

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**

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

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

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

PORTE OUVERTE

Si les deux fermetures en haut et de côté sont ouvertes, la porte restera entrebâillée 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.