

AÉRO-CLUB du SARLADAIS

DR400/140B F-GLDG

Guide de procédures normales



Ce document ne remplace pas le MANUEL DE VOL APPROUVE que vous devez consulter pour connaître les particularités et les détails d'utilisation de l'avion sur lequel vous volez. Son rôle est de vous aider à vous assurer que les actions vitales nécessaires au vol ont été effectuées.

En cas d'équipements inopérants, consultez la liste minimale d'équipement (LME) (qui est disponible dans la sacoche de vol) pour déterminer si le vol est possible eu égard aux conditions d'utilisation envisagées. Il est rappelé que tout équipement nécessaire à la navigabilité de l'avion (par exemple alternateur, batterie, magnétos, anémomètre, altimètre, compas) ou requis par la réglementation pour le vol envisagé (par exemple radio VHF ou transpondeur sur certains trajets) doit être en état de fonctionnement pour entreprendre un vol.

Un équipement ou un instrument non listé dans la LME doit impérativement être fonctionnel.



1. ACTIONS PRÉLIMINAIRES

Perche de manœuvre-----Enlevée, rangée
 Niveau d'huile moteur-----Vérifié, complété
 Purges d'essence ----- Effectuées
 Protections Pitot et statiques----- Enlevées, mises à bord

Note 1 : Les purges sont à faire sur chacun des 3 drains (deux pour le réservoir et un sous le moteur) au moins au premier vol de la journée et, si possible, après chaque avitaillement. Toujours observer un temps de repos minimal de l'avion de 10 mn après tout déplacement de l'avion ou tout avitaillement avant de procéder aux purges.

Note 2 : Par temps froid, s'assurer de l'absence de givre, de dépôts gelés ou de neige sur l'ensemble des surfaces de l'avion

2. VISITE PREVOL INTÉRIEURE

Documentation avion (manuel de vol, manuel GPS, checklists, sacoche de vol et LME)----- A Bord
 Documentation pilote (cartes, papiers)----- A Bord
 Carburant ----- Estimé selon entrées carnet route
 Masse et centrage prévus ----- Vérifiés
 Habitable ----- Organisé, rangé
 Sacoche « Lipo Bag » ---Rangée derrière siège passager
 Casques pilote et passagers -----Préparés
 Trousse de secours ----- Rangée derrière dans soute
 Soute à bagages -----Perche, cales et objets attachés
 Verrière ----- Propre
 Commandes (manche, palonniers)----- Libres
 ----- (ni jeu, ni frottement, ni bruit anormal)
 Volets -----2^{ème} cran, « Atterrissage »
 Batterie et alternateur----- OFF
 Magnétos ----- OFF, clé enlevée

3

Montre----- Heure TU

Compas----- Vérifié
 ELT ----- Position médiane sur ARMED, voyant éteint
Note : Ne jamais basculer le commutateur sur ON ou RESET-TEST (cette action est réservée à la maintenance) pour éviter de déclencher l'émission de la balise de détresse)
 Rhéostats d'éclairage----- Coupés
 Tous interrupteurs feux ----- OFF
 Interrupteur général radio ----- OFF
 Indicateur monoxyde de carbone (CO)--- État, couleur témoin
 Fusibles (flanc droit) ----- Vérifiés
 Pompe à essence électrique ----- OFF
 Réchauffage carburateur----- Repoussé, froid
 Commande mélange----- Abaissée, étouffoir
 Robinet alimentation essence ----- Ouvert
 Compensateur de profondeur - Vérifié libre, débattement total
 Fusibles de secours ----- Dans boîte à gants
 Micro-main de secours----- Dans boîte à gants
 Disjoncteurs (flanc gauche) ----- Vérifiés
 Poinçon brise verrière----- Rangé dans aumônière gauche
 Batterie ----- ON
 Jauge essence----- Cohérente avec carburant estimé à bord
 Feux de navigation, feu anticollision, phares de roulage et
 d'atterrissage, avertisseur de décrochage (au premier vol de la
 journée) ----- Rapidement vérifiés puis tous OFF
 Batterie----- OFF
 Frein de parking ----- Desserré (si zone de parking plane)



3. VISITE PREVOL EXTÉRIEURE

Verrière partie arrière gauche ----- Vérifiée
 Antenne FLARM (en haut verrière)----- Vérifiée
 Bouchon réservoir essence ----- En place, verrouillé
 Flanc fuselage gauche----- Vérifié
 Prise statique fuselage gauche ---- Vérifiée, protection enlevée
 Feu anticollision ----- Vérifié
 Antennes VHF 1 et radiobalise (dos fuselage) ----- Vérifiées
 Dessous fuselage----- Vérifié
 Gouverne profondeur ----- État, débattement, absence jeu
 Compensateur de profondeur ----- État, débattement
 Antennes VOR ----- Vérifiées
 Béquille étambot ----- Vérifiée
 Gouverne et câbles de direction ----- Vérifiés
 Feu de navigation ----- Vérifié
 Flanc de fuselage droit ----- Vérifié
 Prise statique fuselage droit ----- Vérifiée, protection enlevée
 Antenne FLARM (sous fuselage) ----- Vérifiée
 Antenne VHF 2 (sous fuselage) ----- Vérifiée
 Sonde température extérieure (sous fuselage) ----- Vérifiée
 Dessous réservoir essence, purgeurs ----- Vérifiés, pas de fuite
 Verrière partie arrière droite----- Vérifiée
 Volet droit et biellettes de commande ----- Vérifié
 Aileron droit et câbles de commande ----- Vérifiés
 Extrados de l'aile ----- Vérifié
 Saumon droit ----- Vérifié
 Feu de navigation ----- Vérifié
 Intrados de l'aile ----- Vérifié
 Bord d'attaque droit----- Vérifié
 Train principal droit, enfoncement amortisseur ----- Vérifiés
 Carénage roue ----- Vérifiés
 Pneu et disque de frein ----- Vérifiés, pas de fuite hydraulique

Avertisseur de décrochage	Vérifié
Antenne transpondeur (sous cabine)	Vérifiée
Sorties échappement côté droit (flutes)	Vérifiées
Verrière partie coulissante côté droit	Vérifiée
Niveau huile moteur	Vérifié
Bouchon de remplissage huile	Vérifié serré
Trappe à huile	Verrouillée
Capotages moteur côté droit	Vérifiés
Train avant, enfoncement amortisseur	Vérifiés
Carénage roue et pneu	Vérifiés
Absence freinage résiduel	--- Pousser l'avion pour vérification
Hélice	Etat général, bords d'attaque vérifiés
Cône d'hélice	Etat et fixation vérifiés
Entrées d'air moteur	Vérifiées, dégagées
Courroie alternateur	Vérifiée
Filtre admission air moteur	Vérifié
Capotages moteur côté gauche	Vérifiés
Verrière partie coulissante côté gauche	Vérifiée
Purgeur essence	Vérifié, pas de fuite
Drains et reniflards (sous moteur)	Vérifiés
Sorties échappement côté gauche (flutes)	Vérifiées
Train principal droit, enfoncement amortisseur	Vérifiés
Carénage roue	Vérifiés
Pneu et disque de frein	Vérifiés, pas de fuite hydraulique
Bord d'attaque gauche	Vérifié
Intradors de l'aile	Vérifié
Phares, verrine de protection	Vérifiés
Pitot	Vérifié
Saumon gauche	Vérifié
Feu de navigation	Vérifié
Aileron gauche et câbles de commande	Vérifiés
Volet gauche et biellettes de commande	Vérifiés
Extradors de l'aile	Vérifié

4. AVANT MISE EN ROUTE

Visite prévol	Effectuée
Protections Pitot et statiques	Enlevées, mises à bord
Frein de parking	Appliqué
Téléphones cellulaires	Arrêt ou mode avion
Sièges avant	Ajustés, verrouillés
Ceintures de sécurité	Ajustées, bouclées
Verrière	Fermée ou entrouverte
Consignes de sécurité	Délivrées aux passagers
Briefing avant départ	Effectué
Casques équipage et passagers	Branchés
Volets	Rentrés
Compensateur de profondeur	Neutre, plage « blanche »
Magnétos	Clé en place, OFF
Tous interrupteurs feux	OFF
Interrupteur général radio	OFF
Disjoncteurs et fusibles	Vérifiés
Alimentation essence	Ouverte
Batterie	ON
Test panneau alarme	Effectué
Carburant à bord	Jauge vérifiée, autonomie suffisante

5. MISE EN ROUTE

Feu anticollision	ON
Commande de mélange	Relevée, plein riche
Réchauffage carburateur	Poussé, froid
Pompe à essence électrique	ON
Pression essence	Vérifiée
Magnétos	BOTH

PRÉPARATION MOTEUR FROID

Injections manette de gaz --- 1 à 4 fois selon température
 Manette de gaz ----- Poussée d'environ 1/2 cm

PRÉPARATION MOTEUR CHAUD**Aucune injection avec la manette de gaz**

Manette de gaz ----- Poussée d'environ 1/2 cm

DÉMARRAGE

Champ d'hélice et abords----- Dégagés
 Freins ----- Pieds en position, prêts à freiner
 Manche----- Tenu au neutre
 Démarreur ----- Activé
 Quand le moteur a démarré, régime----- 1200 tr/mn

=====

Procédure si moteur noyé

*Pompe à essence électrique -----OFF
 Commande de mélange -----Abaissée, étouffoir
 Manette de gaz ----- Ouverte 3/4 de sa course
 Démarreur ----- Activé
 Brasser le moteur jusqu'à obtenir les premières explosions.
 Dès que le moteur tousse, relever la commande de mélange
 rapidement jusqu'au plein riche. Puis régime rapidement réduit à
 1200 t/mn*

Note 1 : Attention aux limitations démarreur - Mise en œuvre de 10 s maxi avant une période de refroidissement de 20 s au moins, ce cycle étant éventuellement répété deux fois de plus. Ensuite au moins une minute de refroidissement.

Note 2 : Par temps froid, il est possible d'utiliser momentanément le réchauffage carburateur dès le démarrage du moteur pour limiter le risque de givrage

6. APRÈS MISE EN ROUTE

Pression d'huile ----- Vérifiée (voyant d'alarme et indicateur)
 Régime ----- 1200 tr/min
 Alternateur ----- ON
 Charge électrique ----- Établie (voyant d'alarme, indicateur)
 Alarme « Basse tension »----- Éteinte
 Pompe à essence électrique----- OFF
 Feux de navigation----- ON
 Interrupteur général radio----- ON
 Boite de mélange-- Réglée, communications interphone vérifiées
 Radios VHF----- Fréquences préparées, réception vérifiée
 VOR ----- Fréquences préparées, réglé
 Transpondeur ----- Code préparé (7000 par défaut)
 ----- Mode STBY
 GPS ----- Activé, données pour le vol insérées
 Système de détection du trafic ---- Actif (message « Air Traffic»)
 Dépression pompe à vide ----- Vérifiée
 Horizon artificiel----- Réglé et vérifié
 Compas----- Cap cohérent, noté
 Conservateur de cap -----Recalé selon cap compas
 Altimètre -----Réglé QNH

7. ROULAGE

Heure bloc départ-----Notée
 Message radio ----- Effectué
 Phare Roulage ----- ON
 Frein de parking----- Desserré
 Freins (droit et gauche), débattement palonniers----- Vérifiés
 Horizon, conservateur de cap
 indicateur virage, bille, compas----- Vérifiés

Note 1 : Évitez de dépasser 1200 t/mn au roulage tant que la température d'huile reste dans la plage jaune.

Note 2 : La nécessité d'utiliser en permanence plus de 1000 t/mn sur une surface plane et roulante est signe d'un freinage résiduel. Interrompre immédiatement le roulage (risque d'incendie de train).

8. POINT D'ATTENTE, ESSAIS MOTEUR

Frein de parking----- Appliqué
 Pression et température d'huile -----Vérifiées
 Pression essence -----Vérifiée
 Réchauffage carburateur-----Poussé, froid
 Manche----- Tenu secteur arrière
 Régime ----- 2000 tr/mn
 Sélection magnétos ----- Effectuée
 Vérification réchauffage carburateur ----- Effectuée
 Ralenti----- Vérifié entre 600 et 750 tr/mn
 Régime ----- 1200 tr/mn

*Note 1 : Sélection magnétos - Perte maximale sur une magnéto
 175 tr/mn, écart maximal entre magnétos L et R 50 tr/mn*

*Note 2 : Vérification réchauffage carburateur - Perte d'environ
 100 tr/mn et température de l'air admis dans le carburateur
 augmentée d'environ 10 °C*

9. AVANT DÉCOLLAGE

Commandes de vol ----- Libres et dans le bon sens
 Equipage et passagers ----- Attachés
 Contacts magnétos----- BOTH
 Réchauffage carburateur-----Poussé, froid
 Pompe à essence électrique ----- ON
 Commande de mélange ----- Relevée, plein riche
 Essence ----- Ouverte
 Compensateur de profondeur -----Neutre, plage « blanche »
 Volets----- 1^{er} cran, « décollage »
 Altimètre ----- Vérifié
 Transpondeur-----Code vérifié, mode ALT
 Briefing décollage ----- Effectué
 Verrière----- Fermée, verrouillée

10. ALIGNEMENT

Message radio -----Effectué
 Phares Roulage et Atterrissage ----- ON
 Frein de parc----- Desserré
 Heure de décollage ----- Relevée

11. DÉCOLLAGE

Conservateur de cap ----- Vérifié aligné sur piste
 Puissance plein gaz -----2300 tr/mn au moins
 Badin actif -----Vérifié et annoncé
 Vitesse de rotation ----- 105 km/h

12. APRÈS DÉCOLLAGE

Freinage des roues -----Effectué
 Vitesse de montée initiale (passage obstacles) --- 120 à 130 km/h
 Volets----- (à altitude de sécurité et vitesse > 130 km/h) Rentrés
 Pompe à essence électrique----- (à altitude de sécurité) OFF
 Pression essence ----- Vérifiée
 Phares Roulage et Atterrissage --- (1000 ft/sol hors circuit) OFF
 Transpondeur -----Vérifié, mode ALT

13. MONTÉE EN ROUTE

Vitesse de montée normale----- 145 à 160 km/h
 Manette de gaz -----Plein gaz (avec 2500 tr/mn maxi continu)
 Commande de mélange --Plein riche (sauf au-dessus de 5000 ft)
 Altimètre ----- QNH ou 1013
 Instruments moteur ----- Vérifiés
 Conservateur de cap ----- Vérifié
 VHF, VOR et GPS-----Actualisés comme nécessaire

14. CROISIÈRE NORMALE

Puissance----- Entre 65 et 75 %
Valeur régime recommandée à 3000 ft----- 2500 tr/mn
 (Voir tableau page 14 de ce guide ou manuel de vol pour
réglages plus précis)
 Commande de mélange -----Réglée (au-dessus de 3000 ft)
 Instruments moteur ----- Vérifiés
 Altimètre ----- QNH ou 1013
 Conservateur de cap ----- Vérifié
 VHF, VOR et GPS ----- Actualisés comme nécessaire
 Suivi carburant à bord----- Effectué

15. DESCENTE

Briefing arrivée ----- Effectué
 Bilan carburant à bord ----- Effectué
 Commande de mélange -----Enrichie en cours de descente
 Vitesse de descente normale -----210 à 230 km/h
 Manette de gaz ----- 2500 tr/mn
 Altimètre ----- Réglé QNH
 VHF, VOR et GPS ----- Actualisés comme nécessaire

16. APPROCHE DE L'AÉRODROME D'ARRIVÉE

Commande de mélange -----Plein riche
 Équipage et passagers ----- Attachés
 Cabine -----Rangée
 Message radio ----- Effectué

17. AVANT ATERRISSAGE, VENT ARRIÈRE

Phares Roulage et Atterrissage ----- ON
 Commande de mélange ----- Relevée, plein riche
 Réchauffage carburateur ----- Selon météo et température sonde
 Pompe à essence électrique-----ON
 Manette de gaz -----Réduction à 1700 tr/mn
 Volets -----1^{er} cran, « Approche » à 150 km/h
 Manette de gaz -----2000 tr/mn environ
 Vitesse----- 140 à 150 km/h
 Compensateur de profondeur ----- Réglé
 Freins ----- Vérifiés
 Message radio ----- Effectué

18. FINALE

Volets -----2^{ème} cran, « Atterrissage »
 Vitesse (hors majoration vent) ----- 120km/h
 Pieds ----- Hors des freins, talons au plancher
 Message radio ----- Effectué

19. APRES ATERRISSAGE, PISTE DEGAGEE

Message radio ----- Effectué
 Volets ----- Rentrés
 Compensateur de profondeur ----- Neutre, plage « blanche »
 Réchauffage carburateur ----- Poussé, froid
 Pompe à essence électrique----- OFF
 Transpondeur ----- Mode STBY
 Phare d'atterrissage----- OFF

Note : La nécessité d'utiliser en permanence plus de 1000 t/mn lors du roulage sur une surface plane et roulante est signe d'un freinage résiduel. Interrompre immédiatement le roulage (risque d'incendie de train).

20. ARRÊT MOTEUR

Frein de parking----- Appliqué
 Phare de roulage ----- OFF
 Message radio de clôture- ----- Effectué
 Transpondeur----- Mode STBY vérifié
 Interrupteur général radio ----- OFF
 Manette de gaz ----- Ralenti
 Essai coupure magnétos ----- Effectué
 Manette de gaz ----- 1000 tr/mn
 Commande de mélange ----- Abaissée, étouffoir
 Magnétos----- OFF, clé enlevée (à placer dans le coffre aéroclub)
 Feux de navigation ----- OFF
 Feu anticollision ----- OFF
 Interrupteur alternateur ----- OFF
 Interrupteur batterie ----- OFF
 Heure bloc arrivée ----- Notée
 Volets----- 2^{ème} cran, « Atterrissage »
 Protections statiques et pitot ----- Remise en place

INFORMATIONS DIVERSES

- VNE	308 km/h
- VNO	260 km/h
- VA	215 km/h
- VFE	170 km/h
- Vy	145 km/h (meilleur taux de montée, volets rentrés)
- Vx	130 km/h (meilleur angle de montée, volets 1 ^{er} cran°)
- Montée normale...	160 km/h (réduite à 150 km/h vers 5000 ft)
- Finesse maxi :	145 km/h
- Vent traversier maximal démontré :	22 kt
- Masses maximales décollage et atterrissage :	1000 kg en Cat « N », 910 kg en Cat « U »

PERFORMANCES ET RÉGLAGES MOTEUR

(Table Établie à partir du manuel de vol, Section 5 Additif 5)
 Atmosphère standard, masse à 1000 kg, réglage optimal du mélange

Altitude pression (ft)	Temp. Atmosphère standard (C°)	Régime moteur (rpm)	Consommation (l/h)	Vitesse Indiquée (IAS) (km/h)	Vitesse Vraie (TAS) (km/h)
2000	11	2150	22	175	181
		2400	25	204	211
		2500	28	213	220
3000	9	2400	25	205	215
		2500	28	213	224
4000	7	2400	24	204	218
		2500	27	214	228
5000	4	2400	24	203	220
		2500	27	213	231
6000	3	2450	24	203	224
		2500	27	212	234
7000	1	2500	26	211	234
8500	-2	2500	26	207	234

Note 1 : Le régime moteur recommandé est surligné en **jaune**. Le régime maximal est limité à 2500 t/mn cause certification bruit

Note 2 : En cas d'écart entre la température extérieure observée et celle de l'atmosphère standard, les valeurs du tableau pour la consommation et la vitesse vraie doivent être corrigées comme suit (valeurs approchées) :

- Pour une température supérieure de 5°C à celle de l'atmosphère standard, la consommation diminue de 0.3 l et la vitesse vraie augmente de 2 km/h.
- Pour une température inférieure de 5°C à celle de l'atmosphère standard, la consommation augmente de 0.3 l et la vitesse vraie diminue de 2 km/h.

Le réglage du mélange s'effectue en abaissant progressivement la manette de mélange jusqu'à observer une légère diminution de régime, puis en relevant la manette d'environ 1 cm pour rétablir le régime et un fonctionnement régulier du moteur. **Prendre soin de ne pas appauvrir excessivement le mélange afin d'éviter une surchauffe du moteur.**

Surveiller quelques minutes après le réglage du mélange que la température d'huile est restée stable ou a légèrement diminuée.

Enrichir toujours le mélange avant d'augmenter la puissance moteur.

**Explications relatives au codage couleur
des titres des différentes phases de cette check-list**

3. VISITE PREVOL EXTÉRIEURE

Guide décrivant les actions et les procédures à effectuer. Cette phase peut être effectuée sans support de la check-list dès que la connaissance de l'avion est suffisante.

9. AVANT DECOLLAGE

Procédures devant être effectuées en totalité
- soit par lecture directe de la check-list (« Read and do » ou pas à pas)
- soit de mémoire, mais confirmées ensuite par une action de contrôle reposant sur la lecture complète de la check-list

17. AVANT ATERRISSAGE, VENT ARRIÈRE

Procédures devant être connues pour être effectuées de mémoire

**Autres informations relatives à mise en œuvre du
DR400/140B F-GLDG**

Alarmes et annonces audio

Plusieurs équipements sont susceptibles de générer des alertes et des annonces sonores ou vocales.

- L'avertisseur de décrochage, lorsqu'un angle d'attaque élevé est détecté.
- Le transpondeur GTX328, pour signaler un changement d'altitude ou l'expiration d'un décompte de temps.
- Le GPS 695, pour signaler l'affichage d'un message, notifier un rapprochement potentiellement dangereux du sol ou d'un obstacle, ou pour informer du passage en descente des 500 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome de destination.
- Le système d'information de trafic AT 1, pour alerter d'un rapprochement d'un autre aéronef ou signaler son état de fonctionnement.

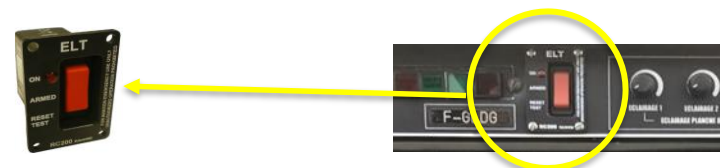
Le tableau au verso liste ces diverses alarmes ou annonces.

Systeme	Type d'audio	Forme et conditions générant l'alerte ou l'annonce - Détails	
Avertisseur de décrochage	Signal sonore	Angle d'attaque proche, ou au-delà, de l'angle de décrochage de l'aile	
Transpondeur GTX 328	Voix féminine	Leaving altitude	Écart supérieur de 200 ft par rapport à l'altitude sélectionnée
		Timer expired	Expiration du temps inséré dans le chronomètre
GPS 695	Voix masculine	Bip	Annonce de l'affichage d'un nouveau message
		Five hundred	Annonce quand l'avion passe en descente les 500 pieds au-dessus de l'aérodrome de destination
		Caution terrain (Caution obstacle)	Alerte indiquant que l'avion évolue à une hauteur inférieure à 500 ft dessus du sol avoisinant (ou d'un obstacle)
		Caution sink rate	Alerte indiquant que le taux de descente de l'avion va entraîner une évolution à une hauteur inférieure à 500 ft au-dessus du sol (ou d'un obstacle)
		Terrain ahead (Obstacle ahead) Pull up » Ou Terrain Terrain (Obstacle Obstacle) Pull up Pull up	Alarme urgente indiquant un risque imminent de collision avec le sol (ou un obstacle)
		Sink rate Pull up »	Alarme urgente indiquant que le taux de descente de l'avion entraîne un risque imminent de collision avec le sol ou un obstacle

Information de trafic AT I	Voix masculine	« Air Traffic nine »	Annnonce de bon fonctionnement lors de la mise sous tension
		Bip + « Ten o'clock above glider »	Alerte de trafic avec indication de la direction (en représentation horaire), de l'azimut (bas ou haut) et éventuellement du type (glider, aircraft, helicopter, jet, hand-glider, drone...)
		Double bip + « Wootwoot six o'clock below »	Alarme urgente de trafic avec indication de la direction en représentation horaire, de l'azimut (bas ou haut)
		« GPS fault »	Annnonce d'un défaut du système

- Une antenne sur le dos du fuselage.

- Un panneau de contrôle dans le bandeau supérieur du tableau de bord.



La balise peut être activée de deux manières :

- Si les contacteurs du boîtier et du panneau de contrôle sont sur ARMED (position normale), automatiquement en cas d'accident provoquant une forte décélération longitudinale (5 g ou plus).
- Manuellement, par action du pilote ou d'un passager, à partir du panneau de contrôle, en basculant le contacteur sur ON. Ce mode manuel n'est à utiliser qu'en cas de danger grave et imminent.

Lorsque la balise est active, le pilote est averti par le clignotement du voyant rouge ON sur le panneau de contrôle, par la sonnerie du buzzer du boîtier dans le fuselage (inaudible en vol) et par un signal modulé audible sur la fréquence 121.50 Mhz.

Note : Il n'est pas possible de désarmer la balise ou de la mettre hors service sans être au sol et placer l'interrupteur du boîtier (dans le fuselage) sur OFF.

Déclenchement non désiré de la balise

Un déclenchement peut se produire à l'insu du pilote ou si diverses précautions d'emploi ne sont pas respectées : vol très turbulent, foudroiement, évolutions sous facteur de charge, fortes vibrations, basculement involontaire du commutateur du panneau de contrôle sur ON ou RESET-TEST lors de la préparation du poste de pilotage, l'embarquement ou le débarquement du pilote ou des passagers. L'émission des signaux de détresse intervient rapidement (50 s au plus) et il est enregistré immédiatement dans le réseau de surveillance COSPAS-SARSAT.

Balise de détresse (ELT)

Ce DR400 est équipé d'une balise de détresse Kannad 406 AF Compact Integra émettant sur les fréquences 121,5 Mhz (plus de 48 h) et 406 Mhz (24 h seulement) :

- Le signal sur 406 Mhz (puissance d'émission 5 W) est une signature numérique d'identification, transmise toutes les 50 s, vers un réseau de satellites COSPAS-SARSAT, permettant d'identifier de manière unique la balise et de déterminer sa position.
- Le signal sur 121,5 Mhz (puissance d'émission 100 mW) est une émission permanente modulée de faible portée, audible sur une VHF aéronautique, qui est utilisable pour guider les secours à proximité et par radiogoniométrie.

La balise est composée de trois éléments distincts :

- Un boîtier renforcé, situé côté gauche sur le plancher du fuselage derrière le réservoir d'essence, contenant l'électronique, un GPS, une batterie, un buzzer et un détecteur d'accélération. Ce boîtier est accessible par la trappe située sous le fuselage pour des opérations de maintenance.



En cas de déclenchement non désiré, si le commutateur est en position ON, si le voyant rouge ON s'est illuminé ou clignote, ou si le buzzer sonne :

- Basculer le commutateur en position RESET-TEST pendant 1 à 2 s, puis le relâcher (il se repositionne de lui-même sur ARMED) ;

- Vérifier que clignotement du voyant rouge a cessé et qu'il n'y a plus d'émission sur 121.5 Mhz dans la minute qui suit. Sinon, accédez au boîtier dans le fuselage et placer le commutateur sur OFF.

*- Informer impérativement et dès que possible l'ARCC de Lyon Mont Verdun par téléphone (Alerte H24 en composant le 191). Précisez le lieu de l'alerte, l'indicatif F-GLDG et sur demande le code d'identification « 15hex » de la balise qui est **9C664936AE9CAB1**.*

- Le cas échéant, avisez également le service de la circulation aérienne avec lequel vous êtes en contact ou celui de l'aérodrome sur lequel vous êtes posé.

Assistance FFA en cas d'interruption imprévue du vol

En qualité de licencié FFA, vous avez droit à une assistance si vous devez interrompre un voyage aérien à la suite d'une panne ou un accident matériel de l'avion, de mauvaises conditions météo, d'un ennui de santé, du décès ou de l'hospitalisation d'un de vos proches. L'assistance organise et prend en charge :



- Pour le pilote et ses passagers, le retour vers Domme en taxi, voiture de location, train ou avion, ainsi que l'hébergement si le retour n'est pas possible immédiatement ;

- Le transport d'un pilote afin d'aller rechercher l'avion, et d'un mécanicien si l'interruption du vol est due à une panne de l'avion.

Pour déclencher cette assistance, contactez le 08 06 80 28 00 et précisez le numéro de votre licence FFA, à défaut votre nom et prénom.

Responsables de l'aéroclub du Sarladais pouvant être contactés en cas d'anomalies ou d'événements survenus pendant le vol

- Chef pilote : 06 07 30 73 59 - Instructeurs : 06 42 75 36 14, 06 08 54 83 91
- Respons. tech. : 06 30 08 91 59 - Mécaniciens : 06 78 25 90 65, 06 71 22 75 53

Guide de procédures DR400/140B F-GLDG Procédures normales

Version V17 Novembre 2024 - Ce document comporte 20 pages

