

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGES AVANT LA ROTATION

- MANETTE DE GAZ COUPER (Tout en arrière)
- FREINER et EVITER LES OBSTACLES
- MIXTURE PAUVRE (Tout en arrière)
- SELECTEUR D'ESSENCE OFF (Fermé)
- MAGNETOS OFF
- BATTERIE OFF
- EVACUATION D'URGENCE Si nécessaire

Immédiatement après le décollage

- RENDRE LA MAIN: Attitude approx. 5° Nez vers le bas
- VITESSE DE PLANE (Volets T/O) 73kts/135km/h
- ATTERRIR Tout droit / Petites corrections pour éviter les obstacles

Quand l'atterrissage est inévitable

- MIXTURE PAUVRE (Tout en arrière)
- SELECTEUR D'ESSENCE OFF (Fermé)
- MAGNETOS OFF
- BATTERIE OFF
- En courte finale DEVEROUILLER LA VERRIERE
- ATTERRIR à la vitesse minimale
- Quand l'avion s'est arrêté EVACUER IMMEDIATEMENT

! NE JAMAIS RETOURNER VERS LA PISTE !

car l'altitude après le décollage est rarement suffisante

PANNE MOTEUR EN VOL (Finesse 1/9 - ROD 850-900 ft/min)

- VITESSE DE PLANE (Lisse) 78kts/145km/h
- L'hélice qui tourne encore augmente le taux de descente et diminue la finesse

Si la hauteur est suffisante pour tenter un redémarrage

- SELECTEUR D'ESSENCE ON (Ouvert)
- POMPE ELECTRIQUE ON
- MIXTURE PLEIN RICHE
- MANETTE DE GAZ ¼ VERS L'AVANT
- MAGNETOS ON L+R (BOTH)
- SI HELICE ARRÊTEE Utiliser le démarreur
- SI LE DEMARREUR DE FONCTIONNE PAS
 - BATTERIE et ALTERNATEUR Contrôler ON
- SI LE DEMARREUR FONCTIONNE / MOTEUR NE DEMARRE PAS
 - Lumières d'alarme et niveaux d'essence ANALYSER
 - TRANSFERER l'essence du réservoir auxiliaire (si disponible)
 - Utiliser le démarreur

Si MOTEUR ou HELICE BLOQUES NE PAS utiliser LE DEMARREUR

Si le moteur ne fonctionne pas normalement préparer:

ATTERRISSAGE SANS MOTEUR

ATTERRISSAGE SANS MOTEUR

Choisir une aire d'atterrissage appropriée

- VITESSE 78kts/145km/h Volets rentrés
73kts/135km/h Volets en position T/O

- CEINTURES ET HARNAIS SERRER
- TRANSMETTRE MAYDAY / ATC ou 121.5 Donner position et intention
- TRANSPONDEUR SQUAWK 7700
- ELT ACTIVER

Avant l'atterrissage

- POMPE ELECTRIQUE OFF
- MIXTURE PAUVRE (Tout en arrière)
- MANETTE DE GAZ COUPER (Tout en arrière)
- MAGNETOS OFF
- SELECTEUR D'ESSENCE OFF (Fermé)
- ALTERNATEUR OFF

Quand il est certain d'atteindre la zone d'atterrissage choisie

- VOILETS T/O ou LDG
- BATTERIE OFF
- VERRIERE DEVEROUILLER

TOUCHER à LA VITESSE LA PLUS BASSE POSSIBLE

- FREINS Selon nécessité

Quand l'avion est arrêté **SORTIR IMMEDIATEMENT**

Si la verrière est coincée utiliser les anneaux de largage d'urgence

- POIGNEE DE VERRIERE Position OUVERTE

Sur les accoudoirs, des deux côtés,

- DECROCHER/TIRER VERTICALEMENT DEUX LEVIERS

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION

- Survoler l'aire d'atterrissage choisie quelques fois à basse altitude si nécessaire 70kts/130km/h VOILETS position T/O (1^{ER} cran)
- Faire une approche de précaution 65kts/120km/h VOILETS LDG
- En finale DEVEROUILLER la verrière

Après le toucher

- MIXTURE PAUVRE (Tout en arrière)
- SELECTEUR D'ESSENCE OFF (Fermé)
- MAGNETOS OFF
- BATTERIE OFF

Si la verrière est coincée utiliser les anneaux de largage d'urgence

- POIGNEE DE VERRIERE Position OUVERTE

Sur les accoudoirs, des deux côtés,

- DECROCHER/TIRER VERTICALEMENT DEUX LEVIERS

FEU MOTEUR AU SOL PENDANT LA MISE EN MARCHÉ

Laissez tourner le moteur avec

- SELECTEUR D'ESSENCE OFF (Fermé)
- POMPE ELECTRIQUE OFF
- MANETTE DE GAZ PLEIN GAZ (Tout en avant)
- MIXTURE PAUVRE (Tout en arrière)

Si le FEU continue

- MAGNETOS OFF
- BATTERIE OFF
- ALTERNATEUR OFF

ABANDONNER L'AVION / ESSAYER D'ETEINDRE

FEU MOTEUR EN VOL

- SELECTEUR D'ESSENCE OFF (Fermé)
 - MANETTE DE GAZ ► l'arrêt moteur . PLEIN GAZ (Tout en avant)
 - MIXTURE PAUVRE (Tout en arrière)
 - POMPE ELECTRIQUE OFF (si elle est ON)
 - ALTERNATEUR OFF
 - CHAUFFAGE CAB. & VENTILATION . FERMER
 - VITESSE DE PLANE 78kts/145km/h
- NE PAS ESSAYER DE REDEMARRER**

FEU EN CABINE

- ETEINDRE LE FEU PAR TOUS LES MOYENS
 - ELIMINER LES FUMÉES BOUCHES D'AIR OUVRIR
- Electrique (Fumées = combustion d'isolation)**
- EQUIP. ELECTRIQUE / RADIO (Après un appel rapide) OFF
 - MAGNETOS ON (BOTH)
 - BATTERIE OFF
 - ALTERNATEUR OFF
 - VENTILATION CABINE FERMER
 - CHAUFFAGE CABINE FERMER

SI LE FEU CONTINUE FAIRE UN ATERRISSAGE D'URGENCE
voir ATERRISSAGE SANS MOTEUR

SI LE FEU EST ETEINT Atterrir à l'aérodrome adéquat le plus proche

- VENTILATION CABINE OUVRIR
 - FUSIBLES (Pas de reset si ouvert) .. CONTRÔLER
- TIRER LES FUSIBLES de tout équipement pas indispensable à la poursuite immédiate du vol**
- BATTERIE ON (Attendre et contrôler OK)
 - ALTERNATEUR ON (Attendre et contrôler OK)

- AVIONIC MASTER ON
- N'utiliser que les équipements nécessaires à la poursuite du vol**
Repousser les fusibles qui n'avaient pas disjoncté et dont la fonction est nécessaire pour la poursuite du vol un à la fois en attendant un instant entre chacun pour contrôler si OK
Les fusibles qu'il a fallu tirer NE DOIVENT PAS ETRE REPOUSSES

VIBRATIONS / MOTEUR IRREGULIER

- Contrôle 1 GIVRAGE** voir **GIVRAGE**
 - Contrôle 2 MIXTURE**
 - MIXTURE AJUSTER
 - Contrôle 3 ESSENCE**
 - PRESSION D'ESSENCE CONTRÔLER
 - POMPE ELECTRIQUE ON
 - Contrôle 4 ALLUMAGE**
 - MAGNETOS L puis R ► meilleure pos.
- Atterrir sur l'aérodrome le plus proche / MIXTURE**

PRESSION D'HUILE TROP BASSE

- Réduire la puissance aussi vite que possible si les conditions OK
- TEMPERATURE D'HUILE CONTRÔLER
- SI T° HAUTE ET PROCHE DE LA LIMITE (Arc rouge)**
- AERODROME LE PLUS PROCHE VOLER VERS
 - ATERRISSAGE HORS AERODROME PREPARER
 - S'attendre à une PANNE MOTEUR

TEMPERATURE D'HUILE TROP HAUTE

- Réduire la puissance et augmenter la vitesse dès que possible
- PRESSION D'HUILE CONTRÔLER
- Si PRESSION plus basse que NORMALE**
- AERODROME LE PLUS PROCHE VOLER VERS
 - ATERRISSAGE HORS AERODROME PREPARER
 - S'attendre à une PANNE MOTEUR

GIVRAGE (Faire demi-tour ou changer d'altitude loin du givrage)

- CHAUFFAGE CARBURATEUR CHAUD (En arrière)
 - PUISSANCE AUGMENTER
 - CHAUFFAGE/DEGIVRAGE CABINE Selon nécessité
- Chauffage CARBU. ON en continu ► AJUSTER la MIXTURE**
Planifier un atterrissage sur l'aérodrome le plus proche
- GLACE SUR LE BORD D'ATTAQUE**
► Approche sans volets à 81kts/150km/h

PANNE DE GENERATEUR ELECTRIQUE

Alarme CHARGE

- ALTERNATEUR OFF puis ON

Si la panne continue

- ALTERNATEUR OFF

- Tout EQUIPEMENT pas indispensable OFF

ATTERRIR DES QUE POSSIBLE

PANNE D'UN SYSTÈME ELECTRIQUE

- FUSIBLE CORRESPONDANT CONTRÔLER

Si le système en cause est nécessaire pour la poursuite du vol

- FUSIBLE CORRESPONDANT REPOUSSER **UNE FOIS**

VRILLE INATTENDUE

- MANETTE DE GAZ COUPER (Tout en arrière)

- GOUVERNE DE DIRECTION MAX (Opposé de la rotation)

- GOUVERNE DE PROFONDEUR NEUTRE

- AILERONS NEUTRES

Si les VOLETS sont sortis RENTRER IMMEDIATEMENT

Dès que la rotation s'arrête:

GOUVERNE DE DIRECTION neutre / STABILISER dans les limites

PERTE DE LA GOUVERNE DE PROFONDEUR

- AVION STABILISER

VOL HORIZONTAL 70kts/130km/h

en utilisant TRIM et PUISSANCE

Pour l'approche

- TRIM NE PAS CHANGER!

- ANGLE DE DESCENTE SEUL. AVEC LA PUISSANCE

PRES DU SOL

- PUISSANCE en courte finale REDUIRE

PERTE DE CONTRÔLE DES VOLETS / APPROCHE 0° FLAPS

- VITESSE D'APPROCHE 70kts/130km/h

- COURTE FINALE 65kts/120km/h

! DISTANCE D'ATERRISSAGE AUGMENTEE DE 30% !

PERTE DE CONTRÔLE DU TRIM ELECTRIQUE

Dans le cas d'une panne de contrôle du trim électrique de profondeur

- **CONTRER L'EFFET AVEC LES COMMANDES SELON NECESSITE**

- **TIRER LE FUSIBLE DE LA PROFONDEUR ELECTRIQUE (TRIM)**

- **NE PAS ESSAYER DE REPOUSSER LE FUSIBLE EN VOL**

- **REDUIRE LA VITESSE** de manière à minimiser l'effort nécessaire pour agir sur la gouverne de profondeur

- **CONSERVER LA CONFIGURATION ACTUELLE** pour permettre un atterrissage en sécurité avec le minimum d'effort