



CHECKLIST DR40 / 140 B

FRANCAIS

VITESSES

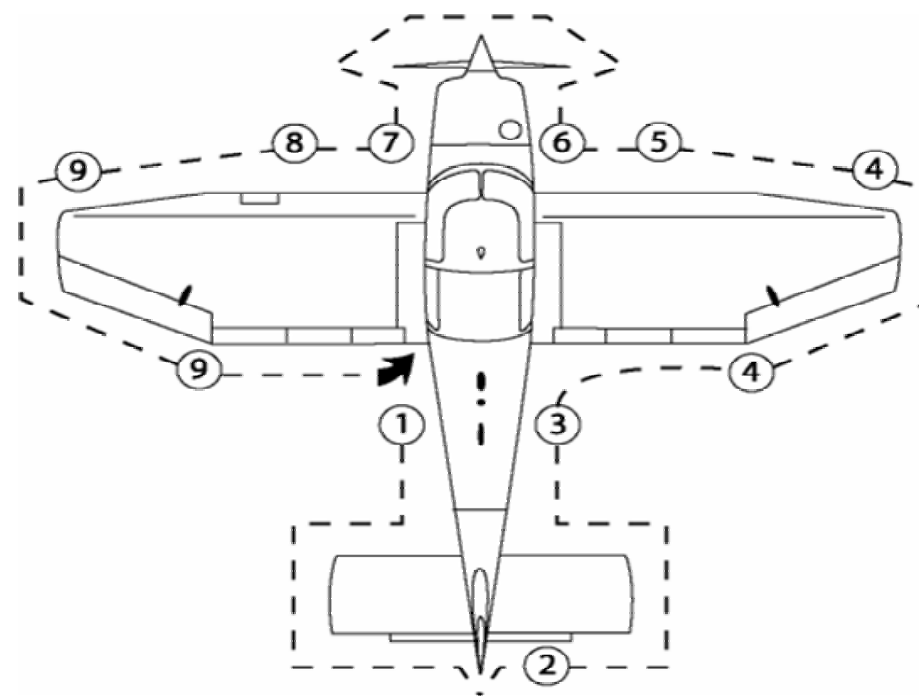
Vr.....	54 kt	Vs0.....	47 kt
Vx.....	70 kt	Va.....	116 kt
Vy.....	81 kt	Vref.....	65 kt + VENT
Vbest glide.....	78 kt	Cruise.....	120 kt

ESSENCE

TOTALE (PRINCIPAL + AUXILIAIRE)	160 L
UTILISABLE	159 L
CONSOMMATION	~35 L/H
AUTONOMIE	~4H30

AUTRES

VENT DE TRAVERS DÉMONTRÉ	22 kt
MTOM	1000 kg



CABINE

1. CONTACT MAGNÉTOS	SUR OFF
2. COMMANDES	LIBÉRÉES
3. VOILETS	FONCTIONNEMENT VÉRIFIÉ
4. INTERRUPTEUR BATTERIE	ON
5. QUANTITÉ ESSENCE	VÉRIFIÉE
6. INTERRUPTEUR BATTERIE	OFF
7. DOCUMENTS AVION	PRÉSENCE VÉRIFIÉE
8. BAGAGES	ARRIMAGE VÉRIFIÉ

01

1. BOUCHON DE RÉSERVOIR EN PLACE VERROUILLÉ
2. PRISE STATIQUE PROPRE, NON OBSTRUÉE
3. PURGE DE RÉSERVOIR PRINCIPAL ACTIONNÉE

02

1. EMPENNAGE HORIZONTAL ÉTAT DE SURFACE, ARTICULATION SANS JEU
2. GOUVERNE DE DIRECTION ARTICULATION ET JEUX VÉRIFIÉS

03

1. PRISE STATIQUE PROPRE, NON OBSTRUÉE

04

1. VOILETS ET AILERONS ARTICULATIONS ET ÉTAT VÉRIFIÉS
2. BOUT D'AILE ET FEUX VÉRIFIÉS

05

1. AVERTISSEUR DE DÉCROCHAGE PROPRE, DÉBATTEMENT VÉRIFIÉ
2. TRAIN PRINCIPAL DROIT FIXATION ET ÉTAT CARÉNAGE VÉRIFIÉS
- ENFONCEMENT AMORTISSEUR NORMAL
- PNEU GONFLÉ

06

1. PURGE DE CIRCUIT CARBURANT ACTIONNÉE
2. NIVEAU D'HUILE VÉRIFIÉ, BOUCHON VISSÉ, TRAPPE REFERMÉE
3. FIXATION CAPOT MOTEUR VÉRIFIÉE
4. HÉLICE PROPRE, EN BON ÉTAT
5. CÔNE D'HÉLICE ABSENCE DE JEU
6. PRISES D'AIR PROPRES, NON OBSTRUÉES

07

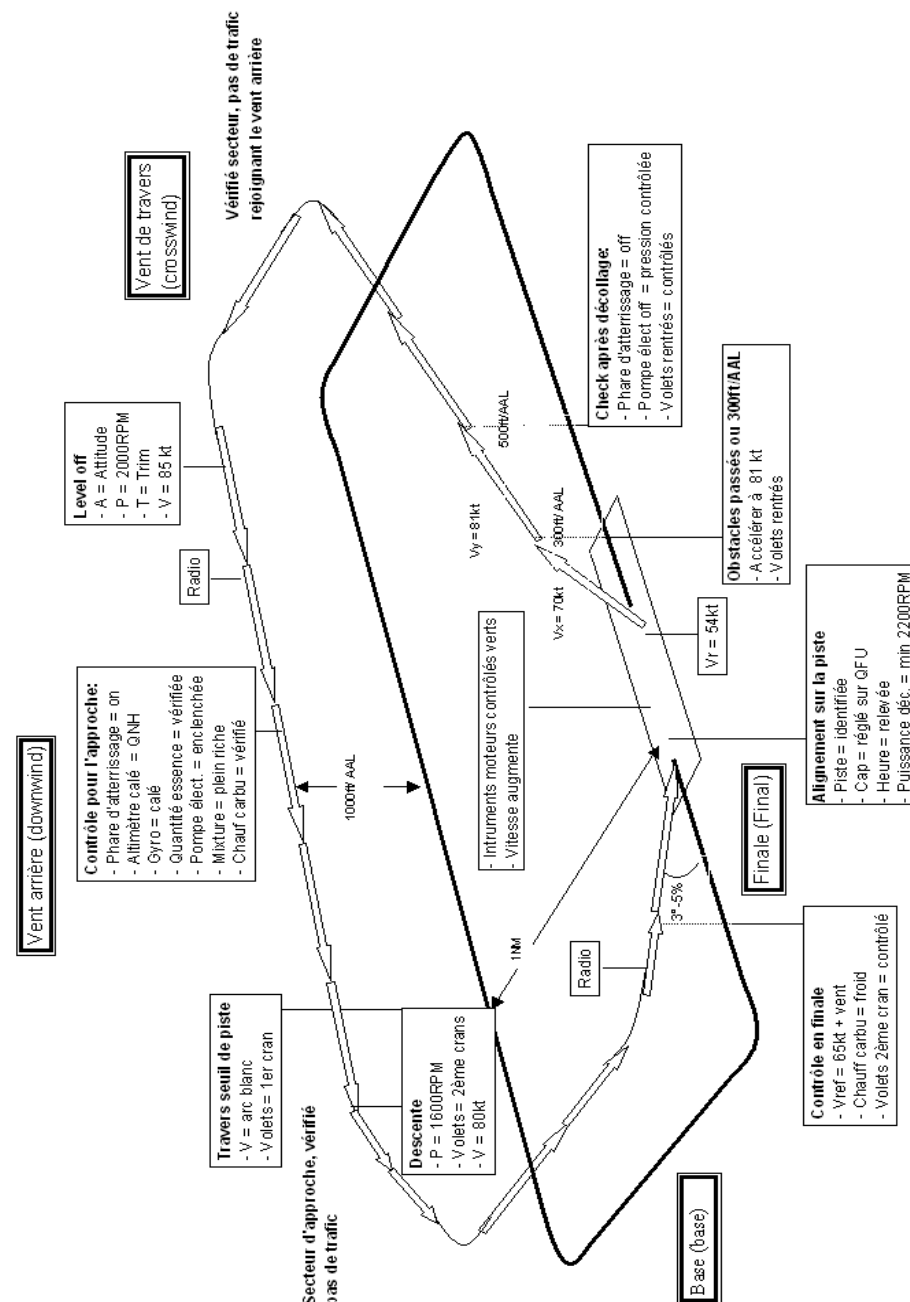
1. TRAIN AVANT FIXATION ET ÉTAT CARÉNAGE VÉRIFIÉS
- ENFONCEMENT AMORTISSEUR NORMAL
- PNEU GONFLÉ
- FOURCHE DE MANŒUVRE RETIRÉE
2. TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT RIGIDES
3. PROPRETÉ VERRIÈRE VÉRIFIÉE

08

1. TRAIN PRINCIPAL GAUCHE FIXATION ET ÉTAT CARÉNAGE VÉRIFIÉS
- ENFONCEMENT AMORTISSEUR NORMAL
- PNEU GONFLÉ
2. PITOT PROPRE, NON OBSTRUÉ
3. PHARES GLACE PROPRE

09

1. BOUT D'AILE ET FEUX VÉRIFIÉS
2. VOILETS ET AILERONS ARTICULATIONS ET ÉTATS VÉRIFIÉS



INSPECTION PRE-VOL

1. NIVEAU D'HUILE ENTRE 6 ET 8 US QUARTS
2. DOCUMENTS DE L'AVION, CARNET DE ROUTE, CHECKLIST A BORD
3. ÉQUIPEMENTS D'URGENCE LAMPE DE POCHE, MICRO,
..... EXTINCTEUR, CHECKLIST D'URGENCE

HIVER - PROCÉDURE DÉMARRAGE MOTEUR : TEMPÉRATURE < 5°C

1. INJECTION 8 - 10 FOIS
2. MAGNÉTOS GAUCHE, GARDER LA MAIN SUR LA CLEF
3. MANETTE DES GAZ 1 CM
4. DÉMARREUR ACTIONNÉ
DÈS QUE LE MOTEUR COMMENCE A SE METTRE EN ROUTE
5. MAGNÉTOS BOTH

SI LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS, REPRENDRE LA PROCÉDURE AU POINT 1

**ATTENTION: NE PAS POMPER PENDANT LA MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR,
GARDER LA MAIN SUR LES MAGNÉTOS!**

ÉTÉ - PROCÉDURE DÉMARRAGE MOTEUR: TEMPÉRATURE >5°C

1. INJECTION 3 FOIS
2. MANETTE DES GAZ 1 CM
3. MAGNÉTOS GAUCHE, GARDER LA MAIN SUR LA CLEF
4. DÉMARREUR ACTIONNÉ
DÈS QUE LE MOTEUR COMMENCE A SE METTRE EN ROUTE
5. MAGNÉTOS BOTH

ÉTÉ ET HIVER - PROCÉDURE DÉMARRAGE MOTEUR CHAUD

1. INJECTION 1 FOIS
2. MANETTE DES GAZ 1 - 2 CM
3. MAGNÉTOS GAUCHE, GARDER LA MAIN SUR LA CLEF
4. DÉMARREUR ACTIONNÉ
DÈS QUE LE MOTEUR COMMENCE A SE METTRE EN ROUTE
5. MAGNÉTOS BOTH

PROCÉDURE MOTEUR NOYÉ

1. POMPE ÉLECTRIQUE OFF
2. MIXTURE PAUVRE
3. PUISSANCE PLEIN GAZ
4. DÉMARREUR ACTIONNÉE
DÈS QUE LE MOTEUR DÉMARRE, RAMENER LA MIXTURE SUR PLEIN RICHE, PUIS REPRENDRE
LA PROCÉDURE NORMALE

TAXI

1. FREIN DE PARC RETIRÉ
2. PUISSANCE 1000RPM
3. FREINS TESTÉS
4. INSTRUMENTS DE VOL
INDICATEUR DE VITESSE INDIQUE "0"
HORIZON STABLE
ALTIMÈTRE QNH, ALTITUDE CONTRÔLÉE
TOURNE ET PENCHE TOURNE DU COTÉ DU VIRAGE, BILLE EXTÉRIEURE
GYRO DIRECTIONNEL INDICATION: AUGMENTE (D) ET DIMINUE (G)
VARIOMÈTRE INDIQUE "0"
BOUSSOLE LIBRE "PLEINE DE LIQUIDE"

POINT FIXE

1. ATTENDRE QUE LE MOTEUR CHAUFFE TÊTES DE CYLINDRES DANS LE VERT
..... OU TEMPÉRATURE D'HUILE MINI 40°
..... OU EN HIVER APRÈS QUE LE MOTEUR TOURNE DEPUIS 5-10 MIN

BRIEFING DE DÉPART

1. VITESSES Vr
..... Vx
..... Vy
2. ROUTE 1^{er} CAP
..... 1^{ère} ALTITUDE
3. PROCÉDURES D'URGENCE:
TOUTES PANNES AVANT Vr PUISSANCE RETIRÉE
..... FREINER, MAINTENIR L'AXE DE PISTE
..... AVISER ATC
PANNE MOTEUR APRÈS LE DÉPART
JUSQU'A 1000FT/SOL POSER DROIT DEVANT, Vbest glide
DÈS 1000FT/SOL POSER DROIT DEVANT OU TENTER DEMI-TOUR (BANK 45°), Vbest glide

BRIEFING D' ARRIVÉE

1. POINT D'ENTRÉE VÉRIFIÉ
2. PISTE EN USAGE BRIEFÉE
3. ALTITUDE DU CIRCUIT INDIQUÉE(.... FT)
4. ALTITUDE AÉRODROME INDIQUÉE(.... FT)
6. VITESSES INITIALE
..... INTERMÉDIAIRE
..... FINALE
7. PROCÉDURE DE REMISE DE GAZ BRIEFÉE

01 - CONTRÔLES AVANT DÉMARRAGE MOTEUR

1. CONTRÔLES PRÉ-VOL	EFFECTUÉS
2. SIÈGES.....	RÉGLÉS, VERROUILLÉS
3. CEINTURES ET HARNAIS.....	RÉGLÉS ET BOUCLÉS
4. FREIN DE PARC.....	SERRÉ
5. CONSOMMATEURS ÉLECTRIQUES	OFF
6. BATTERIE ET ALTERNATEUR	ON
7. DISJONCTEURS	CONTRÔLÉS
8. PANNEAU D'ALARME	TESTÉ, POSITION JOUR
9. ELT.....	AUTO / ARM
10. QUANTITÉ D'ESSENCE / ENDURANCE	CONTRÔLÉS
11. SÉLECTEUR D'ESSENCE	OUVERT
12. RÉSERVOIR AUXILIAIRE.....	AU BESOIN
13. CHAUFFAGE CARBURATEUR	FROID
14. MIXTURE	PLEIN RICHE

02 - DÉMARRAGE MOTEUR

1. FEUX NAVIGATION ET ANTICOLLISION (STROBE)	ON
2. POMPE ÉLECTRIQUE / PRESSION D'ESSENCE	ON / SECTEUR VERT
3. MAGNÉTOS	GAUCHE (L)
4. VERRIÈRE.....	FERMÉE ET VERROUILLÉE
5. MANETTE DE GAZ	INJECTIONS AU BESOIN ET 1 CM EN AVANT
6. ZONE D'HÉLICE	DÉGAGÉE
7. DÉMARREUR	ACTIONNÉ
8. MAGNÉTOS.....	LES DEUX (BOTH)
9. PUISSANCE	1000-1200 RPM
10. PRESSION D'HUILE.....	CONTRÔLÉE

03 - CONTRÔLES APRÈS DÉMARRAGE MOTEUR

1. POMPE ÉLECTRIQUE ET PRESSION D'ESSENCE	OFF / CONTRÔLÉE
2. AMPÈREMÈTRE	SECTEUR VERT
3. PANNEAU D'ALARME.....	ÉTEINT SAUF VOLETS
4. ANTICOLLISION (STROBE)	OFF

04 - AVANT LE ROULAGE

1. VOLETS	RENTRÉS
2. VENTILATION, CHAUFFAGE ET DÉGIVRAGE	AU BESOIN
3. AVIONIQUE.....	ON, RÉGLÉE
4. ATIS.....	REÇU
5. GYROCOMPAS	RÉGLÉ

PRÊT AU ROULAGE

05 - ROULAGE

1. PHARE DE ROULAGE	ON
2. FREINS ET DIRECTION	CONTRÔLÉS
3. BOUSSOLE	LIBRE & PLEINE
4. INSTRUMENTS GYROSCOPIQUES	CONTRÔLÉS

06 - POINT FIXE

1. FREIN DE PARC	SERRÉ
2. PUISSANCE	1000-1200 RPM
3. PHARE DE ROULAGE	OFF
4. INSTRUMENTS MOTEUR	CONTRÔLÉS
5. CABINE	FERMÉE ET VERROUILLÉE
6. MIXTURE	PLEIN RICHE
7. PUISSANCE.....	2000 RPM
8. SUCCION GYROSCOPIQUE	CONTRÔLÉE
9. AMPÈREMÈTRE	CONTRÔLÉ
10. MAGNÉTOS	CONTRÔLÉS (175/50)PUIS "BOTH"
11. CHAUFFAGE CARBURATEUR	CONTRÔLÉ
12. MIXTURE	CONTRÔLÉE
13. RALENTI	600-650RPM
14. PUISSANCE.....	1000-1200RPM

07 - CONTRÔLES AVANT LE DÉPART

1. CEINTURES ET HARNAIS	CONTRÔLÉS ET SERRÉS
2. QUANTITÉ D'ESSENCE & ENDURANCE	CONTRÔLÉE
3. SÉLECTEUR D'ESSENCE	OUVERT
4. RÉSERVOIR AUXILIAIRE.....	AU BESOIN
5. MIXTURE	RICHE
6. CHAUFFAGE CARBURATEUR	FROID POUSSÉ ET VERROUILLÉ
7. MAGNÉTOS	CONTRÔLÉS BOTH
8. COMMANDES DE VOL.....	LIBRES <input type="checkbox"/>
9. TRIM	POSITION DÉCOLLAGE
9. VOLETS.....	CONTRÔLÉS PUIS POSITION DÉCOLLAGE
10. INSTRUMENTS DE VOL ET AVIONIQUE	CONTRÔLÉS
11. VITESSES, Vr 54 kt / Vx 70 kt / Vy 81 kt	BRIEFÉES
12. ROUTE DE DÉPART, 1 ^{er} CAP & 1 ^{ère} ALT	BRIEFÉES
13. PROCÉDURES D'URGENCE	BRIEFÉES

[PRÊT AU DÉPART]

08 - AVANT ET A L'ALIGNEMENT

1. VERRIÈRE.....	FERMÉE ET VERROUILLÉE
2. PHARE D'ATERRISSAGE & ANTICOLLISION (STROBE)	ON
3. AVIONIQUE / TRANSPONDEUR	RÉGLÉ SELON ATC
4. POMPE ÉLECTRIQUE	ON
5. SECTEUR D'APPROCHE	LIBRE
6. VENT.....	CONTRÔLÉ

09 - DÉCOLLAGE ET MONTÉE INITIALE

1. GYROCOMPAS RÉGLÉ SUR QFU
2. HEURE DE DÉPART RELEVÉ
3. FREINS LÂCHÉS ET LIBRES
4. PUISSANCE DE DÉCOLLAGE PLEIN GAZ / 2200 RPM MIN
5. VITESSE INDIQUÉE EN AUGMENTATION
6. VITESSE DE DÉCOLLAGE (Vr) ATTEINTE, ROTATION
7. ASSIETTE DE VOL ET VITESSE DE MONTÉE ÉTABLIES
8. VOILETS RENTRÉS

10 - CONTRÔLES DE MONTÉE

1. VOILETS CONTRÔLÉS, RENTRÉS
2. PHARE D'ATERRISSAGE OFF
3. POMPE ÉLECTRIQUE / PRESSION D'ESSENCE OFF / SECTEUR VERT

11 - CONTRÔLES EN CROISIÈRE ET CHAQUE 15 MINUTES

1. ALTIMÈTRE CALÉ
2. GYROCOMPAS RÉGLÉ
3. INSTRUMENTS MOTEUR CONTRÔLÉS
4. RÉGLAGE DE PUISSANCE DE CROISIÈRE CONTRÔLÉ
5. RÉGLAGE DE MIXTURE CONTRÔLÉ

GESTION DU CARBURANT

6. QUANTITÉ D'ESSENCE / ENDURANCE RESTANTE CONTRÔLÉE
7. SÉLECTEUR D'ESSENCE CONTRÔLÉ, OUVERT
8. RÉSERVOIR AUXILIAIRE AU BESOIN

12 - DESCENTE POUR L'APPROCHE

1. ATIS REÇU
2. BRIEFING POUR L'APPROCHE EFFECTUÉ
3. CEINTURES ET HARNAIS CONTRÔLÉS
4. INSTRUMENTS DE VOL ET AVIONIQUE CONTRÔLÉS
5. CHAUFFAGE CARBURATEUR AU BESOIN
6. MIXTURE ENRICHIR SELON DESCENTE

13 - PRÉPARATION POUR L'APPROCHE

1. PHARE D'ATERRISSAGE ON
2. ALTIMÈTRE CALÉ
3. GYROCOMPAS RÉGLÉ
4. QUANTITÉ D'ESSENCE & ENDURANCE CONTRÔLÉES
5. POMPE ÉLECTRIQUE ON
6. RÉSERVOIR AUXILIAIRE AU BESOIN
7. CHAUFFAGE CARBURATEUR CONTRÔLÉ / AU BESOIN
8. MIXTURE PLEIN RICHE (OU SELON ALTITUDE AD)

14 - CONTRÔLES EN FINALE

1. VOILETS POSITION ATERRISSAGE, CONTRÔLÉ
2. CHAUFFAGE CARBURATEUR CONTRÔLÉ FROID ET VERROUILLÉ
3. VITESSE FINALE (ACC AFM) RÉGLÉE ET TRIMÉE

15 - REMISE DE GAZ - [GO AROUND]

1. PUISSANCE PLEIN GAZ
2. CHAUFFAGE CARBURATEUR CONTRÔLÉ FROID ET VERROUILLÉ
3. ASSIETTE DE VOL ET VITESSE ÉTABLIES
4. VOILETS 1^{ER} CRAN

16 - APRÈS L'ATERRISSAGE

1. ANTICOLLISION (STROBE) OFF
2. PHARES ATERRISSAGE OFF & ROULAGE ON
3. TRANSPONDEUR STBY
4. POMPE ÉLECTRIQUE OFF
5. VOILETS RENTRÉS

17 - ARRÊT DU MOTEUR

1. FREIN DE PARC SERRÉ
2. PUISSANCE 1000 RPM
3. PHARE DE ROULAGE OFF
4. FRÉQUENCE D'URGENCE - 121.5 ÉCOUTÉE
5. AVIONIQUE OFF
6. TRIM POSITION DÉCOLLAGE
7. VOILETS 2^{ÈME} CRAN
8. CABINE FERMÉE ET VERROUILLÉE
9. MIXTURE PLEIN PAUVRE
10. MANETTE DE GAZ RETIRÉE
11. MAGNÉTOS OFF
12. CLÉS RETIRÉES
13. FEUX NAV OFF
14. BATTERIE ET ALTERNATEUR OFF
15. COMPTEUR DE TEMPS EFFECTIF RELEVÉ

18 - PARKING

1. CLÉS RETIRÉES
2. BATTERIE ET ALTERNATEUR OFF, CONTRÔLÉ
3. RÉSERVOIR AUXILIAIRE FERMÉ
4. AÉRONEF CALÉ, ASSURÉ
5. CABINE ET CEINTURES PROPRE, RANGÉES
6. COMMANDES DE VOL (PLACE PIC) ATTACHÉES

PROCEDURES D'URGENCE

TABLE DES MATIERES

Panne moteur au décollage	PAGE 2
Panne moteur immédiatement après le départ	PAGE 2
Panne moteur en vol	PAGE 3
Atterrissage forcé en campagne, moteur en panne	PAGE 3
Atterrissage de précaution en campagne, moteur en marche	PAGE 4
Incendie.....	PAGE 4
Vibration et irrégularités de fonctionnement du moteur	PAGE 6
Panne d'alimentation en huile	PAGE 6
Givrage.....	PAGE 7
Panne de générateur électrique	PAGE 8
Vrilles involontaires	PAGE 8
Panne sur commande de profondeur	PAGE 9

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE (roulage)

S'il reste suffisamment de piste:

Réduire à fond les gaz et s'arrêter dans l'axe, en freinant à la demande

S'il ne reste pas suffisamment de piste:

1. Manette de gaz réduite à fond (tirer)
2. Freins freiner énergiquement
3. Mixture..... étouffoir (vers le bas)
4. Robinet d'essence fermé
5. Contact magnétos coupé
6. Interrupteur batterie coupé

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DEPART

1. Vitesse de plané..... (73 kt) 135 km/h
2. Mixture..... étouffoir (vers le bas)
3. Robinet d'essence fermé
4. Contact magnétos coupé
5. Interrupteur batterie coupé

NOTE IMPORTANTE

Atterrir droit devant, en ne faisant que de petits changement de cap pour éviter les obstacles.

Ne jamais tenter de faire demi-tour vers la piste car l'altitude après le décollage ne le permet généralement pas.

PANNE MOTEUR EN VOL

Si l'altitude est jugée suffisante pour tenter une remise en marche du moteur:

Prendre la vitesse de meilleure finesse, volets rentrés 145 km/h (78 kt).

Dans ces conditions et sans vent, l'avion parcourt environ 9.3 fois son altitude.

1. Robinet d'essence ouvert
2. Pompe électrique marche
3. Mixture plein riche (vers le haut)
4. Manette de gaz 1/4 de la course en avant
5. Contact magnétos sur L + R (Both)

Si l'hélice tourne encore, le moteur devrait se remettre en route

Si l'hélice est calée, actionner le démarreur

Si le moteur ne démarre toujours pas, préparer un atterrissage en campagne suivant la procédure ci-dessous

ATTERRISSAGE FORCE EN CAMPAGNE, MOTEUR EN PANNE

Choisir un terrain approprié:

1. Ceinture et harnais serrés
2. Pompe électrique arrêt
3. Mixture étouffoir (vers le bas)
4. Manette de gaz plein réduit (tirer)
5. Contact magnétos coupé
6. Robinet d'essence fermé
7. Excitation alternateur coupé
8. Interrupteur batterie coupé

Finale

Volets tout sortis
Verrière déverrouillée

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION EN CAMPAGNE, MOTEUR EN MARCHÉ

Reconnaître le terrain choisi, en effectuant au besoin plusieurs passages à

basse vitesse (130 km/h - 70 kt) volets en position décollage (1er cran)

puis faire une approche de précaution de 120 km/h (65 kt), volets en position atterrissage (2ème cran).

En finale, déverrouiller la verrière.

Avant de toucher le sol

1. Contact magnétos coupé
2. Interrupteur batterie coupé

NOTE: EN CAS DE BLOCAGE DE LA VERRIERE

Poignée de verrière en position "ouvert".

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

INCENDIEFeu moteur au sol, à la mise en route

Laisser tourner le moteur avec

1. Robinet d'essence fermé
2. Pompe électrique arrêt
3. Manette de gaz plein gaz (pousser)
4. Mixture étouffoir (vers le bas)

Cette manœuvre ayant pour but de "faire avaler" par le moteur de 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

1. Contact magnéto coupé
2. Interrupteur batterie coupé
3. Excitation alternateur coupé

Évacuer l'avion et tenter d'éteindre l'incendie à l'aide des moyens disponibles: extincteurs ou à défaut couvertures, vêtements, projection de sable.

Feu moteur en vol:

1. Robinet d'essence fermé
2. Manette de gaz plein gaz (pousser) jusqu'à l'arrêt du moteur
3. Mixture..... étouffoir (vers le bas)
4. Pompe électrique arrêt
5. Excitation alternateur..... coupé
6. Chauffage cabine et ventilation coupés
7. Adopter une vitesse de finesse maxi (78 kt) 145 km/h

Préparer un atterrissage en campagne suivant les procédures décrites dans le chapitre "atterrissage moteur en panne"

Ne pas essayer de remise en route du moteur

Feu dans la cabine

Éteindre le foyer par tous les moyens disponibles (extincteur en option).

Pour éliminer les fumées, ouvrir à fond la ventilation.

En cas de feu d'origine électrique (combustion des isolants produisant une odeur caractéristique):

1. Ventilation de la cabine réduire
2. Excitation de l'alternateur coupé
3. Interrupteur batterie coupé
4. Breaker batterie tiré
5. Breaker alternateur tiré

Atterrir rapidement si le feu persiste

VIBRATION ET IRREGULARITES DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

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

1. Un givrage du carburateur: voir le chapitre " GIVRAGE "
2. Un mélange réglé trop riche ou trop pauvre: régler la mixture
3. La présence d'impuretés dans le circuit carburant: vérifier la pression d'essence mettre en fonction la pompe à essence
4. Une défaillance d'allumage: contact magnétos sur "L", puis sur "R", puis retour sur "Both". Sélectionner la position procurant le meilleur fonctionnement du moteur et rejoindre le terrain le plus proche à régime réduit, mixture sur " plein riche"

PANNE D'ALIMENTATION EN HUILE

En cas de baisse de la pression d'huile, surveiller la température d'huile.

Si celle-ci s'élève anormalement (zone rouge)

1. Réduire la puissance
2. Rejoindre le terrain le plus proche en se préparant à un éventuel atterrissage en campagne

GIVRAGE

Procéder de façon suivante lorsque l'on est surpris par le givrage

1. Réchauffage carburateur chaud (tirer)
2. Augmenter la puissance afin de réduire la formation de glace au minimum
3. Mettre en marche le réchauffage pitot (si installé)
4. Mettre la climatisation sur plein chaud et orienter la totalité du débit vers le pare brise (position "désembuage", afin d'en éliminer rapidement le givre
5. Rebrousser chemin ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins critique pour le givrage.
6. Envisager d'atterrir sur le prochain aérodrome

Lors de la formation de glace extrêmement rapide, effectuer un atterrissage forcé.

Se souvenir qu'une couche de plus de 0.5 cm (0.2in) sur le bord d'attaque augmente notablement la vitesse de décrochage. Adapter si nécessaire une vitesse d'approche supérieure à la normale: 135 km/h (73 kt)

REMARQUES

S'il est nécessaire de maintenir en permanence le réchauffage carburateur, ajuster impérativement le mélange à l'aide de la manette de mixture pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.

Utiliser toujours le réchauffage carburateur en " tout ou rien"
(plein chaud ou plein froid), une position intermédiaire peut, dans certains cas, aggraver le givrage.

PANNE DE GENERATEUR ELECTRIQUE

La panne de l'alternateur se traduit par l'allumage du voyant ambre "panne alternateur" sur le tableau d'alarme et par une baisse progressive de la tension du réseau (indications du voltmètre).

Si le voyant ambre s'allume

Couper puis réenclencher l'excitation alternateur.

Cette opération a pour but de réarmer le relais de surtension (relais d'overvoltage) qui peut disjoncter à la suite d'une surtension passagère.

Si la panne persiste

1. Couper l'excitation alternateur
2. Couper tous les équipements électriques non indispensables à la poursuite du vol
3. Se poser dès que possible afin de faire vérifier le circuit électrique.

NOTE

Une panne d'alternateur n'empêche pas le moteur de fonctionner normalement

VRILLE INVOLONTAIRE

En cas de vrille, appliquer la procédure suivante:

1. Manette de gaz réduit (tirer)
2. Direction à fond contre le sens de rotation
3. Profondeur au neutre
5. Ailerons au neutre
6. Dès l'arrêt de la rotation, direction au neutre et ressource en respectant les limites du domaine de vol

NOTE

Si les volets sont sortis au moment de la mise en vrille, les rentrer au plus vite.

PANNE SUR LA COMMANDE DE PROFONDEUR

En cas de perte d'efficacité de la commande de profondeur (déconnection accidentelle):

Stabiliser l'avion en vol horizontal, volets rentrés, à 130 km/h (70 kt),
à l'aide du trim de profondeur et des gaz.

Ne plus toucher au trim et contrôler l'angle de descente avec les gaz uniquement
Ne réduire qu'en courte finale, à proximité du sol.