



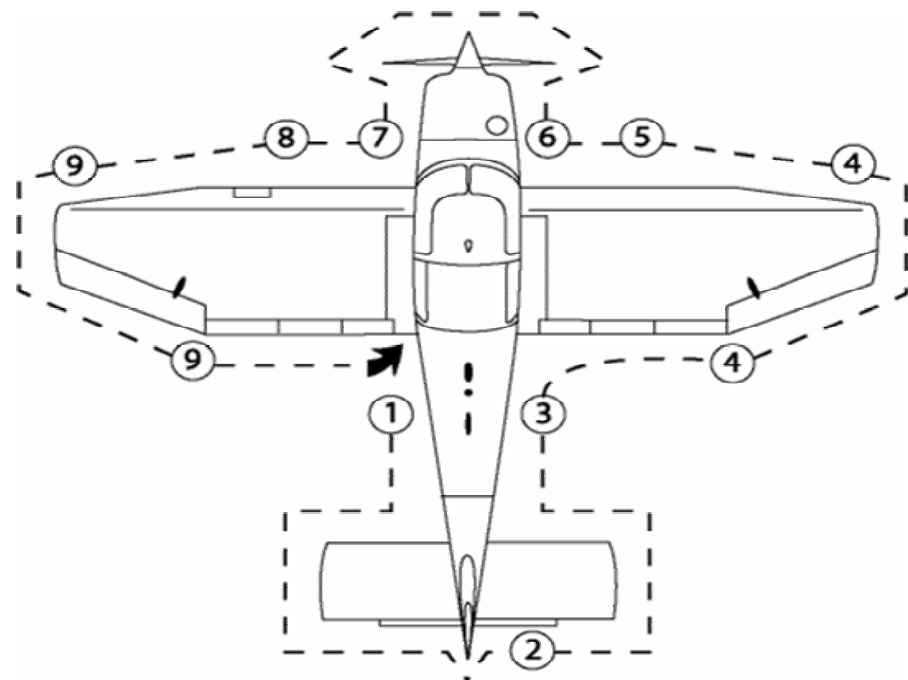
CHECKLIST DR400 / 200R

FRANCAIS

VITESSES	
Vr	61 kt
Vx	65 kt
Vy	86 kt
Vbest glide	81 kt
Vso	49 kt
Va	116 kt
Vref	70 kt + VENT
Vcruise	130 kt

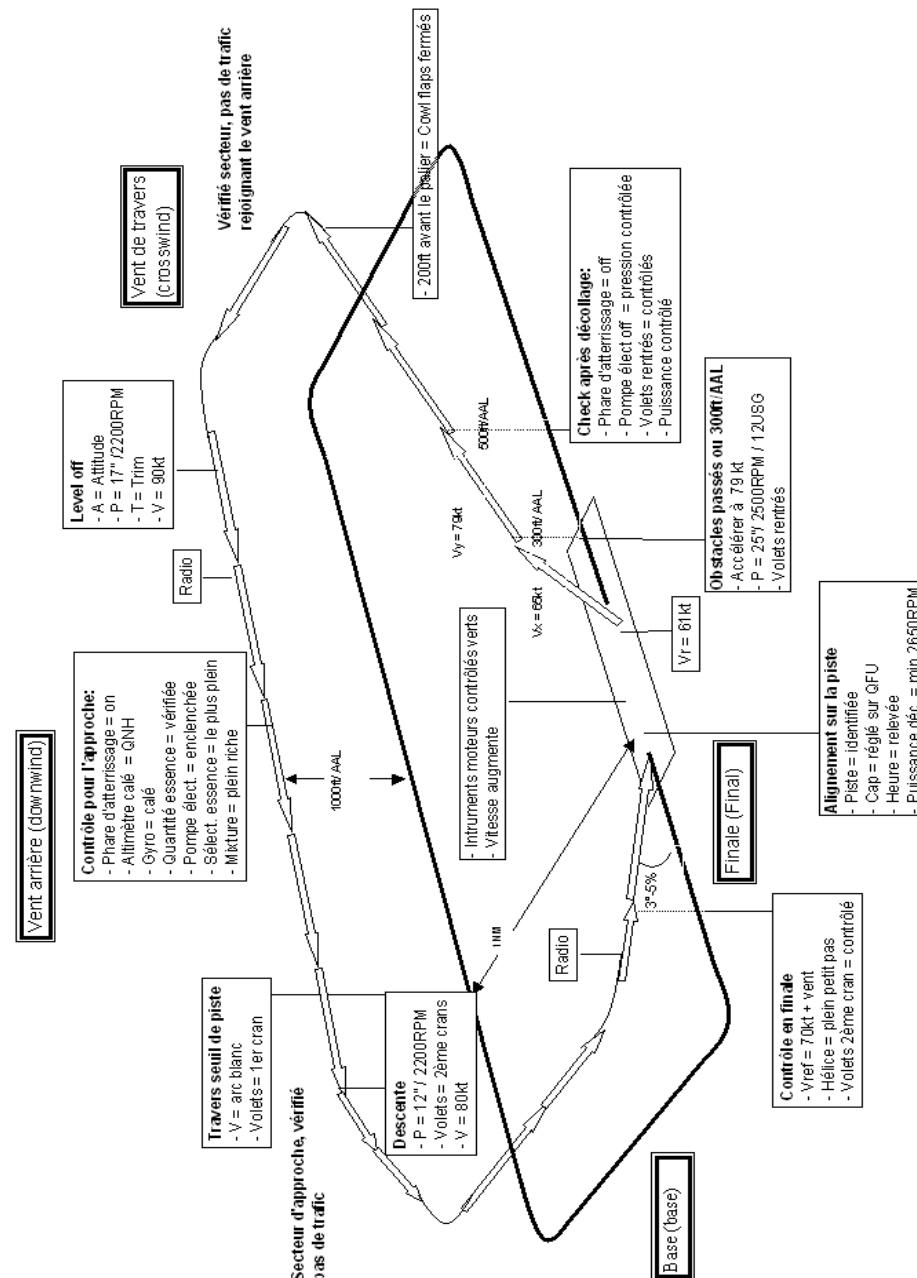
ESSENCE	
TOTALE (PRINCIPAL + AUXILIAIRE)	160 L
UTILISABLE	159 L
CONSOMMATION	~ 45L/H
AUTONOMIE	~ 3H30

AUTRES	
VENT DE TRAVERS DÉMONTRÉ	22 kt
MTOM	1100 kg



COCKPIT	
1. CONTACT MAGNÉTOS	SUR OFF
2. COMMANDES	LIBÉRÉES
3. INTERRUPTEUR BATTERIE	ON
4. VOILETS, VOILET DE CAPOT ET TÉMOIN LUMINEUX	FONCTIONNEMENT VÉRIFIÉ
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, VOLET DE CAPOT	VÉRIFIÉS
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. MANETTE D'HÉLICE PLEIN RÉGIME
2. POMPE ÉLECTRIQUE ON
3. MANETTE DE GAZ 1CM EN AVANT
4. MIXTURE PLEIN RICHE PENDANT 8 SEC
OBTENIR UN LÉGER DÉBIT AU "FUEL FLOW" PUIS PLEIN PAUVRE
5. DÉMARREUR ACTIONNÉ
DÈS QUE LE MOTEUR COMMENCE A SE METTRE EN ROUTE
6. MIXTURE AVANCER DOUCEMENT VERS PLEIN RICHE

SI LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS, REPRENDRE LA PROCÉDURE AU POINT 4

ATTENTION: NE PAS POMPER PENDANT LA MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR,

GARDER LA MAIN SUR LES MAGNÉTOS!

ÉTÉ - PROCEDURE DÉMARRAGE MOTEUR: TEMPÉRATURE >5°C

1. MANETTE D'HÉLICE PLEIN RÉGIME
2. POMPE ÉLECTRIQUE ON
3. MANETTE DE GAZ 1CM EN AVANT
4. MIXTURE PLEIN RICHE PENDANT 3 A 5 SEC MAX
OBTENIR UN LÉGER DÉBIT AU "FUEL FLOW" PUIS PLEIN PAUVRE
5. DÉMARREUR ACTIONNÉ
DÈS QUE LE MOTEUR COMMENCE A SE METTRE EN ROUTE
6. MIXTURE AVANCER DOUCEMENT VERS PLEIN RICHE
SI LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS, REPRENDRE LA PROCÉDURE AU POINT 4

ÉTÉ ET HIVER - PROCÉDURE DÉMARRAGE MOTEUR CHAUD

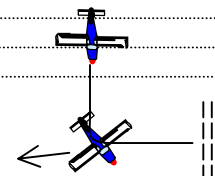
1. MEME PROCEDURE QU'EN ETE, MAIS SANS INJECTION

PROCÉDURE MOTEUR NOYÉ

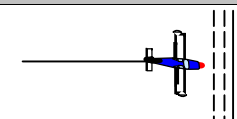
1. POMPE ÉLECTRIQUE OFF
2. MIXTURE PAUVRE
3. PUISSANCE PLEIN GAZ
4. DÉMARREUR ACTIONNÉE
DÈS QUE LE MOTEUR DÉMARRE, RAMENER LA MIXTURE SUR PLEIN RICHE, PUIS REPRENDRE
LA PROCÉDURE NORMALE

TAXI

1. FREIN DE PARC RETIRÉ
2. PUISSANCE 1200RPM
3. FREINS TESTÉS
4. INSTRUMENTS DE VOL
INDICATEUR DE VITESSE INDIQUE "0"
HORIZON STABLE
ALTIMÈTRE QNH, ALTITUDE CONTRÔLÉE
TOURNE ET PENCHE TOURNE DU CÔTÉ 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. VOLET CAPOT (COWL FLAPS)	OUVERT
9. PANNEAU D'ALARME	TESTÉ, POSITION JOUR
10. ELT.....	AUTO
11. QUANTITÉ D'ESSENCE / ENDURANCE	CONTRÔLÉE
12. SÉLECTEUR D'ESSENCE	OUVERT
13. RÉSERVOIR AUXILIAIRE	AU BESOIN

02 - DÉMARRAGE MOTEUR

1. FEUX NAVIGATION ET ANTICOLLISION (STROBE)	ON
2. MANETTE D'HÉLICE	PLEIN RÉGIME
3. POMPE ÉLECTRIQUE	ON
4. VERRIÈRE.....	FERMÉE ET VERROUILLÉE
5. MANETTE DE GAZ	1CM EN AVANT
6. MIXTURE.....	PLEIN RICHE PENDANT 3 à 5 SEC. MAX
	OBTENIR UN LÉGER DÉBIT AU "FUEL FLOW" PUIS PLEIN PAUVRE
7. ZONE D'HÉLICE	DÉGAGÉE
8. DÉMARREUR	ACTIONNÉ
9. MIXTURE.....	LENTEMENT PLEIN RICHE
10. PUISSANCE.....	1200 RPM
11. 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. FEU ANTICOLLISION (STROBE)	OFF

04 - AVANT LE ROULAGE

1. VOLETS.....	RENTRÉS
2. VENTILATION, CHAUFFAGE ET DÉGIVRAGE	AU BESOIN
3. AVIONIQUE.....	ON, RÉGLÉ
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	1200RPM
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. MANETTE D'HÉLICE / GOVERNOR	RÉPÉTER 3X / CHUTE MAX 500RPM
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. MANETTE D'HÉLICE	PLEIN RÉGIME
7. MAGNÉTOS.....	BOTH
8. COMMANDES DE VOL	LIBRES <input type="checkbox"/>
9. TRIMS DE PROFONDEUR ET DIRECTION	POSITION DÉCOLLAGE
9. VOLETS.....	POSITION DÉCOLLAGE
10. VOLET CAPOT (COWL FLAPS)	OUVERT
11. INSTRUMENTS DE VOL ET AVIONIQUE	CONTRÔLÉS
12. VITESSES, Vr 61 kt / Vx 65 kt / Vy 79 kt (T/O), 86 kt	BRIEFÉES
13. ROUTE DE DÉPART, 1 ^{er} CAP & 1 ^{ère} ALT	BRIEFÉS
14. PROCÉDURES D'URGENCE	BRIEFÉES

PRÊT AU DÉPART

08 - AVANT ET A L'ALIGNEMENT

1. VERRIÈRE.....	FERMÉE ET VERROUILLÉE
2. PHARE D'ATTERRISSAGE ET ANTICOLLISION (STROBE)	ON
3. AVIONIQUE & TRANSPONDEUR	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 / 2650 RPM MIN
5. VITESSE INDIQUÉE.....	EN AUGMENTATION
6. VITESSE DE DÉCOLLAGE (Vr)	ATTEINTE
7. ASSIETTE DE VOL ET VITESSE DE MONTÉE	ÉTABLIES
8. PUISSANCE	25"/ 2500 RPM
9. MIXTURE	12 USG/H
10. VOILETS.....	RENTRÉS

10 - CONTRÔLES DE MONTÉE	
1. VOILETS.....	CONTRÔLE RENTRÉS
2. PHARE D'ATERRISSAGE	OFF
3. POMPE ÉLECTRIQUE / PRESSION D'ESSENCE	OFF / FUEL FLOW ET LAMPE
4. PUISSANCE DE MONTÉE	25"/ 2500RPM /12 USGAL, CONTRÔLÉE

11 - MISE EN CROISIÈRE	
1. VOLET CAPOT (COWL FLAPS)	(200FT AVANT D'ATTEINDRE L'ALTITUDE) FERMÉ
2. PUISSANCE	CONTRÔLÉE
3. MIXTURE.....	CONTRÔLÉE

12 - CONTRÔLES EN CROISIÈRE ET CHAQUE 15 MINUTES	
1. ALTIMÈTRE.....	CONTRÔLÉ
2. GYROCOMPAS.....	CONTRÔLÉ
3. INSTRUMENTS MOTEUR	CONTRÔLÉS
4. RÉGLAGE DE PUISSANCE DE CROISIÈRE	SELON AFM, RÉGLÉ
5. RÉGLAGE DE MIXTURE	SELON AFM, RÉGLÉ

GESTION CARBURANT	
6. QUANTITÉ D'ESSENCE / ENDURANCE RESTANTE	CONTRÔLÉE
7. RÉSERVOIR AUXILIAIRE	AU BESOIN

13 - DESCENTE POUR L'APPROCHE	
1. ATIS.....	REÇU
2. BRIEFING POUR L'APPROCHE	BRIEFÉ
3. CEINTURES ET HARNAIS	CONTRÔLÉS
4. INSTRUMENTS DE VOL ET AVIONIQUE	CONTRÔLÉS
5. PUISSANCE DE DESCENTE	AFFICHÉE
6. MIXTURE.....	ENRICHIR SELON DESCENTE

14 - 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. MIXTURE.....	PLEIN RICHE (OU SELON ALTITUDE AD)

15 - CONTRÔLES EN FINALE	
1. VOILETS POSITION ATERRISSAGE	CONTRÔLÉ
2. MANETTE D'HÉLICE	PLEIN RÉGIME
3. VITESSE FINALE (ACC AFM)	RÉGLÉE ET TRIMÉE

16 - REMISE DE GAZ - [GO AROUND]	
1. MIXTURE	CONTRÔLÉ, PLEIN RICHE
2. MANETTE D'HÉLICE	VÉRIFIÉE, PLEIN PETIT PAS
3. PUISSANCE.....	PLEIN GAZ
4. ASSIETTE DE VOL ET VITESSE	ÉTABLIES
5. VOILETS.....	1 ^{ER} CRAN
6. VOLET CAPOT (COWL FLAPS)	OUVERT

17 - APRÈS L'ATERRISSAGE	
--------------------------	--

1. ANTICOLLISION (STROBE)	OFF
2. PHARES	ATERRISSAGE OFF / ROULAGE ON
3. TRANSPONDEUR	STBY
4. POMPE ÉLECTRIQUE	OFF
5. VOLET CAPOT (COWL FLAPS)	OUVERT
6. VOILETS.....	RENTRÉS

18 - 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 DE PROFONDEUR / DIRECTION	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 NAVIGATION	OFF
14. BATTERIE ET ALTERNATEUR	OFF
15. COMPTEUR DE TEMPS EFFECTIF	RELEVÉ

19 - 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

RÉGLAGE À LA MEILLEURE PUISSANCE

ALTITUDE Pression Zp ft	REGIME		PRESSION D'ADMISSION in. Hg	DEBIT DE CARBURANT		VITESSE PROPRE	
	%	RPM		L/H	USG/H	Km/h	KT
0	75	2450	24.7	45.4	12.0	235	126
	65	2350	23.4	40.0	10.6	218	117
3000	75	2450	24.2	45.4	12.0	243	131
	65	2350	22.6	40.0	10.6	226	122
4500	75	2450	23.9	45.4	12.0	247	133
	65	2350	22.3	40.0	10.6	230	124
5500	75	2450	23.8	45.4	12.0	250	135
	65	2350	22.0	40.0	10.6	233	125
7500	70	2450	22.0	42.5	11.2	248	133
	65	2350	21.5	40.0	10.6	239	129
9500	65	2450	20.4	40.6	10.7	244	131
	61.8	2350	20.2	39.4	10.4	238	128

RÉGLAGE À LA PUISSANCE ÉCONOMIQUE

ALTITUDE Pression Zp ft	REGIME		PRESSION D'ADMISSION in. Hg	DEBIT DE CARBURANT		VITESSE PROPRE	
	%	RPM		L/H	USG/H	Km/h	KT
0	75	2450	24.7	37.8	10.0	233	126
	65	2350	23.4	34.0	9.0	216	116
3000	75	2450	24.2	37.8	10.0	241	130
	65	2350	22.6	34.0	9.0	224	121
4500	75	2450	23.9	37.8	10.0	245	132
	65	2350	22.3	34.0	9.0	228	123
5500	75	2450	23.8	37.8	10.0	248	133
	65	2350	22.0	34.0	9.0	231	124
7500	70	2450	22.0	36.2	9.6	246	132
	65	2350	21.5	34.0	9.0	237	128
9500	65	2450	20.4	34.7	9.2	242	130
	61.8	2350	20.2	33.0	8.7	236	127

PROCÉDURES D'URGENCE

TABLE DES MATIÈRES

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

PANNE MOTEUR AU DÉCOLLAGE (roulage)

S'il reste suffisamment de la 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 réduire à fond (tirer)
2. Freins freiner énergiquement
3. Mixture..... étouffoir (vers le bas)
4. Robinet coupe feu fermé
5. Contact magnétos coupé
6. Interrupteur batterie coupé

PANNE MOTEUR IMMÉDIATEMENT APRÈS LE DÉCOLLAGE

1. Vitesse de plané..... (78 kt) 145 km/h
2. Mixture..... étouffoir (vers le bas)
3. Robinet coupe feu 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 meilleures finesse, volets rentrés 150 km/h (81 kt).

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

1. Pompe électrique marche
2. Mixture..... plein riche (vers le haut)
3. Manette de gaz 1/4 de la course en avant
4. 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 FORCÉ 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 coupe feu fermé
7. Excitation alternateur coupé
8. Interrupteur magnétos coupé

Finale

Volets tout sortis
Verrière déverrouillée

ATTERRISSAGE DE PRÉCAUTION EN CAMPAGNE, MOTEUR EN MARCHÉ

Reconnaître le terrain choisi, en effectuant au besoin plusieurs passages à basse vitesse (150 km/h - 81 kt) volets en position décollage (1er cran) puis faire une approche de précaution de 125 km/h (67 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 VERRIÈRE

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 coupe feu 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 coupe feu 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 (81 kt) 150 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

VIBRATIONS ET IRRÉGULARITÉS DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

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

1. Un mélange réglé trop riche ou trop pauvre: régler la mixture (voir section 4)
2. La présence d'impuretés dans le circuit carburant: vérifier la pression d'essence mettre en fonction la pompe à essence
3. 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 la 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. Augmenter la puissance afin de réduire la formation de glace au minimum
2. Mettre en marche le réchauffage pitot (si installé)
3. 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)
4. Rebrousser chemin ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins critique pour le givrage.
5. Envisager d'atterrir sur le prochain aérodrome

Lors de la formation de glace extrêmes 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: 145 km/h (78 kt)

PANNE DE GÉNÉRATEUR ÉLECTRIQUE

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 ré enclencher 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 (déconnexion accidentelle):

Stabiliser l'avion en vol horizontal, volets rentrés, à 150 km/h (81 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.