


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

DA40 TDI	F-HDJE / F-HDJG
----------	-----------------

Visite pré-vol

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

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

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

 CALM <small>Club Aérien Lille Métropole</small>	<p>CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG</p> <p>PROCEDURES NORMALES</p>	<p>N 5</p> <p>Version 1.2</p>
<p>PROCEDURE ESSAIS MOTEUR</p>		
<p>Placer l'avion si possible face au vent. Possible indicateur de pression d'huile en zone jaune lorsque moteur au ralenti.</p>		
Manette de Puissance	IDLE	
Frein de Parc	Serré	
Environnement Avion	Dégagé AV et AR	
Paramètres Moteur	Zone verte, Pas d'alarme	
<p>Test ECU</p>		
Bouton « ECU TEST »	Appuyer et Maintenir	
<p>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 2nd ECU. Une légère secousse peut être ressentie pendant le changement d'ECU.</p>		
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)	
<p>Test ECU Swap</p>		
Interrupteur 'ECU SWAP'	ECU B	
Interrupteur 'ECU SWAP'	AUTO	
<p>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.</p>		

Décollage

Procédure normale

CHECK-LIST AVANT DECOLLAGE	
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
CHECK-LIST APRES DECOLLAGE (au dessus de 500ft AGL)	
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



CALM
Club Aérien
Liban Marocco

CHECK-LIST DA40 TDI
F-HDJE F-HDJG

N 6
Version 1.2

PROCEDURES NORMALES

CHECK-LIST CROISIERE	
Puissance de Croisière	Affichée (75%)
Paramètres Moteur, Alarmes	Vérifiés
Altimètres (3)	Réglés
Transfert Carburant	Effectué / Non nécessaire
Réchauffe Pitot	ON / Non nécessaire
CHECK-LIST AVANT DESCENTE	
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



CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG

PROCEDURES D'URGENCE

U 3

Version 1.2

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 puissanceMAX
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 principalVérifier
6. Pompe de transfert carburantON
7. EMERGENCY FUEL VALVEVérifier 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



CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG

PROCEDURES D'URGENCE

U 4

Version 1.2

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 puissanceMAX
 3. Si conditions givrantes..... Alternate Air ON
 4. Quantité carburant réservoir principalVérifier
 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 puissanceIDLE
 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

Panne de régulation de l'hélice



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

U 7

Version 1.2

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 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



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

U 8

Version 1.2

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

U 13

PROCEDURES D'URGENCE

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

CHECK-LIST APPROCHE (Vent Arrière)	
Briefing Approche	Pas de changement / Actualisé
Altimètres (3)	Réglés au QNH
Phare d'Atterrissage	ON
Volets	T/O
Paramètres Moteur, Alarmes Vérifiés	
CHECK-LIST ATERRISSAGE	
Volets	LDG
Vitesse (+Kve éventuel)	Établie
Autorisation d'Atterrissage	Reçue
CHECK-LIST APRES ATERRISSAGE	
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 MASTEROFF

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 appareil F-HDJE et F-HDJG qui sont équipés de trains d'atterrissage renforcés et qui sont par conséquents 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. 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

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



CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG

A 3

PROCEDURES ANORMALES

Version 1.2

4B.2.2 TEMP. LIQUIDE REFRROIDISSEMENT (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



CHECK-LIST DA40 TDI F-HDJE F-HDJG

A 4

PROCEDURES ANORMALES

Version 1.2

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



CHECK-LIST DA40 TDI
F-HDJE F-HDJG
PROCEDURES ANORMALES

A 5

Version 1.2

4B.3 VOYANTS DU PANNEAU D'ALARMES

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



CHECK-LIST DA40 TDI
F-HDJE F-HDJG
PROCEDURES ANORMALES

A 6

Version 1.2

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 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 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.

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 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

3.7.3 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