissé en Blanc	

 <div> <div>CHECK-LIST DA40 TDI</div> <div>F-HDJE F-HDJG</div> <div> <div>Version 1.2</div> <div>N 4</div> </div> </div>	
<div> <div>PROCEDURES NORMALES</div> <div>PROCEDURE DEMARRAGE MOTEUR</div> </div>	
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
Pictogramme « GLOW »	Allumé si moteur froid
Pictogramme « GLOW »	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.	
Pictogramme « START »	Vérifier éteint
Si le pictogramme "START" 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
Horizons Artificiels (2)	Cagés
Master Avionics	ON
COM – NAV - GPS	Réglés
ATIS ou Infos Aérodrome	Relevé
Altimètres (2)	Réglés (Diff. Max. 80ft) et Comparés
Source CDI	Sélectée (VLOC / GPS)
Pilote Automatique	Autotests OK, Baro. Set, ALT BUG Set
Transpondeur	Code Affiché, STBY
Réservoirs Carburant	Équilibrés (Diff. Max. 9 US gal)
Briefing Roulage	Effectué
Autorisation Roulage	Reçue
Intentionnellement laissé en Blanc	

 <small>Club Aérien Lille Métropole</small>	<div>CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG</div> <div>N 5</div> <div>PROCEDURES NORMALES</div> <div>Version 1.2</div>	 <small>Club Aérien Lille Métropole</small>	<div>CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG</div> <div>N 6</div> <div>PROCEDURES NORMALES</div> <div>Version 1.2</div>
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 pictogrammes « ECU A/B » 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)
Pictogrammes ECU A et B	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 DECOLLAGE		Volets	LDG
Interrupteur ECU SWAP	AUTO	Vitesse (+Kve éventuel)	Établie
HSI (HDG et CRS)	Réglés, Cap Cohérent	Autorisation d'Atterrissage	Reçue
MED et SED	Paramètres dans le vert	CHECK-LIST APRES ATERRISSAGE	
Transpondeur	ALT	Transpondeur	STBY
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	
Panneau d'Alarmes	Vierge / Cohérent	Avionics Master	OFF
Briefing Départ	Effectué	Engine Master	OFF
CHECK-LIST APRES DECOLLAGE (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
Panneau d'Alarmes	Vierge / Cohérent	Lumières Cabine et Pupitre	OFF
Réchauffe Pitot	ON / Non nécessaire	Verrière et Porte AR	Fermées (verrouillées si nécessaire (pluie, vent, abandon))
Intentionnellement laissé en Blanc		Cache Pitot	En place
		Protections Saumons d'Ailes	En place (si manœuvre hangar)
		Cales, Sangles, Blocage cdes	Selon nécessité



4B.5 DECOLLAGE SUR PISTE EN HERBE COURTE	A9
4B.1 ATERRISSAGE DE PRECAUTION	A1
4B.7 ATERRISSAGE A MASSE ELEVEE	A10
4B.6 PANNE DE VOILETS	A9



4B.2 PARAM. MOTEUR HORS SECTEUR VERT	A2
4B.2.1 REGIME D'HELICE (RPM)	A2
4B.2.2 TEMP. LIQUIDE REFROIDISSEMENT (CT)	A2
4B.2.3 TEMP. D'HUILE MOTEUR (OT)	A3
4B.2.4 PRESSION D'HUILE MOTEUR (OP)	A3
4B.2.5 TEMP. REDUCTEUR D'HELICE (GT)	A4
4B.2.6 TEMP. CARBURANT (FUEL TEMP)	A4



4B.3 VOYANTS DU PANEAU D'ALARMES	A5
4B.3.1 LOW VOLTS	A5
4B.3.2 ECU A	A5
4B.3.3 ECU B	A6
4B.3.4 ALTERNATOR	A6
4B.3.5 ENGINE	A7
4B.3.6 PITOT	A7
4B.3.7 LOW FUEL	A7



4B.4 PROBLEMES ELECTRIQUES SUR AED 125	A8
4B.4.1 SURCONSOMMATION (AMPERE)	A8
4B.4.2 TENSION (VOLT)	A8

Intentionnellement laissé en Blanc

4B.1 ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION

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 MASTEROFF

FIN DE LA CHECKLIST

4B.2 PARAMETRES MOTEUR HORS SECTEUR VERT

4B.2.1 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 A1)**.

FIN DE LA CHECKLIST

4B.2.2 TEMP. LIQUIDE REFROIDISSEMENT (CT)

Température élevée du liquide de refroidissement

- Vérifier le voyant d'alerte WATER LEVEL

Si le voyant WATER LEVEL est éteint :

Pendant la montée :

- Réduire la puissance moteur de 10%
- Augmenter la vitesse de 10 KIAS
- Surveiller la température : si celle-ci ne redescend pas dans le secteur vert dans les 60 secondes, réduire la puissance autant que le permet la situation et augmenter la vitesse

En croisière :

- Réduire la puissance moteur
- Augmenter la vitesse
- Vérifier que la température du liquide de refroidissement est dans le secteur vert

ATTENTION

Si la température du liquide de refroidissement ne revient pas dans le secteur vert, effectuer un atterrissage de précaution sur l'aérodrome approprié le plus proche suivant la section 4B.1 **ATTERRISSAGE DE PRÉCAUTION (page A1)**.

Si le voyant WATER LEVEL est allumé :

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

AVERTISSEMENT

IL FAUT S'ATTENDRE A UNE HAUSSE CONTINUE DE LA TEMPERATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT. PREPARER UN ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR SUIVANT LA SECTION 3.5.1 ATERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (TOME 2 PAGE U13). FIN DE LA CHECKLIST

SUITE PAGE SUIVANTE

4B.2.2 TEMP. LIQUIDE REFOIDISSEMENT (CT) (SUITE)

Basse température du liquide de refroidissement

1. Vérifier le voyant d'alerte WATER LEVEL

REMARQUE

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

Si le voyant WATER LEVEL est allumé :

2. Réduire la puissance moteur
3. 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.2.3 TEMPERATURE D'HUILE MOTEUR (OT)

Température d'huile moteur élevée

1. Contrôler la pression d'huile moteur

Si la pression d'huile est faible :

2. Réduire la puissance moteur
3. 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 :

4. Réduire la puissance moteur
5. Augmenter la vitesse
6. Surveiller la température d'huile (OT)

FIN DE LA CHECKLIST

Température d'huile moteur basse

1. Augmenter la puissance moteur
2. Réduire la vitesse
3. Surveiller la température d'huile (OT)

FIN DE LA CHECKLIST

4B.2.4 PRESSION D'HUILE MOTEUR (OP)

Pression d'huile moteur élevée

1. Vérifier la température d'huile moteur
2. 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.

SUITE PAGE SUIVANTE

4B.2.4 PRESSION D'HUILE MOTEUR (OP) (SUITE)

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 (OT)
- 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

4B.2.5 TEMPERATURE D'HUILE REDUCTEUR D'HELICE (GT)

Température d'huile du réducteur élevée

- Réduire la puissance moteur
- Augmenter la vitesse

FIN DE LA CHECKLIST

4B.2.6 TEMPERATURE CARBURANT (FUEL TEMP)

Température carburant élevée

- 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

Température carburant basse

- 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

4B.3 VOYANTS DU PANNEAU D'ALARME

4B.3.1 TENSION FAIBLE (LOW VOLTS)

Ce voyant s'allume lorsque la tension de bord normale (14V) descend en-dessous de 12,6V

Causes possibles :

- Problème d'alimentation électrique
- Régime moteur trop bas

a) Le voyant LOW VOLTS s'allume au sol

1. Disjoncteurs..... Vérifier
2. Manette de puissance moteur.....Augmenter le régime (RPM)
3. Si le voyant LOW VOLTS ne s'éteint pas, annuler le vol

b) Le voyant LOW VOLTS s'allume en vol

1. Disjoncteurs..... Vérifier
2. Équipements électriquesÉteindre les équipements non nécessaires à la poursuite du vol
3. Si le témoin LOW VOLTS ne s'éteint pas.....Voir section 4B 3.4

ALTERNATEUR (page A6).

c) Le voyant LOW VOLTS s'allume pendant l'atterrissage

- Après l'atterrissage suivre la procédure en (a)

FIN DE LA CHECKLIST

4B.3.2 ECU A

a) Le voyant ECU A s'allume au sol

- Annuler le vol

b) Le voyant ECU A s'allume en vol

REMARQUE

En cas de panne de l'ECU A, le système passe automatiquement sur l'ECU B.

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

Si le message ECU A ne peut être éteint ou se rallume :

2. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche
3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage.

Si le message ECU A peut être éteint :

2. Poursuivre le vol
3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage

FIN DE LA CHECKLIST

4B.3.3 ECU B

a) Le voyant ECU B s'allume au sol

- Annuler le vol

b) Le voyant ECU B s'allume en vol

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

Si le message ECU B ne peut être éteint ou se rallume :

2. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche
3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage.

Si le message ECU B peut être éteint :

2. Poursuivre le vol
3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage

FIN DE LA CHECKLIST

4B.3.4 PANNE D'ALTERNATEUR (ALTERNATOR)

Une panne d'alternateur est annoncée sur le panneau d'alarmes par le voyant d'alerte ALTERNATOR qui reste allumé ou qui clignote. Les batteries deviennent les seules sources d'alimentation des différents systèmes pendant au moins 30 minutes.

1. Disjoncteurs..... Vérifier. Si les disjoncteurs sont OK, passer à l'item 2
2. ESSENTIAL BUS..... ON
3. Équipements électriques . Couper tous les équipements électriques non nécessaires à la poursuite du vol
4. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche

AVERTISSEMENT

L'ECU qui est indispensable pour le fonctionnement du moteur a besoin d'énergie électrique. Il est recommandé de couper toutes les servitudes électriques et de se poser dès que possible. Se préparer à une panne moteur et un atterrissage d'urgence sans moteur. En cas de grave problème électrique, une batterie de secours ECU est installée.

ATTENTION

SI LA CAPACITE DE LA BATTERIE N'EST PAS SUFFISANTE POUR REJOINDRE UN AERODROME DE DEROUTEMENT, UNE BATTERIE DE SECOURS EST INSTALLEE EN TANT QUE SOURCE D'ENERGIE SUPPLEMENTAIRE POUR LE GYROSCOPE D'ATTITUDE (HORIZON ARTIFICIEL) ET L'ECLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD (FLOOD LIGHT). CETTE BATTERIE EST MISE EN FONCTION PAR LE COMMUTATEUR « EMERGENCY SWITCH » SITUE SUR LE COTE GAUCHE DU TABLEAU DE BORD.

FIN DE LA CHECKLIST

4B.3.5 MOTEUR (ENGINE)

1. Instruments moteurs CED 125Vérifier les paramètres
2. Instruments moteurs AED 125Vérifier les paramètres
3. Bouton « Acknowledge ». Appuyer

REMARQUE

Si un paramètre est en haut du secteur vert, il peut passer durant un court instant dans le secteur jaune ou rouge, ce qui provoque également l'allumage du voyant ENGINE.

REMARQUE

Si un paramètre est en dehors du secteur vert, appliquer la section correspondante du sommaire 4B.2 **PARAM. MOTEUR HORS SECTEUR VERT (page A S1).**

FIN DE LA CHECKLIST

4B.3.6 RÉCHAUFFAGE PITOT (PITOT)

1. Réchauffage Pitot..... Vérifier sur ON

REMARQUE

Le voyant PITOT s'allume lorsque le système de réchauffage est coupé ou lorsqu'il y a une panne du système de réchauffage. Une utilisation prolongée du réchauffage Pitot au sol peut entraîner l'allumage du voyant. Ceci indique que le disjoncteur thermique s'est déclenché afin de prévenir une surchauffe du système au sol. C'est une fonction normale. Après une période de refroidissement, le système de réchauffage Pitot se remet en marche automatiquement.

En conditions givrantes :

2. S'attendre à la perte des instruments reliés à la prise statique
3. Alternate Static..... OPEN
4. Quitter la zone givrante

FIN DE LA CHECKLIST

4B.3.7 BAS NIVEAU CARBURANT (LOW FUEL)

1. Pompe de transfert carburantON
2. Quantité de carburant restanteVérifier

ATTENTION

Dès que le niveau de carburant dans le réservoir principal est inférieur à 3 US gal (+2/-1 US gal), le voyant LOW FUEL apparaît. Cette indication est valable pour le vol en ligne droite en palier. Le message peut apparaître durant les virages en glissade ou en courbe lors du roulage.

SUITE PAGE SUIVANTE

Si le voyant ne s'éteint pas :

- S'attendre à une perte de carburant
- Se tenir prêt à effectuer un atterrissage d'urgence
- Procéder suivant la section 3.5.1 **ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR (Tome 2 page U13).**

AVERTISSEMENT

Si la pompe à carburant aspire de l'air (par exemple si le robinet « EMERGENCY FUEL VALVE » est restée sur EMERGENCY et que le réservoir auxiliaire est vide), une inspection de la pompe est nécessaire avant le vol suivant.

FIN DE LA CHECKLIST

4B.4 PROBLEMES ELECTRIQUES SUR AED 125

4B.4.1 SURCONSOMMATION ÉLECTRIQUE (AMPERE)

Cet indicateur génère une alerte (zones jaune et rouge) lors d'une surconsommation de courant.

Causes possibles :

- Un défaut dans un câblage ou un équipement électrique
- 1. Équipements électriques . Couper tous les équipements électriques non ..
- indispensables au vol pour
- réduire la consommation

Si le problème persiste :

2. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche

FIN DE LA CHECKLIST

4B.4.2 TENSION (VOLT)

Tension basse

1. Disjoncteurs Vérifier
2. Équipements électriques . Couper les équipements non indispensables

Si une tension basse reste indiquée sur l'AED 125 :

3. Voir section 4B3.4 **ALTERNATOR (page A6).**

FIN DE LA CHECKLIST

Sur tension

- Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche

REMARQUE

Sur le tableau de bord conventionnel le voyant « ENGINE » peut s'allumer au sol pendant la mise en température du moteur en raison de l'augmentation de la tension si le moteur est froid (voir section 7.10, Voltmètre).

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. Laisser
.....décoller l'avion dès que possible et
.....accélérer 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.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.

SUITE PAGE SUIVANTE

4B.6 PANNE DE VOLETS (SUITE)

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

4B.7 ATERRISSAGE A MASSE ÉLEVÉE

REMARQUE

Cette section ne s'applique pas aux appareil F-HDJE et F-HDJG qui sont équipés de trains d'atterrissage renforcés et qui sont par conséquent aptes 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.


-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

	CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG	C 1 Version 1.2
TOME 2		
PROCEDURES D'URGENCE (ONGLETS « U »)		
ATTENTION		
<p>LE PRESENT DOCUMENT EST LA PROPRIÉTÉ EXCLUSIVE DU CLUB AERIEN LILLE METROPOLE</p> <p>VERSION WEB NON TENUE A JOUR</p> <p>CE DOCUMENT NE REMPLACE PAS LE MANUEL DE VOL QUI DOIT SE TROUVER EN PERMANENCE DANS L'AVION</p>		
Version Doc.	Rédaction	Validation
Version 1.2	Thierry GOURGEOT Jean-Philippe LÉPINE	Le : 08/04/2021 Par : J.P. VANDENABEELE (HT)

	CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG	C 1 Version 1.2
EN CAS D'ACCIDENT AERIEN		
<p>Déclencher la balise de détresse (ON),</p> <p>Mettre en sécurité les éventuels blessés,</p> <p>Prévenir les secours.</p> <p>Fréquence Internationale de Détresse : 121,50 MHz Urgences Aéronautiques (FR) : 191 Urgences Téléphoniques : 112 or 18 Fréquence Veille Militaire : 119,70 MHz</p> <p>Puis, appeler dans cet ordre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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		
<p>Envoyer un email à :</p> <p>Problème mécanique : meca@calm.club</p> <p>Problème sécurité : securite@calm.club</p>		
REMONTEE D'EVENEMENTS SECURITE		
<ul style="list-style-type: none"> - 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		
<ul style="list-style-type: none"> - 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 VOL.....U3
- 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
- 3.7.4 VOYANT D'ALARME « DOOR » ALLUME..... U18

SIGNAUX D'INTERCEPTION DES AERONEFS U19

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)



CHECK-LIST DA40 TDI
F-HDJE F-HDJG
PROCEDURES D'URGENCE

U 1

Version 1.2

3.2 PROBLEMES MOTEUR

3.2.1 PROBLEME MOTEUR AU SOL

1. Manette de puissance... .. IDLE
2. Freins..... À 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

SUITE PAGE SUIVANTE



CHECK-LIST DA40 TDI
F-HDJE F-HDJG
PROCEDURES D'URGENCE

U 2

Version 1.2

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 :

c) Manette de puissance... Vérifier MAX

d) 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. Voyant d'alerte ENGINE... Vérifier

REMARQUE

Si le voyant ENGINE est allumé, les instruments moteur doivent être vérifiés. Appliquer la section correspondante du sommaire **4B.2 PARAM. MOTEUR HORS SECTEUR VERT (tome 1 page A 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 A1)** 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 givrantes..... Alternate Air ON
 4. Quantité 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 125-02-99 équipant les appareils F-HDJE et F-HDJG).

SUITE PAGE SUIVANTE



CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG

U 5

PROCEDURES D'URGENCE

Version 1.2

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 MASTERON
 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 125-02-99 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. **Les appareils F-HDJE et F-HDJG sont équipés d'un volant moteur MÄM 40-701.**

SUITE PAGE SUIVANTE



CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG

U 6

PROCEDURES D'URGENCE

Version 1.2

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 125-02-99 équipant les appareils F-HDJE et F-HDJG).

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 SWAPECU 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

1.2.7 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

1. EMERGENCY FUEL VALVE..... OFF
2. Pompe de transfert carburant..... OFF
3. ENGINE MASTER..... OFF
4. ELECTRIC MASTER..... OFF

Après l'arrêt du moteur :

5. Verrière..... Ouvrir
6. Avion..... Évacuer immédiatement

FIN DE LA CHECKLIST

b) Feu électrique avec fumée au sol

1. ELECTRIC MASTER..... OFF

Si le moteur tourne :

2. Manette de puissance.....OFF
3. ENGINE MASTER..... OFF

Lorsque le moteur est arrêté :

4. Verrière..... Ouvrir
5. 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.

1. 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 :

2. EMERGENCY FUEL VALVE.....OFF
3. Pompe transfert carburant.....OFF
4. Chauffage cabine.....Arrêt
5. ENGINE MASTER.....OFF
6. ELECTRIC MASTER.....OFF
7. Fenêtre tempête mauvais tempsOuvrir si nécessaire
8. 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 :

9. Verrière Ouvrir
10. Avion Évacuer 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. VoletsLDG
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 :

10. ELECTRIC MASTER OFF

11. 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.

1. Avertir le contrôle.
2. 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.
3. Atterrir avec l'aile basse du côté de la roue en bon état.
4. 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.

8. 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 :

- Vanne statique de secoursOPEN
- Fenêtre de mauvais tempsFermer

FIN DE LA CHECKLIST

3.6.1 PANNE ÉLECTRIQUE

a) Panne totale du circuit électrique

1. Disjoncteurs Vérifier tous enfoncés
2. ESSENTIAL BUS..... ON

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

3. Contacteur EMERGENCY.. ON, si installé
4. Flood light, si nécessaire..... ON
5. Puissance..... Se baser sur la
.....position de la
.....manette de
.....puissance et le bruit
.....du moteur
6. Préparer un atterrissage avec la position des volets disponible;
voir section 4B.6 **PANNE DE VOLETS (page A9)**.
7. 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
- 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

I. VOYANT D'ALARME « DOOR » ALLUME

1. Vitesse Réduire immédiatement
2. Verrière avant Vérifier la fermeture visuellement
3. Porte arrière Vérifier la fermeture **visuellement**

Verrière avant ou porte arrière non verrouillée :

4. Vitesse Inférieure à 140 KIAS
5. 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

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.	Battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux. Suivre.
Dégagement brusque en montée sans couper l'intercepté.	Battements d'ailes.
Sortie train, feux d'atterrissage allumés. Survol piste en service.	Sortie train, feux d'atterrissage allumés. Survol piste en service, atterrissage.
	<ul style="list-style-type: none"> 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.	Train rentré, battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux.
Clignotement régulier de tous feux disponibles.	Dégagement brusque en montée sans couper l'intercepté.
Clignotement irrégulier de tous feux disponibles.	Dégagement brusque en montée sans couper l'intercepté.
	<ul style="list-style-type: none"> 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

Intentionnellement laissé en blanc

	PROCEDURES URGENCE	23
	PROCEDURES URGENCE	21
	PROCEDURES URGENCE	19
	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	U
		8
		6
		4
		2
		9
		7
		5
		3
		1
	SOMMAIRE PRO. ANORMALES	A
	PROCEDURES NORMALES	5
	PROCEDURES NORMALES	3
	PROCEDURES NORMALES	1