

ACTIONS / VÉRIFICATIONS AVEC LA CHECK-LIST

MISE EN ROUTE

Visite prévol	Effectuée
Frein de parking	Serré
Volets	Rentrés
Batterie	ON
Essence	Ouverte
Autonomie	Annoncée
Anti collision	ON
Mixture	Plein Riche
Pompe électrique	ON
Injections	4 froid, 1 chaud
Contact Magnéto	BOTH

PERSONNE DEVANT

Démarrreur	ON
Régime	1200 tr/min
Pression huile	> 4 bars

APRÈS MISE EN ROUTE

Pompe électrique	OFF
Génératrice	ON
RADIO	ON
Transpondeur	ALT
Feux nav	Si nécessaires
Altimètres	QNH
Horizon	Réglé
Directionnel	Réglé
Phare roulage	ON si nécessaire

ACTIONS / VÉRIFICATIONS AVEC LA CHECK-LIST

ESSAI MOTEUR

Frein Parking	Serré
Mixture	Riche
Temp. huile	Vert
Régime 1800 tr/min	
Sélection Magnéto	Perte Max 150 tr/min
Réchauffage carburateur	Testé
Mixture à 1500 tr/min.....	Testée
Ralenti	600 - 700 tr/min
Génératrice	Charge positive

AVANT DÉCOLLAGE

Commandes	Libres et dans le bon sens	
Volets	Décollage	
Compensateur.....	Neutre	
Réchauffage carburateur	Froid	
Mixture.....	Riche	
Contact Magnéto	BOTH	
Huile	Pression	> 4 bars
	Température.....	Vert
Essence	Robinet	Ouvert
	Pompe électrique	ON
	Pression Essence.....	Voyant éteint
Génératrice	Charge positive	
Ceintures	Attachées	
Verrière	Fermée	
Phare roulage, décollage.....	OFF. ON si nécessaire	

EXTÉRIEURS DÉGAGÉS

ACTIONS / VÉRIFICATIONS AVEC LA CHECK-LIST

(La Check-list après atterrissage peut être faite de mémoire)

APRÈS ATTERISSAGE et PISTE DÉGAGÉE

Pompe électriqueOFF
Réchauffage carburateurOFF
Volets.....Rentrés
Phares roulage, atterrissage.....OFF. ON si nécessaire

ARRÊT MOTEUR

Frein de Parking.....Serré
PhareOFF
Feux de navOFF
Radio.....OFF
TranspondeurOFF
Génératrice.....OFF
Régime < 1000 tr/minEssai coupure
Régime > 1500 tr/minMixture, Plein Pauvre
MagnétosOFF. Clés retirées
Feux anti collision.....OFF
Batterie.....OFF
Volets.....Atterrissage

ACTIONS / VÉRIFICATIONS de MÉMOIRE

ROULAGE

Freins Testés
En virage
Cap..... Diminue, Augmente
Horizon Stable
Bille Extérieure

AVANT DÉCOLLAGE

Briefing sécurité (systématique)..... Effectué
Type de décollage Sur freins ou Normal
En cas de panne moteur:
Panne < 300 ft so..... Droit devant
300 < Panne < 700 ft sol..... 15° d'écart Max
Panne > 700 ft sol..... Évolution possible
Briefing navigation
Piste QFU exact Annoncé
Premier Virage..... Droit, Gauche
Première Altitude..... Annoncée
Première Estime Annoncée

ALIGNÉ SUR LA PISTE

Directionnel Recalé

COURSE AU DÉCOLLAGE

Puissance >= 2300 tr/min
Badin Actif

ACTIONS / VÉRIFICATIONS de MÉMOIRE

MONTÉE INITIALE

Après décollage

Volets Rentrés
Pompe électrique OFF

Après remise de gaz

Assiette de montée Affichée
Puissance Plein Gaz
Réchauffage carburateur OFF
Volets (Si vitesse \geq 120km) Décollage lentement

CROISIÈRE

Régulièrement (< 20 minutes)

Directionnel Contrôlé
Instruments moteur Vérifiés
Voyants Éteints
Jauges Carburant Cohérentes

En Navigation (au départ et points tournants)

TOP LOG renseigné
Cap Pris
Altitude Capturée (QNH ou 1013)
Estime LOG renseigné
VOR Selon

APPROCHE

Intermédiaire

Réchauffage Carburateur Tiré
Volets Décollage
Pompe électrique ON

Finale

Volets Atterrissage

CHECK-LIST URGENCE de MÉMOIRE

PANNE MOTEUR EN VOL

Assiette Descente
Vitesse 140 à 150 km/h
Réchauffage Carburateur Tiré
Mixture Plein Riche
Jauges Essence Vérifiées
Pompe électrique ON
Magnétos BOTH

Si le moteur ne repart pas:

Radio MAYDAY
Transpondeur 7700
Balise de détresse ON

Avant impact:

Magnétos OFF
Robinet d'essence Fermé
Batterie OFF

Largage verrière

Poignée Ouverte
Anneaux de largage Tirés
Verrière Poussée vers le haut

PANNE MOTEUR AVEC FEU

Assiette Descente
Robinet d'essence Fermé
Puissance Plein Gaz
Mixture Plein Pauvre

PUIS répéter la Check-list panne moteur en vol, encadré du dessus

CHECK-LIST URGENCE de MÉMOIRE

FUMÉE D'ORIGINE ÉLECTRIQUE

Batterie.....OFF

Si fumée disparaît:

Déroutement vers terrain non contrôlé, si possible sans mention

"Radio Obligatoire"

Si fumée persistante:

Atterrissage immédiat en campagne

PANNE ÉLECTRIQUE

Voyant GénératriceAllumé

Charge Batterie PositivePoursuivre le vol

Charge Batterie Négative

GénératriceOFF puis ON

Voyant ÉteintPoursuivre le vol

Voyant allumé.....Déroutement

GénératriceOFF

Équipements inutiles....OFF

PANNE RADIO

Transpondeur7600

Déroutement vers terrain non contrôlé, si possible sans mention "radio Obligatoire"

PANNE VOLET

Vitesse Atterrissage.....140 + correction vent de face

Distance AtterrissageMajorée de 50%

MANŒUVRES D'URGENCE de MÉMOIRE

ALARME DÉCROCHAGE

Variation d'assiette.....Légèrement à piquer

InclinaisonNulle

Puissance.....Plein Gaz

Couple à cabrerContré

Bille.....Centrée

DÉCROCHAGE

Variation d'assiette.....Franchement à piquer

InclinaisonNulle

Puissance.....Progressivement vers Plein Gaz

Vitesse> 120km/h

Ressource soupleEffectuée

Bille.....Centrée

VIRAGE ENGAGÉ

Puissance.....Ralenti

InclinaisonNulle

Ressource.....Souple

SORTIE DE VRILLE

Puissance.....Ralenti

PalonnierFond contre sens de rotation

ProfondeurPiquer

AileronsNeutre

INFORMATIONS DIVERSES

DÉCROCHAGE

Inclinaison Max à 150 km/h40°
 Décrochage à 150 km/h65°

DÉCOLLAGE

Distance de Décollage à Masse Max:

-5° = 560m +15° = 620m +35° = 690m

Si herbe basse +15%

Si herbe haute +25%

Si herbe mouillée / terrain meuble, rajouter +15% mini

CROISIÈRE 2400 tr/min

Temps de vol sans vent = Distance en NM x 0.5

Consommation = 33L/h. (le temps de vol /2) + 10%

20Kt de vent de travers = 10° de correction de Cap

ATTERRISSAGE

Vent de travers Max.....22Kt

Vitesse en Finale volets ATT130 km/h

Correction vent de face

0 à 10Kt130km/h

10 à 20Kt135km/h

> 20Kt140 km/h

Vitesse sans vent de face ATT court.....120 km/h

Vario en finale à 130 km/h.....350 Ft/min

Distance Atterrissage Masse Max:

-5° = 510m +15° = 545m +35° = 575m

Piste mouillée +15%

INFORMATIONS DIVERSES



Procédure en cas d'incident ou d'accident

- * Le **CDB** prend toutes les dispositions de nature à **préserv**er les **documents**, matériels et enregistrements.
- * Le CDB **alerte** les autorités locales civiles, en l'occurrence :

- Les **pompiers**, au 18 ou 112 sur un portable

Signalez le nombre d'aéronefs en cause et le nombre de blessés. Ne raccrochez jamais en premier.

- Le **Président de l'aéroclub** : 06.07.38.50.24

OU

- Le **Secrétaire Général** : 06.65.33.59.98

OU

- Le **Secrétaire Adjoint** : 06.86.57.86.74

OU

- Les **autorités militaires** : 03.44.45.25.79

(BGTA de Beauvais)

La gendarmerie prendra les mesures suivantes :

- Organisation des secours
- Notifications aux services ou autorités intéressées
- Au besoin, garde l'aéronef et identifie les témoins

Dans le cas où le **CDB** est en mesure de le faire, il lui appartient de **prendre lui-même ces premières mesures**, ou du moins veiller à leur exécution.

Le **CDB rédige** un compte-rendu d'incident ou d'accident sur papier libre qui devra être transmis sous 48h aux destinataires suivants :

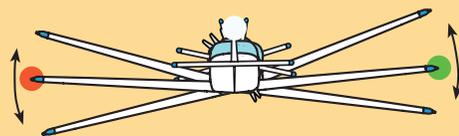
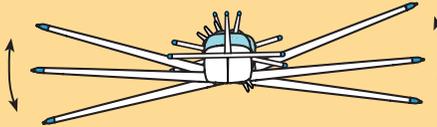
- DAC Nord
- IGACEM/BEA
- Président de l'aéroclub

LES SIGNAUX D'INTERCEPTION



Se mettre sur la fréquence d'urgence **121.500 MHz**

Aéronef en **panne radio** ou en **situation irrégulière**
Les intercepteurs sont des avions ou des hélicoptères militaires.

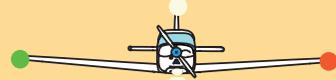
Signaux de l'aéronef intercepteur	Réponses de l'aéronef intercepté
 <p>« Vous êtes intercepté, suivez-moi. » Se place en avant et au-dessus de l'intercepté, balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position, virage lent en palier vers la gauche après la réponse.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position et suit l'intercepteur.</p>
 <p>« Vous pouvez continuer. » Manœuvre 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 aéroport. » Allume ses phares, abaisse son train d'atterrissage et survole l'aéroport.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Allume ses phares, abaisse son train d'atterrissage et suit l'intercepteur.</p>

LES SIGNAUX D'INTERCEPTION



Se mettre sur la fréquence d'urgence **121.500 MHz**

Aéronef en **panne radio** ou en **situation irrégulière**
Les intercepteurs sont des avions ou des hélicoptères militaires.

Signaux de l'aéronef intercepté	Réponses de l'aéronef intercepteur
 <p>« Il m'est impossible d'atterrir sur cet aéroport. » Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service.</p>	 <p>« Compris, suivez-moi. » <i>Vers un autre aéroport.</i> Se place en avant et au-dessus de l'intercepté, balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position.</p>
 <p>« Il m'est impossible d'obéir. » Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.</p>	 <p>« Compris, vous pouvez continuer. » Manœuvre 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>« En détresse. » Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.</p>	 <p>« Compris. » Manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>