



CHECK LISTS

URGENCE - SECOURS

F-HFBD



Aide au Traitement Situation Anormale

Phase 1 - **PNC**

Gestion des Priorités

Piloter

Naviguer

Exécuter les encadrés C/L URGENCE de mémoire

Communiquer

Phase 2 - **CRAPS**

Traitement de la panne

C – Commande

R – Reset

A – Alimentation

P – Protection

S – Signalisation

Si le problème n'est pas résolu rechercher dans Checklist et/ou Manuel de vol

Phase 3 - **FORDEC**

Bilan et décision

F – Faits

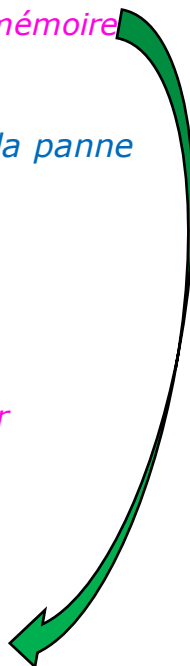
O – Options

R – Risques et Bénéfices

D – Décision

E – Exécution

C – Contrôle



CHECK LISTS D'URGENCE

Référence Manuel de Vol section 3

Encadrés à réaliser de mémoire

PANNE MOTEUR Avant Décollage	4
PANNE MOTEUR Après Décollage	4
PANNE MOTEUR En Vol.....	5
ATTERRISSAGE D'URGENCE.....	5

ATTERRISSAGE de Précaution	6
AMERRISSAGE.....	6

FEU MOTEUR AU SOL.....	7
FEU MOTEUR EN VOL.....	7
FEU CABINE.....	8
FEU D'AILE.....	8
FEU ELECTRIQUE.....	9
PITCH TRIM sur PFD ou PT sur AP.....	10

GIVRAGE EN VOL	11
PRISE STATIC BOUCHEE	12
EXCESSIVE FUEL VAPOR.....	12
LOW VACUUM Caution Message.....	12
ATTERRISSAGE MLG A PLAT.....	13
ATTERRISSAGE NLG A PLAT.....	13
LOW VOLTS Warning Message	14
HIGH VOLTS Warning Message ou BAT >40 A..	15
CO LVL HIGH Warning Message.....	16
PANNE VENTILATION AVIONIQUE.....	16
X-CROSS sur PFD	17
WARNING & CAUTION MESSAGES.....	18 - 21

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 ROTATION

SECTION 3-6

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

PANNE MOTEUR APRÈS DÉCOLLAGE

SECTION 3-6

- * Vi Recherchée - 75/70 kts (Volets 0°/10°)
- * MSG MAYDAY - Transmis
- * Mélange - Etouffoir
- * Essence - Fermée
- * Magnétos - OFF
- * Volets - FULL
- * STBY BATT - OFF
- * MASTER Switch ALT & BAT - OFF
- * Portes Cabine - Déverrouillées

Attention :

- Atterrir secteur avant, virage selon hauteur.
- Eviter les changements importants de direction
- Sous aucun prétexte ne tenter de revenir vers l'aire de décollage si Hauteur < 1000 FT

PANNE MOTEUR EN VOL

SECTION 3-6

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

Le Moteur Repart

- * Puissance Désirée
- * Mixture Réglée
- * Fuel Pump OFF

Le Moteur Ne Repart Pas

ATTERRISSAGE D'URGENCE

SECTION 3-7

- * MSG MAYDAY - Transmis
- * Transpondeur - 7700
- * Balise de Détresse - ON
- * Ceintures - Attachées
- * Mixture - Étouffoir
- * Magnétos - OFF
- * Essence - Fermée

En finale :

- * Volets - FULL
- * Portes - Déverrouillées
- * STBY BATT - OFF
- * MASTER Switch ALT & BAT - OFF

ATTERRISSAGE DE PRÉCAUTION

SECTION 3-8

- * Sièges Pilote & PAX - Dossiers Relevés
- * Ceintures - Attachées

Reconnaissance terrain en configuration Approche

En courte finale :

- * Volets - FULL
- * STBY BATT - OFF
- * MASTER Switch ALT & BAT - OFF
- * Portes - Déverrouillées
- * Mixture - Étouffoir
- * Magnétos - OFF
- * Freinage - Maxi

AMERRISSAGE

SECTION 3-8

- * MSG MAYDAY - Transmis
- * Transpondeur - 7700
- * Balise de détresse - ON
- * Objets Lourds - Sécurisés ou Largués (si possible)
- * Sièges Pilote & PAX - Dossiers Relevés
- * Ceintures - Attachées
- * Approche avec moteur
 - Volets 20° à 30° - Vi 65 KT – Vario 300 FT/mn
- * Approche sans moteur
 - Volets 0° - 70KT
 - Volets 10° - 65KT

Vent Fort Mer Forte Poser Face au Vent

Vent Faible Mer Houleuse Poser Parallèle aux Lames

- * Portes - Déverrouillées
- * Impact - En Ligne De Vol
- * Evacuation - Par Les Portes
(Si nécessaire ouvrir la fenêtre pour inonder la cabine)
- * Gilets de Sauvetage - Gonfler Une Foix Sortis

FEU MOTEUR AU SOL

SECTION 3-9

* Magnétos - START

Si le moteur démarre:

* Manette des Gaz - ...Quelques Minutes.....1800 RPM

* Moteur - Arrêté

Inspecter les dommages avion.

Si le moteur ne démarre pas:

* Manette des Gaz - Plein Gaz

* Mixture - Etouffoir

* Essence - Fermée

* Pompe à Essence - OFF

* Magnétos - OFF

* MSG MAYDAY - Transmis

* STBY BATT - OFF

* MASTER Switch ALT & BAT - OFF

* Freins de Parking - Desserré

* Avion - Evacué

* Extincteur - Combattre l'Incendie

FEU MOTEUR EN VOL

SECTION 3-10

* Mixture - Etouffoir

* Essence - Fermée

* Pompe à Essence - OFF

* MSG MAYDAY - Transmis

* MASTER Switch ALT & BAT - OFF

* Cabin Heat & Air - Fermé

* Aérations Plafonnier - Ouvrées

* Vi Descente - 100 KT

*Si le feu continue, augmenter la vitesse
afin d'obtenir un mélange ininflammable*

* Effectuer Check List - Atterrissage d'Urgence

FEU EN CABINE

SECTION 3-11

- * MSG MAYDAY - Transmis
- * STBY BATT - OFF
- * MASTER Switch ALT & BAT - OFF
- * Cabin Heat & Air - Fermés
- * Aérations Cabine - Fermées
- * Extincteur - Utilisé

Quand le feu est complètement éteint

- * Cabin Heat & Air - Ouverts
- * Aérations cabine - Ouvrées
- * Atterrissage - Dès Que Possible

FEU D'AILE

SECTION 3-11

- * Phare TAXI & LDG - OFF
 - * Feux de NAV - OFF
 - * Strobe - OFF
 - * Pitot Heat - OFF
 - * MSG MAYDAY - Transmis
 - * Atterrissage dès que Possible - Volets que si Nécessaire
- Effectuer un vol dissymétrique pour éloigner les flammes des réservoirs et de la cabine*

FEU ÉLECTRIQUE

SECTION 3-11

- * MSG MAYDAY - Transmis
- * STBY BATT - OFF
- * MASTER Switch ALT & BAT - OFF
- * Cabin Heat & Air - Fermé
- * Aérations Cabine - Fermées
- * Extincteur - Utilisé
- * AVIONICS BUS 1 & 2 - OFF
- * Tous Les Interrupteurs (Sauf Magnétos) - OFF

Uniquement si le Feu est complètement éteint

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

Uniquement si l'énergie électrique est nécessaire

- * Circuit Breakers Ouverts - Vérifiés
- * Circuit Breakers - Ne pas réenclencher
- * MASTER Switch ALT & BAT - ON
- * STBY BATT - ON
- * AVIONICS BUS 1 - ON
- * AVIONICS BUS 2 - ON

PANNE DU PILOTE AUTOMATIQUE ou du TRIM ÉLECTRIQUE

SECTION 9 - Supplément 3-15

PITCH TRIM**

Ou

**P
T**

ambre sur écran de l'AP

SIMULTANEMENT

- * Manche - Saisir fermement
- * 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.

Autres procédures anormales PA

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

GIVRAGE

SECTION 3-12

* Pitot Heat – ON

Faire demi-tour ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins favorable au givrage

* Cabin Heat – Tiré Au Maximum

* Defroster – Tourné Dans Le Sens Horaire Au Maximum

* Régime Moteur - Augmenter 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 gratter le givre sur une partie de la verrière pour avoir une visibilité suffisante lors de l'atterrissage.

* Si besoin, conduire une approche en glissade afin d'augmenter la visibilité.

* Vitesse d'Approche, suivant givrage - 80 à 90 KT

* Conduire un atterrissage avec une assiette de palier

* Eviter toute Remise des Gaz, le vario en montée sera significativement diminué.

PRISE STATIC BOUCHÉE (ou Givrée)

SECTION 3-13

- * ALT STATIC AIR - Tiré
- * Cabin Heat & Air - Tirés
- * Aérations Cabine - Fermées
- * Ecart Max Vitesse --2 +5 Kt
- * Ecart Max Altitude - 50 ft

Tableau de correction : Manuel de Vol SECTION 5-10 et 11

EXCESSIVE FUEL VAPOR

SECTION 3-13

**Si Fluctuation du Fuel Flow $\geq$ 1 GPH
ou Apparition de Variations de Puissance**

- * Fuel Pump - ON
- * Mixture - Ajustée

Pour un Fonctionnement Souple du Moteur

Si Le Phénomène Continue

- * Sélecteur Carburant - Réservoir Opposé
- * Fuel Pump (Après Stabilisation) - OFF

PANNE DE LA POMPE A VIDE

SECTION 3-21

LOW VACUUM

Ou dépression < 3.5 in.Hg

- * VACUUM - Vérifié dans le Vert

Si l'Indicateur est Hors de la Zone Verte

Ne Pas Utiliser l'Horizon Artificiel de Secours

ATERRISSAGE ANORMAL avec un Pneu MLG à Plat

SECTION 3-14

- * 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 - Maintenue
(Utilisation du frein sur la roue en bonne condition selon besoin)

ATERRISSAGE ANORMAL Avec le Pneu NLG à Plat

SECTION 3-14

- * 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)
- * Train Avant Posé - Manche Cabré
Une fois le train avant posé, maintenir le manche en position cabré jusqu'à l'arrêt complet de l'avion

WARNING : LOW VOLTS

SECTION 3-17

LOW VOLTS*

Ou M BAT Volts < 24.5 V

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 – Vérifiée 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 électriques
- * 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 - Fréquences Actives Sélectionnées
 - * AVIONICS BUS 2 - OFF (laissée ON en IMC)
 - * **Se Poser - Le Plus Tôt Possible**

Etre sûr que l'atterrissage est possible avant de sortir les volets, gros consommateurs d'électricité

WARNING : HIGH VOLTS

SECTION 3-15

HIGH VOLTS

Ou Main BAT Amps > 40 A

- * Master Switch ALT - OFF
- Réduire immédiatement les charges électriques.
- * 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 - ...Fréquences Actives Sélectionnées
- * AVIONICS BUS 2 - OFF (laissée ON en IMC)
- * **Se Poser - Le Plus Tôt 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

TAUX DE MONOXYDE ANORMAL

SECTION 3-21

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 < 175 KT
- * **Se Poser - Le Plus Tôt Possible**

PANNE VENTILATION AVIONIQUE

SECTION 3-20

« **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 écrans)

Si la Ventilation Avant Est Défaillante

- * STBY BAT Switch – OFF
(Sauf si besoin en situation d'URGENCE)

Si les Alarmes Persistent Plus de 3 Minutes ou Réapparaissent

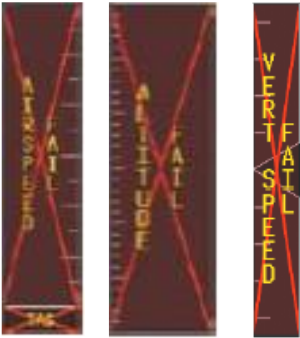
- * STBY BAT Switch - OFF
- * **Se Poser - Le Plus Tôt Possible**

PANNE AIR DATA COMPUTER ADC

SECTION 3-19

IAS – Altimètre ou Variomètre du PFD en croix

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



* ADC / AHRs Breakers – Vérifiés
(BUS AVN 1 et ESS)

* Si Breaker Ouvert – Reset Breaker
Une Seule Fois.

Si réouverture

* Instruments de Secours - Utilisés

* Conditions VMC - Obtenir

* **Se Poser - ...Le Plus Tôt Possible**

PANNE ATTITUDE & HEADING REFERENCE SYSTEM AHRs

SECTION 3-20

Horizon Artificiel – HDG du PFD en Croix

« ATTITUDE FAIL » - « HDG »



* ADC / AHRs Breakers – Vérifiés
(BUS AVN 1 et ESS)

* Si Breaker Ouvert – ...Reset Breaker
Une Seule Fois.

Si réouverture

* Instruments de Secours - Utilisés

* Conditions VMC - Obtenir

* **Se Poser - ...Le Plus Tôt Possible**

WARNING & CAUTION MESSAGES



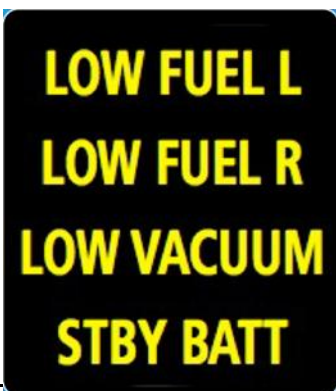
Taux de Monoxyde de Carbone Anormal

Tension > 40 V

Tension < 24.5V

Pression d'Huile Anormale

Défaillance du TRIM de profondeur



- Niveau Carburant Réservoir Gauche Inférieur à 8 US Gallons

- Niveau Carburant Réservoir Droit Inférieur à 8 US Gallons

- Dépression < 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.*

WARNING, CAUTION & ADVISORY MESSAGES

 The image shows a cockpit display with a semi-circular attitude scale at the top. Below the scale, the text "AHRS ALIGN Keep Wings Level" is displayed in yellow. The wings of the aircraft are shown in yellow at the bottom of the display.	AHRS ALIGN Keep Wings level L'AHRS (Attitude and Heading Reference System) est en cours d'alignement.
 The image shows a cockpit display with a semi-circular attitude scale at the top. The text "ATTITUDE FAIL" is displayed in yellow in the center. The wings of the aircraft are shown in yellow at the bottom. The entire display is crossed out with a large red 'X'.	ATTITUDE FAIL Le système d'affichage ne reçoit pas l'information d'attitude de l'AHRS (Attitude and Heading Reference System) <i>Appliquer la Procédure - Panne de l'AHRS</i>
 The image shows a cockpit display with a semi-circular attitude scale at the top. The text "CALIBRATE AHRS/MAG" is displayed in yellow in the center. The wings of the aircraft are shown in yellow at the bottom.	CALIBRATE AHRS/MAG Indique une panne du module de configuration
 The image shows a cockpit display with a semi-circular attitude scale at the top. The text "XPDR FAIL" is displayed in yellow in the center. The wings of the aircraft are shown in yellow at the bottom. The entire display is crossed out with a large red 'X'.	XPDR FAIL Le système d'affichage ne reçoit pas d'information valide du transpondeur

WARNING, CAUTION & ADVISORY MESSAGES



CHECK ATTITUDE

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. Sinon, des croix rouges **X** seront bientôt présentes.



AIRSPEED FAIL

Le système d'affichage ne reçoit pas l'information de vitesse de l'ADC (Air Data Computer).

*Appliquer la Procédure - **Panne de l'ADC***

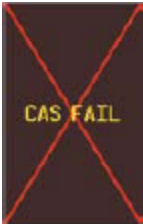


ALTITUDE FAIL

Le système d'affichage ne reçoit pas l'information d'altitude de l'ADC (Air Data Computer).

*Appliquer la Procédure - **Panne de l'ADC***

WARNING, CAUTION & ADVISORY MESSAGES

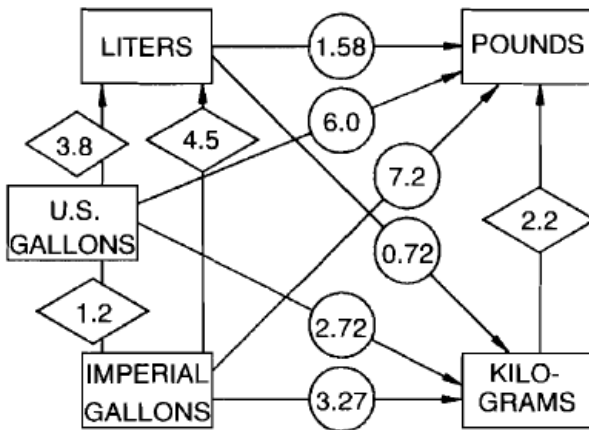
	HDG Le système d’affichage ne reçoit pas d’information valide de CAP de l’AHRS (Attitude and Heading Reference System). <i>Appliquer la Procédure - Panne de l’AHRS</i>
	CAS FAIL Indique une différence de version de logiciel (système ou navigation) installé entre le PFD et le MFD. Il peut également apparaître lors d’une erreur de communication entre systèmes.

	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 être dégradé. Utiliser HDG ou VOR pour la navigation.
---	--

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



CONVERSIONS RAPIDE :



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