

**PROCEDURES URGENCE PIPER PA28/161 WARRIOR II (AFM 13.08.1982)**

**FEU MOTEUR AU DEMARRAGE**

- DEMARREUR ..... FAIRE TOURNER LE MOTEUR
  - MIXTURE ..... PAUVRE
  - MANETTE DE GAZ ..... PLEIN GAZ (en avant)
  - POMPE ELECTRIQUE ..... OFF
  - SELECTEUR DE RESERVOIR ..... OFF
- abandonner l'avion si le feu continue

**PANNE MOTEUR PENDANT LE DECOLLAGE**

- ▶ **si la piste est suffisante** ..... Atterrir tout droit
  - ▶ **si la piste est insuffisante**
  - VITESSE DE SECURITE ..... Maintenir
  - VOLER de manière à éviter les obstacles, virages limités seulement
  - VOLETS ..... selon les circonstances
  - ▶ **si l'altitude est suffisante pour tenter une remise en marche**
  - VITESSE DE SECURITE ..... Maintenir
  - SELECTEUR DE RESERVOIR ..... COMMUTER sur le réservoir plein
  - POMPE ELECTRIQUE ..... Contrôler ON
  - MIXTURE ..... Contrôler RICHE
  - RECHAUFFEUR ..... ON (chaud)
  - POMPE A INJECTION ..... VERROUILLEE
- si le moteur ne redémarre pas aller à **ATTERRISSAGE SANS MOTEUR**

**PERTE DE PUISSANCE MOTEUR EN VOL**

- SELECTEUR DE RESERVOIR ..... SELECTIONNER le réservoir plein
  - POMPE ELECTRIQUE ..... ON
  - MIXTURE ..... RICHE
  - RECHAUFFEUR ..... ON (chaud)
  - INSTRUMENTS MOTEUR ..... Contrôler pour déterminer la cause
  - POMPE A INJECTION ..... Contrôler VERROUILLEE
- si aucune pression d'essence indiquée contrôler que le réservoir sélectionné contient bien du carburant
- ▶ **quand la puissance est rétablie**
  - RECHAUFFEUR ..... OFF (froid)
  - POMPE ELECTRIQUE ..... OFF
- ▶ **si la puissance ne revient pas préparer un ATTERRISSAGE SANS MOTEUR**
- Trimmer à 73 KIAS

**PROCEDURES URGENCE PIPER PA28/161 WARRIOR II (AFM 13.08.1982)**

**ATTERRISSAGE SANS MOTEUR**

- Choisir un espace adéquat (champ par ex.).  
 Etablir un circuit en spirale.  
 1000ft au-dessus de l'endroit choisi en vent arrière pour une approche normale  
 Quand l'endroit peut être atteint aisément, réduire à 63kts pour atterr. court  
 Le toucher devrait avoir lieu à la plus petite vitesse possible et avec plein volets
- ▶ **quand l'atterrissage est imminent**

- ALLUMAGE (Magnétos) ..... OFF
- MASTER (Bat. + Alt.) ..... OFF
- SELECTEUR DE RESERVOIR ..... OFF
- MIXTURE ..... PAUVRE
- CEINTURES ET HARNAIS D'EPAULE ..... SERRES

**FEU EN VOL**

Source du feu ..... Rechercher

▶ **FEU ELECTRIQUE (fumée en cabine)**

- MASTER (Bat. + Alt.)..... OFF
- VENTILATION..... OUVRIR
- CHAUFFAGE CABINE ..... OFF

Atterrir dès que possible (**ASAP**)

▶ **FEU MOTEUR**

- SELECTEUR DE RESERVOIR ..... OFF
- MANETTE DE GAZ ..... FERMEE (en arrière)
- MIXTURE ..... PAUVRE
- POMPE ELECTRIQUE ..... Contrôler OFF
- CHAUFFAGE CABINE ..... OFF
- DEGIVRAGE ..... OFF

continuer avec **ATTERRISSAGE SANS MOTEUR**

**PERTE DE PRESSION D'HUILE**

Atterrir dès que possible et trouver la cause  
 Préparer un **ATTERRISSAGE SANS MOTEUR**

**PERTE DE PRESSION D'ESSENCE**

- POMPE ELECTRIQUE ..... ON
- SELECTEUR DE RESERVOIR ..... Contrôler sur un réservoir rempli

**TEMPERATURE D'HUILE ELEVEE**

Atterrir à l'aérodrome le plus proche et trouver la cause  
 Préparer un **ATTERRISSAGE SANS MOTEUR**

**PANNES ELECTRIQUES**

► **Lumière ALT allumée**

AMMETER ..... Contrôler pour vérifier la panne d'alternat..

► **si l'AMMETER indique zéro**

- INTERRUPTEUR ALT. .... OFF

réduire la consommation électrique au minimum

- FUSIBLE ALT ..... contrôler (reset si nécessaire)

- INTERRUPTEUR ALT. .... ON

► **si la puissance n'est pas rétablie**

- INTERRUPTEUR ALT. .... OFF

si la recharge par l'alternateur ne peut être rétablie, réduire la consommation électrique et atterrir dès que possible (ASAP).

La batterie est la seule source d'énergie électrique

► **SURCHARGE ELECTRIQUE (Alternator 20 amps plus haut que d'habitude)**

- INTERRUPTEUR ALT. .... ON

- INTERRUPTEUR BAT. .... OFF

► **si la charge de l'alternateur est réduite**

- CONSOMMATION ELECTRIQUE réduire au minimum

Atterrir dès que possible

**NOTE:** En raison de l'augmentation du voltage du système et du bruit sur la fréquence radio, l'opération avec ALT. ON et BAT. OFF ne doit s'effectuer qu'en cas de panne électrique.

► **si la charge de l'alternateur n'est pas réduite**

- INTERRUPTEUR ALT. .... OFF

- INTERRUPTEUR BAT. .... selon nécessité

Atterrir dès que possible

Attendez vous à une **PANNE TOTALE D'ELECTRICITE**

**SORTIE DE VRILLE**

- REGIME ..... RALENTI

- AILERONS ..... NEUTRE

- GOUVERNE DE DIRECTION ..... A FOND A L'OPPOSE DE LA ROTATION

- VOLANT DE CONTRÔLE DE VOL ..... A FOND EN AVANT

- GOUVERNE DE DIRECTION ..... NEUTRE (dès que la rotation s'arrête)

- VOLANT DE CONTÔLE DE VOL ..... selon nécessité pour reprendre le contrôle de l'avion dans les limites de l'enveloppe de vol

**PORTE OUVERTE**

Si les deux fermetures en haut et de côté sont ouvertes, la porte restera entrebaillée et les vitesses seront légèrement réduites

Pour fermer la porte en vol: REDUIRE LA VITESSE A 89 KIAS

VENTILATION CABINE ..... FERMER

FENETRE LATERALE ..... OUVRIR

► **si la fermeture haute est ouverte**

- FERMETURE HAUTE ..... FERMER

► **si la fermeture latérale est ouverte**

TIRER SUR L'ACCOUDOIR EN FERMANT LA FERMETURE LATERALE

► **si les deux sont ouverts**

FERMER LA FERMETURE LATERALE AVANT CELLE D'EN HAUT

**IRREGULARITE MOTEUR (Ne tourne pas rond)**

RECHAUFFEUR ..... ON

► **si l'irrégularité continue après une minute**

- RECHAUFFEUR ..... OFF

- MIXTURE ..... AJUSTER ► meilleure régularité

- POMPE ELECTRIQUE ..... ON

- SELECTEUR DE RESERVOIR ..... CHANGER DE RESERVOIR

- INSTRUMENTS MOTEUR ..... CONTRÔLER

- SELECTEUR DE MAGNETOS ..... L puis R puis BOTH

si l'opération est satisfaisante sur l'une ou l'autre des magnétos, continuer sur celle-ci à puissance réduite et MIXTURE RICHE vers l'aérodrome le plus proche

Préparer un **ATTERRISSAGE SANS MOTEUR**

**GIVRAGE DE CARBURATEUR**

RECHAUFFEUR..... ON

MIXTURE ..... AJUSTER ► meilleure régularité

► **si l'irrégularité continue**

Préparer un atterrissage de précaution selon décision du pilote

**NOTE:** Un usage partiel du réchauffeur peut être pire que pas de réchauffeur du tout, car il peut faire fondre en partie la glace qui se congèlera à nouveau dans le système d'admission. C'est la raison pour laquelle le réchauffeur doit être positionné sur PLEIN CHAUD et quand la glace a disparu remis en position PLEIN FROID.