



## CHECK-LIST

F-HFBD

Version 2.1

Page Laissée volontairement Blanche

## Utilisation de la CHECK-LIST

Les check-lists du CAPAM sont constituées de deux types de vérifications :

- **Les Do-lists**, codifiés par la couleur **violette** dans la liste de vérification. Cela signifie que les actions doivent être effectuées en même temps que la lecture de chaque item.
- **Les Check-lists**, codifiés par la couleur **verte** dans la liste de vérification. Elles sont lues après une série d'actions pour vérifier leur exécution.

Les procédures (Do-lists) servent à préparer la phase de vol suivante et ont pour objectif de faire consciemment toutes les actions nécessaires pour assurer la sécurité selon la phase de vol.

Les Check-Lists sont des vérifications qui interviennent à l'issue d'une procédure. Il est important de comprendre que la lecture de la Check-list a pour but de vérifier qu'aucune action n'a été oubliée au moment de l'exécution de la procédure et non de faire une deuxième fois les mêmes actions.

Lorsque la Check-list est encadrée, cela signifie qu'elle doit être connue et effectuée de tête.

## Visite Pré-Vol

- \* Sièges - Reculés au Maximum
  - \* Verrière - Propre
  - \* Casque et Micro - En Place
  - \* Contacts Magnétos - OFF - Clés Enlevées
  - \* Commandes - Libres
  - \* Essence Ouverte - BOTH
  - \* Extincteur - Pression Vérifiée (Arc vert 125 - Goupille en place)
  - \* Compensateur Profondeur Débattement - Vérifié
  - \* Compensateur Latéral Débattement - Vérifié au Neutre
  - \* Volets de Capot Essayés - Vérifiés Open
  - \* Alt Static Air - Fermée
  - \* Balise de Détresse - ARM
  - \* AVIONICS BUS 1 & 2 - OFF
  - \* Disjoncteurs - Vérifiés
  - \* MASTER Switch BAT - ON
  - \* Disjoncteurs - Vérifiés (Sous Tension)
  - \* PFD ON - Vérifié
  - \* AVIONIC BUS 1 - ON (ventilateur vérifié) puis OFF
  - \* AVIONIC BUS 2 - ON (ventilateur vérifié) puis OFF
  - \* Autonomie - Vérifiée
  - \* Alarme LOW FUEL L & R Non Affichée (Selon Jaugeage)
  - \* Alarme OIL PRESSURE - Vérifiée
  - \* Alarme LOW VACUUM - Vérifiée
  - \* Alarme LOW VOLTS - Vérifiée
  - \* Pitot Heat - Chauffage Vérifié (si IFR)
  - \* Avertisseur de Décrochage - Vérifié
  - \* Anti-Collision / Feux de Nav/ Strobes - Vérifiés
  - \* Phares - Vérifiés
  - \* MASTER Switch ALT & BAT - OFF
  - \* Horamètre - Noté
- Visite Pré-Vol extérieur (voir manuel de vol)
- \* Quantité Carburant- Vérifiée Jaugée et Notée (pour le G1000)
  - \* Barre de Manoeuvre - Enlevée
  - \* Freins - Serrés

A effectuer  
sans perdre  
de temps pour  
préserver la  
batterie

Huile Mini CAPAM - 5

ACTIONS

## AVANT MISE EN ROUTE

- \* Actions réalisées suivant un balayage du tableau de bord



- \* Sièges - Réglés
- \* Ceintures - Attachées
- \* Portes - Fermées Non Verrouillées
- \* Documentations Avion / Pilote / G1000 - Embarquées
- \* Equipements Spéciaux - Embarqués

### DEMARRAGE ou Mise Sous Tension AVEC GROUPE

\* Dangereux - Briefing Préalable Obligatoire et C/L relue

- \* Pilote ou Mécanicien - ..... Responsable du Groupe
- \* Champ Hélice - ..... Dégagé au maximum
- \* Groupe Connecté Voltage 24 Volts - ..... Vérifié
  - BATT - ..... ON
  - Injections - .... Selon Procédure..... / ..... Démarreur - ..... Start
- \* Groupe OFF Débranché - ..... Puis ..... Guide Après Démarrage

# CHECK LIST

## AVANT MISE EN ROUTE

- \* SCAN Avant Mise En Route - ..... Effectué
- \* Freins - ..... Serrés
- \* Barre de Manœuvre - ..... Enlevée
- \* Horamètre - ..... Noté
- \* Documentation Avion / Pilote / G1000 - ..... A Bord
- \* Equipements Spéciaux (gilets, lampes,...) - ..... A Bord
- \* Ceintures - ..... Attachées
- \* Equipements Electriques - ..... OFF
- \* BCN - ..... ON
- \* AVIONICS BUS 1 & 2 - ..... OFF
  - STBY BATT- ..... Testée (Voyant vert allumé pendant 10 s)
  - STBY BATT ARM - ..... PFD s'allume
- \* Balise de Détresse..... ARM
- \* Clef - ..... En Place
- \* Disjoncteurs - ..... Vérifiés
- \* Commandes- ..... Libres
- \* Serrage Manette - ..... Réglé
- \* Hélice - ..... Plein Petit Pas (PPP)
- \* Mélange - ..... Etouffoir
- \* Compensateur Profondeur - ..... Vérifié Réglé
- \* Compensateur Latéral - ..... Vérifié au Neutre
- \* Volets de Capot - ..... OPEN
- \* Essence - ..... BOTH
- \* Autonomie - ..... Annoncée
- \* Extincteur - ..... Pression Vérifiée
- \* Portes et fenêtres - ..... Fermées Verrouillées
- \* Paramètres Moteur & Système.....Vérifiés  
 (BUS E : 24V mini / BUS M : 1.5V maxi / BAT S Amps Négatif)
  - PFD - ..... Renseigné Selon Guide
- \* Sécurité - ..... Abords Dégagés

## ACTIONS

### MISE EN ROUTE

Procédure moteur Froid

- \* MASTER Switch ALT/BAT - ON
- \* Manette des Gaz - 5 mm
- \* Fuel Pump - ON
- \* Mélange - Avancée jusqu'à un Débit Stable
- \* Fuel Pump - OFF
- \* Mixture - Etouffoir

Abords Dégagés

Moteur Chaud

- \* Contact Magnétos - START
- \* Mélange - Doucement Plein Riche
- \* Pression Huile - Vérifiée Dans Le Vert
- \* Manette Des Gaz - Ajustée 900 RPM

### APRES MISE EN ROUTE

- \* Essai Coupure Magnétos (< 900 RPM - R- L-OFF- BOTH)
- \* Régime - 1000 RPM
- \* MASTER Switch ALT - ON
- \* Charge BATT M & S Amps - Positifs
- \* Breakers - Vérifiés
- \* Alarme LOW VOLTS - Eteinte
- \* AVIONICS BUS 1 & 2- ON
- \* Mélange Sol Régulé (1200 RPM - appauvri jusqu'au Pic RPM)
- \* Réduire à - 1000 RPM
- \* MFD Vérifié Allumé - Base de Données Vérifiée/Validée
- \* VACUUM - Vérifié Vert (Page SYSTEM)
- \* PA KAP 140 Self Test- Terminé - Vérifié
- \* TRIM Electrique Testé (Si Self Test PA Terminé)
- \* Altimètres 3 - Réglés Comparés (PFD - STBY - PA)
- \* PFD - Absence MSG WARNING et CAUTION

## CHECK-LIST

### APRES MISE EN ROUTE

- \* SCAN Après Mise En Route - ..... Effectué
- \* Pression Huile- ..... Vérifiée
- \* Régime-..... 1000 RPM
- \* Mélange Sol- ..... Réglé
- \* Fuel Pump - ..... OFF
- \* Magnétos - ..... Essai Coupure Effectué
- \* Contact Magnétos - ..... BOTH
- \* AVIONICS BUS 1 & 2 - ..... ON
- \* BATT M & S - ..... Charge Vérifiée
- \* VACUUM - ..... Vérifiée
- \* Horizon Secours-..... Vérifié
- \* Altimètres - 3 - ..... QNH Vérifié /Comparé
- \* PFD - ..... Vérifié Pas d'Alarme
- \* PA Self Test - ..... Terminé -Vérifié
- \* TRIM Electrique - ..... Testé



# ACTIONS

## Rejointe Aire d'Essais Moteur

(Une fois dégagé des aires de stationnement)

- \* Freins Essayés au Parking Moteur Réduit
- \* Vérifications au roulage :
  - EFIS Vérifiés Horizons stables
  - Caps - Augmentent ou Diminuent
  - Indicateur de Virage Droite / Gauche
  - Bille à l'Extérieur du Virage

## Essais Moteurs

- \* Frein de Parking - Serré
- \* Paramètres Vérifiés - Pression - Température d'Huile
  - Température Cylindre
- \* Mélange - Plein Riche
- \* Régime - 1800 RPM
- \* Sélection Magnétos - (175 RPM Maxi / - 50 RPM entre L et R)
- \* Essai Régulateur d'Hélice
- \* Indicateurs Moteur, Ampèremètre, Voltmètres - Vérifiés
- \* Pas d'Alarme
- \* Ralenti 600/ 700 RPM Mini - Vérifié
- \* Mélange Sol Régulé (1200 RPM - Appauvri Pic Maxi RPM puis 1000 RPM)
- \* Commandes - Libres

## Actions Vitales

- \* Fréquences Radio - Réglées
- \* ATIS - Écouté
- \* Target et Calage ALTI (ALTI et PA) - Réglés
- \* FPL - Renseigné
- \* Sources CDI et RMI - Sélectionnées
- \* BUG HDG - Régulé
- \* TMR Inset - Affiché
- \* PA - OFF
- \* Volets - 10°
- \* Volets de Capots - Ouverts
- \* Portes et Fenêtres- Fermées Verrouillées
- \* Ceintures - Attachées
- \* Briefing Départ - Effectué
- \* Freins - Desserrés

## CHECK-LIST ACTIONS VITALES

- \* SCAN Actions Vitales - ..... Effectué
- \* Essais Moteur - ..... Effectués
- \* Fréquences Radios - ..... Régées
- \* ATIS - ..... Ecouté
- \* Altimètres QNH - ..... 3 Vérifiés Comparés
- \* PLN - ..... Renseigné
- \* Sources CDI et RMI- ..... Sélectionnées
- \* BUG HDG - ..... Régé
- \* TMR Inset - ..... Affiché
- \* PFD - ..... Absence de WARNING et CAUTION
- \* Transpondeur GND - ..... Vérifié
- \* Contacts - ..... BOTH
- \* Paramètres Moteur- ..... Vérifiés
- \* PA - ..... OFF
- \* Hélice - ..... P P P
- \* Volets - ..... 10°
- \* Volets de Capots- ..... Ouverts
- \* Compensateur Profondeur - ..... Régé
- \* Compensateur Direction - ..... Régé
- \* Essence - ..... BOTH
- \* Portes Fenêtres - ..... Fermées Verrouillées
- \* Ceintures Pilote et Pax- ..... Attachées
- \* Briefing Départ- ..... Effectué
- \* Freins - ..... Desserrés
- \* Phare Roulage et Feux de NAV- ..... A la demande

## ACTIONS

### AVANT ALIGNEMENT

- \* Strobes - ON
- \* Phares et Feux de NAV - A la Demande
- \* Mélange - Plein Riche
- \* Volets - 10°
- \* Approche - Dégagée

### AVANT DECOLLAGE

- \* Compas et PFD - Vérifiés et Comparés QFU Exact
- \* Paramètres Moteur - Vérifiés
- \* TMR/REF Inset - Affiché - TOP Chrono
- \* Talons - Au Plancher

### APRES DECOLLAGE

- \* ALTI et Vario Positifs - Freins en Pression

#### 300 FT et Vi > 70 KT:

- \* Volets Rentrés - 0° Vérifié
- \* Paramètres Moteur - Réglés (PA 23 - PPP - FF 15)
- \* Phare - OFF

### MISE EN MONTEE

- \* BUG - ALTI (PFD & PA) Vérifiés
- \* Volets de Capot - Ouverts
- \* Paramètres Moteur Réglés (FF 15 - 2400 RPM - PA 23)
- \* Compensateurs - Réglés

### MISE EN PALIER

- \* Volets de Capot - Fermés (Selon Température Moteur)
- \* Paramètres Moteur - Réglés (PA22 - 2300 RPM - FF 13 et selon Manuel de vol)
- \* Compensateurs - Réglés

### MISE EN DESCENTE

- \* Altimètres QNH (PFD - STBY - PA) - Réglés Comparés
- \* Targets Altitude - Affichées PFD et PA
- \* Mélange - Enrichi
- \* Volets de Capot - Fermés
- \* Réservoirs - BOTH
- \* Briefing Descente - Effectué

## CHECK-LIST

### AVANT ALIGNEMENT

- \* Volets - ..... 10°
- \* Strobes - .....ON
- \* Phare LDG et Feux de NAV - .....A la demande
- \* Pitot Heat - .....ON si IFR
- \* Mélange - ..... Plein Riche
- \* Approche - ..... Dégagée

### AVANT DECOLLAGES

- \* Compas et PFD - ..... Vérifié Comparés QFU Exact
- \* Paramètres dans le Vert - ..... Pas d'Alarme
- \* Mélange - ..... Plein Riche
- \* TOP - ..... Chrono

### APRES DECOLLAGES

- \* Phare - .....OFF
- \* Volets - ..... 0°
- \* Paramètres Moteur - ..... Affichés

### MISE EN MONTEE

- \* Target et Calage ALTI (PFD - PA) - ..... Réglés Comparés
- \* Volets de Capot - ..... Ouverts
- \* Paramètres Moteur - ..... Affichés
- \* Compensateurs - ..... Réglés

### MISE EN PALIER

- \* Temp. Moteur Vérifiée - ..... Volets de Capot Fermés
- \* Paramètres Moteur - ..... Affichés
- \* Compensateurs - ..... Réglés

### DESCENTE

- \* Target et Calage ALTI (PFD - STBY - PA) - .... Réglés Comparés
- \* Mélange Enrichi - ..... Réservoir BOTH
- \* Volets de Capots - ..... Fermés
- \* Réglage PA - ..... Selon Limitations Moteur et  $V_i < V_{no}$
- \* Briefing Descente et Arrivée- ..... Effectué

ACTION  
APPROCHE ou VENT ARRIERE

- \* Sièges Pilote et PAX - Réglés Dossiers Relevés
- \* Pilote Automatique - Déconnecté
- \* Freins - En Pression
- \* Phare Atterrissage - A la Demande
- \* Paramètres Moteur Réglés - (PA 17 - PPP - FF PR)
- \* Réservoir - BOTH
- \* Vi < 140 KT - VFE Volets 10°

FINALE

- \* Volets -
  - 0° / 10° 80 KT + KVe
  - 20° / FULL 70 KT + KVe
- \* Plein Riche
- \* Plein Petit Pas

**NON STABILISEE A 200' ou AUX MINIMA**



APPROCHE INTERROMPUE

- \* Assiette Positive - Puissance FULL
- \* Volets - 20°

**Obstacles franchis et Vi > 70 KT (Altitude Sécurité)**

- Volets 10° puis 0°
- \* Volets de Capots - Ouverts
- \* Paramètres Moteur - Réglés (PA 23 - PPP - FF 15)
- \* Phares - OFF

## APPROCHE

- \* Sièges - ..... Réglés Dossiers Relevés
- \* P.A. - ..... Déconnecté
- \* Freins - ..... En Pression
- \* Phare Atterrissage - ..... A la Demande
- \* Paramètres Moteur - ..... Vérifiés
- \* Mélange - ..... Plein Riche
- \* Hélice - ..... PPP
- \* PA - ..... 15
- \* Réservoir - ..... BOTH
- \* Volets - ..... 10°
- \* Vent Arrière - ..... 90 KT

## FINALE

- \* Volets - ..... FULL(sauf restriction)
- \* Mélange - ..... Plein Riche
- \* Hélice - ..... PPP
- \* Talons - ..... Au Plancher
- \* Vitesse - ..... 70 KT + KVe
- \* Approche - ..... Stabilisée

## APPROCHE INTERROMPUE

- \* Volets - ..... Rentrés
- \* Volets de Capots - ..... Ouverts
- \* Paramètres Moteur - ..... Affichés
- \* Phare - ..... OFF

## ACTIONS

### APRES ATERRISSAGE

#### Piste Dégagée

- \* Strokes Lights - OFF
- \* Phare Atterrissage - OFF
- \* Phare Roulage - A La Demande
- \* Pitot - OFF
- \* Volets - Rentrés
- \* Volets de Capot - Ouverts
- \* Compensateurs - Neutre
- \* Mélange Sol - Réglé (Si Réalisable)
- \* Transpondeur - 7000
- \*

### AVANT DE QUITTER L'AVION

- \* Freins - Serrés
- \* Phares - OFF
- \* Feux de NAV - OFF
- \* AVIONICS BUS 1 & 2 - OFF
- \* MASTER Switch ALT - OFF
- \* Régime - < 1000 RPM
- \* Essai Coupure Magnétos - (R - L - OFF - BOTH)
- \* Mélange - Etouffoir
- \* Magnétos Coupés - Clé Retirée
- \* Eclairages Cabines - Eteints
- \* BCN - Laisser sur ON
- \* MASTER Switch BAT - OFF
- \* STBY BATT - OFF
- \* Aérations - Fermées

(Laisser le sélecteur essence sur BOTH)

## CHECK-LIST

### APRES ATTERRISSAGE

#### Piste Dégagée

- \* Strokes / Pitot - ..... OFF
- \* Phare - ..... A La Demande
- \* Volets - ..... Rentrés
- \* Volets de Capot - ..... Ouverts
- \* Compensateurs - ..... Neutre
- \* Mélange Sol - ..... Réglé Si Réalisable
- \* Transpondeur - ..... 7000

### ARRET MOTEUR

- \* Freins - .....Serrés
- \* Tous Contacts Electriques - ..... OFF
- \* Beacon - ..... Laissé sur ON
- \* Eclairages Cabine - ..... Eteints
- \* AVIONICS BUS 1 & 2 - ..... OFF
- \* Mélange - ..... Etouffoir
- \* Magnétos - ..... Coupés & Clé Enlevée
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... OFF
- \* STBY BATT - ..... OFF
- \* Aération - ..... Fermés
- \* Sièges - ..... Reculés au Maximum
- \* Attaches Ceintures - ..... Rabattues
- \* Cache Pitot - ..... En Place
- \* Caches de Mise à l'air Libre - ..... 2 En Place
- \* Compteur & Observations - ..... Notés



## CHECK-LIST URGENCE

### **SOMMAIRE** référence page CL et Manuel Vol section 3

#### *A réaliser de mémoire*

PANNE MOTEUR Avant Décollage .....	18
PANNE MOTEUR Après Décollage .....	18
PANNE MOTEUR En Vol.....;;	19
ATTERRISSAGE D'URGENCE.....	19
PITCH TRIM Warning Message.....	20

AMERRISSAGE.....	21
FEU MOTEUR AU DEMARRAGE.....	21
FEU MOTEUR EN VOL.....	22
FEU CABINE.....	22
FEU ELECTRIQUE.....	23
FEU D'AILE.....	23
PRISE STATIC BOUCHEE .....	24
EXCESSIVE FUEL VAPOR.....	26
ATTERRISSAGE MLG A PLAT.....	26
ATTERRISSAGE NLG A PLAT.....	26
GIVRAGE EN VOL.....	27
LOW VOLTS Warning Message.....	28
HIGH VOLTS Warning Message.....	29
CO LVL HIGH Warning Message.....	30
LOW VACUUM Caution Message.....	30
FD / MFD COOLING Advisory Message.....	30
X-CROSS sur l'ADC (Air Data Computer).....	31
X-CROSS sur l'ARHS (Attitude & Reference Heading System)....	31
LISTE DES WARNING & CAUTION MESSAGE.....	32

## CHECK-LIST URGENCE

Compte tenu du peu de temps dont dispose un pilote en situation d'urgence, les parties encadrées sont à réaliser de mémoire.

### **PANNE MOTEUR AVANT DECOLLAGE**

- \* Manette des gaz - ..... Réduit
- \* Freins - ..... En Pression
- \* Volets - ..... Rentrés
- \* Mélange - ..... Etouffoir
- \* Sélecteur Magnétos - ..... OFF
- \* STBY BATT - ..... OFF
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... OFF

### **PANNE MOTEUR APRES DECOLLAGE**

- \* Vi Recherchée - ..... 75/70 kts (Volets 0°/10°)
- \* Volets - ..... Sortis
- \* Mélange - ..... Etouffoir
- \* Essence - ..... Fermée
- \* Contact Magnétos - ..... OFF
- \* STBY BATT - ..... OFF
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... OFF
- \* Portes Cabine - ..... Déverrouillées

### **Attention :**

- Atterrir droit devant dans un secteur +/-30°
- Eviter les changements importants de direction
- Sous aucun prétexte ne tenter de revenir vers l'aire de décollage si H < 1000 FT

## CHECK-LIST URGENCE

### PANNE MOTEUR EN VOL

- \* Trajectoire + Vi recherchée - ..... 76 KT
- \* Essence - ..... BOTH
- \* Mélange - ..... Plein Riche
- \* Fuel Pump - ..... ON
- \* Manette des Gaz - ..... Minimum A Moitié Ouverte
- \* Contact Magnétos - ..... BOTH
- \* Démarreur - ..... Si Nécessaire

#### Le Moteur Repart

- \* Puissance Désirée
- \* Mélange Réglé
- \* Fuel Pump OFF

#### Le Moteur Ne Repart Pas

### ATTERRISSAGE D'URGENCE

- \* MSG MAYDAY X3 - ..... Transmis
  - \* Transpondeur - ..... 7700
  - \* Balise de Détresse - ..... ON
  - \* Ceintures - ..... Attachées
  - \* Mélange - ..... Étouffoir
  - \* Contact Magnétos - ..... OFF
  - \* Essence - ..... Fermée
- En finale :**
- \* Volets - ..... A La Demande
  - \* Portes - ..... Déverrouillées
  - \* STBY BATT - ..... OFF
  - \* ALT BAT - ..... OFF

## CHECK-LIST URGENCE

# PANNE DU PILOTE AUTOMATIQUE Ou du TRIM ELECTRIQUE

### **PITCH TRIM\*\***

Ou Défaillance du TRIM

- \* Manche - ..... Saisir fermement  
**ET Simultanément**
- \* A/P DISC/TRIM INT Switch - ..... Maintenu Appuyé  
**Récupérer Le Contrôle De l'Avion**
- \* Trimer l'Avion - ..... Manuellement
- \* Auto-Pilot Circuit Breaker - ..... Tiré
- \* A/P DISC/TRIM INT Switch - ..... Relâché

## Annonces AUDIO

- « TRIM IN MOTION » - .....Le TRIM Est En Fonctionnement  
Depuis Plus De 5 s.
- « CHECK PITCH TRIM » -.. Une Condition Anormale du TRIM Existe  
Depuis Plus De 20 s.

**Pouvant nécessiter la réalisation de la Procédure  
Ci-Dessus.**

Référence Manuel De Vol

SECTION 9 SUPPLEMENT 3 - S3-17 à S3-19

## CHECK-LIST URGENCE **AMERRISSAGE**

- \* MSG MAYDAY X 3 - ..... Transmis
- \* Transpondeur - ..... 7700
- \* Balise de détresse - ..... ON
- \* Objets Lourds - ..... Sécurisés ou Evacués (si possible)
- \* Sièges Pilote & PAX - ..... Dossiers Relevés
- \* Sièges & Ceintures - ..... Sécurisés
- \* Volets - ..... 20° ou FULL
- \* Puissance affichée pour un vario de 300 FT/MN à 65 kt  
*Si pas de Puissance Disponible, Effectuer l'Approche à :*
  - 70 KT Volets 0°
  - 65 KT Volets 10°
  - Vw Fort et Mer Agitée - ..... Approche Vw De Face*
  - Vw Faible et Forte Houle - ..... Approche // à La Houle*
- \* Portes Déverrouillées - ..... Gilets Sauvetage Mis Non Gonflés
- \* Touché - ..... l'Assiette Pour Tenir Le Taux de Descente
- \* Evacuation Via Les Portes - ..... Ouvrir Les Fenêtres Si Besoin
- \* Gonfler Les Gilets - ..... Une Fois Sorti de l'Avion

## **FEU MOTEUR AU DEMARRAGE**

- \* Sélecteur Magnétos - ..... START
- \* Commande de Gaz - ..... Plein Avant
- \* Mélange - ..... Etouffoir
- \* Essence - ..... Fermée
- \* Pompe à Essence - ..... OFF
- \* Sélecteur Magnétos - ..... OFF
- \* STBY BATT - ..... OFF
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... OFF
- \* Freins de Parking - ..... Desserré
- \* Avion - ..... Evacué
- \* Eteindre l'Incendie - ..... Extincteur

## CHECK-LIST URGENCE **FEU MOTEUR EN VOL**

- \* Mélange - ..... Etouffoir
- \* Essence - ..... Fermée
- \* Pompe à Essence - ..... OFF
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... OFF
- \* Cabin Heat & Air - ..... Fermé
- \* Aérations Cabine au Plafonnier - ..... Ouvertes
- \* Vi Descente - ..... 100 KT

*Si le feu continue, augmenter la vitesse  
(dans les limitations)  
afin d'obtenir un mélange ininflammable*

- \* Effectuer Check List - ..... « Atterrissage d'Urgence »

## **FEU CABINE**

- \* STBY BATT - ..... OFF
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... OFF
- \* Cabin Heat & Air - ..... Fermés
- \* Aérations Cabine - ..... Fermées
- \* Extincteur - ..... Appliqué

### Uniquement si le Feu est complètement éteint

- \* Cabin Heat & Air - ..... Ouverts
- \* Aérations cabine - ..... Ouvertes
- \* Atterrissage - ..... Dès Que Possible

## CHECK-LIST URGENCE

### **FEU ELECTRIQUE**

- \* STBY BATT - ..... OFF
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... OFF
- \* Cabin Heat & Air - ..... Fermé
- \* Aérations Cabine - ..... Fermées
- \* Extincteur - ..... Appliqué
- \* AVIONICS BUS 1 & 2 - ..... OFF
- \* Tous Les Interrupteurs - ..... OFF

#### Uniquement si le Feu est complètement éteint

- \* Cabin Heat & Air - ..... Ouverts
- \* Aérations Cabine - ..... Ouvertes

#### Uniquement si l'énergie électrique est nécessaire

- \* Circuits Breakers Ouverts Noté - ..... Ne pas réenclencher
- \* MASTER Switch ALT & BAT - ..... ON
- \* STBY BATT - ..... ON
- \* AVIONICS BUS 1 - ..... ON
- \* AVIONICS BUS 2 - ..... ON

### **FEU D'AILE**

- \* Phare Taxi & LDG - ..... OFF
- \* Feux de NAV - ..... OFF
- \* Strobe - ..... OFF
- \* Pitot Heat - ..... OFF
- \* Atterrissage dès Que Possible - ... Volets Que Si Nécessaire  
*Effectuer un vol dissymétrique pour éloigner les flammes des réservoirs et de la cabine*

## CHECK-LIST URGENCE

### **PRISE STATIC BOUCHEE (ou Givré)**

- \* ALT STATIC AIR - ..... Tiré
- \* Cabin Heat & Air - ..... Tirés
- \* Aérations Cabine - ..... Fermées
- \* Appliquer la Correction de VI et d'Altitude :

#### Correction de Vitesse Indiqué Vi

*Se référer au schéma de correction de la section 5 du manuel de vol, figure 5-1 (Airspeed Calibration, Alternate Static Source correction chart)*

<b>FLAPS UP</b>															
KIAS	55	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160			
ALT KIAS	53	58	70	81	91	101	111	121	131	141	151	161			
<b>FLAPS 20°</b>															
KIAS	40	50	60	70	80	90	100	110	120	---	---	---			
ALT KIAS	42	52	60	70	79	89	99	110	120	---	---	---			
<b>FLAPS FULL</b>															
KIAS	40	50	60	70	80	90	95	---	---	---	---	---			
ALT KIAS	35	45	55	66	77	87	93	---	---	---	---	---			

Figure 5-1 (Sheet 2)

**NOTA:**

- Fenêtres Fermées - Aérations Cabine Fermées - Cabin Heat, Cabin Air & Defroster au Maximum.
- Puissance Nécessaire au Vol en Palier ou Puissance Maximum de Descente.



## CHECK-LIST URGENCE

### Correction d'Altitude

*Se Référer au Schéma de Correction de la Section 5 du Manuel de Vol, Figure 5-2 (Altimeter Correction, Alternate Static Source Correction Chart)*

CONDITION FLAPS UP	CORRECTION TO BE ADDED - FEET KIAS - Alternate Static Source ON					
	60	80	100	120	140	160
S.L.	30	10	-20	-30	-50	-50
2000 FT	30	10	-20	-30	-50	-60
4000 FT	30	10	-20	-40	-50	-60
6000 FT	40	20	-20	-40	-60	-70
8000 FT	40	20	-20	-40	-60	-70
10,000 FT	50	20	-20	-50	-70	-70
12,000 FT	50	20	-20	-50	-70	-70
14,000 FT	50	20	-20	-50	-70	-80

CONDITION FLAPS FULL	CORRECTION TO BE ADDED - FEET KIAS - Alternate Static Source ON					
	60	80	100	120	140	160
S.L.	40	20	10	---	---	---
2000 FT	40	20	10	---	---	---
4000 FT	40	20	10	---	---	---
6000 FT	40	20	10	---	---	---
8000 FT	40	20	10	---	---	---
10,000 FT	50	20	10	---	---	---

Figure 5-2

#### **NOTA:**

- Ajouter la Correction à l'Altitude Souhaitée pour Obtenir l'Altitude à Afficher en Vol.
- Fenêtree Fermées - Aérations Cabine Fermées - Cabin Heat, Cabin Air & Defroster au Maximum
- Puissance Nécessaire au Vol en Palier ou Puissance Maximum de Descente en Configuration Croisière
- La Correction d'Altitude en Configuration Décollage est Inférieure à 50 FT

## CHECK-LIST URGENCE

### **EXCESSIVE FUEL VAPOR**

Si Fluctuation du Fuel Flow  $\geq$  1 GPH ou Apparition d'une  
Variation de Puissance

- \* Fuel Pump - ..... ON
- \* Mélange - ..... Ajusté  
Pour un Fonctionnement Souple du Moteur

#### Si Le Phénomène Continue

- \* Sélecteur Carburant- ..... Sélectionner le Réservoir Opposé
- \* Fuel Pump (Après Stabilisation) - ..... OFF

### **ATTERRISSAGE ANORMAL**

#### **Avec Un Pneu MLG à Plat**

- \* Procédure d'Approche - ..... Normale
- \* Volets - ..... FULL
- \* Toucher - ..... Sur Le Bon Pneu En Premier  
(Maintenir Le Pneu Dégonflé En L'Air Aussi Longtemps Que Possible)
- \* Tenue d'Axe - ..... Maintenu  
(Utilisation Du Frein Sur La Roue En Bonne Condition Selon Besoin)

#### **Avec Le Pneu NLG à Plat**

- \* Procédure d'Approche - ..... Normale
- \* Volets - ..... Selon Besoin
  - 120 à 140 KT- ..... Volets UP / 10°.
  - 100 à 120 KT - ..... Volets 10° / 20°
  - Moins de 100 kt - ..... Volets FULL
- \* Toucher - ..... Sur MLG  
(Maintenir Le Train Avant En L'Air Aussi Longtemps Que Possible)
- \* Une Fois Le Train Avant Posé - ..... Maintenir Le Manche En  
Position **Cabré** Jusqu'à l'Arrêt Complet de l'Avion

## CHECK-LIST URGENCE

### GIVRAGE

- \* Pitot Heat - ..... ON
- \* Faire Demi-Tour ou Changer d'Altitude Afin d'Obtenir Une Température Extérieur Moins Favorable au Givrage
- \* Cabin Heat - ..... Tiré Au Maximum
- \* Defroster - Tourné Dans Le Sens Horaire Au Maximum
- \* Augmenter - ..... le Régime Moteur RPM  
*Si présence de vibration, à l'aide du régulateur hélice, réduire momentanément le régime à 2200 RPM puis rapidement passer en Plein Petit Pas.*
- \* Surveiller - Les Signes d'Obstruction du Filtre à Air (Chute de la Pression d'Admission) -...Ajuster la Manette Des Gaz Pour Maintenir la PA et Ajuster la Mixture Pour Tous Changements de Paramètres
- \* Prévoir un atterrissage - ..... Sur le Terrain le Plus Proche  
*(Voire un site adéquat si givrage sévère)*  
  
*Avec une épaisseur de givre supérieur à 6 mm sur les bords d'attaque, se préparer à une augmentation significative de la puissance nécessaire, de la vitesse d'approche, de la vitesse de décrochage et de la distance d'atterrissage.*
- \* Ne Pas Sortir Les Volets  
*En cas de givrage sévère sur l'empennage horizontal, la modification du flux d'air causé par la sortie des volets peut conduire à une perte d'efficacité de la gouverne de profondeur*
- \* Ouvrir La Fenêtre Gauche et, Si Possible, Gratter Le Givre Sur Une Partie de la Verrière Pour Avoir une Visibilité lors de L'Atterrissage
- \* Si Besoin, Conduire une Approche en Glissade afin d'Augmenter la Visibilité.
- \* Vitesse d'Approche-... 80 à 90 KT (suivant la quantité de givre)
- \* Conduire un Atterrissage Avec Une Assiette de Palier
- \* Eviter Toute Remise des Gaz - ..... La vitesse de Montée Sera Significativement Diminuée

## CHECK-LIST URGENCE

### **WARNING : LOW VOLTS**

#### **LOW VOLTS\***

Ou M BAT Volts Inférieur à 24.5V

#### Si RPM Inférieur à 1000 RPM

- \* Régime - ..... 1000 RPM
- \* Alarme LOW VOLTS - .....Vérifiée Eteinte  
*Si l'alarme est toujours présente, demander une inspection du système électrique avant le prochain vol*

#### Si RPM Supérieur à 1000 RPM

- \* Master Switch ALT - .....OFF
- \* Breaker Alternateur (ALT FIELD) - ..... Vérifié Enclenché
- \* Master Switch ALT & BAT - ..... ON
- \* Alarme LOW VOLTS - .....Vérifié Eteinte
- \* M BUS VOLTS - .....Vérifié 27.5V Mini
- \* M BUS AMPS - ..... Vérifié Charge Positive

#### Si Alarme Toujours Présente

- \* Master Switch ALT - ..... OFF
- \* Réduire Immédiatement Les Charges Electriques -
  - AVIONICS BUS 1 - ..... OFF
  - Pitot Heat - ..... OFF
  - Beacon - ..... OFF
  - Phare LDG - ..... OFF (ou selon besoin)
  - Phare Taxi - ..... OFF
  - Feux de Nav - ..... OFF
  - Strobe - ..... OFF
- \* COM 1 MIC & NAV 1 - ..... Sélectionnés Fréquences Actives
- \* AVIONICS BUS 2 - .....OFF (l laissée ON en IMC)
- \* **Se Poser** - ..... **Le Plutôt Possible**  
*Etre sûr que l'atterrissage est possible avant de sortir les volets gros consommateurs d'électricité*  
*Vérifier Les Equipements Inopérants Page Suivante*

## CHECK-LIST URGENCE

### **WARNING : HIGH VOLTS**

#### **HIGH VOLTS**

Ou M BAT Amps Supérieur à 40 A

- \* Master Switch ALT - ..... OFF
- \* Réduire Immédiatement Les Charges Electriques -
  - AVIONICS BUS 1 - ..... OFF
  - Pitot Heat - ..... OFF
  - Beacon - ..... OFF
  - Phare LDG - ..... OFF (ou Selon Besoin)
  - Phare Taxi - ..... OFF
  - Feux de Nav - ..... OFF
  - Strobe - ..... OFF
- \* COM 1 MIC & NAV 1 - ..... Sélectionnés Fréquences Actives
- \* AVIONICS BUS 2 - ..... OFF (laissée ON en IMC)
- \* **Se Poser** - ..... **Le Plutôt Possible**  
*Etre sûr que l'atterrissage est possible avant de sortir les volets gros consommateurs d'électricité.*

Quand le BUS AVIONIC 2 est sur OFF les équipements suivants deviennent inopérants :

- MFD
- COM 2
- NAV 2 (VOR ILS)
- Audio panel
- PA KAP140
- Transpondeur

## CHECK-LIST URGENCE

### TAUX DE MONOXYDE ANORMAL

**CO LVL HIGH**

Ou Haut Niveau de Monoxyde de Carbone

- \* Cabin Heat - ..... OFF Poussé
- \* Cabin Air - ..... ON Tiré
- \* Aérations Cabine - ..... Ouvertes
- \* Fenêtres - ..... Ouvertes si Vi < 175KT
- \* **Se Poser** - ..... **Le Plutôt Possible**

### PANNE DE LA POMPE A VIDE

**LOW VACUUM**

Ou dépression inférieur à 3.5 in.Hg

- \* Vérifier Page ENGINE « SYSTEM » - VACUUM Dans le Vert

#### Si l'Indicateur est Hors de la Zone Verte

- \* Ne Pas Utiliser l'Horizon Artificiel de Secours

### Panne du Système de Refroidissement

« PFD1 COOLING » OR « MFD1 COOLING » ADVISORY

**PFD1 COOLING**

OR

**MFD1 COOLING**

- \* Cabin Heat - ..... Réduit au Mini
- \* Ventilation Avant - ..... Vérifié  
(Sentir Le Flux d'Air sur le Bord Des Ecrans)

#### Si la Ventilation Avant Est Défaillante

- \* STBY BAT Switch - ..... OFF  
(Sauf Si Besoin en Situation d'URGENCE)

#### Si les Annonces Persistent Plus de 3 Minutes ou Réapparaissent

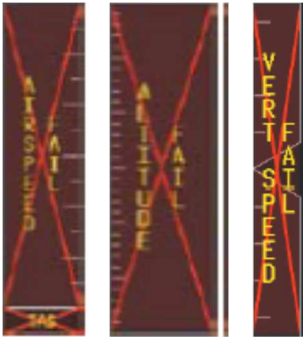
- \* STBY BAT Switch - ..... OFF
- \* **Se Poser** - ..... **Le Plutôt Possible**

## CHECK-LIST URGENCE

### Panne du Air Data Computer ADC

#### IAS - Altimètre ou Variomètre du PFD en croix

« AIRSPEED FAIL » - « ALTITUDE FAIL » - « VERT SPEED FAIL »



- \* ADC / AHRS Breakers - ..... Vérifié Engagés (BUS AVN 1 et ESS)
- \* Si Breaker Ouvert - ..... Reset Breaker 1 Seule Fois . Si Réouverture
- \* Utiliser - ..... Les Instruments de Secours
- \* Maintenir ou Rechercher Les Conditions VMC
- \* **Se Poser** - ..... **Le Plutôt Possible**

### Panne du ATTITUDE & Reference HEADING System AHRS

#### Horizon Artificiel - Conservateur de Cap du PFD en Croix

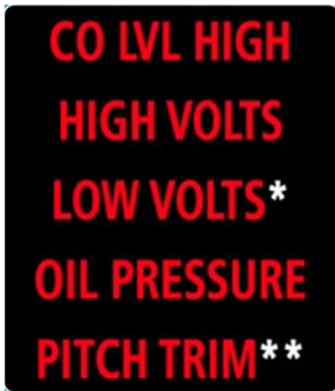
« ATTITUDE FAIL » - « HDG »



- \* ADC / AHRS Breakers - .....Vérifié Engagés (BUS AVN 1 et ESS)
- \* Si Breaker Ouvert - ..... Reset Breaker 1 Seule Fois. Si réouverture
- \* Utiliser - ..... Les Instruments de Secours
- \* Maintenir ou Rechercher les Conditions VMC
- \* **Se Poser** - ..... **Le Plutôt Possible**

## CHECK-LIST URGENCE

### WARNING, CAUTION & ADVISORY Message



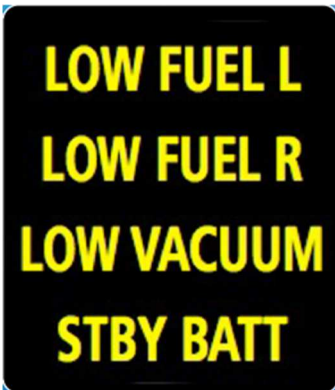
Taux de Monoxyde de Carbone Anormal

Tension Supérieure à 40 V

Tension Inférieure à 24.5V

Pression d'Huile Anormale

Défaillance du TRIM



- Niveau Carburant Réservoir Gauche Inférieur à 8 US Gallons

- Niveau Carburant Réservoir Droit Inférieur à 8 US Gallons

- Dépression Inférieure à 3.5 in.Hg

- Fonctionnement sur Batterie de Secours ou Charge Insuffisante



*Une Croix rouge X est présente lorsque la fonction associée est invalide ou défectueuse et ne doit pas être utilisée.*



## CHECK-LIST URGENCE

### **WARNING, CAUTION & ADVISORY Message**

 The image shows a cockpit instrument display with a white heading scale at the top and a yellow attitude indicator below it. The text "AHRS ALIGN Keep Wings Level" is displayed in yellow at the bottom of the instrument panel.	<p><b>AHRS ALIGN Keep Wings level</b></p> <p>L'AHRS (Attitude and Heading Reference System) est en Cours d'Alignement.</p>
 The image shows a cockpit instrument display with a white heading scale at the top and a yellow attitude indicator below it. The text "ATTITUDE FAIL" is displayed in yellow at the bottom of the instrument panel. The entire display is crossed out with a large red 'X'.	<p><b>ATTITUDE FAIL</b></p> <p>Le Système d'Affichage ne Reçoit pas l'Information d'Attitude de l'AHRS (Attitude and Heading Reference System)</p> <p><i>Appliquer la Procédure - Panne de l'AHRS</i></p>
 The image shows a cockpit instrument display with a white heading scale at the top and a yellow attitude indicator below it. The text "CALIBRATE AHRS/MAG" is displayed in yellow at the bottom of the instrument panel.	<p><b>CALIBRATE AHRS/MAG</b></p> <p>Indique une Panne du Module de Configuration</p>
 The image shows a cockpit instrument display with a white heading scale at the top and a yellow attitude indicator below it. The text "XPDR FAIL" is displayed in yellow at the bottom of the instrument panel. The entire display is crossed out with a large red 'X'.	<p><b>XPDR FAIL</b></p> <p>Le Système d'Affichage ne Reçoit pas d'Information Valide du Transpondeur</p>




## CHECK-LIST URGENCE

### **WARNING, CAUTION & ADVISORY Message**

 <p>The image shows a portion of an aircraft's primary flight display. It features an attitude indicator with a scale from -10 to 20 degrees. A yellow banner at the bottom of the scale displays the text 'CHECK ATTITUDE' in black capital letters. The background is blue, and the horizon line is visible at the bottom.</p>	<p><b>CHECK ATTITUDE</b></p> <p>Uniquement Visible Lorsque le PA est Engagé. Cette Annonce Indique que l'AHRS a Détecté une Situation Anormale des Paramètres de Vol, Probablement Due à des Turbulences Sévères. Dans ce Cas, la Situation sera Corrigée quelques Secondes Plus Tard. Si Non, des Croix Rouges X Seront Bientôt Présentes.</p>
 <p>The image shows a vertical rectangular display area with a dark background. The text 'AIRSPEED FAIL' is written vertically in yellow. A large red 'X' is drawn over the text, indicating a failure or warning.</p>	<p><b>AIRSPEED FAIL</b></p> <p>Le Système d'Affichage ne Reçoit pas l'Information de Vitesse de l'ADC (Air Data Computer).</p> <p><i>Appliquer la Procédure - Panne de l'ADC</i></p>
 <p>The image shows a vertical rectangular display area with a dark background. The text 'ALTITUDE FAIL' is written vertically in yellow. A large red 'X' is drawn over the text, indicating a failure or warning.</p>	<p><b>ALTITUDE FAIL</b></p> <p>Le Système d'Affichage ne Reçoit pas l'Information d'Altitude de l'ADC (Air Data Computer).</p> <p><i>Appliquer la Procédure - Panne de l'ADC</i></p>

## CHECK-LIST URGENCE

### **WARNING, CAUTION & ADVISORY Message**

 The image shows a vertical rectangular warning message. The text "VERT SPEED FAIL" is written vertically in yellow, with "VERT" on the left, "SPEED" on the right, and "FAIL" in the middle. The text is crossed out by two red diagonal lines forming an 'X'.	<p style="text-align: center;"><b>VERT SPEED FAIL</b></p> <p>Le Système d’Affichage ne Reçoit pas l’Information de Vitesse Verticale de l’ADC (Air Data Computer).</p> <p><i>Appliquer la Procédure - Panne de l’ADC</i></p>
 The image shows a rectangular warning message with the text "HDG" in yellow. The text is crossed out by two red diagonal lines forming an 'X'.	<p style="text-align: center;"><b>HDG</b></p> <p>Le Système d’Affichage ne Reçoit pas d’Information Valide du CAP de l’AHRS (Attitude and Heading Reference System).</p> <p><i>Appliquer la Procédure - Panne de l’AHRS</i></p>
 The image shows a square warning message with the text "CAS FAIL" in yellow. The text is crossed out by two red diagonal lines forming an 'X'.	<p style="text-align: center;"><b>CAS FAIL</b></p> <p>Indique une Différence de Version de Logiciel (Système ou Navigation) Installé Entre le PFD et le MFD. Il Peut Egalement Apparaître Lors d’une Erreur de Communication Entre Systèmes</p>

## CHECK URGENCE

### WARNING, CAUTION & ADVISORY Message



#### LOI - Loss of integrity

Indique une Perte d'Intégrité du GPS. Les Informations GPS ne Sont pas Présentes ou Sont Invalides. L'AHRS Utilisant les Informations GPS Pourra Etre Dégradé.

Se référer au Cockpit Reference Guide du G1000 (toujours à bord de l'avion) pour la liste complète des messages ADVISORY.

## CARACTERISTIQUES

### DISTANCE DE DECOLLAGE - 1406 Kg

Conditions :

*Puissance 2400 RPM - Plein Gaz et Mixture Affichés avant le Lâcher des freins*

*Volets de Capots - ..... Ouverts*

*Piste - ..... en Dur, Plane et Sèche*

*Vent - ..... Nul*

*Vitesse Rotation - .... 49 KT    Passage des 50 FT - .....58 KT*

Altitude Pression ft	Volets	0° C		10° C		20° C		30° C		40° C	
		DR	DD	DR	DD	DR	DD	DR	DD	DR	DD
S.L.	UP	272	520	291	556	314	598	337	640	360	686
	10°	245	468	262	501	283	538	303	576	324	617
	20°	218	416	233	445	251	479	270	512	288	549
1000 ft	UP	295	568	318	610	343	655	368	703	392	754
	10°	266	511	286	549	309	590	331	633	353	679
	20°	236	454	255	488	274	524	294	562	314	604
2000 ft	UP	324	623	349	671	373	720	402	775	431	834
	10°	291	561	314	604	336	648	362	698	387	751
	20°	259	498	279	536	299	576	322	620	344	668
3000 ft	UP	352	686	379	739	408	796	438	859	471	928
	10°	317	617	341	665	367	717	394	773	423	835
	20°	282	549	303	591	326	637	351	687	376	742
4000 ft	UP	387	758	415	819	448	886	480	958	516	1036
	10°	348	682	374	737	403	797	432	862	465	933
	20°	309	607	332	655	358	709	384	767	413	829
5000 ft	UP	423	842	455	912	491	989	528	1074	566	1170
	10°	381	758	410	821	442	890	475	967	509	1053
	20°	338	674	364	730	393	791	422	860	453	936
6000 ft	UP	465	941	501	1025	539	1116	579	1219	623	1337
	10°	418	847	451	922	485	1005	521	1097	561	1204
	20°	372	753	401	820	431	893	463	975	498	1070
7000 ft	UP	511	1061	551	1160	594	1274	638	1404	---	---
	10°	459	955	495	1044	535	1147	574	1264	---	---
	20°	408	849	440	928	475	1020	511	1123	---	---
8000 ft	UP	564	1210	608	1334	655	1478	---	---	---	---
	10°	507	1089	547	1200	590	1330	---	---	---	---
	20°	451	968	486	1067	524	1183	---	---	---	---

Rajouter 15 % à la distance de roulage pour les pistes en herbe sèche

Augmenter la distance de 10% par tranche de 2 KT de vent arrière (max 10KT)

# CARACTERISTIQUES

## DISTANCE DE DECOLLAGE - 1225 Kg

Conditions :

*Puissance 2400 RPM - Plein Gaz et Mixture Affichés avant le Lâcher des freins*

*Volets de Capots - ..... Ouverts*

*Piste - ..... en Dur, Plane et Sèche*

*Vent - ..... Nul*

*Vitesse Rotation - ..... 45 KT*

*Passage des 50 FT -..... 54 KT*

Altitude Pression ft	Volets	0° C		10° C		20° C		30° C		40° C	
		DR	DD	DR	DD	DR	DD	DR	DD	DR	DD
S.L.	UP	198	379	213	406	229	432	246	463	263	493
	10°	178	341	192	365	206	389	221	417	237	444
	20°	158	303	171	325	183	346	197	370	210	395
1000 ft	UP	250	411	232	440	250	471	267	503	286	537
	10°	225	370	209	396	225	423	240	453	257	483
	20°	200	329	186	352	200	376	213	402	229	430
2000 ft	UP	234	450	253	480	271	514	291	551	312	589
	10°	211	405	228	432	243	463	262	495	281	530
	20°	187	360	203	384	216	411	233	440	250	471
3000 ft	UP	257	490	276	526	295	564	318	604	341	646
	10°	231	441	249	473	266	507	286	543	307	581
	20°	206	392	221	421	236	451	255	483	273	517
4000 ft	UP	280	537	301	575	324	619	347	663	371	712
	10°	252	483	271	518	291	557	312	597	334	641
	20°	224	430	241	460	259	495	277	530	297	570
5000 ft	UP	307	591	330	634	354	682	381	732	408	787
	10°	276	531	297	571	319	614	343	658	367	708
	20°	245	472	264	507	283	546	305	585	326	629
6000 ft	UP	335	650	362	701	389	754	417	813	448	876
	10°	302	585	326	631	350	679	375	732	403	789
	20°	268	520	290	561	311	604	334	651	358	701
7000 ft	UP	368	720	396	777	427	840	457	907	491	1362
	10°	331	648	357	700	384	756	411	816	442	1226
	20°	294	576	317	622	341	672	366	725	393	1090
8000 ft	UP	404	800	436	867	469	939	503	1019	541	1109
	10°	363	720	393	780	422	845	453	917	487	998
	20°	323	640	349	693	375	751	402	815	433	887

Augmenter de 15 % la distance de roulage pour les pistes en herbe sèche

Augmenter la distance de 10% par tranche de 2 KT de vent arrière (max 10KT)

## CARACTERISTIQUES

### DISTANCE DE DECOLLAGE - 1043 Kg

Conditions :

*Puissance 2400 RPM - Plein Gaz et Mixture Affichés avant le Lâcher des freins*

*Volets de Capots - ..... Ouverts*

*Piste - ..... en Dur, Plane et Sèche*

*Vent - ..... Nul*

*Vitesse - Rotation - 42 KT*

*Passage des 50 FT - 50 KT*

Altitude Pression ft	Volets	0° C		10° C		20° C		30° C		40° C	
		DR	DD	DR	DD	DR	DD	DR	DD	DR	DD
S.L.	UP	139	269	149	286	160	305	171	324	183	345
	10°	125	242	134	257	144	274	154	291	165	310
	20°	111	215	119	229	128	244	137	259	146	276
1000 ft	UP	150	291	162	311	173	331	187	352	198	375
	10°	135	262	146	279	156	298	168	317	178	338
	20°	120	233	130	248	139	265	149	282	158	300
2000 ft	UP	164	316	175	337	189	358	202	383	215	408
	10°	147	285	158	303	170	322	182	345	194	367
	20°	131	253	140	270	151	287	162	306	172	326
3000 ft	UP	179	343	192	366	206	391	221	415	236	444
	10°	161	309	173	329	185	351	199	374	213	399
	20°	143	274	154	293	165	312	177	332	189	355
4000 ft	UP	194	373	210	398	225	425	240	453	236	444
	10°	175	336	189	358	202	382	216	408	213	399
	20°	155	299	168	319	180	340	192	363	189	355
5000 ft	UP	211	406	229	434	244	465	263	497	280	530
	10°	190	365	206	391	219	418	237	447	252	477
	20°	169	325	183	347	195	372	210	398	224	424
6000 ft	UP	232	444	250	476	267	509	288	545	307	583
	10°	209	399	225	429	240	458	259	490	276	525
	20°	186	355	200	381	213	407	230	436	245	466
7000 ft	UP	253	486	272	522	293	560	314	598	337	642
	10°	228	437	245	470	264	504	283	538	303	578
	20°	203	389	218	418	235	448	251	479	270	514
8000 ft	UP	278	535	299	575	322	617	345	661	370	711
	10°	250	482	269	518	290	555	310	595	333	640
	20°	223	428	239	460	258	494	276	529	296	568

Augmenter de 15 % la distance de roulage pour les pistes en herbe sèche

Augmenter la distance de 10% par tranche de 2 KT de vent arrière (max 10KT)

### DISTANCE D'ATTERRISSAGE - 1338 Kg

## CARACTERISTIQUES

Conditions :

*Puissance - ..... Réduite*

*Freins Appliqués - ..... Au Maximum*

*Piste - ..... en Dur, Plane et Sèche*

*Vent- ..... Nul*

*Vitesse à 50 FT : VOLET FULL - 60 KT*

*VOLET UP - 70 KT*

Altitude Pression ft	Volets	0° C		10° C		20° C		30° C		40° C	
		DR	DA	DR	DA	DR	DA	DR	DA	DR	DA
S.L.	UP	239	555	247	570	256	582	265	597	273	612
	FULL	171	396	177	407	183	416	189	427	195	437
1000 ft	UP	247	540	256	582	265	597	275	614	284	629
	FULL	177	386	183	416	189	427	197	439	203	450
2000 ft	UP	256	585	267	600	275	614	286	632	294	646
	FULL	183	418	191	428	197	439	204	451	210	462
3000 ft	UP	267	602	275	617	286	634	297	651	305	666
	FULL	191	430	197	440	204	453	212	465	218	475
4000 ft	UP	277	619	286	634	297	651	307	668	316	683
	FULL	198	442	204	453	212	465	219	477	226	488
5000 ft	UP	286	634	297	651	307	668	318	687	329	704
	FULL	204	453	212	465	219	477	227	491	235	503
6000 ft	UP	299	653	309	672	320	689	331	708	341	725
	FULL	213	466	221	480	229	492	236	506	244	518
7000 ft	UP	309	672	320	689	333	710	344	730	354	747
	FULL	221	480	229	492	238	507	245	521	253	533
8000 ft	UP	322	693	333	706	346	732	356	751	369	770
	FULL	230	495	238	504	247	523	255	536	264	550

Augmenter de 45 % la distance de roulage pour les pistes en herbe sèche

Diminuer la distance de 10% par tranche de 9 KT de vent de face.

Augmenter la distance de 10% par tranche de 2 KT de vent arrière (max 10KT)



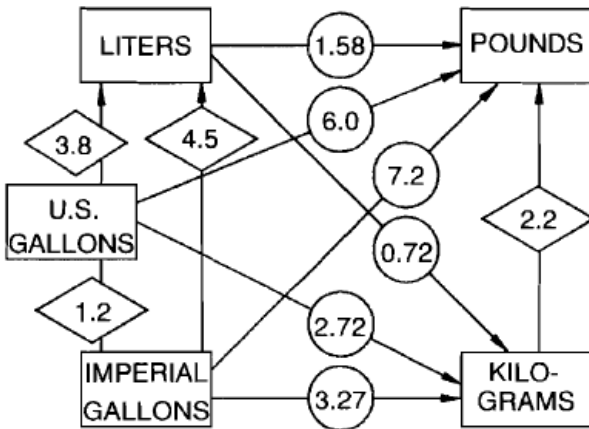
## CARACTERISTIQUES

VNE	175 KT			VNO	140 KT
VFE 30°	100 KT	VFE 20°	120 KT	VFE 10°	140 KT
Va (1407kg)	110 KT	Va (1180kg)	101 KT	Va (952kg)	91 KT
Vs 0°	54 KT	Vso	49 KT		
Vi fmax (1406kg)	76 KT	Vi fmax (1180kg)	70 KT	Vi fmax (952kg)	58 KT
RPM Maxi		2400 RPM			
Vw Travers Max		15 KT		Bagage Maxi 90 KG	
Réservoirs		329 L (87 USG) Complet		243 L (64 USG) Partiel	
Consommation		49 L/H ou 13 USG/H		Voir manuel de vol	
Masse Max Ramp	1410 KG	Masse Max TOFF	1406 KG	Masse Max LAND	1338 KG

	Pa	RPM	FF	Vi KT	Volets
Rotation	Max	PPP	PR	60	10°
Montée Initiale	Max	PPP	PR	80	10°
Montée Normale	23	PPP	15	90	0°
Montée Vz Max	Max	PPP	PR	80	0°
Montée Pente Max	Max	PPP	PR	65	0°
Croisière 65%	22	2300	13	130	0°
Vent Arrière	15	PPP	PR	90	10°
Finale Volets 0°/10°	12	PPP	PR	75	0°/10°
Finale Volets 20°/ Full	17	PPP	PR	70	20°/ Full



**CONVERSIONS RAPIDE :**



(Litres x **0.264** = US Gallons) (Pounds x **0.454** = Kilogrammes)