

# CHECK LIST

## ROBIN DR 400-140B

**F-GAVK**



Ce document est la propriété de  
l'Aéroclub de  
Saint Laurent de Médoc.

**Il doit rester dans l'appareil.**

## PRÉAMBULE

La mise en œuvre d'un avion suppose l'exécution des différentes actions et vérifications.

-----

Les actions qui doivent être connues par cœur sont répertoriées dans une do-list (présentées dans des encadrés bleus). Ces actions doivent être annoncées à haute voix par le pilote.

-----

Les vérifications préalables ou consécutives à l'exécution des do-list sont répertoriées dans une check-list lue par le pilote.

-----

Le présent document ne dispense pas le commandant de bord de l'application des procédures recommandées ou obligatoires décrites par le constructeur ou imposées par les autorités.

## LIMITATIONS

Vitesses limites		(kts)/(km/h)
VNE	vitesse à ne jamais dépasser (trait rouge)	170/315
VNO	vitesse maxi d'utilisation normale (arc vert)	142/263
VA	Vitesse maxi de manœuvre	118/218
VFE	vitesse maxi tous volets sortis (arc blanc)	93 /170
Vt max	limite vent de travers démontré	22/40

## Facteur de charge limite

Volets Rentrés	
Catégorie	Facteur de charge
<b>N</b>	+3.8 / -1.9
<b>U</b>	+4.4 / -2.2
Volets Sortis	
Catégorie	Facteur de charge
<b>N et U</b>	+2

## Régime moteur maxi...2700 T/mn

## Masses Maximales

Masse maxi au décollage	1000 kg
Masse maxi à l'atterrissage	1000 kg
Limites de centrages	voir fiche de pesée

## Carburant / Conso moyenne 27l/h

Contenance	110 litres	Utilisable	100 litres
------------	------------	------------	------------

## PERFORMANCES

Montées	Pente max Vx	Normale
Volets 0°	76kts/140	90 kts/166
Volets 15°	70 kts/130	80 kts/148

Vitesse finesse max en lisse	<b>78 kts/145</b>
------------------------------	-------------------

Vitesses de décrochage et marges opérationnelles (Kts/km/h) à 1000kg	Volets		
	Lisse	15°	60°
0°	54/99	51/93	47/87
30°	58/106	54/99	51/93
60°	76/140	71/131	67/123

## Distances Décollage / Atterrissage

Données standards LFDU

**Distance de décollage / Distance d'atterrissage ..... 550 m / 470 m**

Se référer au manuel de vol pour des conditions différentes

## VITESSES D'UTILISATION

Décollage Normal .....	<b>60 Kts</b> /112 (Plein Gaz)
Décollage de précaution .....	<b>65 Kts</b> /120 (Plein Gaz)
Montée initiale .....	<b>75 Kts</b> /139 (Plein Gaz)
Montée normale .....	<b>90 Kts</b> /166 (Plein Gaz)
Croisière .....	≈ <b>110 Kts</b> /204 (2400 T/mn)
Descente Croisière.....	≈ <b>110 kts</b> /204 (1900 T/mn)
Attente / Approche .....	<b>80 Kts</b> /148(≈ 1900 T/mn)
Finale .....	<b>65 Kts</b> 120+ Vent/2
Finale de précaution.....	<b>60 Kts</b> /112
Rentrée des Volets 60°·15° .....	<b>65 Kts</b> /120 mini
Rentrée des Volets 15°·0° .....	<b>70 Kts</b> /130mini

**AVANT PREMIER VOL DE LA JOURNÉE**

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Purges .....         | Effectuées              |
| 2. Niveau d'huile ..... | Vérifié, complété, noté |

**AVANT DÉPLACEMENT AVION**

- |                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| 1. Magnétos / Clef ..... | OFF / Retirée        |
| 2. Mixture .....         | Plein pauvre (tirée) |
| 3. Batterie .....        | OFF                  |

**VISITE PREVOL EXTÉRIEURE****ELEMENTS ELECTRIQUES EXTERNES**

**Vérifier (rapidement pour préserver la charge de la batterie) le fonctionnement des Phares & Feux de navigation, Flash anticollision, Avertisseur de décrochage, la quantité de carburant, puis mettre leurs interrupteurs et celui de la Batterie sur OFF.**

**FUSELAGE ARRIERE GAUCHE**

- |   |                      |
|---|----------------------|
| 1. État général .....                           | Vérifié              |
| 2. Bouchon réservoir .....                      | Verrouillé, bon sens |
| 3. Mise à l'air libre inférieure réservoir..... | Vérifiée             |
| 4. Prise statique .....                         | Propre, non obstruée |

**EMPENNAGE**

- |  |          |
|--|----------|
| 5. État général, Monobloc et anti tab .....    | Vérifiés |
| 6. Dérive et gouverne, câble .....             | Vérifiés |
| 7. État feu de navigation arrière, Sabot ..... | Vérifié  |

**FUSELAGE ARRIERE DROIT**

- 8. État général .....Vérifié
- 9. Prise statique .....Propre, non obstruée
- 10. Antenne VHF .....Vérifiée
- 11. Mise à l'air libre supérieure réservoir.....Vérifiée
- 12. Feu anticollision .....Vérifié

### **AILE DROITE**

- 13. Etat général .....Vérifié
- 14. Volet, Aileron, Saumon .....Vérifié
- 15. État feu de navigation.....Vérifié

### **TRAIN PRINCIPAL DROIT**

- 16. Pneu, roue .....Vérifiés
- 17. Frein .....Absence de fuite hydraulique
- 18. Carénage, Amortisseur .....Vérifié

### **FUSELAGE AVANT**

- 19. Trappe huile .....Vérifiée
- 20. Fixations capot moteur .....Vérifiés
- 21. Verrière .....Propre, Vérifiée
- 22. Cône, Hélice .....Vérifiée
- 23. Entrée d'air carburateur .....Vérifié
- 23. Pipe d'échappement .....Vérifiée
- 24. Capot moteur inférieur.....Absence de fuite
- 25. Antenne transpondeur .....Vérifiée

### **TRAIN AVANT**

- 26. Fourche de manœuvre .....Enlevée
- 27. Pneu, roue .....Vérifiés
- 28. Carénage, Amortisseur .....Vérifiés

### **TRAIN PRINCIPAL GAUCHE**

- 29. Pneu, roue .....Vérifiés
- 30. Frein .....Absence de fuite hydraulique
- 31. Carénage .....Vérifié
- 32. Amortisseur .....Vérifié

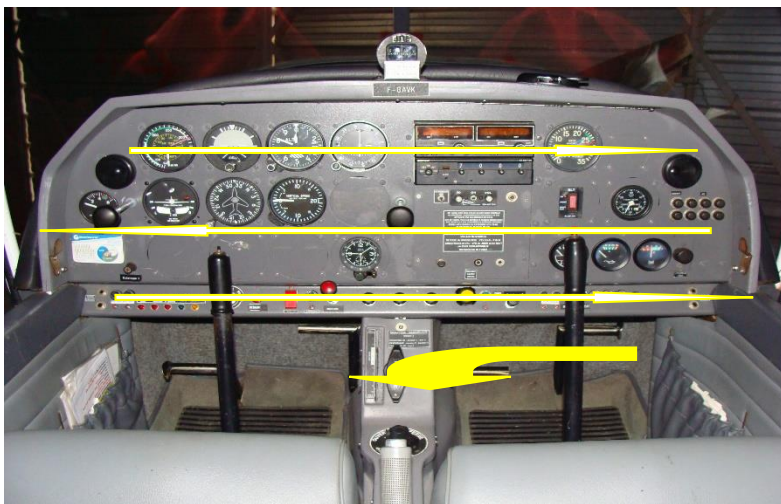
**AILE GAUCHE**

- 33. Etat général .....Vérifié
- 34. Saumon .....Vérifié
- 35. État feu de navigation.....Vérifié
- 36. Volet .....Vérifié
- 37. Aileron .....Vérifié

**VISITE PREVOL INTERIEURE**

- 1. Verrière .....Propre
- 2. Largage verrière .....En place freiné
- 3. Documents .....À bord
- 4. Fusibles de rechange .....À bord
- 5. Casques .....À bord
- 6. Compensateur .....Course, réglé au neutre
- 7. Volets .....Vérifiés, sortis
- 8. Magnétos / Clef .....OFF / Retirée
- 9. Balise de détresse .....ARM / Voyant éteint
- 10. Réservoir d'essence .....Ouvert
- 11. Pompe électrique .....OFF
- 12. Radio et aides radios.....OFF

## SCANNING



## AVANT MISE EN ROUTE

1. Frein de parking .....Serré
2. Verrière .....Fermée, non verrouillée
2. Compteur .....Noté
3. Autonomie .....Annoncée
4. Réchauffage carburateur .....Froid (poussée)
5. Mixture .....Plein riche (poussée)
6. Magnétos .....Clef sur OFF
5. Volets .....Rentrés
6. Sièges .....Réglés, verrouillés
7. Ceintures.....Attachées
8. Commandes .....Libres et essayées
9. Casques .....En place



### MISE EN ROUTE MOTEUR FROID

1. Batterie .....ON (voyants allumés)
2. Anticollision.....ON
3. Pompe électrique .....ON (voyant éteint)
4. Injections .....5
5. Manette des gaz .....Réduit + 1 cm
6. Magnétos .....LEFT
7. Abords .....Dégagés
8. Démarreur .....Maxi 15 secondes
9. Régime max .....≤ 1200 T/mn
10. Pression d'huile .....Voyant éteint (<5 sec)
11. Essai coupure (<1000 rpm).....Effectué/**Magnétos BOTH**
12. Régime .....1200 T/mn

### MISE EN ROUTE MOTEUR CHAUD

1. Batterie .....ON (voyants allumés)
2. Anticollision.....ON
3. Pompe électrique .....ON (voyant éteint)
4. Injection .....2
5. Magnétos .....LEFT
6. Manette des gaz .....Réduit + 2 cm
7. Abords .....Dégagés
8. Démarreur .....Maxi 15 secondes
9. Régime max .....≤ 1200 T/mn
10. Pression d'huile .....Voyant éteint (<5 sec)
11. Essai coupure (<1000 T/mn).....Effectué/**Magnétos BOTH**
12. Régime .....1200 T/mn

<b>MISE EN ROUTE MOTEUR « NOYÉ »</b>
--------------------------------------

1. Pompe électrique ..... OFF
2. Mixture ..... Plein pauvre (tirée)
3. Magnétos ..... OFF
4. Manette de gaz ..... Plein Gaz
5. Démarreur ..... 5 secondes
6. Ensuite ..... Démarrage normal

<b>APRES MISE EN ROUTE</b>
----------------------------

1. Alternateur .....ON/voyant éteint
2. Charge batterie .....Vérifiée "arc vert"
3. Pompe électrique .....OFF
4. Dépression gyros (suction) .....Vérifiée
5. Horizon artificiel.....Vérifié
6. Altimètre .....Altitude terrain, QNH annoncé
7. Conservateur de cap .....Recalé
8. Radios, aides radios .....Marche
9. Fréquences.. .....Vérifiées
10. Transpondeur .....7000, SBY
11. Voyants .....Éteints
12. Feux de navigation .....Selon besoin
13. Verrière .....Verrouillée
14. Briefing départ.....Effectué
15. Message radio .....Effectué
16. Phare.....A la demande
17. Freins de parking.....Desserré

**ROULAGE**

1. Freinage..... efficace et symétrique
2. Compas & directionnel ..... sens variation corrects
3. Horizon artificiel ..... stable
4. Bille ..... à l'opposé, Indicateur de virage cohérent

**ESSAIS MOTEUR**

1. Frein de parking .....Serré
2. Huile, pression et température ..... "arcs verts"
3. Manche..... tenu

4. Régime ..... 1800 T/mn
5. Sélections magnétos ..... Effectuées  
chute max par magnéto < 125 T/mn  
écart max entre les deux < 50 T/mn
6. Réchauffage carburateur ..... Vérifié (régime diminuée)
7. Manette des gaz .....Ralenti (ralenti > 650 T/mn )
8. Alarmes .....Vérifiées
9. Régime ..... 1200 T/mn

### AVANT DECOLLAGE

1. Habitable .....Rangé
  2. Instruments moteur .....Vérifiés
  3. Disjoncteurs .....Vérifiés
  4. Pompe électrique .....ON
  5. Réchauffage carburateur .....Froid (poussée)
  6. Mixture .....Plein riche (poussée)
  7. Magnétos .....BOTH
  8. Volets ..... 1er cran, vérifiés (voyant, visuel)
  9. Voyants .....Éteints sauf volet
  10. Briefing Décollage .....Effectué
- Piste, QFU exact, Vitesse de Rotation Vr, 1er Cap / 1ère Altitude  
 Panne avant Vr, Panne majeure après Vr, Panne mineure après Vr
11. Transpondeur.....Alt 7000
  12. Approche .....Libre
  13. Message radio.....Transmis
  14. Frein de parking.....Desserré

### ALIGNEMENT

1. Compas .....Vérifié
2. Conservateur de cap .....Recalé au QFU
3. Compensateur .....Réglé
4. Chrono .....Top

**Décollage 60 kts/112**

#### Rappel des vitesses

Décollage normal (Vr)	volets 1er cran	60 kts/112
Montée initiale	volets 1er cran	<b>75 kts/139</b>
Montée normale	volets rentrés	<b>90 kts/166</b>

**DÉCOLLAGE**

- |                     |              |
|---------------------|--------------|
| 1. Talons.....      | au plancher  |
| 2. Régime .....     | > 2300 T/mn  |
| 3. Anémomètre ..... | Actif        |
| 4. Voyants .....    | Pas d'alarme |

**APRÈS DECOLLAGE**

- |                                     |          |
|-------------------------------------|----------|
| Mini 300 ft AGL / Obstacles dégagés |          |
| Pompe .....                         | OFF      |
| Phares.....                         | OFF      |
| Volets .....                        | Rentrés  |
| Paramètres moteur .....             | Vérifiés |
| « Ne pas virer avant 500ft sol »    |          |

**CROISIÈRE**

- |                              |              |
|------------------------------|--------------|
| 1. Régime moteur.....        | 2400 T/mn    |
| 2. Mixture.....              | A la demande |
| 3. Instruments Moteur .....  | Vérifiés     |
| 4. Essence .....             | Vérifiée     |
| 5. Conservateur de cap ..... | Recalé       |
| 6. Altimètre .....           | Vérifié      |

**POINT TOURNANT**

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. Chrono .....            | Top                        |
| 2. Route .....             | Conservateur réglé, dérive |
| 3. Altimètre .....         | Réglé                      |
| 4. Carburant, moteur ..... | Vérifiés                   |
| 5. Estimée .....           | Calculée                   |
| 6. Radio, radio nav .....  | Réglés                     |

**AVANT DESCENTE ET APPROCHE**

1. Briefing Arrivée ..... Effectué

Carte VAC terrain / Type de terrain - Fréquence radio

Trajectoire d'arrivée / altitude, Tour de Piste : sens / altitude

Piste limitative ou non, Consignes particulières, Estimée terrain.

2. Mixture .....Plein riche poussée)

3. Essence .....Autonomie vérifiée

4. Conservateur de cap .....Recalé

5. Altimètre .....Régulé

**VENT ARRIÈRE**

1. Régime moteur ..... 1900T/mn

2. Pompe.....ON (marche)

3. Réchauffe carburateur .....tirée

4. Phare.....ON (A la demande)

5. Volets .....1<sup>er</sup> cran et symétriques

6. Avion.....Compensé

7. Message Radio ..... Effectué

<b>FINALE</b>
---------------

**Rappel des vitesses** (pour Vent dans l'axe < 10 Kts)

Approche finale	Volets 1 <sup>er</sup> cran	<b>75 kts/139</b>
Approche finale	Volets 2 <sup>ième</sup> cran	<b>65 kts/120</b>

Si Vent (Vw) > 10 kt majorer de la moitié de sa valeur jusqu'à 10 kts

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| 1. Point d'aboutissement ..... | défini  |
| 2. Volets .....                | 2 <sup>ème</sup> cran (1 <sup>er</sup> cran si Vent fort) |
| 3. Vitesse .....               | annoncée  |
| 4. Talons .....                | au plancher   |
| 5. Message Radio .....         | Effectué  |

<b>APRES ATTERRISSAGE (piste dégagée)</b>
---

- |                                 |                  |
|---------------------------------|------------------|
| 1. Volets .....                 | rentrés          |
| 2. Compensateur .....           | ramené au neutre |
| 3. Pompe .....                  | OFF              |
| 4. Réchauffage carburateur..... | poussée          |
| 5. Transpondeur.....            | OFF              |

Faire le plein

**ARRET MOTEUR**

1. Frein de parc ..... Serré
2. Phares et feux de navigation.....OFF
3. Moyens Radio.....clôturés puis OFF
4. Alternateur.....OFF
5. Régime moteur .....**inférieur** à 1000 T/mn
6. Magnétos(sélecteur) .....essai coupure
7. Régime moteur .....1200 T/mn (5sec)
8. Mixture .....plein pauvre (tirée)
9. Magnétos ..... OFF, **Clef enlevée**
10. Batterie .....OFF
11. Anticollision.....OFF
12. Volets.....sortis 2<sup>ème</sup> cran
13. Index horamètre.....relevé
14. **Caches prises statiques et Pitot .....en place**

**STATIONNEMENT**

1. Avitaillement.....Si nécessaire (freins desserrés)
2. Ceintures / .....Rangées
3. Commandes .....Bloquées si nécessaire  
(uniquement sur siège pilote)
4. Frein de parc ..... Si nécessaire
5. Caches pitot-statiques ..... En place
6. Cales / Amarrage ..... Si nécessaire
7. Avion lavé.....Dans hangar, si dernier vol de la journée à LFDU
8. Verrière ..... Fermée



**ACTIONS D'URGENCE****ET DE SECOURS****PANNE AU DECOLLAGE**

- **si panne avant décollage :**

**STOP** : manette des gaz tirée à fond ("tout réduit"), freinage à la demande

!! en cas de distance insuffisante pour l'arrêt :

Essence fermée, Mixture plein pauvre (tirée)

Magnétos et Batterie sur OFF

- **si panne mineure après décollage :**

**TDP adapté**

- **si panne majeure après décollage :**

(perte brutale de puissance avec impossibilité de tenir le palier) :

**Vitesse : 78kts/145**

**Droit devant, écart à l'axe 30° max pour éviter les obstacles, pas de retour vers la piste.**

Avant de toucher le sol :

Verrière .....déverrouillée

Volets.....2 ème cran (ou à la demande)

Essence .....fermée

Mixture .....plein pauvre (tirée)

Magnétos.....OFF

Batterie.....OFF

**PANNE MOTEUR EN VOL**

Symptômes et effets : perte brutale de puissance ou "hélice calée", impossibilité de tenir le vol en palier.

- **si altitude suffisante pour tenter un redémarrage :**

Vitesse .....78kts/145  
 Volets.....rentrés  
 Essence ouverte .....vérifiée  
 Mixture plein riche .....vérifiée (poussée)  
 Pompe ..... ON (marche)  
 Réchauffe carbu.....tirée à fond  
 Manette des gaz ..... poussée de 2 à 3 cm  
 Magnétos BOTH .....vérifiées

---Si hélice tourne encore, le moteur devrait redémarrer

- **si hélice calée :** .....actionner le démarreur

- **si moteur ne démarre pas :** .....atterrissage forcé

**ATTERRISSAGE FORCE SANS MOTEUR**

- **si pas d'aérodrome à proximité immédiate :**

Choisir un site d'atterrissage approprié

Message de détresse transmis

Transpondeur 7700

Après avoir rejoint la trajectoire d'approche adaptée :

Serrage Ceintures.....vérifié

Pompe électrique.....OFF

Essence .....fermée

Mixture ..... plein pauvre (tirée)

Manette des gaz ..... tirée à fond (plein réduit)

Magnétos, Alternateur et Batterie... OFF (arrêt)

En arrivant en finale : .....Volets sortis 2<sup>ème</sup> cran

Avant de toucher le sol : .....Verrière déverrouillée

**CHUTE DE PRESSION D'HUILE**

Voyant « PRESS. HUILE » allumé

1. Température d'huile .....Vérifiée, surveillée
2. Réduire la puissance ..... Si possible
3. Atterrissage .....Le plus tôt possible

Si la température d'huile s'élève anormalement (zone rouge) :

Réaliser une interruption volontaire du vol

• **ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE** (p. 22-23)

**ESSENCE BAS NIVEAU**

Voyant « ESSENCE BAS NIVEAU » allumé

15 litres utilisables (35 minutes en Croisière)

**Se poser dans les 20 minutes.**

**FEU MOTEUR****AU SOL**

Laisser tourner le moteur (ou le faire tourner au démarreur, s'il n'a pas démarré) avec :

1. Essence .....fermée
2. Mixture ..... plein pauvre (tirée)
3. Pompe .....OFF (arrêt)
4. Manette des gaz .....poussée à fond

Cette manoeuvre permet "d'avalier" l'essence accumulée dans les pipes d'admission (généralement à la suite d'un excès d'injections, lors d'une mise en route difficile).

• **si le feu persiste :**

5. Magnétos, Alternateur et Batterie OFF (arrêt)
6. Evacuer l'avion et éteindre le feu en utilisant tous les moyens disponibles (extincteur, couverture...)

## EN VOL

1. Essence ..... fermée
2. Mixture .....plein pauvre (tirée)
3. Pompe .....OFF (arrêt)
4. Manette des gaz .....poussée à fond
5. Alternateur .....OFF (arrêt)
6. Aérateurs.....fermés
7. Désembuage-Chauffage..... tirettes 1-2-3 poussées
8. Vitesse .....**78 kts/145**

Préparer et effectuer un atterrissage forcé sans moteur hors aérodrome.

**ATTENTION DANGER : ne jamais tenter un redémarrage du moteur après un incendie.**

## FEU CABINE

1. ....Éteindre le feu par tous les moyens
2. Ventilation .....Ouvverte pour éliminer la fumée

**Si l'origine est électrique :**

Symptôme : odeur de combustion caractéristique des matières isolantes

3. Ventilation cabine ..... Réduire
4. Alternateur ..... OFF
5. Batterie ..... OFF
6. Breaker Batterie ..... Tiré
7. Breaker Alternateur ..... Tiré

Si le feu persiste réaliser une interruption volontaire du vol

**PANNE MOTEUR**

1. Vitesse ..... **78 Kts /145**
2. Robinet d'essence ..... Ouvert
3. Mixtiture ..... Plein riche (poussée)
4. Pompe électrique ..... ON
5. Magnétos ..... BOTH
6. Manette des gaz ..... 1 / 4 en avant

**Si hélice arrêtée**

7. Démarreur ..... 1 essai

**Si le moteur ne redémarre pas**

- ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE

**ATTERISSAGE EN CAMPAGNE****• si pas d' aérodrome à proximité immédiate :**

**Choisir un site d'atterrissage approprié**

Après avoir rejoint la trajectoire d'approche adaptée :

1. Serrage Ceintures.....vérifié
2. Essence .....fermée
3. Mixtiture .....plein pauvre (tirée)
4. Manette des gaz .....tirée (réduit)
5. Magnétos, Alternateur et Batterie...OFF (arrêt)

En arrivant en finale : .....Volets sortis 2<sup>ème</sup> cran

Avant de toucher le sol : .....Verrière déverrouillée

**INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL**

Reconnaître le site d'atterrissage choisi, si besoin en plusieurs passages (Vitesse : 78 kts/145 Volets rentrés)

Effectuer un circuit basse hauteur (mesurer la longueur)

**Approche**

1. Ceintures.....Attachées, serrés
2. Lunettes .....Retirées
3. Objets .....Arrimés
4. Verrière .....Déverrouillée

**Finale moteur en fonctionnement**

5. Volets .....Tout sortis
6. Vitesse Approche de Précaution .....**65 Kts/120**

**Finale moteur en panne**

7. Volets ..... Selon besoin
8. Vitesse ..... **78 Kts/145 (adaptée)**

**Avant impact**

9. Robinet d'essence ..... Fermé
10. Mixture ..... Plein pauvre (tirée)
11. Magnétos ..... OFF
12. Alternateur ..... OFF
13. Batterie ..... OFF
14. Manette des gaz ..... Plein réduit

**Après impact**

15. Ceintures ..... Détachées
16. Évacuation ..... Déclenchée

- **en cas de blocage de la verrière**

Poignée de verrière en position "ouvert" Dégager les leviers de largage verrière situés sur les accoudoirs, de part et d'autre du tableau de bord et les amener en position verticale.

## SORTIE DE VRILLE

Manette des gaz .....tirée (réduit)

Palonnier.....à fond contre le sens de rotation

Profondeur et Ailerons.....au neutre

• **vrille avec volets** : idem, sauf rentrer rapidement les volets

Lorsque la vrille s'arrête :

Supprimer l' inclinaison

Effectuer une ressource souple

Rester dans le domaine de vol.

## VIBRATIONS MOTEUR

Les vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur ont souvent pour origine (à vérifier dans l'ordre):

- un givrage carburateur : voir paragraphe "givrage"

- un mélange trop riche ou trop pauvre : le régler.

- des impuretés dans le circuit carburant : vérifier la Pression essence et mettre la Pompe ON (marche).

- une défaillance d'allumage : Magnétos sur L puis sur R puis retour sur BOTH.

Choisir la position du sélecteur et le régime moteur donnant le meilleur fonctionnement et rejoindre l'aérodrome le plus proche, manette de mixture sur riche.

### **Si les vibrations persistent**

1. Régime ..... Plage de vibrations mini
2. Magnétos ..... Sur meilleure position
3. Atterrissage ..... Le plus tôt possible

### **Si les vibrations obligent à l'arrêt moteur**

4. Puissance ..... Ralenti
5. Mixture ..... Plein pauvre (tirée)
6. Magnétos ..... OFF

**PANNE RADIO**

1. Fréquence / Volume ..... Vérifiés
2. Prises casques .....Vérifiées
3. Switch Haut Parleur .....Vérifié
4. Squelch .....Tiré
5. Alternat ..... «T» (lors de l'émission).....vérifié

**Si panne confirmée :**

Continuer à transmettre en l'air,

Procédure panne radio .....Appliquée

**GIVRAGE**

- Réchauffe carburateur tirée à fond et augmenter la puissance pour réduire la formation de glace.
- Activer à fond le désembuage pare-brise pour éliminer rapidement le givre (tirer 1, pousser 2-3)
- Rebrousser chemin ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins critique.
- Envisager d'atterrir sur l'aérodrome le plus proche.

• **Si la formation de glace est extrêmement rapide, effectuer un atterrissage forcé.**

Nota : une couche > 0,5cm sur le bord d'attaque augmente beaucoup la vitesse de décrochage: adopter une vitesse supérieure à **75 kts/139** et plus.

**REMARQUES :**

1. S'il est nécessaire de maintenir en permanence le réchauffage du carburateur, ajuster impérativement le mélange pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.
2. Toujours utiliser le réchauffage carburateur en "tout ou rien", commande tirée à fond pour chaud ou poussée à fond pour froid, une position intermédiaire pouvant dans certains cas aggraver, le givrage.



## PANNE ANEMOMETRIE

Symptômes : indications erronées du badin, de l'altimètre et du variomètre

**En montée ou en croisière ou en approche**, utiliser les pré-affichages d'assiette et de puissance.

**En finale**, utiliser les pré-affichages et la visualisation du plan et agir afin d'obtenir une vitesse relative supérieure à celle qui déclenche l'avertisseur de décrochage.

## PANNE D'ALTERNATEUR

Symptômes et effets : **alarme "Charge", ampèremètre "batterie" dans l'arc rouge**, baisse progressive de la tension batterie et perturbation du fonctionnement des équipements électriques et des instruments "Moteur".

1. Alternateur OFF (arrêt) puis ON (marche).

Cette action réarme le relais de protection, désarmé le cas échéant par une surtension passagère.

Nota : quand le moteur tourne, la mise sur OFF (arrêt) des commutateurs Alternateur et/ou Batterie n'empêche pas le moteur et les instruments "Moteur" de fonctionner normalement.

- **si la panne persiste :**
  2. Alternateur OFF (arrêt)
  3. Couper tous les équipements électriques inutiles à la poursuite du vol.
  4. Atterrir dès que possible sur un aérodrome et faire vérifier le circuit.

**PANNE D'UN SYSTÈME ÉLECTRIQUE**

1. Commande ..... Vérifiée / Resetée
2. Alimentation ..... Vérifiée
3. Protection ..... Breakers/Fusibles Vérifiés
4. Signalisation ..... Vérifiée

**PANNE DES VOLETS**

*En approche* : ..... Vitesse **80 kts**/148

*En finale* : ..... Vitesse **75 kts**/139 + kVe

Nota : La distance d'atterrissage est majorée de 20%

- **si piste limitative** : se dérouter sur un autre aérodrome

**PANNE DE COMMANDE DE PROFONDEUR**

1. Volets ..... Rentrés
2. Trajectoire / Vitesse ..... Palier / **78 Kts**/145  
(stabiliser en utilisant le compensateur et les gaz)
3. Angle de descente ..... Contrôlé par les Gaz

k