

Table des matières

MESSAGES DE DETRESSE.....	3
Message de détresse	3
Message d'urgence.....	3
Codes transpondeur	3
PANNES DE MOTEUR.....	4
Roulage au décollage.....	4
Après le décollage	4
Panne de moteur en vol	4
ATERRISSAGES FORCES.....	5
Panne moteur totale	5
Atterrissage de précaution au moteur	5
INCENDIES.....	6
Au cours du démarrage au sol	6
Incendie moteur en vol	6
INCENDIES (suite)	7
Incendie dans la cabine	7
Incendie dans la voilure	7
Incendie électrique en vol	7
DISFONCTIONNEMENT ELECTRIQUE.....	8
Indication de charge excessive.....	8
Alarme sous-tension allumée.....	8
Panne de circuit électrique	8
GIVRAGE	9
Cellule.....	9
Carburateur	9
VRILLE INVOLONTAIRE	10
VIRAGE ENGAGE.....	11
PANNES ALIMENTATION	12
Alimentation carburant	12
Alimentation en huile.....	12
Circuit anémométrique	12
DIVERS.....	13
Vol verrière ouverte.....	13
Blocage des becs	13
Vibrations	13
HELICES METALLIQUES	14
INTERCEPTION.....	15
SIGNAUX AERODROME	16
Signaux optiques sol-air.....	16
Signaux optiques sol-sol	16
CONDITIONS VMC	17

MS880B F-GBEZ Procédures d'Urgence

Classe C-D-E	17
Classe G	17

ESPACES	18
Conditions par classe d'espace	18

MESSAGES DE DETRESSE

COM : **Fréquence en cours** ou 121,5 Mhz

Message de détresse

1. MAYDAY – MAYDAY - MAYDAY
2. Nom de la station destinataire
3. FGBEZ
4. Nature de la détresse
5. Position, niveau et cap
6. Intentions du Commandant de bord
7. Tout autre renseignement utile

Message d'urgence

1. PAN PAN - PAN PAN - PAN PAN
2. Nom de la station destinataire
3. FGBEZ
4. Nature du cas d'urgence
5. Position, niveau et cap
6. Intentions du Commandant de bord
7. Tout autre renseignement utile

Codes transpondeur

- 7000 VFR
- 7500 Détournement
- 7600 Panne Radio
- 7700 Urgence et détresse

Rappel en cas d'urgence (Voir méthode T4B) :

- **PILOTER L'AVION**

ne pas se précipiter et consulter le manuel de vol en section 3 pour les procédures de l'avion.

PANNES DE MOTEUR

Roulage au décollage

1. Manette des gaz REDUIT
2. Freins (Avec précaution) FREINER
3. Manche ARRIERE
4. Volets RENTRES
5. Mélange ETOUFFOIR
6. Contacts magnétos OFF
7. Contact général OFF

Après le décollage

1. Vitesse de plané.....
 - a. Volets rentrés 120 km/h
 - b. Volets sortis 100 km/h
2. Mélange ETOUFFOIR
3. Robinet carburant OFF
4. Contacts magnétos OFF
5. Volets en fonction 30° recommandé
6. Contact général OFF

ATTENTION : ne pas chercher à virer car la perte d'altitude et l'augmentation de la vitesse de décrochage résultant du virage risquent de provoquer un impact prématuré dans une attitude dangereuse.

Panne de moteur en vol

1. Vitesse de plané (finesse 10) 130 km/h
2. Pompe essence MARCHE
3. Réchauffage carbu ON
4. Robinet carburant OUVERT
5. Mélange RICHE
6. Contacts magnétos BOTH

Si la méthode ci-dessus n'a pas rétabli la puissance, se préparer à un atterrissage d'urgence.

ATTERRISSAGES FORCES

Panne moteur totale

1. Vitesse de plané
 - a. Volets rentrés 110 km/h
 - b. Volets sortis 30° 100 km/h
2. Mélange..... ETOUFFOIR
3. Robinet carburant FERME
4. Contacts magnétos OFF
5. Air conditionné OFF
6. Volets (30° recommandé) EN FONCTION
7. Contact général OFF
8. Ceintures..... ATTACHEES
9. Verrière DEVERROUILLEE
10. Atterrissage QUEUE BASSE
11. Freins..... FREINER MAXI

Atterrissage de précaution au moteur

1. Volets..... 10°
2. Vitesse 120 km/h
3. Survoler le terrain choisi, en notant le terrain et les obstacles, puis rentrer les volets à une altitude et vitesse de sécurité, effectuer une approche de précaution.
4. Becs..... SORTIS
5. Volets (30° recommandé) EN FONCTION
6. Vitesse 95 km/h
7. Contact général OFF
8. Verrière DEVERROUILLEES
9. Atterrissage QUEUE BASSE
10. Contacts magnétos OFF
11. Freins..... FREINER MAXI

INCENDIES

Au cours du démarrage au sol

1. Continuer à entrainer le moteur pour essayer de le démarrer et aspirer les flammes et le carburant accumulé dans le carburateur et le moteur

Si le moteur **démarre** :

1. Régime..... 1700 t/mn 3 mn
2. Moteur COUPER
3. Vérifier les avaries

Si le moteur **ne démarre pas** :

1. Manette des gaz PLEIN GAZ
2. Mélange..... ETOUFFOIR
3. Continuer à entrainer le moteur pendant 3 mn
4. Saisir l'extincteur
5. Moteur COUPER
 - a. Contact batterie OFF
 - b. Magnétos OFF
 - c. Robinet carburant..... OFF
6. Flammes..... ETOUFFEES avec extincteur, couverture de laine ou sable
7. Vérifier les avaries

Incendie moteur en vol

1. Mélange..... ETOUFFOIR
2. Robinet carburant FERME
3. Pompe électrique OFF
4. Contact batterie..... OFF
5. Chauffage ventilation..... OFF
6. Vitesse 150 km/h ou plus
7. Atterrissage forcé..... EXECUTE

INCENDIES (suite)

Incendie dans la cabine

1. Contact batterie OFF
2. Contact alternateur OFF
3. Chauffage et aérateurs FERMES
4. Extincteur UTILISER
5. Verrière ENTRE OUVERTE
6. Atterrir dès que possible

Incendie dans la voilure

Note : Effectuer une glissade pour empêcher les flammes d'atteindre le réservoir de carburant et la cabine et **atterrir dès que possible** en utilisant si nécessaire les volets à l'approche finale ou l'arrondi.

Incendie électrique en vol

1. Contact batterie OFF
2. Radio, Intercom OFF
3. Transpondeur OFF
4. Contact alternateur OFF
5. Chauffage et aérateurs FERMES
6. Extincteur UTILISER
7. Verrière ENTRE OUVERTE

Si l'incendie semble circonscrit et si l'alimentation électrique est nécessaire à la poursuite du vol :

8. Contact batterie ON
9. Disjoncteur ou fusible IDENTIFIER le circuit défectueux et ne pas le réenclencher
10. Radio, Transpondeur ON un par un en attendant un instant entre chacun pour localiser un court-circuit
11. Chauffage et aérateurs OUVERT une fois certain que l'incendie est circonscrit

DISFONCTIONNEMENT ELECTRIQUE

Indication de charge excessive

(Aiguille en butée sur l'indicateur)

1. Alternateur OFF
2. Disjoncteur alternateur DECLENCHE
3. Equipement électrique non essentiel sur OFF
4. **ATTERRIR** dès que possible

Alarme sous-tension allumée

(Ampèremètre indique une décharge)

1. Vérifier l'indication de décharge à l'ampèremètre
2. Disjoncteur ALT VERIFIE

Si la décharge se poursuit :

1. Alternateur OFF
2. Couper tous les équipements électriques non indispensables à la poursuite du vol.

Panne de circuit électrique

Panne des équipements électriques :

- Indicateurs de pression
- Température
- Radio/Intercom/Transpondeur

Actions :

1. Vérifier le tableau de fusibles lorsqu'un fusible est fondu
2. Remplacer le fusible en prélevant un fusible de même calibre dans la boîte à fusibles de rechange.

GIVRAGE

Cellule

La cellule n'étant pas équipée de dégivreur, quitter au plus vite la zone givrante

Pour éliminer plus rapidement le givre du pare brise, mettre le chauffage cabine au maximum.

Carburateur

En cas de signe de givrage :

- Chute de régime
- Légères vibrations

Tirer à fond la commande de réchauffage du carburateur pendant quelques instants pour faire fondre la glace puis la repousser progressivement jusqu'à une position intermédiaire.

Note : Le fait de tirer la commande de réchauffage carburateur peut provoquer une perte de régime d'environ 100 tr/mn, et augmenter le niveau des vibrations.

Après avoir réglé le réchauffage carburateur, il est impératif de régler le mélange pour éliminer les vibrations. L'utilisation du réchauffage carburateur augment notablement la consommation horaire.

VRILLE INVOLONTAIRE

En cas de vrille accidentelle, utiliser la technique suivante de sortie de vrille :

1. Manette de GAZ REDUITE
2. Manche AU NEUTRE
3. Palonnier (Dans le sens opposé) AU MAXI
4. Manche (Après ¼ de tour) A FOND EN AVANT
5. Palonnier (Une fois la vrille arrêtée) AU NEUTRE
6. Manche (Ramener en arrière doucement).. PALIER

Extrait du Manuel de Vol :

Vrille interdite.

En cas de vrille accidentelle, utiliser la technique suivante de sortie de vrille :

1. Réduire la puissance et garder les ailerons au neutre
2. Pousser le palonnier à fond dans le sens opposé à la rotation
3. Après un quart de tour, pousser la commande de profondeur à piquer d'un mouvement énergique du manche
4. Une fois la rotation arrêtée, ramener le palonnier au neutre et sortir du piqué en effectuant une ressource modérée

VIRAGE ENGAGE

Sortie d'un piqué en spirale involontaire en mauvaise visibilité

1. Réduire la puissance
2. Arrêter le virage par l'utilisation coordonnée des ailerons et de la gouverne de direction, en alignant la maquette du coordinateur de virage avec la ligne de référence horizontale
3. Tirer avec précaution sur le manche pour réduire lentement la vitesse à 150 km/h
4. Régler le compensateur de profondeur pour maintenir une descente à 150 km/h
5. Lâcher le manche et garder le cap en agissant sur le palonnier
6. Réchauffage carburateur.....TIRE
7. Décrasser le moteur de temps en temps, mais éviter les applications de puissance élevées qui dérèglent l'avion compensé en descente
8. A la sortie des nuages, applique la puissance normale de croisière et reprendre le vol

PANNES ALIMENTATION

Alimentation carburant

1. Pompe électrique MARCHÉ
2. Envisager un atterrissage en campagne

Alimentation en huile

En cas de baisse de pression d'huile, surveiller la température d'huile. Si celle-ci s'élève anormalement (maxi 107°) :

1. Puissance REDUITE
2. Retour au terrain en se préparant à un éventuel atterrissage en campagne

Circuit anémométrique

En cas d'indications erronées en vol, effectuer une approche de précaution, à la limite de l'ouverture des becs à fente.

Au sol, purger les circuits et vérifier la propreté des prises dynamique et statiques, ainsi que l'absence de fuite sur le circuit avant de vérifier l'instrument.

DIVERS

Vol verrière ouverte

1. Il est possible de voler normalement avec la verrière entre-baillée de 3 cm environ.
2. En cas d'urgence, ou pour des utilisations particulières, il est possible de l'ouvrir d'avantage. Mais dans ce cas, elle n'est plus maintenue à l'arrière que par un seul point à la partie supérieure.
 - a. Eviter de voler au-dessus de 130 km/h
 - b. Ne pas dépasser 150 km/h pour une ouverture jusqu'à 50 cm.
 - c. Ne pas oublier de verrouiller la verrière même en position ouverte. Et ne dépasser en aucun cas 130 km/h pour une ouverture supérieure à 50 cm.

Blocage des becs

En cas de blocage intempestif des becs en position rentrés, ne pas voler au-dessous de VI = 120 km/h . Effectuer un atterrissage de précaution à :

- VI = 120 km/h volets 0°
- VI = 115 km/h volets 30°

Vibrations

Les vibrations moteur sont généralement dues :

- Soit un mauvais état des bougies,
- Soit à un givrage carburateur,
- Soit à un excès de richesse.

Se reporter à la section 4 pour le réglage de la richesse. Dans tous les autres cas, se poser le plus rapidement possible pour en rechercher l'origine. Surveiller la pression et la température de l'huile.

HELICES METALLIQUES

Consignes extraites du BS SOCATA n° 10 révision 3 :

L'emploi des hélices métalliques demande certaines précautions dont la bonne observation est très importante pour éviter des ruptures des pales en vol, à la suite de criques de fatigue consécutives à un mauvais entretien

En conséquence, il est très important :

- D'éviter d'effectuer les points fixes sur gravier ou béton. Les faire de préférences sur l'herbe lorsque cela est possible. Par ailleurs, les points fixes à haut régime sont fortement déconseillés, aussi bien en ce qui concerne l'hélice que le moteur. Pour ce dernier, il suffit d'effectuer la sélection des magnétos à 1700 t/mn, la vérification au régime maximum se faisant au début de la course au décollage.
- De mettre très progressivement les gaz au décollage pour que l'avion ait déjà commencé à touler avant d'être en pleine admission, ce qui évite aux pierres soulevées par l'hélice de venir frapper cette dernière.
- De procéder à un examen journalier particulièrement : bord d'attaque, extrémités de pales et côté intrados peint en noir.

Toutes les 25 heures, de procéder à ce même examen d'une manière attentive en surveillant toute craquelure de la peinture noire.

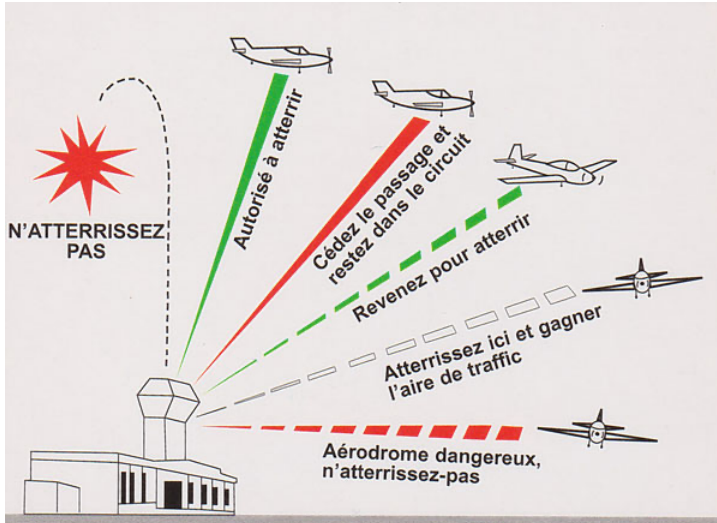
MS880B F-GBEZ Procédures d'Urgence

INTERCEPTION

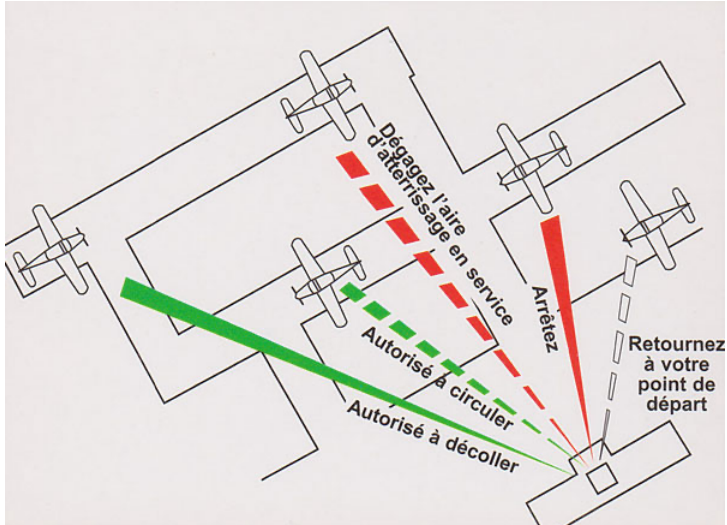
	SIGNAL	SIGNIFICATION
Intercepteur	Se place au-dessus Balancement, clignotement feux Large virage en palier	Suivez-moi
Intercepté	Balancement, clignotement feux	J'obéis
Intercepteur	Dégagement brusque en montée	Pouvez continuer
Intercepté	Balancement	J'obéis
Intercepteur	Sortie train, phare allumé, Survol piste	Atterrissez ici
Intercepté	Sortie train, phare allumé, Survol piste	J'atterris
Intercepté	Survol 1000 ft, rentre train, feux	Peux pas atterrir
Intercepté	Clignotement régulier feux nav	Peux pas obéir
Intercepté	Clignotement irrégulier feux/phare	En Détresse

SIGNAUX AERODROME

Signaux optiques sol-air

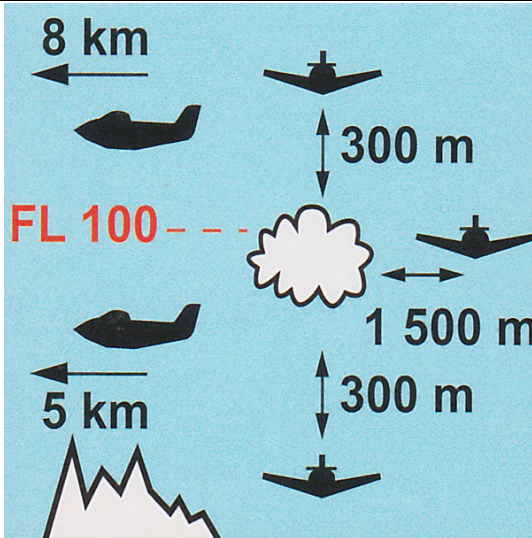


Signaux optiques sol-sol

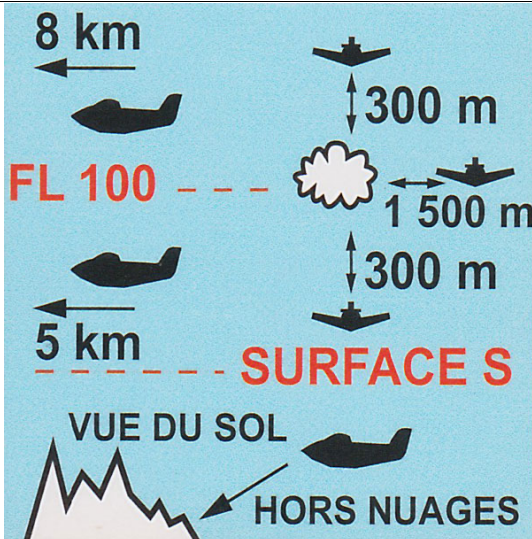


CONDITIONS VMC

Classe C-D-E



Classe G



MS880B F-GBEZ Procédures d'Urgence

ESPACES

Conditions par classe d'espace

CLASSE	C	D	E	G
Espacement	VFR/IFR	VFRS/IFR	VFRS/IFR	NON
Info traffic	VFR/VFR	VFR/VFR VFR/IFR	VFRS/VFRS	NON
Vitesse max	250 KT < FL 100			
Radio	OUI		NON sauf VFRS	NON
Clairance	OUI		NON sauf VFRS	NON