

SECTION 3

PROCEDURES D'URGENCE

CONSIGNES EN CAS DE PANNE MOTEUR

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE (PISTE RESTANTE SUFFISANTE)

1. Manette des gaz - "REDUIT".
2. FREINER.
3. Volets hypersustentateurs - "RENTRES" (si sortis) durant la course au sol pour obtenir un freinage plus efficace.
4. Mélange - "ETOUFFOIR" (commande tirée à fond).
5. Contact allumage et interrupteur général - "OFF" ("ARRET").

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE

1. Vitesse de plané - VI = 111 km/h - 60 kt - 69 MPH.
2. Mélange - "ETOUFFOIR".
3. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
4. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET").
5. Volets hypersustentateurs - "SELON LA NECESSITE".
6. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").

IMPORTANT

Atterrir droit devant, en ne faisant que des petits changements de cap pour éviter les obstacles. Ne jamais tenter de faire demi-tour vers la piste car l'altitude après le décollage n'est habituellement pas suffisante pour permettre une telle manoeuvre.

PANNE MOTEUR EN VOL

1. Vitesse de plané - VI = 111 km/h - 60 kt - 69 MPH.
2. Réchauffage carburateur - "ON" ("MARCHE").
3. Pompe d'amorçage - "ENFONCEE et VERROUILLEE".
4. Robinet de carburant - "ON" ("OUVERT").
5. Mélange - "RICHE".
6. Contact d'allumage - "BOTH" ("LES DEUX") ou "START" ("DEMAR-RAGE") si l'hélice est arrêtée.

INCENDIES

INCENDIE MOTEUR AU COURS DU DEMARRAGE AU SOL

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

Si le moteur démarre :

2. Régime - 1700 t/mn pendant quelques minutes.
3. Moteur - "COUPER" et vérifier avaries.

Si le moteur ne démarre pas :

4. Manette des gaz - "PLEIN OUVERT".
5. Mélange - "ETOUFFOIR".
6. Moteur - "CONTINUER" à l'entraîner pendant 2 à 3 minutes.
7. Saisir l'extincteur (en cas de présence à bord).
8. Moteur - "COUPER".
 - a. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
 - b. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET").
 - c. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
9. Flammes - "ETOUFFEES" avec l'extincteur, couverture de laine, ou sable.
10. Dégâts - "VERIFIER" les avaries causées par l'incendie et réparer ou remplacer les équipements endommagés avant le vol suivant.

INCENDIE MOTEUR EN VOL

1. Mélange - "ETOUFFOIR".
2. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
3. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
4. Commandes de chauffage et de ventilation cabine - "OFF" ("FERME") (sauf les aérateurs de voilure).
5. Vitesse - VI = 158 km/h - 85 kt - 98 MPH. Si l'incendie ne s'arrête pas, augmenter la vitesse de plané pour essayer de trouver une vitesse qui assurera un mélange combustible.
6. Atterrissage forcé - "EXECUTE" (conformément aux consignes du paragraphe "Atterrissage d'urgence avec une panne moteur totale").

INCENDIE DANS LA CABINE

1. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
2. Chauffage cabine et aérateurs - "FERME" (pour éviter les courants d'air).
3. Extincteur portatif - "UTILISER" si disponible puis ventiler la cabine.
4. Atterrir dès que possible pour inspecter les avaries causées par l'incendie.

INCENDIE DANS LA VOILURE

1. Interrupteur de feux de navigation - "OFF" ("ARRET").
2. Interrupteur de feux à éclats (si installés) - "OFF" ("ARRET").
3. Interrupteur de réchauffage pitot (si installé) - "OFF" ("ARRET").

NOTA

Effectuer une glissade pour empêcher les flammes d'atteindre le réservoir carburant et la cabine et atterrir dès que possible avec les volets rentrés.

INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL

1. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
2. Tous les autres interrupteurs (sauf le contact d'allumage) - "OFF" ("ARRET").
3. Aérateurs, ventilation et chauffage cabine - "FERME".
4. Extincteur - "DECHARGER" s'il y en a un à bord puis ventiler la cabine).

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

5. Interrupteur général - "ON" ("MARCHE").
6. Disjoncteurs - "IDENTIFIER" le circuit défectueux ; ne pas le réenclencher.
7. Interrupteurs radio et électriques - Les mettre sur "ON" ("MARCHE") un à un en attendant un instant entre chaque interrupteur pour localiser le court-circuit.
8. Aérateurs, ventilation et chauffage cabine - "OUVERT" une fois certain que l'incendie est définitivement circonscrit.

MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU CIRCUIT ELECTRIQUE

VOYANT D'ALARME DE SURTENSION S'ALLUME :

1. Contact général - "OFF" ("ARRET").
2. Contact général - "ON" ("MARCHE").
3. Voyant d'alarme de surtension - "ETEINT".

Si le voyant d'alarme de surtension se rallume :

4. Vol - "ATTERRIR" aussitôt que possible.

INDICATEUR DE DECHARGE SUR L'AMPEREMETRE :

1. Alternateur - "OFF" ("ARRET").
2. Equipement électrique non essentiel - "OFF" ("ARRET").
3. Vol - "ATTERRIR" aussitôt que possible.

VOL DANS DES CONDITIONS DE GIVRAGE

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

1. Interrupteur de réchauffage pitot - "ON" ("MARCHE").
2. Modifier l'altitude pour rencontrer une zone moins favorable au givrage.
3. Tirer complètement la commande de réchauffage cabine. Régler la commande air cabine de façon à avoir le maximum de débit air chaud au dégivrage.
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'aéroport 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 provoquer une perte d'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 avoir une meilleure visibilité.
11. Approcher à VI = 120 à 140 km/h - 65 à 75 kt - 75 à 86 MPH selon l'épaisseur du givrage.
12. Atterrir en position horizontale.

SORTIE D'UN PIQUE EN SPIRALE INVOLONTAIRE EN MAUVAISE VISIBILITE

1. Fermer les gaz.
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 indiquée à 130 km/h - 70 kt - 81 MPH.
4. Régler le compensateur de profondeur pour maintenir une descente à VI = 130 km/h - 70 kt - 81 MPH.
5. Lâcher le volant et garder le cap en agissant sur le palonnier.
6. Mettre le réchauffage carburateur.
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, appliquer la puissance normale de croisière et reprendre le vol.

INCIDENTS D'ATERRISSAGE

ATERRISSAGE AVEC UN PNEU CREVE

1. S'attendre à ce que l'avion amorce un virage du côté du pneu crevé.
2. Sortir les volets normalement et atterrir en position cabrée et légèrement inclinée pour maintenir le pneu crevé au-dessus du sol le plus longtemps possible. A l'impact, le contrôle en direction peut être maintenu avec le palonnier et en freinant du côté de la roue en bon état.

ATERRISSAGE AVEC GOUVERNE DE PROFONDEUR HORS DE FONCTIONNEMENT

Compenser l'avion pour le vol horizontal (à une vitesse indiquée d'environ 102 km/h - 55 kt - 63 MPH et 20° de volets) au moyen de la maquette des gaz et du compensateur de profondeur. Ne pas modifier par la suite le réglage du compensateur de profondeur et contrôler l'angle de descente en ne jouant exclusivement que sur la puissance. A l'arrondi, le moment à piquer résultant de la réduction de puissance constitue un facteur défavorable et l'avion risque de toucher sur la roulette de nez. Par conséquent, à l'arrondi, le compensateur de profondeur sera réglé à plein cabré et la puissance ajustée de sorte que l'assiette de l'avion soit horizontale au moment de l'impact. Réduire les gaz à fond à l'impact.

ATTERRISSAGE FORCE

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION AU MOTEUR

Avant d'effectuer un atterrissage "en campagne", reconnaître la zone d'atterrissage à une altitude de sécurité suffisamment basse pour identifier le terrain, en procédant de la façon suivante :

1. Survoler le terrain choisi à la vitesse indiquée de 111 km/h - 60 kt - 69 MPH avec 20° de volets, en repérant la meilleure zone d'atterrissage pour l'approche suivante. Rentrer ensuite les volets lorsque l'avion atteint l'altitude et la vitesse de sécurité.
2. Radio et interrupteurs électriques - "OFF" ("ARRET")
3. Volets hypersustentateurs - 30°
4. Vitesse indiquée - 102 km/h - 55 kt - 63 MPH.
5. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET")
6. Portes de cabine - "DEVERROUILLER" avant l'approche finale.
7. ATTERRIR avec une assiette légèrement queue basse.
8. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET")
9. Freins - "FREINER ENERGIQUEMENT".

ATTERRISSAGE D'URGENCE AVEC PANNE MOTEUR TOTALE

1. Vitesse indiquée - 120 km/h - 65 kt - 75 MPH (volets RENTRES)
111 km/h - 60 kt - 69 MPH (volets SORTIS)
2. Mélange - "ETOUFFOIR".
3. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
4. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET")
5. Volets hypersustentateurs - SELON LA NECESSITE (30° recommandé).
6. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
7. Portes cabine - "DEVERROUILLER" avant l'approche finale.
8. ATTERRIR en position légèrement queue basse
9. Freins - "FREINER ENERGIQUEMENT".

AMERRISSAGE FORCE

Se préparer à l'amerrissage en arrimant ou en jetant par dessus bord les objets lourds se trouvant dans la zone à bagages et garder des vêtements pliés pour se protéger la tête à l'impact. Transmettre un message "Mayday" de détresse sur la fréquence 121,5 MHz.

1. Prévoir une approche dans le vent s'il est fort et si la mer est houleuse,
En cas de forte houle et de vent faible, se poser parallèlement aux lames.

2. Effectuer une approche avec 30° de volets et suffisamment de puissance pour maintenir un taux de descente de 300 ft/mn à la vitesse indiquée de 102 km/h - 55 kt - 63 MPH.
3. Déverrouiller les portes de cabine.
4. Maintenir un taux de descente continu jusqu'à l'impact en ligne de vol. Eviter d'arrondir car il est difficile d'estimer la hauteur de l'avion au dessus de l'eau.
5. Se placer un vêtement plié devant le visage au moment de l'impact.
6. Evacuer l'avion par les portes de cabine. Ouvrir au besoin la fenêtre pour faire pénétrer l'eau dans la cabine et égaliser les pressions pour permettre l'ouverture de la porte.
7. Gonfler les gilets de sauvetage et le radeau pneumatique (le cas échéant) après avoir évacué la cabine. Il ne faut pas s'attendre à ce que l'avion flotte au-delà de quelques minutes.