

CHECK LIST

ROBIN DR 400-2+2

F-GBVJ



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.

NOTICE D'UTILISATION DE LA BALISE D'URGENCE 406 Xs 3

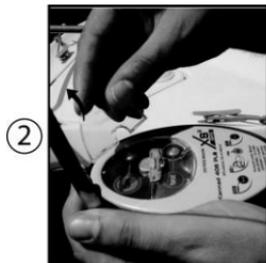
En cas d'urgence, sortir la balise de son sac.

*In case of emergency get the beacon out of the
Black bag.*

Dégager l'antenne et la faire pivoter. *Pull out antenna and rotate.*



Enlever le couvercle du haut. Remove the top lip



Appuyer sur l'interrupteur ON. Push ON



③

La balise effectue d'abord un auto-test puis le témoin lumineux vert clignote toutes les 2 secondes.
Un buzzer émet un signal sonore toutes les secondes.

LIMITATIONS

Vitesse limites		(kts)/(km/h)
VNE	vitesse à ne jamais dépasser (trait rouge)	162/300
VNO	vitesse maxi d'utilisation normale (arc vert)	140/260
VA	Vitesse maxi de manœuvre	116/215
VFE	vitesse maxi tous volets sortis (arc blanc)	92 /170
Vt max	limite vent de travers démontré	22 /40

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

Régime moteur maxi...2600 trs/mn

Masses Maximales	
Masse maxi au décollage	865 kg
Masse maxi à l'atterrissage	865 kg
Charge maxi places arrières / soute	130 kg
Limites de centrages □	voir fiche de pesée

Carburant / Conso 23l/h			
Contenance	110 litres	Utilisable	100 litres

PERFORMANCES

Montées	Pente max Vx	Normale
Volets 0°	68kts/126	70 kts/130
Volets 15°	62 kts/115	75 kts/139

Vitesse finesse max en lisse	73 kts/135
------------------------------	------------

Vitesses de décrochage et marges opérationnelles (Kts/km/h)	Volets		
	Lisse	15°	60°
0°	50/92	46/85	44/81
30°	53/98	50/92	47/87
60°	70/130	66/122	62/115

Distances Décollage / Atterrissage

Données standards LFDU

Distance de décollage / Distance d'atterrissage 605 m / 450 m*Se référer au manuel de vol pour des conditions différentes*

VITESSES D'UTILISATION

Décollage Normal	55 Kts/102 (Plein Gaz)
Décollage de précaution	60 Kts/112 (Plein Gaz)
Montée initiale	70 Kts/130 (Plein Gaz)
Montée normale	75 Kts/139 (Plein Gaz)
Croisière	≈90 Kts/166 (2400 T/mn)
Descente Croisière.....	≈90 kts/166 (2000 T/mn)
Attente / Approche	75 Kts/139 (≈ 2000 T/mn)
Finale	60 Kts/112 + Vent/2
Finale de précaution.....	55 Kts/102
Rentrée des Volets 60°•15°	60 Kts/112 mini
Rentrée des Volets 15°•0°	65 Kts/120 mini

AVANT PREMIER VOL DE LA JOURNÉE

1. PurgesEffectuées
2. Niveau d'huileVérifié, complété, noté

AVANT DÉPLACEMENT AVION

1. Magnétos / ClefOFF / Retirée
2. MixturePlein pauvre (tirée)
3. BatterieOFF

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 généralVérifié
2. Bouchon réservoirVerrouillé, bon sens
3. Mise à l'air libre inférieure réservoir.....Vérifiée
4. Prise statiquePropre, non obstruée

EMPENNAGE

5. État général, Monobloc et anti tabVérifiés
6. Dérive et gouverne, câbleVérifiés
7. État feu de navigation arrière, SabotVérifié

FUSELAGE ARRIERE DROIT

- 8. État généralVérifié
- 9. Prise statiquePropre, non obstruée
- 10. Antenne VHFVérifiée
- 11. Mise à l'air libre sup réservoirVérifiée
- 12. Feu anticollisionVérifié

AILE DROITE

- 13. Etat généralVérifié
- 14. Volet, Aileron, SaumonVérifié
- 15. État feu de navigation.....Vérifié

TRAIN PRINCIPAL DROIT

- 16. Pneu, roueVérifiés
- 17. FreinAbsence de fuite hydraulique
- 18. Carénage, AmortisseurVérifié

FUSELAGE AVANT

- 19. Trappe huileVérifiée
- 20. Fixations capot moteurVérifiés
- 21. VerrièrePropre, Vérifiée
- 22. Cône, HéliceVérifiée
- 23. Entrée d'air carburateurVérifié
- 23. Pipe d'échappementVérifiée
- 24. Capot moteur inférieur.....Absence de fuite
- 25. Antenne transpondeurVérifiée

TRAIN AVANT

- 26. Fourche de manœuvreEnlevée
- 27. Pneu, roueVérifiés
- 28. Carénage, AmortisseurVérifiés

TRAIN PRINCIPAL GAUCHE

- 29. Pneu, roueVérifiés
- 30. FreinAbsence de fuite hydraulique
- 31. CarénageVérifié
- 32. AmortisseurVérifié

AILE GAUCHE

- 33. Etat généralVérifié
- 34. SaumonVérifié
- 35. État feu de navigation.....Vérifié
- 36. VoletVérifié
- 37. AileronVérifié

VISITE PREVOL INTÉRIEURE

- 1. VerrièrePropre
- 2. Largage verrièreEn place freiné
- 3. DocumentsÀ bord
- 4. Fusibles de rechangeÀ bord
- 5. CasquesÀ bord
- 7. CompensateurCourse, réglé au neutre
- 8. VoletsVérifiés, sortis
- 9. Magnétos / ClefOFF / Retirée
- 10. Balise de détresseARM / Voyant éteint
- 11. Réservoir d'essenceOuvert
- 12. Pompe électriqueOFF
- 13. Radio et aides radios.....OFF

SCANNING



AVANT MISE EN ROUTE

1. Frein de parking.....Serré
2. VerrièreFermée, non verrouillée
3. CompteurNoté
4. AutonomieAnnoncée
5. Réchauffage carburateurFroid (poussée)
6. MixturePlein riche (poussée)
7. MagnétosClef sur OFF
8. VoletsRentrés
9. SiègesRéglés, verrouillés
10. Ceintures.....Attachées
11. CommandesLibres et essayées
12. CasquesEn place

MISE EN ROUTE MOTEUR FROID

1. BatterieON (voyants allumés)
2. Anticollision.....ON
3. Pompe électriqueON (voyant éteint)
4. Injections5
5. Manette des gazRéduit + 1 cm
6. Magnétos**LEFT**
7. AbordsDégagés
8. DémarreurMaxi 15 secondes
9. Régime max≤ 1200 T/mn
10. Pression d'huileVoyant éteint (<5 sec)
11. Essai coupure (<1000 rpm).....Effectué/**Magnéto BOTH**
12. Régime1200 T/mn

MISE EN ROUTE MOTEUR CHAUD

1. BatterieON (voyants allumés)
2. Anticollision.....ON
3. Pompe électriqueON (voyant éteint)
4. Injection2
5. Magnétos**LEFT**
6. Manette des gazRéduit + 2 cm
7. AbordsDégagés
8. DémarreurMaxi 15 secondes
9. Régime max≤ 1200 T/mn
10. Pression d'huileVoyant éteint (<5 sec)
11. Essai coupure (<1000 T/mn).....Effectué/**Magnéto BOTH**
12. Régime1200 T/mn

MISE EN ROUTE MOTEUR « NOYÉ »

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

APRES MISE EN ROUTE

1. AlternateurON/voyant éteint
2. Charge batterieVérifiée "arc vert"
3. Pompe électriqueOFF
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. VoyantsÉteints
12. Feux de navigationSelon besoin
13. Verrière Verrouillée
14. Briefing départ.....Effectué
15. Message radioEffectué
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 parkingSerré
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 gazRalenti (ralenti > 650 T/mn)
8. AlarmesVérifiées
9. Régime 1200 T/mn

AVANT DECOLLAGE

1. Habitacle.....Rangé
 2. Instruments moteurVérifiés
 3. DisjoncteursVérifiés
 4. Pompe électriqueON
 5. Réchauffage carburateurFroid (poussée)
 6. MixturePlein riche (poussée)
 7. Magnétos**BOTH**
 8. Volets 1er cran, vérifiés (voyant, visuel)
 9. VoyantsÉteints (sauf volet)
 10. Briefing DécollageEffectué
- Piste,QFU exact, Vitesse de Rotation Vr, 1er Cap / 1ère Altitude
 Panne avant Vr, Panne mineure après Vr, Panne majeure après Vr
11. Tanspondeur.....Alt 7000
 12. ApprocheLibre
 13. Message radio..... Transmis
 14. Frein de parking.....Desserré

ALIGNEMENT

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

Décollage 55 kts/102

Rappel des vitesses

Décollage normal (Vr)	volets 1er cran	55 kts/102
Montée initiale	volets 1er cran	70 kts/130
Montée normale	volets rentrés	75 kts/139

DÉCOLLAGE

1. Talons.....au plancher
2. Régime> 2300 T/mn
3. AnémomètreActif
4. VoyantsPas 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 moteur2400 T/mn
2. Mixture.....A la demande
3. Instruments MoteurVérifiés
4. EssenceVérifiée
5. Conservateur de capRecalé
6. AltimètreVérifié

POINT TOURNANT

1. ChronoTop
2. RouteConservateur réglé, dérive
3. AltimètreRégulé
4. Carburant, moteurVérifiés
5. EstiméeCalculée
6. Radio, radio navRéglés

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. MixturePlein riche (poussée)**3. EssenceAutonomie vérifiée****4. Conservateur de capRecalé****5. AltimètreRégulé****VENT ARRIÈRE****1. Régime moteur 2000T/mn****2. Pompe.....ON (marche)****3. Réchauffe carburateurtirée****4. Phare.....ON (A la demande)****5. Volets1^{er} cran et symétriques****6. Avion.....Compensé****7. Message Radio Effectué**

FINALE

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

Approche finale	Volets 1 ^{er} cran	70 kts/130
Approche finale	Volets 2 ^{ième} cran	60 kts/112

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

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Point d'aboutissementdéfini 2. Volets.....2^{ème} cran (1^{er}cran si Vent fort) 3. Vitesse annoncée 4. Talons.....au plancher 5. Message Radio.....Effectué |
|---|

APRES ATERRISSAGE (piste dégagée)
--

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Voletsrentrés 2. Compensateurramené au neutre 3. PompeOFF 4. Réchauffage carburateurpoussée 5. Transpondeur.....OFF |
|--|

Faire le plein

ARRET MOTEUR

1. Frein de parking.....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 moteur1200 T/mn (5sec)
8. Mixtureplein pauvre (tirée)
9. MagnétosOFF, **Clef enlevée**
10. BatterieOFF
11. Anticollision.....OFF
12. Volets.....sortis 2^{ème} cran
13. Index horamètre.....relevé
14. **Caches prises statiques et Pitoten place**

STATIONNEMENT

1. Avitaillement.....Si nécessaire (freins desserrés)
2. Ceintures /Rangées
3. Commandes Bloquées si nécessaire
(uniquement sur siège pilote)
4. Frein de parkingSi 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 : 73kts/135

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

Avant de toucher le sol :

Verrièredéverrouillée

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

Essencefermée

MixturePlein 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 :**

Vitesse73kts/135

Volets.....rentrés

Essence ouvertevérifiée

Mixture plein richevérifiée (poussé)

PompeON (marche)

Réchauffe carbu.....tirée à fond

Manette des gazpoussée 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

Messsage de détresse transmis

Transpondeur 7700

Après avoir rejoint la trajectoire d'approche adaptée :

Serrage Ceintures.....vérifié

Pompe électrique.....OFF

Essencefermée

Mixtureplein pauvre (tirée)

Manette des gaztirée (plein réduit)

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

En arrivant en finale : Volets sortis 2^{ème} cran

Avant de toucher le sol :Verrière déverrouillée

CHUTE DE PRESSION D'HUILE

Voyant « PRESS. HUILE » allumé

1. Température d'huileVérifiée, surveillée
2. Réduire la puissanceSi possible
3. AtterrissageLe 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. Essencefermée
2. Mixtureplein pauvre (tirée)
3. PompeOFF (arrêt)
4. Manette des gazpoussée 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. Essencefermée
2. Mixtureplein pauvre (tirée)
3. PompeOFF (arrêt)
4. Manette des gazpoussée à fond
5. AlternateurOFF (arrêt)
6. Aérateurs.....fermés
7. Désembuage-Chauffage..... tirettes 1-2-3 poussées
8. Vitesse73 kts/135

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. VentilationOuverte pour éliminer la fumée

Si l'origine est électrique :

Symptôme : odeur de combustion caractéristique des matières isolantes

3. Ventilation cabineRéduire
4. AlternateurOFF
5. BatterieOFF
6. Breaker BatterieTiré
7. Breaker AlternateurTiré

Si le feu persiste réaliser une interruption volontaire du vol

PANNE MOTEUR

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| 1. Vitesse | 73 Kts/135 |
| 2. Robinet d'essence | Ouvert |
| 3. Mixture | 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

- ATERRISSAGE 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. Essencefermée
3. Mixtureplein pauvre (tirée)
4. Manette des gazplein réduit (tirée)
5. Magnétos, Alternateur et Batterie..OFF (arrêt)

En arrivant en finale : Volets sortis 2^{ème} cran

Avant de toucher le sol : Verrière déverrouillée

INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL

Reconnaître le site d'atterrissage choisi, si besoin en plusieurs passages (Vitesse : **73 kts**/135, Volets rentrés)

Effectuer un circuit basse hauteur (mesurer la longueur)

Approche

1. CeinturesAttachées, serrés
2. LunettesRetirées
3. ObjetsArrimés
4. VerrièreDéverrouillée

Finale moteur en fonctionnement

12. VoletsTout sortis
13. Vitesse Approche de Précaution**60 Kt** /112

Finale moteur en panne

14. VoletsSelon besoin
15. Vitesse**73 Kt**/135

Avant impact

16. Robinet d'essenceFermé
17. MixturePlein pauvre (tirée)
18. MagnétosOFF
19. AlternateurOFF
20. BatterieOFF
21. Manette des gazPlein réduit (tirée)

Après impact

22. CeinturesDétachées
23. ÉvacuationDéclenchée

• 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 plein réduit (tirée)

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 / VolumeVérifiés
2. Prises casquesVérifiées
3. Switch Haut ParleurVérifié
4. SquelchTiré
5. Alternat«T» (lors de l'émission) vérifié

Si panne confirmée :

Continuer à transmettre en l'air,

Procédure panne radioAppliquée

☐ 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 **70 kts/130** 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. CommandeVérifiée / Resetée
2. AlimentationVérifiée
3. ProtectionBreakers/Fusibles Vérifiés
4. SignalisationVérifiée

PANNE DES VOLETS

En approche : Vitesse **75 kts**/139

En finale : Vitesse **65 kts** /120+ 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. VoletsRentrés
2. Trajectoire / Vitesse Palier / **73 Kt** /135
(stabiliser en utilisant le compensateur et les gaz)
3. Angle de descenteContrôlé par les Gaz