

NUMÉROS ET FRÉQUENCES UTILES

ASSISTANCE INTERRUPTION DU VOL

FFA : 08.06.80.28.00

Prévisionniste Météo France: 0899 701 215

Activité des Zones Basse Altitude:

**0800 245 466 (Serveur de la DIRCAM)
ou 01 56 301 301**

SITUATION D'URGENCE

**Utilisez votre fréquence actuelle, à défaut, la
fréquence de détresse : 121.500 Mhz**

CLÔTURE DU PLAN DE VOL

Si la clôture n'a pas été possible à la radio, la
faire sans délai au **01 56 301 301 (24h/24)**
Bureau Enquête Analyse (h24) : 01 48 35 86 54

ZIT ou ZONE P

En cas de pénétration accidentelle dans les ZIT ou
Zones I ou P signaler l'événement dès que possible
à un organisme de la circulation aérienne. Après
atterrissage, appeler le **0800 397 375 (24h/24)**
(Centre National des Opérations Aériennes) afin
d'expliquer les circonstances qui ont amené à
pénétrer dans la zone

URGENCE AERONAUTIQUE

En cas de situation de détresse, d'inquiétude
sur le sort d'un aéronef ou si vous êtes témoin
direct d'un accident aéronautique, composez le

191

ou

112 numéro d'urgence européen

15 SAMU

17 police

18 pompiers

**Aéro-club de Gaillac : 05.63.57.98.52
CP sécurité : Guy RUBIO : 06.52.68.07.36**

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

MISE EN ŒUVRE DE L'AVION

Avant de déplacer l'avion :

**Purger les réservoirs d'essence
(5 purgeurs)**

**Contrôler le niveau d'huile et faire
l'appoint si nécessaire**

minimum : 6 qts

maximum : 8 qts

**Se placer devant l'avion à environ 5 m
et contrôler son aspect général**

Toute anomalie notable annulera le vol

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

VÉRIFICATIONS INTÉRIEURES

Balise de détresse.....ARM
Documents.....vérifiés
Compteur.....noté
Prochaine visite 50 ou 100 H..... vérifiée
Devis masse et centrage..... vérifié

Verrière ouverte et propre

Blocage commandes.....retiré
Commandes.....libres
Gouvernes.....dans le bon sens
Batterie.....arrêt
Alternateur.....arrêt
Pompe essence électrique.....arrêt
Pharesarrêt
Feu Anticollision.....marche
Feux de navigation.....arrêt
Chauffage Pitot.....arrêt
Contact magnétos.....OFF + clés retirées
Intercom.....OFF
Radio GPS VOR.....arrêt
Transpondeur.....OFF
Éclairage arrêt ou si vol de nuit.....marche
VHF 2.....OFF
Batterie.....marche
Voyant pression essence.....allumé
Voyant pression huile.....allumé
Sélecteur réservoir carburant.....ouvert
Autonomie.....vérifiée et largement suffisante
Pompe essence électrique.....marche
Voyant pression essence.....éteint
Pompe électrique.....arrêt
Panneau d'alarmes.....testé

À l'extérieur de l'avion

Phares roulage et atterrissage.....testés
Feu Anticollision.....clignotement vérifié
Feu de navigation gauche.....testé allumé rouge
Feu de navigation droit.....testé allumé vert
Avertisseur de décrochage.....alarme sonore
testée et fonctionnelle
Batterie.....arrêt
Compensateur.....essayé puis sur 3
Soute à bagages.....sécurisée

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

VÉRIFICATIONS EXTÉRIEURES

AILE GAUCHE

Volet.....état, jeu
Aileron.....bon état, débattement
Saumon.....bon état
Bouchon du réservoir.....fermé et verrouillé
Phares.....en état
Pitot.....état, flamme retirée

TRAIN GAUCHE

Pneu.....état, gonflage
Carénage.....bon état
Amortisseur.....enfoncement normal

MOTEUR

Capotages.....fermés
Hélice et cône.....état, fixation
Courroie d'alternateur.....bon état
Admission d'air.....dégagée
Bouchon et trappe huile.....fermés

TRAIN AVANT

Barre de tractage.....retirée
Pneu.....état, gonflage
Carénage.....état correct
Amortisseur.....essayé

TRAIN DROIT

Pneu.....état, gonflage
Carénage.....état correct
Amortisseur.....enfoncement normal

AILE DROITE

Avertisseur décrochage.....bon état
Bouchon du réservoir.....fermé et verrouillé
Saumon.....en état
Aileron.....en état, débattement
Volet.....en état, jeu

FLANC DROIT

Statique.....non obstruée, flamme retirée
Antennes(RADIO,GPS,Transpondeur).....en état
Anticollision.....en état

EMPENNAGE

Gouvernes.....état, débattement
Compensateur.....en état
Feu de navigation.....blanc en état
Patin.....en état

FLANC GAUCHE

Statique.....non obstruée, flamme retirée
Mise à l'air libre réservoir essence.....non obstruée
Bouchon du réservoir.....fermé et verrouillé
Porte soute à bagages.....fermée et verrouillée

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

AVANT MISE EN ROUTE

Barre de tractage.....retirée
Protections pitot & statiques.....à bord
Compteur horamètre.....noté

Sièges pilote et passager AV..réglés et verrouillés

Frein de parc.....freins en pression puis manette
tirée à fond

Contact magnétos.....clés en place sur OFF

Anémomètre.....vérifié sur 0

Altimètre.....altitude aérodrome (Gaillac 440 ft)
(vérifier cohérence avec le Qnh)

Variomètre.....vérifié sur 0

Indicateur CO.....pastille vérifiée claire

Casques (pilote et passagers).....branchés

Afin de permettre l' évacuation en cas de feu à la mise en route :

Harnais et ceintures.....sur tous les occupants
.....mais non verrouillés

Verrière.....entrebâillée 3 cm non verrouillée

Volets.....rentrés

Disjoncteurs.....1 enclenché à droite
.....5 enclenchés à gauche

Fusibles.....12 serrés à droite
.....2 serrés à gauche

Marchepieds.....dégagés

NOTA : en hiver, effectuer quelques injections (maxi 5) et brasser ensuite l'hélice. effectuer cette manœuvre à deux, un dans l'avion, un à l'extérieur

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

MISE EN ROUTE

Batterie.....marche

Pression d'huile.....vérifier voyant rouge allumé

Feux de nav.marche si nécessaire ou vol de nuit

Feu Anti-collision.....marche

Alternateur.....arrêt

Transpondeur.....standby (SBY)

Radio GPS VOR.....ON (à fond à droite)

VHF 2.....ON

Intercom.....marche

Boîtier mélange radio.....radio COM 1

Position HP/casque.....position phone (casques)

Frein de parc.....manette toujours tirée à fond

Autonomie.....annoncée pour chaque réservoir
et largement suffisante pour le vol

Sélecteur carburant.....ouvert sur le réservoir
le plus plein

Mixture.....plein riche (à fond vers le haut)

Pompe essence électrique.....marche

Manomètre pression essence.....dans le vert

Voyant pression essence.....éteint

Injections..... moteur froid : 5
moteur chaud : 1

Gaz.....1 cm

Pompe essence électrique.....arrêt

Sécurité..vérifier personne devant ni aux abords

Magnétos.....BOTH

Manche.....secteur arrière

Démarrateur.....actionné

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

APRÈS MISE EN ROUTE

Régime..... 1200 Tr/mn
Alternateurmarche
Master Radio.....marche
Manomètre pression huile.....dans le vert
Température d'huile.....hors zone rouge
Pression d'huile.....vérifier voyant rouge éteint
Heure de mise en route.....notée

Charge alternateur.....indicateur dans le vert
Tout défaut ou excès de charge annulera le vol
Voyant jaune charge Alt.....éteint

Verrière.....fermée et verrouillée
Ceintures.....tous les occupants attachés
Casques.....portés par tous les occupants

Éclairage cabine si vol de nuit.....réglé

GPS Radio VOR....vérifier validité de la base de donnéespresser ENT sur le GPS

HSI de l'AV30 (celui du bas)....vérifier que l'aiguille magenta pointe automatiquement le cap 150 vers le point GARMN distance 10Nm (c'est l'auto-test du GPS, le calage au bon cap se fera automatiquement après quelques mètres de roulage).....presser ENT sur le GPS

Volume radio du GPS.....vérifié (à fond à droite)

Volume radio VHF 2.....vérifié (à fond à droite)

Fréquence aérodrome.....correcte (gallac 119,955)

VORFréquence si nécessaire

Transpondeur.....sur ALT (7000)

Phare roulagemarche

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

ROULAGE

Briefing roulage :

1/ piste en service

2/ prendre en compte le vent et le placement des commandes

3/ décrire le cheminement jusqu'au point d'attente

4/ annoncer les erreurs possibles à éviter:
(ex :confusion de fréquences, de piste, de voie de circulation, etc)

5/ annoncer les menaces à anticiper pour le vol et les stratégies d'évitement à appliquer
(ex :fort trafic aérien, fatigue, chaleur, oiseaux, activités particulières, complexité espaces aériens, proximité nuit aéronautique, présence de Tcu/Cb, éblouissement du soleil, etc...)

Message radio.....annoncer les intentions

Freins.....desserrés & essayés au roulage

pendant les virages au roulage vérifier:

① compas

② Horizon artificiel

bille et indicateur de virage ④ ③ Directionnel

① Compas.....caps dans le bon sens

② Horizon artificiel.....stable

③ Directionnel.....caps dans le bon sens

④ Indicateur de virage.....dans le sens du virage

④ Bille.....opposée au sens du virage

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

VÉRIFICATIONS AVANT DÉCOLLAGE

Frein de parc.....freins en pression puis manette tirée à fond

Panneau d'alarme..TEST...tous voyants allumés

Sélecteur carburant.....ouvert sur le réservoir le plus plein

Régime..... 1800 Tr/mn

apporter une attention particulière au pré-affichage de la puissance et laisser stabiliser avant de sélectionner les magnétos

Sélection des magnétos....**chute maxi 125 Rpm**
écart entre magneto L et R.....**maxi 50 Rpm**

Contact magnétos.....Both

Essai réchauffage carbu.....tiré verrouillé

Attendre quelques secondes pour vérifier la non-remontée des tours
(→glace qui fondrait à l'intérieur du carburateur)

Essai réchauffage carbu..**chute mini : 20 Tr/mn**
.....**chute maxi : 200 Tr/mn**

réchauffage carburateur....repoussé et verrouillé

Essai mixture.....appauvrir doucement (vers le bas) jusqu'à augmentation EGT et étouffement, puis.....**plein riche (vers le haut)**

Essai ralenti...600 à 800 Tr/mn pas de vibrations

Régime.....1200 Tr/mn

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

CONTRÔLES AVANT DÉCOLLAGE

Batterie.....marche
Contact magnétos.....Both
Manche...commandes libres et dans le bon sens
Palonniers.....libres
Compensateur.....repère sur 3
mixture.....plein riche vers le haut
pastille détecteur CO.....pastille vérifiée claire

Essence

Pompe essence électrique.....marche
Pression essence.....manomètre dans le vert
Pression essence.....voyant éteint

Électricité

Alternateur.....marche
Charge alternateur.....vérifiée dans le vert
Tout défaut ou excès de charge annulera le vol
Voyant jaune charge Alt.....éteint

Gyros

Directionnel...calage automatique sur le compas
Indicateur de virage.....vérifié stable

Huile

Manomètre pression huile.....dans le vert
Température huile.....dans le vert
Voyant alarme pression huile.....voyant éteint

Habitacle

Habitacle.tout fixé + rien au sol aux places avant
Sièges pilote et copilote.....verrouillés
Verrière.....contrôlée fermée et verrouillée
Harnais.....tous les occupants attachés
Volets.....position décollage (1 cran)

Vérifications instruments :

anémo à 0 → horizon stable → altimètre Qnh



indicateur virage ← directionnel ← variomètre à 0

Briefing: Piste en service identifiée
Puissance mini décollage 2200rpm
Vitesses de rotation et de montée
Trajectoires après envol
Stratégies en cas de pannes

Phare d'atterrissage.....marche
Approches et piste.....dégagées
Message radio.....à transmettre
Frein de parc.....desserré (poussé à fond)

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

PROCÉDURES DE DEPART

ALIGNEMENT SUR LA PISTE

Directionnel...calage automatique sur QFU piste
Compas.....vérifié
Top départ.....heure de décollage
Vent.....pris en compte
Talons.....au sol

DÉCOLLAGE

Moteur.....plein gaz
Contrôle régime.....mini 2200 Tr/mn
Anémomètre.....actif
Panneau alarme.....tous voyants éteints
Rotation.....120 Km/h

APRÈS DÉCOLLAGE

Vitesse indiquée.....150 Km/h
Moteur.....pleine puissance

à 300 ft

Pompe électrique.....arrêt
Pression essence.....voyant éteint
Pression huile.....voyant éteint
Température huile.....dans le vert
Volets.....rentrés
Phare roulage.....arrêt
Phare d'atterrissage.....arrêt

MONTÉE

initiale.....Vitesse indiquée.....150 Km/h
(volets 0°)...Régime.....Gaz à fond

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

PROCÉDURES EN ROUTE

CROISIÈRE

Normale

Régime.....2500 Tr/mn
Vitesse indiquée.....235 Km/h

En palier au dessus de 5000 Ft, utiliser le correcteur altimétrique (mixture)

En conditions givrantes (au carburateur), actionner régulièrement la réchauffe carburateur

GESTION DES RESERVOIRS

Lors d'une longue navigation, afin d'éviter un centrage arrière à l'arrivée, au delà des limites. Il est conseillé de consommer la première heure de vol sur le réservoir arrière, puis les réservoirs avants (une heure chaque réservoir), puis terminer le vol sur l'arrière.

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

PROCÉDURES D'AERODROME

BRANCHE VENT ARRIÈRE

Réchauffe carbu..... si nécessaire
Régime..... 1900 Tr/mn
Vitesse indiquée..... 150 Km/h
Volets.....position approche (1er cran)
Pompe électrique.....marche
Phare atterrissage.....marche
Pression huile.....voyant éteint
Température huile.....dans le vert
Message radio.....effectué
Talons.....au sol

Briefing: [Piste et Vitesse en finale](#)
[Cas de remise de gaz](#)
[Trajectoire de remise de gaz](#)

DESCENTE

Vitesses indiquées moteur réduit :

Lisse.....150 Km/h
Configuration approche (1er cran).....145 Km/h
Configuration atterrissage(2ème cran).125 Km/h

Vitesses indiquées avec moteur

Configuration approche.....150 Km/h
régime.....1600Tr/mn
Configuration atterrissage.....125 Km/h
régime.....1700 Tr/mn

Prendre en compte le vent (Kve)

APRÈS ATTÉRISSAGE

Volets.....rentrés
Réchauffage carburateur.....repoussé
Pompe essence électrique.....arrêt
Phare atterrissage.....arrêt
Phare roulage.....marche
Message radio.....effectué

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

ARRET MOTEUR

Frein de parc.....freins en pression puis manette
tirée à fond
Phare roulage.....arrêt
Feux de navigation.....arrêt
Message radio.....effectué

Transpondeur.....OFF
Volets.....sortis (att 2 crans)
Compensateur.....repère sur 3
Master Radio.....arrêt

Alternateur.....arrêt
Régime.....800 Tr/mn
Essai coupure magnétos.....effectué
Manche.....secteur arrière

Régime.....1500 Tr/mn quelques secondes
Mixture.....étouffoir (tirée à fond vers le bas)
Contact magnétos.....OFF
Clefs.....enlevées

Intercom.....arrêt
Batterie.....arrêt
Frein de parc.....desserré (poussé)
Compteur.....relevé

Carnet de route.....rempli

**Remettre les protections prises
statiques & dynamique**

**SI DERNIER VOL DE LA JOURNÉE,
FAIRE LE PLEIN DU RESERVOIR
CENTRAL**

NETTOYER L'AVION APRES LE VOL

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

DEROUTEMENT

TROUVER UN REPERE FACILEMENT IDENTIFIABLE

Se mettre en attente au dessus de ce repère

CONTACTER CONTROLE AERIEN ou UTILISER GPS

Si indisponible :

DETERMINER SI UN CHEMINEMENT EST POSSIBLE
JUSQU'A DESTINATION SINON DETERMINER LE CAP
ET LE TEMPS JUSQU'AU REPERE SUIVANT/OU
L'AERODROME DE DEROUTEMENT

EVALUER ALTITUDE DE SÉCURITÉ

ANTICIPER LES ESPACES AERIENS SUR LE TRAJET

BILAN CARBURANT.....EFFECTUÉ

CARTE D'ATTERRISSAGE.....ETUDIÉE

FREQUENCES RADIOCOM/NAV.....REGLÉES

TOP CHRONO VERTICAL LE REPERE.....EFFECTUÉ

CONSERVATEUR DE CAPRECALÉ

CAP.....VOLER AU CAP DETERMINÉ

ALTITUDE.....COMPATIBLE AVEC LA SECURITÉ

INTERRUPTION VOLONTAIRE VOL

ALERTERATC ou 121,500

ELT.....ON

TRANSPONDEUR.....7700

VENT.....DE PREFERENCE DE FACE

ENVIRONNEMENT...CHOIX D'UNE SURFACE
.....APPROPRIÉE

RELIEF.....PLAT OU EN MONTÉE

DIMENSIONS.....MINI 12sec à 150km/h

OBSTACLES.....PAS DE LIGNE ELECTRIQUE,
PAS DE CLOTURE,
A PROXIMITE D'UNE ROUTE
OU D'HABITATIONS SI POSSIBLE

**PAGE
LAISSÉE
INTENTIONNELLEMENT
VIDE**

CHECK RECHERCHE DE PANNE

VITESSE.....FINESSE MAX

ZONE FAVORABLE.....CHOISIE

POMPE.....MARCHE

MIXTURE.....RICHE

RECHAUFFAGE CARBURATEUR.... CHAUD=TIRÉ

SELECTEUR CARBURANT.....OUVERT

MAGNETOS.....BOTH

PRESSION + TEMPERATURE HUILE.....VÉRIFIÉE

Puis **ANALYSE + BILAN + DECISION +
INFORMATION (ATC + passagers)**

ATTERRISSAGE FORCÉ

MESSAGE DE DETRESSE.....MAYDAY

BALISE DE DETRESSE.....ON

TRANSPONDEUR.....7700

POMPE.....ARRÊT

MIXTURE.....PAUVRE

MAGNETOS.....OFF

ESSENCE.....FERMÉE

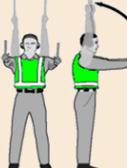
ALTERNATEUR.....ARRÊT

BATTERIE.....ARRÊT

VERRIÈRE.....DÉVEROUILLÉE

	<p>Arrêt d'urgence</p>	
	<p>Serrez les freins</p>	
	<p>Libérez les freins</p>	
	<p>Virez à gauche (du point de vue du pilote)</p>	
	<p>Virage à droite (du point de vue du pilote)</p>	
	<p>Arrêt normal</p>	
<p>Effectuer un salut standard avec la main droite et/ou la baguette pour envoyer l'avion. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite jusqu'à ce que l'avion ait commencé à rouler.</p>		<p>Autorisation au roulage</p>

	<p>Coupez le(s) moteur(s)</p>
	<p>Ralentissez</p>
	<p>Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué</p>
	<p>Cales en place</p>
	<p>Cales enlevées</p>
	<p>Démarrez le(s) moteur(s)</p>
	<p>Affirmatif / tout est clair - Ce signal est également utilisé comme un signal de communication technique/de service.</p>
	<p>Feu</p>
	<p>Maintenir la position</p>

	<p>Ce signal permet à une personne placée à l'extrémité de l'aile de l'aéronef d'indiquer au pilote, à l'agent de piste ou au chauffeur du tracteur de repoussage que le mouvement de l'aéronef vers ou depuis une position de stationnement ne sera pas entravé.</p>
	<p>Placez-vous devant moi</p>
	<p>Dirigez-vous vers le prochain agent de piste ou suivez les instructions de la tour ou du contrôle au sol.</p>

Signaux de l'aéronef intercepteur	Réponses de l'aéronef intercepté
 <p>« Vous êtes intercepté, suivez-moi. » Se place en avant et au-dessus de l'intercepté, balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position, virage lent en palier vers la gauche après la réponse.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position et suit l'intercepteur.</p>
 <p>« Vous pouvez continuer. » Manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Balance ses ailes.</p>
 <p>« Atterrissez sur cet aérodrome. » Allume ses phares, abaisse son train d'atterrissage et survole l'aérodrome.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Allume ses phares, abaisse son train d'atterrissage et suit l'intercepteur.</p>

TRAITEMENT DES PANNES D'EQUIPEMENT

1/ P.N.C

PILOTER

Continuer de piloter l'avion en vitesse et en altitude

NAVIGUER

Continuer d'assurer la trajectoire de l'avion

COMMUNIQUER

Informer les passagers puis partage des tâches → le pilote continue de piloter, si possible le passager lit la check-list)

Contacter le contrôle aérien

2/ 3B

BETISE ?

Avons-nous fait une mauvaise manipulation ?

BREAKER ?

Vérifier fusibles et disjoncteurs

(ne relancer un fusible qu'une seule fois → risque de court circuit et de feu)

BOUQUIN ?

Existe-t-il une check-list ou une procédure dans le manuel de vol ?

3/ C.R.A.P.S

COMMANDE ?

Est-ce bien la bonne commande ?

RESET ?

Éteindre puis rallumer l'équipement

ALIMENTATION

Est-ce un défaut d'électricité ?

Vérifier l'alternateur ?

PROTECTION

Vérifier les fusibles et disjoncteurs

SIGNALISATION

L'ampoule n'est-elle simplement pas grillée ?

4/ A.B.D.I

ANALYSE

Quels sont les faits et quelles sont les options restantes ?

BILAN

L'avion vole toujours mais a des capacités en moins

DECISION

Déroutement ou Interruption Volontaire du Vol ?

INFORMATION

Informers les passagers et le contrôle aérien ou autres usagers si auto-information

**QUELLE QUE SOIT LE TYPE DE PANNE,
CONTINUER DE PILOTER L'AVION**

SOMMAIRE DR400 F-GIKD

NUMEROS et FRÉQUENCE UTILES

page 1-

CHECKLIST DE MISE EN OEUVRE

pages 2 à 14-

**CHECKLIST DEROUTEMENT &
INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL**

page 15-

**CHECKLIST RECHERCHE DE PANNE
CHECKLIST TRAITEMENT DES PANNES
Méthode 3B – CRAPS - ABDI
CHECKLIST ATTERRISSAGE FORCÉ**

page 16 et 16bis-

CHECKLIST PROCÉDURES D'URGENCE

**FEU MOTEUR AU SOL
FEU MOTEUR EN VOL
FEU DE CABLES ELECTRIQUES
PANNE D'ALTERNATEUR
CHUTE DE PRESSION D'HUILE**

SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL

SIGNAUX D'INTERCEPTION EN VOL

FEU MOTEUR AU SOL

Sélecteur réservoir d'essence.....Fermé
Démarreur.....actionné jusqu'à arrêt feu
Mixture.....plein pauvre (tiré)
Gaz.....à fond (poussé)
Extincteur.....si nécessaire

>>>>>>Évacuation obligatoire<<<<<<<<<

Ne pas enlever les capots et diriger le jet de l'extincteur dans la prise d'air du cône d'hélice ou de l'échappement

FEU MOTEUR EN VOL

Sélecteur réservoir d'essence.....Fermé
Gaz.....à fond (poussé)
Magnétos après arrêt du moteur.....OFF
Batterie.....OFF
Alternateur.....OFF

>>>>>>Atterrissage immédiat<<<<<<<<<

Note : la coupure batterie supprime également le fonctionnement de l'avertisseur de décrochage

FEU DE CABLES ELECTRIQUES

Batterie.....OFF (tiré)
Alternateur.....OFF
GPS.....OFF
Radio COM.....OFF
Magnétos.....L testée
Magnétos.....R testée

>se dérouter sur l'aérodrome le plus proche

PANNE D'ALTERNATEUR

Si l'ampèremètre indique décharge (-)
vérifier le fusible sinon couper l'alternateur et réduire les consommations électriques au minimum (radios, instruments).

>Se dérouter sur l'aérodrome le plus proche

Seule la batterie fournit du courant électrique, cela n'affecte pas le fonctionnement du moteur

CHUTE DE PRESSION D'HUILE

Température.....vérifiée
si la température augmente.....atterrissage
immédiat

F-GIKD

DR400-180

AÉROCLUB de GAILLAC