


# Checklist

- Checklists complètes
- Visite pré-vol
- Mise en route
- Roulage
- Essais moteurs
- Décollage
- Croisière
- Atterrissage
- Parking
- Panne - Paramètres moteurs anormaux
- Panne - Voyant d'alarme allumé
- Panne - Problème électrique
- Autres urgences - Givrage et CO

# Checklists complètes

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| <b>DA40 TDI</b> | F-HDJE / F-HDJG |
|-----------------|-----------------|

# Visite pré-vol

|  <b>CHECK-LIST DA40 TDI</b><br><b>F-HDJE F-HDJG</b><br><b>PROCEDURES NORMALES</b>                                       |  | <b>N 1</b>  |
|---|--|-------------|
|   |  | Version 1.2 |
| <b>AVANT LE PREMIER DEPLACEMENT DE LA JOURNEE</b>   |  |             |
| Réservoirs carburant  | Eau purgée (3 purges)  |             |
| Huile moteur et boîte   | Niveaux vérifiés (Moteur :<br><b>Attention huile spéciale DIESEL :<br/>0,7L Max.</b> entre mini et maxi) |             |
| <b>AVANT TOUT REMORQUAGE / REPOUSSAGE AVION<br/>OU MANIPULATION DE L'HELICE</b>   |  |             |
| Electric Master   | OFF, Clé retirée   |             |
| Engine Master   | OFF  |             |
| <b>VISITE PRE-VOL INTERIEURE</b>  |  |             |
| Bilan Masses et Centrage<br>(MTOW, lest(s) éventuel(s), etc...)   | Effectué   |             |
| Manette de Puissance  | Dureté, Débattement OK   |             |
| Tous contacts électriques et<br>Servitudes  | OFF  |             |
| Détecteur de CO   | Présent, Couleur vérifiée  |             |
| Trim  | Plein débattement vérifié  |             |
| Electric Master   | ON   |             |
| Phares (2), Strokes, NAV  | ON   |             |
| 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 : |  |             |
| Phares (2), Strokes, NAV  | OFF  |             |
| Electric Master   | OFF  |             |
| <b>VISITE PRE-VOL EXTERIEURE</b>  |  |             |
| <b>TRAIN PRINCIPAL GAUCHE</b>   |  |             |
| Amortisseur (enfonce-<br>ment normal, fuites)   | Vérifié  |             |
| Pneumatique (état, usure,<br>gonflage, méplats)   | Vérifié  |             |
| <b>AILE GAUCHE</b>  |  |             |
| Marche Pied   | Vérifié  |             |
| État de surface (propreté,<br>trappes de visite, etc...)  | Vérifié  |             |
| Avertisseur de décrochage   | Non obstrué  |             |
| Bouchon de réservoir  | Verrouillé   |             |
| Mise à l'air libre réservoir<br>(non obstruée, absence de fuite)  | Vérifiée   |             |
| Pitot - Statique  | Cache enlevé   |             |
| Phares  | Vérifiés   |             |
| Anneau d'amarrage   | Vérifié  |             |
| Saumon d'aile, Feu de<br>position, Strobe   | Vérifiés   |             |
| Déperditeurs statique   | Vérifiés   |             |
| Aileron (état, articulations,<br>débattement)   | Vérifié  |             |
| Volet (état, jeu, articulations)  | Vérifié  |             |

|  <b>CHECK-LIST DA40 TDI</b><br><b>F-HDJE F-HDJG</b><br><b>PROCEDURES NORMALES</b> |                           | <b>N 2</b>  |
|--|---------------------------|-------------|
|  |                           | Version 1.2 |
| <b>FUSELAGE GAUCHE</b>   |                           |             |
| Soute (arrimage bagages, kit de<br>dépannage, etc...)  | Vérifiée                  |             |
| Lest en zone 2 (poids déterminé<br>selon bilan masse et centrage)  | En place / Non nécessaire |             |
| Porte arrière  | Fermée                    |             |
| Aspect général (état, propreté)  | Vérifié                   |             |
| Antennes   | Vérifiées                 |             |
| <b>EMPENNAGE</b>   |                           |             |
| Plan fixe et gouverne de<br>profondeur (État, articulations,<br>débattement)   | Vérifiés                  |             |
| Compensateur   | Vérifié                   |             |
| Gouverne de direction (État,<br>articulations, débattement)  | Vérifiée                  |             |
| Déperditeurs statiques   | Vérifiés                  |             |
| Patin de queue (usure, aspect)   | Vérifié                   |             |
| <b>FUSELAGE DROIT</b>  |                           |             |
| Idem fuselage gauche   | Vérifié                   |             |
| Vitre arrière (état)   | Vérifiée                  |             |
| <b>AILE DROITE</b>   |                           |             |
| Idem aile gauche   | Vérifié                   |             |
| Obturateur (Refruid. Carburant,<br>retirer si OAT en vol > 20°C)   | En place / Retiré         |             |
| <b>TRAIN PRINCIPAL DROIT</b>   |                           |             |
| Idem train principal gauche  | Vérifié                   |             |
| <b>FUSELAGE AVANT</b>  |                           |             |
| Verrière (nettoyer si nécessaire)  | Propre                    |             |
| Entrées d'air  | Vérifiées, Libres         |             |
| Hélice et Cône (chocs, etc...)   | Vérifiés                  |             |
| Échappement  | Vérifié                   |             |
| Amortisseur train avant<br>(enfonce-ment normal, fuites,...)   | Vérifié                   |             |
| Train avant et pneumatique<br>(état, usure, gonflage)  | Vérifiés                  |             |
| Barre de tractage  | Retirée                   |             |
| Niveau d'huile réducteur   | Vérifié                   |             |
| Toutes trappes   | Fermées                   |             |
| <b>DESSOUS FUSELAGE</b>  |                           |             |
| Antennes   | Vérifiées                 |             |
| Aspect general (état, propreté)  | Vérifié                   |             |
| Mise à l'air libre et reniflard  | Vérifiés                  |             |
| Intentionnellement laissé en Blanc   |                           |             |

# Mise en route

**Procédure normale**



**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            |
| 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



CHECK-LIST DA40 TDI  
F-HDJE F-HDJG

**N 4**

**PROCEDURES NORMALES**

Version 1.2

**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   |
| 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 %   |

## Problème moteur au sol

### 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**

## Fumée et feu au sol

### 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**

# Roulage

| CHECK-LIST AVANT ROULAGE           |                                      |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| Volets (Cycle et Voyants)          | Vérifiés                             |
| Horizons Artificiels (2)           | Cagés                                |
| Master Avionics                    | ON                                   |
| COM – NAV - GPS                    | Réglés                               |
| ATIS ou Infos Aéroport             | 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 |                                      |

| CHECK-LIST ROULAGE |                            |
|--------------------|----------------------------|
| Freins             | Efficaces et Symétriques   |
| Gyroscopes         | Libres et Cohérents (sens) |

# Essais moteurs

|   |  |                               |
|---|--|-------------------------------|
| <br><b>CALM</b><br><small>Club Aérien<br/>Lille Métropole</small>  | <b>CHECK-LIST DA40 TDI</b><br><b>F-HDJE F-HDJG</b><br><b>PROCEDURES NORMALES</b> | <b>N 5</b><br><br>Version 1.2 |
|   | <b>PROCEDURE ESSAIS MOTEUR</b>   |                               |
| Placer l'avion si possible face au vent. Possible indicateur de pression d'huile en zone jaune lorsque moteur au ralenti.   |  |                               |
| Manette de Puissance  | IDLE   |                               |
| Frein de Parc   | Serré  |                               |
| Environnement Avion   | Dégagé AV et AR  |                               |
| Paramètres Moteur   | Zone verte, Pas d'alarme   |                               |
| <b>Test ECU</b>   |  |                               |
| Bouton « ECU TEST »   | Appuyer et Maintenir   |                               |
| 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 <sup>nd</sup> ECU. Une légère secousse peut être ressentie pendant le changement d'ECU. |  |                               |
| Voyant ECU Backup Unsafe  | Vérifier clignotement (si défaut, VFR uniquement)                                |                               |
| Pictogrammes ECU A et B   | Vérifier éteints   |                               |
| Bouton « ECU TEST »   | Relâcher   |                               |
| Voyant ECU Backup Unsafe  | Vérifier éteint (si défaut, VFR uniquement)                                      |                               |
| <b>Test ECU Swap</b>  |  |                               |
| Interrupteur 'ECU SWAP'   | ECU B  |                               |
| Interrupteur 'ECU SWAP'   | AUTO   |                               |
| 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.   |  |                               |

# Décollage

## Procédure normale

| <b>CHECK-LIST AVANT DECOLLAGE</b>                          |                         |
|--|-------------------------|
| Interrupteur ECU SWAP                                      | AUTO                    |
| HSI (HDG et CRS)   | Réglés, Cap Cohérent    |
| MED et SED   | Paramètres dans le vert |
| Transpondeur   | ALT                     |
| Volets   | T/O                     |
| Trim   | T/O                     |
| Ceintures de Sécurité                                      | Serrées                 |
| Toutes Portes  | Fermées et Verrouillées |
| Réchauffe Pitot  | ON / Non nécessaire     |
| Panneau d'Alarmes  | Vierge / Cohérent       |
| Briefing Départ  | Effectué                |
| <b>CHECK-LIST APRES DECOLLAGE (au dessus de 500ft AGL)</b> |                         |
| Puissance de Montée  | Affichée (95%)          |
| Volets   | UP                      |
| Phare d'Atterrissage                                       | OFF                     |
| Panneau d'Alarmes  | Vierge / Cohérent       |
| Réchauffe Pitot  | ON / Non nécessaire     |
| Intentionnellement laissé en Blanc                         |                         |

## Décollage sur piste limitative (courte/en herbe)



**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**

**Panne au décollage**

### 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**

**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**

**Fumée et feu pendant le décollage**

### 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 temps ..... Ouvrir 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**

# Croisière

## Procédure normale

|   |  |                           |
|---|--|---------------------------|
| <br>CALM<br>Club Aérien<br>Libre Marocain | CHECK-LIST DA40 TDI<br>F-HDJE F-HDJG<br><b>PROCEDURES NORMALES</b> | <b>N 6</b><br>Version 1.2 |
|   | <b>CHECK-LIST CROISIERE</b>  |                           |
| Puissance de Croisière  | Affichée (75%)   |                           |
| Paramètres Moteur, Alarmes  | Vérifiés   |                           |
| Altimètres (3)  | Réglés   |                           |
| Transfert Carburant   | Effectué / Non nécessaire  |                           |
| Réchauffe Pitot   | ON / Non nécessaire  |                           |
| <b>CHECK-LIST AVANT DESCENTE</b>  |  |                           |
| Paramètres Moteur   | Vérifiés   |                           |
| Instruments Gyroscopiques   | Vérifiés   |                           |
| Altimètres (3)  | Réglés au QNH (en dessous du niveau de transition)                 |                           |
| Réchauffe Pitot   | ON / Non nécessaire  |                           |
| Réservoirs Carburant  | Équilibrés (Diff. Max. 9 US gal)                                   |                           |
| Briefing Approche   | Effectué   |                           |

## Problème moteur en vol et remise en route



**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**

**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 Air .....ON
  5. Pompe de transfert carburant .....ON
  6. AVIONIC MASTER .....OFF
  7. ELECTRIC MASTER .....ON
  8. Vitesse.....73 – 110 KIAS
- Reset ECU :
9. ENGINE MASTER .....OFF - 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 MASTER .....ON, 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**

**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**

**Panne de régulation de l'hélice**



**3.2.6 PANNE DE RÉGULATION DE L'HELICE**

**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 surrégime 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) Surrégime hélice**

**ATTENTION**

Les performances de montée sont réduites.

**REMARQUE**

Une indication constante de surrégime 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'HELICE (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**

## Fumée et feu en vol

### 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 :

# Vol plané



CHECK-LIST DA40 TDI

F-HDJE F-HDJG

**PROCÉDURES D'URGENCE**

**U 13**

Version 1.2

## 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**

# Sortie de vrille involontaire



**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**

# Atterrissage

## Procédure normale

| <b>CHECK-LIST APPROCHE (Vent Arrière)</b> |                               |
|---|-------------------------------|
| Briefing Approche                         | Pas de changement / Actualisé |
| Altimètres (3)                            | Réglés au QNH                 |
| Phare d'Atterrissage                      | ON                            |
| Volets                                    | T/O                           |
| Paramètres Moteur, Alarmes                | Vérifiés                      |
| <b>CHECK-LIST ATERRISSAGE</b>             |                               |
| Volets                                    | LDG                           |
| Vitesse (+Kve éventuel)                   | Établie                       |
| Autorisation d'Atterrissage               | Reçue                         |
| <b>CHECK-LIST APRES ATERRISSAGE</b>       |                               |
| Transpondeur                              | STBY                          |
| Volets                                    | UP                            |
| Trim                                      | T/O                           |
| Phares Extérieurs                         | À la demande                  |

## Atterrissage de précaution

## 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 MASTER .....OFF

## Panne de volets

### 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

#### 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**

## Atterrissage à masse élevée

## 4B.7 ATERRISSAGE A MASSE ÉLEVÉE

### REMARQUE

Cette section ne s'applique pas aux appareils 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**

## Atterrissage sans moteur

## 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. Radio .....Avertir le contrôle
6. EMERGENCY FUEL VALVE OFF
7. ENGINE MASTER .....Vérifier OFF

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

8. Volets .....LDG
9. Ceintures de sécurité .....Serrées 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**

## **Atterrissage avec pneu défectueux**

### 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**

# Parking

Attendre au moins 1 minute au ralenti avant d'éteindre le moteur afin de permettre le refroidissement du turbo.

## CHECK-LIST PARKING

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Avionics Master              | OFF   |
| Engine Master                | OFF   |
| Phares, Feux, Servitudes     | OFF   |
| Frein de Parc                | Serré / Non nécessaire                                      |
| Horamètre                    | Noté  |
| Electric Master              | OFF, Clé retirée  |
| Lumières Cabine et Pupitre   | OFF   |
| 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 cdes | Selon nécessité   |

# Panne - Paramètres moteurs anormaux

## 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**



**4B.2.2 TEMP. LIQUIDE REFRROIDISSEMENT (CT) (SUITE)**

**Basse température du liquide de refroidissement**

- 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 :

- 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.2.3 TEMPERATURE D'HUILE MOTEUR (OT)**

**Température d'huile moteur élevée**

- Contrôler la pression d'huile moteur

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 (OT)

**FIN DE LA CHECKLIST**

**Température d'huile moteur basse**

- Augmenter la puissance moteur
- Réduire la vitesse
- Surveiller la température d'huile (OT) **FIN DE LA CHECKLIST**

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

**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.

**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**

Panne - Voyant d'alarme  
allumé

|    | <b>CHECK-LIST DA40 TDI</b><br><b>F-HDJE F-HDJG</b><br><b>PROCEDURES ANORMALES</b> | <b>A 5</b><br>Version 1.2 |
|---|---|---------------------------|
| <b>4B.3 VOYANTS DU PANNEAU D'ALARME</b>   |   |                           |
| <b>4B.3.1 TENSION FAIBLE (LOW VOLTS)</b>  |   |                           |
| <p>Ce voyant s'allume lorsque la tension de bord normale (14V) descend en-dessous de 12,6V</p> <p>Causes possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Problème d'alimentation électrique</li> <li>- Régime moteur trop bas</li> </ul> <p><b>a) <u>Le voyant LOW VOLTS s'allume au sol</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disjoncteurs..... Vérifier</li> <li>2. Manette de puissance moteur.....Augmenter le régime (RPM)</li> <li>3. Si le voyant LOW VOLTS ne s'éteint pas, annuler le vol</li> </ol> <p><b>b) <u>Le voyant LOW VOLTS s'allume en vol</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disjoncteurs..... Vérifier</li> <li>2. Équipements électriques .....Éteindre les équipements non nécessaires à la poursuite du vol</li> <li>3. Si le témoin LOW VOLTS ne s'éteint pas.....Voir section 4B 3.4</li> </ol> <p style="text-align: right;"><b>ALTERNATEUR (page A6).</b></p> <p><b>c) <u>Le voyant LOW VOLTS s'allume pendant l'atterrissage</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Après l'atterrissage suivre la procédure en (a)</li> </ul> <p><b>FIN DE LA CHECKLIST</b></p> |   |                           |
| <b>4B.3.2 ECU A</b>   |   |                           |
| <p><b>a) <u>Le voyant ECU A s'allume au sol</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Annuler le vol</li> </ul> <p><b>b) <u>Le voyant ECU A s'allume en vol</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b>REMARQUE</b></p> <p>En cas de panne de l'ECU A, le système passe automatiquement sur l'ECU B.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Appuyer sur le bouton ECU TEST pendant plus de 2 secondes pour éteindre le message d'alerte.</li> </ol> <p><i><u>Si le message ECU A ne peut être éteint ou se rallume :</u></i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche</li> <li>3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage.</li> </ol> <p><i><u>Si le message ECU A peut être éteint :</u></i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Poursuivre le vol</li> <li>3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage</li> </ol> <p><b>FIN DE LA CHECKLIST</b></p>  |   |                           |

|   | <b>CHECK-LIST DA40 TDI</b><br><b>F-HDJE F-HDJG</b><br><b>PROCEDURES ANORMALES</b> | <b>A 6</b><br>Version 1.2 |
|---|---|---------------------------|
| <b>4B.3.3 ECU B</b>   |   |                           |
| <p><b>a) <u>Le voyant ECU B s'allume au sol</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Annuler le vol</li> </ul> <p><b>b) <u>Le voyant ECU B s'allume en vol</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Appuyer sur le bouton ECU TEST pendant plus de 2 secondes pour éteindre le message d'alerte.</li> </ol> <p><i><u>Si le message ECU B ne peut être éteint ou se rallume :</u></i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche</li> <li>3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage.</li> </ol> <p><i><u>Si le message ECU B peut être éteint :</u></i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Poursuivre le vol</li> <li>3. Une opération d'entretien du moteur doit être effectuée après l'atterrissage</li> </ol> <p><b>FIN DE LA CHECKLIST</b></p>  |   |                           |
| <b>4B.3.4 PANNE D'ALTERNATEUR (ALTERNATOR)</b>  |   |                           |
| <p>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.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disjoncteurs..... Vérifier. Si les disjoncteurs ..... sont OK, passer à l'item 2</li> <li>2. ESSENTIAL BUS..... ON</li> <li>3. Équipements électriques . Couper tous les équipements ..... électriques non nécessaires à ..... la poursuite du vol</li> <li>4. Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche</li> </ol> <p style="text-align: center;"><b>AVERTISSEMENT</b></p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>ATTENTION</b></p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>FIN DE LA CHECKLIST</b></p> |   |                           |



**4B.3.5 MOTEUR (ENGINE)**

1. Instruments moteurs CED 125.....Vérifier les paramètres
2. Instruments moteurs AED 125.....Vérifier 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 carburant .....ON
2. Quantité de carburant restante .....Vérifier

**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.

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**

**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**

# Panne – Problème électrique

## 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**

#### Surtension

- 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**

### 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**

# Autres urgences – Givrage et CO

## 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 temps .....Ouvrir 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 secours .....OPEN
- Fenêtre de mauvais temps .....Fermer

**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**