

# AÉRO-CLUB du SARLADAIS

## DR400/140B F-HSAR

### 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 (un pour chacun des deux réservoirs 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 dans la soute  
Soute à bagages-----Perche, cales et objets attachés  
Verrière ----- Propre  
Commandes (manche, palonniers)----- Libres  
----- (ni jeu, ni frottement, ni bruit anormal)  
Volets -----2<sup>ème</sup> cran, « Atterrissage »  
Batterie et alternateur ----- OFF  
Magnétos ----- OFF, clé enlevée

### 3

Indicateur monoxyde de carbone (CO) --- Etat, couleur témoin  
 Montre----- Heure TU  
 Compas----- Vérifié  
 Rhéostats d'éclairage-----Coupés  
 Tous interrupteurs feux ----- OFF  
 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)*  
 Disjoncteurs et fusibles -----Vérifiés  
 Robinet réservoir supplémentaire ----- Repoussé, fermé  
 Interrupteur général radio ----- OFF  
 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  
 Poinçon brise verrière-----Rangé dans aumônière gauche  
 Batterie -----ON  
 Jauges essence (réservoirs principal et supplémentaire)  
 ----- Cohérentes 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 principal essence-----En place, verrouillé  
 Flanc fuselage gauche ----- Vérifié  
 Prise statique fuselage gauche ---- Vérifiée, protection enlevée  
 Feu anticollision ----- Vérifié  
 Antenne VHF 1 et radiobalise (dos fuselage)----- Vérifiées  
 Dessous fuselage----- Vérifié  
 Gouverne profondeur -----État, débattement, absence jeu  
 Compensateur de profondeur ----- État, débattement  
 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 VHF 2 (sous fuselage) -----Vérifiée  
 Sonde température extérieure (sous fuselage) -----Vérifiée  
 Antenne FLARM (sous fuselage) -----Vérifiée  
 Dessous réservoirs essence, purgeurs---- Vérifiés, pas de fuite  
 Bouchon réservoir supp. essence -----En place, verrouillé  
 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  
 Prise dynamique horamètre ----- Vérifiée  
 Antenne transpondeur (sous cabine) ----- Vérifiée  
 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  
 Sortie d'échappement ----- Vérifiée  
 Train avant, enfoncement amortisseur ----- Vérifiés  
 Carénage roue et pneu ----- Vérifié  
 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  
 Filtre admission air moteur ----- Vérifié  
 Capotages moteur côté gauche ----- Vérifiés  
 Purgeur essence ----- Vérifié, pas de fuite  
 Drains et reniflards (sous moteur) ----- Vérifiés  
 Verrière partie coulissante côté gauche ----- Vérifiée  
 Train principal gauche, amortisseur et carénage ----- 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

#### **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 ----- Jauges vérifiées, 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 » ----- Eteinte  
 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 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 : Éviter 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'au moins 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 mélange ----- Relevée, plein riche  
 Essence ----- Ouverte  
 Compensateur de profondeur -----Neutre, plage « blanche »  
 Volets----- 1<sup>er</sup> cran, « décollage »  
 Altimètre ----- Vérifié  
 Transpondeur----- Code vérifié et 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 ----- 2200 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 > 130km/h) Rentrés  
 Pompe essence électrique----- (à altitude de sécurité) OFF  
 Pression essence ----- Vérifiée  
 Phares Roulage et Atterrissage --- (1000 ft/sol hors circuit) OFF  
 Transpondeur ----- Vérifié sur ALT

**13. MONTÉE EN ROUTE**

Vitesse de montée normale----- 145 à 160 km/h  
 Manette de gaz ----- Plein gaz  
 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* ----- 2400 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 ----- 220 à 240 km/h  
 Manette de gaz ----- 2450 tr/mn  
 Altimètre ----- Réglé QNH  
 VHF, VOR et GPS ----- Actualisés comme nécessaire

**16. APPROCHE DE L'AÉRODROME D'ARRIVÉE**

Commande de mélange ----- Relevée, 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<sup>er</sup> cran, « Approche » à 150 km/h  
 Manette de gaz ----- 1900 tr/mn environ  
 Vitesse ----- 140 à 150 km/h  
 Compensateur de profondeur ----- Réglé  
 Freins ----- Vérifiés  
 Message radio ----- Effectué

**18. FINALE**

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

**19. APRÈS ATERRISSAGE, PISTE DÉGAGÉE**

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-----	Confirmé sur STBY
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 arrivée-----	Notée
Volets-----	2 <sup>ème</sup> cran, « Atterrissage »
Protections statiques et Pitot-----	Remises 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 <sup>er</sup> 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)

Atmosphère standard, masse à 1000 kg, réglage optimal du mélange

Altitude pression (ft)	Temp. Atmosphère standard (C°)	Régime moteur (rpm)	Consommation	Vitesse indiquée (IAS) (km/h)	Vitesse Vraie (TAS) (km/h)
2000	11	2150	23	182	187
		2400	28	207	213
		2500	32	215	221
3000	9	2450	29	208	218
		2500	32	216	226
4000	7	2500	32	216	230
		2600	36	229	243
5000	4	2500	32	214	231
		2600	36	227	245
6000	3	2550	32	222	244
		2650	38	234	257
7000	1	2650	37	234	259
8500	-2	2700	38	236	265

**Note 1 :** Le régime moteur recommandé est surligné en **jaune**. Le régime maximal est limité à 2700 t/mn.

**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-HSAR**

**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.

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



<b>Information de trafic AT 1</b>	Voix masculine	<b>« Air Traffic nine »</b>	Annonce de bon fonctionnement lors de la mise sous tension
		<b>Bip + « Ten o'clock above glider »</b>	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...)
		<b>Double bip + « Wootwoot six o'clock below »</b>	Alarme urgente de trafic avec indication de la direction en représentation horaire, de l'azimut (bas ou haut)
		<b>« GPS fault »</b>	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 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.



- Une antenne sur le dos du fuselage (en cas de rupture de cette antenne, une antenne de secours intégrée dans le boîtier, prend le relais pour assurer les émissions).



- Un panneau de contrôle à droite du GPS sur le 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.

*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.*
- *Informez 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-HSAR et sur demande le code d'identification « 15hex » de la balise qui est **9C6DCE72044029D**.*
- *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 Dommé 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.**



Fédération Française Aéronautique

### **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-HSAR Procédures normales**

Version V16 Février 2023 - Ce document comporte 20 pages

