

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
Panne moteur en vol	3
ATTERRISSAGES FORCES.....	4
Panne moteur totale	4
Atterrissage de précaution au moteur	4
AMERRISSAGE FORCE.....	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
INTERCEPTION.....	12
SIGNAUX AERODROME	13
Signaux optiques sol-air.....	13
Signaux optiques sol-sol	13
CONDITIONS VMC	14
Classe C-D-E.....	14
Classe G	14
ESPACES.....	15
Conditions par classe d'espace.....	15

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. FGYFP
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. FGYFP
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 65 kt
 - b. Volets sortis 60 kt
2. Mélange..... ETOUFFOIR
3. Sélecteur carburant..... OFF
4. Contacts magnétos..... OFF
5. Volets en fonction 40° recommandé
6. Contact général (Après sortie volets) . 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 moteur en vol

1. Vitesse de plané 65 kt
2. Réchauffage carbu ON
3. Sélecteur carburant..... BOTH
4. Mélange..... RICHE
5. Contacts magnétos..... BOTH
6. PRIMER IN et LOCKED

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 65 kt
 - b. Volets sortis 60 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 eintures..... ATTACHEES
9. Portes cabines DEVERROUILLEES
10. Atterrissage QUEUE BASSE
11. Freins..... FREINER MAXI

Atterrissage de précaution au moteur

1. Volets..... 20°
2. Vitesse 60 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 switchs OFF
5. Volets (40° recommandé) EN FONCTION
6. Vitesse 60 kt
7. Contact général OFF
8. Portes cabines DEVERROUILLEES
9. Atterrissage QUEUE BASSE
10. Contacts magnétos OFF
11. Freins..... FREINER MAXI

AMERRISSAGE FORCE

1. MAYDAY sur fréquence en cours ou 121,5
2. Attacher ou jeter les objets lourds
3. Approche :
 - a. Vent de face par vent fort et mer agitée
 - b. Parallèlement aux lames par forte houle et vent léger
4. Approche **avec** moteur :
 - a. Volets..... 20° à 40°
 - b. Puissance pour 300 ft/mn 55 kt
5. Approche **sans** moteur :
 - a. Volets 0°..... 65 kt
 - b. Volets 10°..... 60 kt
6. Portes cabine..... DEVERROUILLES
7. Maintenir la descente jusqu'au point d'amerrissage en position horizontale
8. Se protéger la tête au moment de l'amerrissage
9. Evacuer l'avion (si nécessaire, ouvrir la fenêtre pour inonder la cabine afin d'équilibrer les pressions de manière à ouvrir la porte)
10. Gonfler gilets de sauvetage et canot après l'évacuation de la cabine

Note : l'avion ne peut pas flotter plus de quelques minutes.

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. Master switch OFF
4. Chauffage ventilation OFF (sauf voileure)
5. Vitesse 100 kt ou plus
6. 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. Avionics..... ON
10. Interrupteurs radio..... 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
- 12.

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. Avionics..... OFF
2. Master switch OFF
3. Master switch ON
4. Disjoncteur alternateur..... VERIFIE
5. Alarme sous-tension ETEINT
6. Avionics..... ON

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

1. Alternateur 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..... 65 à 75 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. 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 :

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

1. Ramener la manette de gaz en position de ralenti 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 piqué 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 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

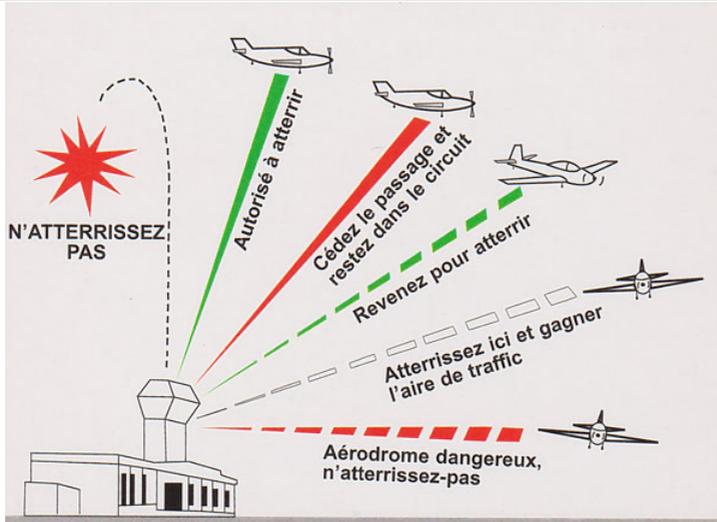
F172N F-GYFP Procédures d'urgence

INTERCEPTION

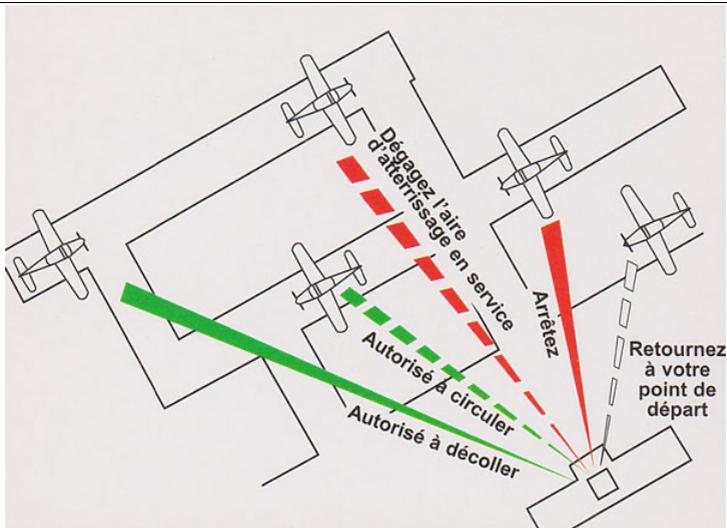
	SIGNAL	SIGNIFICATION
Intercepteur	Se place au-dessus Balancement, clignotement feux Large virage en palier	Suivez-moi
Intercepté	Balancement, clignotement feux	J'obéis
Intercepteur	Dégagement brusque en montée	Pouvez continuer
Intercepté	Balancement	J'obéis
Intercepteur	Sortie train, phare allumé, Survol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

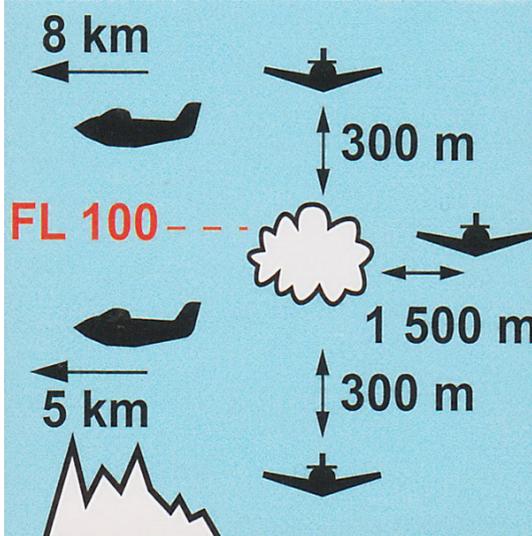


Signaux optiques sol-sol

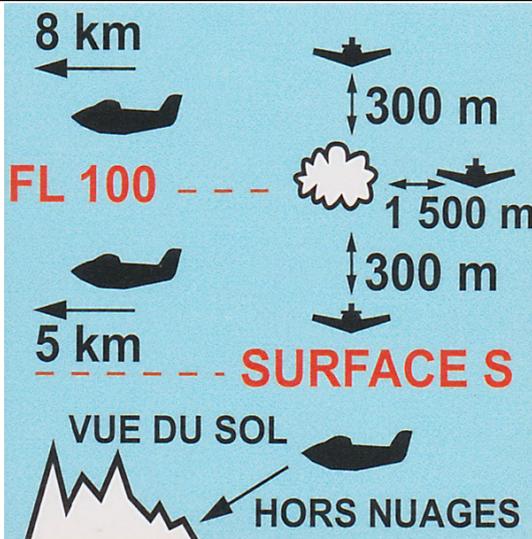


CONDITIONS VMC

Classe C-D-E



Classe G



F172N F-GYFP 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