

Table des matières

MESSAGES DE DETRESSE.....	2
Message de détresse	2
Message d'urgence.....	2
Codes transpondeur	2
PANNES DE MOTEUR.....	3
Roulage au décollage.....	3
Après le décollage	3
PANNES DE MOTEUR (suite)	4
Après le décollage à une hauteur suffisante	4
Panne moteur en vol	4
ATTERRISSAGES 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
CONDITIONS DE GIVRAGE.....	9
VRILLE INVOLONTAIRE	10
VIRAGE ENGAGE.....	11
DIVERS.....	12
Ouverture de la porte en vol.....	12
INTERCEPTION.....	13
SIGNAUX AERODROME	14
Signaux optiques sol-air.....	14
Signaux optiques sol-sol	14
CONDITIONS VMC	15
Classe C-D-E	15
Classe G	15
ESPACES.....	16
Conditions par classe d'espace.....	16

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. FGPJV
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. FGPJV
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 70 kt
 - b. Volets sortis 65 kt
2. Mélange ETOUFFOIR
3. Sélecteur carburant OFF
4. Contacts magnétos OFF
5. Volets en fonction 40° recommandé
6. Contact général OFF

Note :

1. Si la longueur de la piste est suffisante pour effectuer un atterrissage normal, atterrir en ligne droite normalement.
2. Si la longueur de piste est insuffisante, maintenir la même vitesse et effectuer seulement des virages à faible inclinaison pour éviter les obstacles. L'utilisation des volets dépend des circonstances. Normalement, les volets seront complètement sortis lors du contact avec le sol.

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.

PANNES DE MOTEUR (suite)

Après le décollage à une hauteur suffisante

1. Vitesse de plané
 - a. Volets rentrés 70 kt
 - b. Volets sortis 65 kt
2. Sélecteur carburant AUTRE RESERVOIR
3. Pompe à carburant ON
4. Réchauffage carburateur ON
5. Mélange RICHE

Note 1 : La méthode à employer, lors d'une perte de puissance apparaissant lors du décollage, dépendra des circonstances.

Note 2 : Si la panne du moteur est provoquée par l'épuisement du carburant, la puissance du moteur ne sera à nouveau obtenue, après un changement de réservoir, que lorsque les tuyauteries seront remplies d'essence, ce qui peut demander plus de 10 secondes. Si la puissance du moteur n'est pas rétablie, agir conformément à la procédure d'atterrissage moteur arrêté.

Panne moteur en vol

1. Vitesse de plané 70 kt
2. Sélecteur carburant AUTRE RESERVOIR
3. Pompe électrique ON
4. Réchauffage carburateur ON
5. Mélange RICHE
6. Contacts magnétos BOTH
7. PRIMER IN et LOCKED
8. Instruments moteur VERIFIER
9. Puissance rétablie
 - a. Réchauffage carbu OFF
 - b. Pompe électrique OFF

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 70 kt
 - b. Volets sortis 65 kt
2. Mélange ETOUFFOIR
3. Sélecteur carburant OFF
4. Contacts magnétos OFF
5. Air conditionné OFF
6. Volets (40° recommandé) EN FONCTION
7. Contact général OFF
8. Harnais et ceintures ATTACHEES
9. Porte cabine DEVERROUILLEE
10. Atterrissage QUEUE BASSE
11. Freins FREINER MAXI

Atterrissage de précaution au moteur

1. Volets 10°
2. Vitesse 65 kt
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. Avionics et switches OFF
5. Volets (40° recommandé) EN FONCTION
6. Vitesse 65 kt
7. Contact général OFF
8. Porte cabine DEVERROUILLEE
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. Master switch OFF
 - b. Magnétos OFF
 - c. Sélecteur carburant ... OFF
6. Flammes ETOUFFEES avec extincteur, couverture de laine ou sable
7. Vérifier les avaries

Incendie moteur en vol

1. Mélange ETOUFFOIR
2. Sélecteur carburant OFF
3. Pompe électrique OFF
4. Master switch OFF
5. Chauffage ventilation OFF
6. Vitesse 100 kt ou plus
7. Atterrissage forcé EXECUTE

INCENDIES (suite)

Incendie dans la cabine

1. Master switch OFF
2. Chauffage et aérateurs FERMES
3. Extincteur UTILISER
4. Atterrir dès que possible

Incendie dans la voilure

1. Feux de navigation OFF
2. Réchauffage pitot..... OFF
3. Feux à éclats OFF

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. Master switch OFF
2. Avionics OFF
3. Autres switch OFF
4. Chauffage et aérateurs FERMES
5. Extincteur UTILISER

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

6. Master switch ON
7. Disjoncteur IDENTIFIER le circuit défectueux et ne pas le réenclencher
8. Interrupteurs radio..... OFF
9. Interrupteurs radio..... ON un par un en attendant un instant entre chacun pour localiser un court-circuit
10. 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 lecture à 0)

1. Charge électrique REDUITE
2. Disjoncteur alternateur..... OFF 30''
3. Disjoncteur alternateur..... ON
4. Alarme sous-tension ETEINT
5. Avionics ON

Si le voyant d'alarme sous-tension se rallume :

1. Disjoncteurs alternateurs..... OFF
2. Radios et équipements électriques non essentiels OFF
3. **ATTERRIR** dès que possible

CONDITIONS DE GIVRAGE

Le vol dans des conditions de givrage est interdit.
Cependant, une zone givrante peut être traversée.

1. Réchauffage pitot ON
2. Modifier l'altitude pour rencontrer une zone moins favorable au givrage
3. Tirer complètement la commande de réchauffage cabine et régler les débits d'air chaud de dégivrage sur le pare-brise et d'air froid cabine à l'aide des commandes. Accroître le débit d'air chaud en limitant l'emploi de la commande d'air cabine.
4. Ouvrir les gaz pour augmenter la vitesse du moteur et minimiser l'accumulation de givre sur les pales d'hélice
5. Réchauffer le carburateur selon la nécessité
6. Prévoir un atterrissage à l'aérodrome le plus proche
7. Dans le cas d'une accumulation importante de givre, préparez-vous à une vitesse de décrochage plus élevée
8. Laisser les volets rentrés pour ne pas perdre l'efficacité de la profondeur
9. Ouvrir la glace gauche et racler le givre sur une partie du pare-brise pour améliorer la visibilité en approche d'atterrissage
10. Faire une approche en glissade pour une meilleure visibilité
11. Vitesse d'approche 70 à 80 kt selon l'épaisseur du givrage
12. Atterrir en position horizontale

VRILLE INVOLONTAIRE

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

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

Extrait du Manuel de Vol :

Les vrilles provoquées intentionnellement sont interdites en catégorie normal.

La procédure suivante doit être appliquée pour sortir de vrilles involontaires :

1. GAZ : réduits
2. DIRECTION : braquée au maximum du côté opposé eu sens de la rotation
3. VOLANT DE COMMANDE : poussé complètement vers l'avant
4. DIRECTION : au neutre lorsque la vrille est arrêtée
5. VOLANT DE COMMANDE : à la demande, pour revenir doucement sans brutalité dans une position normale en stabilisant l'altitude.

Ne pas oublier qu'avec un avion au poids maximum et centré arrière le rétablissement ne s'effectuera qu'après plusieurs tours de vrille et une perte d'altitude importante.

Nota : Veuillez-vous vous reporter au Service Bulletin n° 753 de Piper Aircraft en fin de Manuel.

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 80 kt
4. Régler le compensateur de profondeur pour maintenir une descente à 80 kt
5. Lâcher le volant et garder le cap en agissant sur le palonnier
6. Réchauffage carburateur..... TIRE
7. Décroiser 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

DIVERS

Ouverture de la porte en vol

Pour refermer la porte en vol procéder de la manière suivante :

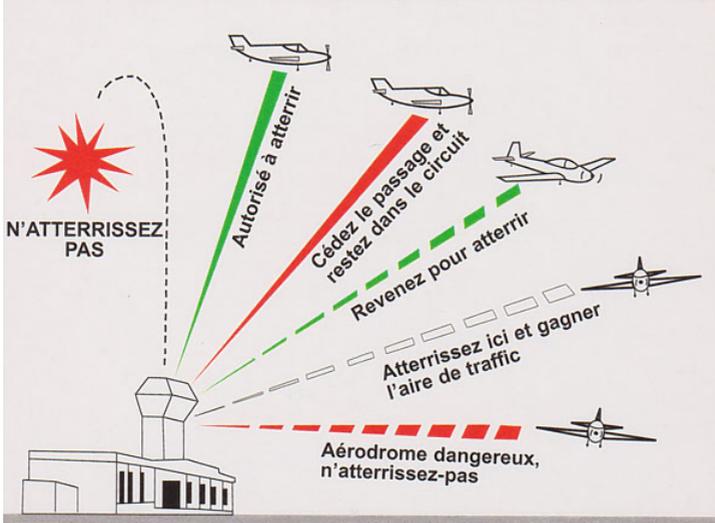
1. Réduire la vitesse de l'avion à 90 kt
2. Fermer les ventilations de cabine
3. Ouvrir la fenêtre de mauvais temps
4. Si le verrou supérieur est ouvert, le verrouiller.
Si le verrou inférieur n'est pas verrouillé et la porte entrebâillée, retirer le verrou supérieur, ouvrir davantage la porte, puis la refermer rapidement et verrouiller. Un glissement du côté de la porte ouverte facilitera le verrouillage.

INTERCEPTION

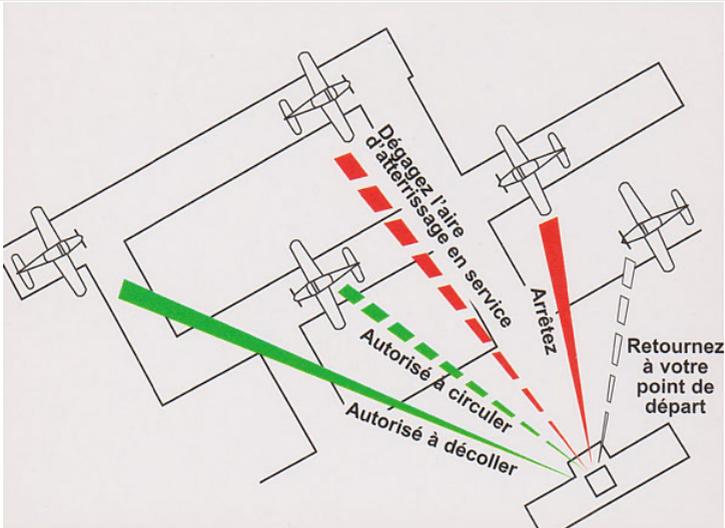
	SIGNAL	SIGNIFICATION
Intercepteur	Se place au-dessus Balancement, clignotement feux Large virage en palier	Suivez-moi
Intercepté	Balancement, clignotement feux	J'obéis
Intercepteur	Dégagement brusque en montée	Pouvez continuer
Intercepté	Balancement	J'obéis
Intercepteur	Sortie train, phare allumé, Survol 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

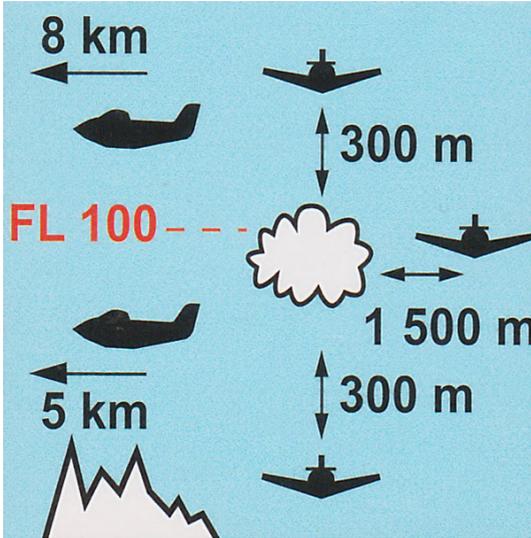


Signaux optiques sol-sol

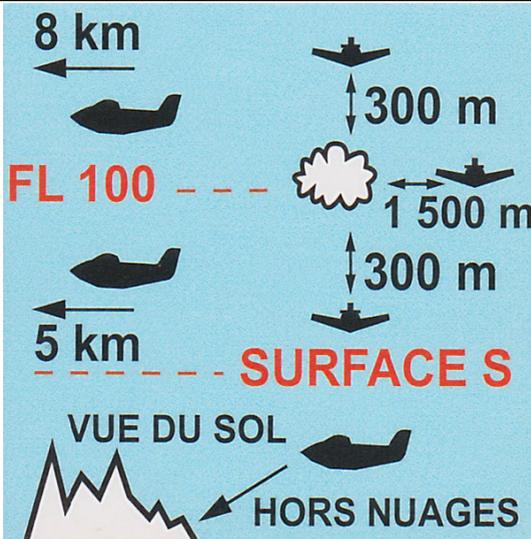


CONDITIONS VMC

Classe C-D-E



Classe G



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