**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.



**2**

**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

Habitacle 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 boite à gants

Micro-main de secours Dans boite 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)



**4**

**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

**5**

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

Intrados 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

Extrados de l’aile Vérifié

**6**

**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

**7**

***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*

**8**

**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).*

**9**

**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**

**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

**11**

**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’ARRIVEE**

Commande de mélange Plein riche

Équipage et passagers Attachés

Cabine Rangée

Message radio Effectué

**12**

**17. AVANT ATTERRISSAGE, 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 1er 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 ATTERRISSAGE, 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).*

**13**

**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 éme 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 »

**14**

**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.*

**15**

***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 ATTERRISSAGE, 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’attitude 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.

**16**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Système** | **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 sélectée |
| **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 entrainer 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 entraine un risque imminent de collision avec le sol ou un obstacle |

**17**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Information de trafic AT 1*** | Voix masculine | « Air Traffic nine » | Annonce 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 biep  + « 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 » | Annonce d’un défaut du système |

**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 boitier 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 boitier est accessible par la trappe située sous le fuselage pour des opérations de maintenance.

**18**



* 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 boitier 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 boitier 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 boitier (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.

**19**

***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 boitier 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

**20**

**Guide de procédures DR400/140B F-GLDG**

**Procédures normales**

**Version V17 Novembre 2024 - Ce document comporte 20 pages**

