

# 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**