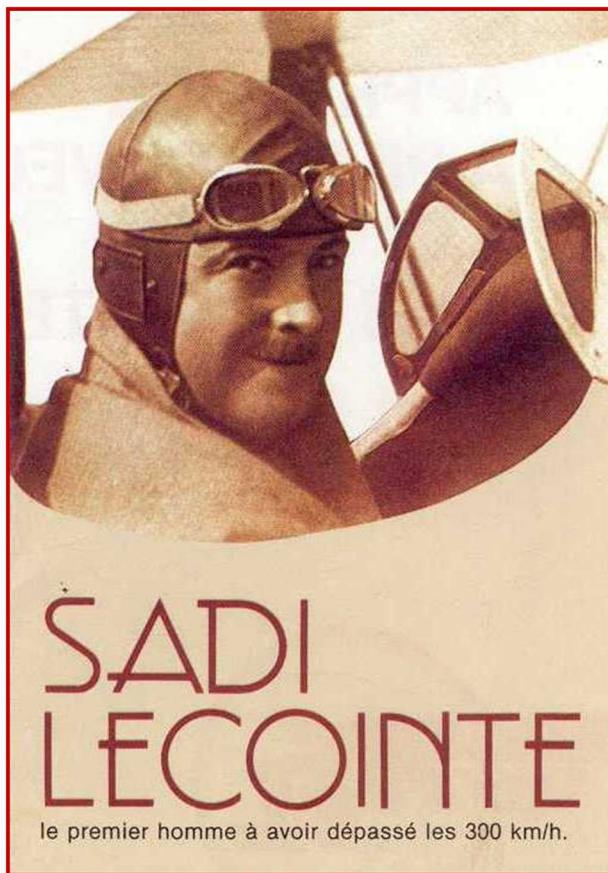




PA 28 – ARCHER II

F-GFIE



AÉRO-CLUB SADI LECOINTE

Aérodrome de Lognes 77185 LOGNES

01 60 05 37 24

F-GFIE

ind.K, Avril 2018

SUIVI DES MODIFICATIONS

Indice	Modification	Partie concernée
J	Prise en compte ASPEN	Après mise en route
K	Ajout démarrage moteur noyé	Moteur noyé
	Corrections diverses	Toutes

	Nom	Date et visa
Rédacteur	F POULIQUEN	
Approbateur	P BLOT	

Vitesses (en kt):

V _{NE} :	154
V _{NO} :	125
V _A :	113
V _{FE} :	102
V _S :	55
V _{SO} :	49
V _R :	52 à 65
V _X (<i>pente max</i>) :	64
V _Y (<i>Z max</i>) :	76
V _{Z normale} :	87
V _{Finale} :	66
V _{finesse max sans vent} :	76

Limite Vent de travers :17 Kt

Masses (en kg):

A vide :	722.4
Maxi au décollage :	1157
Maxi à l'atterrissage :	1157
Maxi bagages :	91

Pour les valeurs exactes, consulter le rapport de pesée de l'avion

Consommations:

Essence embarquée :	
2 x ailes :	189 l (50 ^{USgal}),
Essence <u>consommable</u> :	
2 x ailes :	182 l (48 ^{USgal}),
Quantité aux languettes :	
2 x ailes :	64 l/aile (17 ^{usgal} /aile)
Conso à 75 % :	39,5 l/h, (10 ^{us gal} /h),
Conso à 65 % :	34,1 l/h, (9 ^{us gal} /h).

Les instructions en **rouge** et surlignées en **jaune** sont à connaître par cœur.

PRE-VOL EXTERIEURE

1-) En arrivant à l'avion :

Avant déplacement de l'avion :

Si 1^{er} vol, purge réservoirs (x 2) effectuées,

Si 1^{er} vol, purge carburateur..... effectuée.

Cache sonde anémométrique enlevé,

Cordes d'amarrage..... enlevées,

2-) Vérification dans la cabine :

Frein de parc..... **Serré,**

Commandes..... **libres et dans le bon sens,**

Compensateur..... **vérifié, réglé sur neutre,**

Purge statique et dynamique..... effectués,

Volets **sortis, puis rentrés, symétrique,**

Avionic master..... **OFF,**

Toutes servitudes électriques..... **sur OFF,**

Essence **ouverte sur le moins plein,**

Contact magnétos **OFF,**

Contact batterie **ON,**

Jauges d'essence (x2) **vérifiées,**

Phare..... **ON, vérifié, puis OFF,**

Feux de navigation..... **ON, vérifiés, puis OFF,**

Feux anti-collision..... **ON, Vérifié, puis OFF,**

Avertisseur de décrochage..... **vérifié,**

Contact Batterie **OFF,**

Mélange (Mixture) **en bas, (plein pauvre),**

Verrière **nettoyage.**

3-) Aile droite :

Volet..... **état, jeux, fixations,**

Aileron **état, butées, liberté, fixations,**

Feu de navigation..... **état, vert et blanc,**

Feu à éclat **état,**

Amortisseur **vérifié,**

Intrados **état, propreté,**

Bord d'attaque **état, propreté,**

Essence **quantité vérifiée,**

Bouchon du réservoir d'aile..... **en place, fermé,**

Train droit **état, pas de fuite,**

Pneu..... **état, gonflage.**

4-) Groupe motopropulseur :

Capot moteur **fixations en place,**
Hélice et cône **fixation, état,**
Entrée d'air **non obstruées,**
Tube d'échappement **fixation,**
Phare **état,**
Train avant **état,**
Amortisseur **vérifiée,**
Pneu **état, gonflage,**
Huile **Entre 5 et 6,**
..... **si ≤ 5 compléter à 6,**
Trappe d'huile **fermée,**

5-) Aile gauche :

Train gauche **état, pas de fuite,**
Pneu **état, gonflage,**
Alarme décrochage **état,**
Essence **quantité vérifiée,**
Bouchon réservoir d'aile **en place, fermé,**
Pitot **caché ôté, orifice propre,**
Bord d'attaque **état,**
Intrados **état, propreté,**
Amortisseur **vérifié,**
Feu de navigation **état, rouge et blanc,**
Feu à éclat **état,**
Aileron **état, liberté, fixations,**
Volet **état, jeux, fixations.**

6-) Fuselage gauche :

Antennes **vérifiées, en bon état,**

7-) Empennage :

Gouverne de direction **état, fixations,**
Profondeur **état, liberté, fixations,**
Tab **vérifié, fixations,**
Antenne VOR **vérifiées, en bon état.**

8-) Fuselage droit :

Bagages **rangés et arrimés,**
Porte de soute **fermée, verrouillée**

MISE EN ROUTE

Visite Pré Vol..... effectuée,
Barre de traction..... enlevée et rangée,
Documents avion et pilote rangés,
Briefing passagers..... effectué,
Horamètre Noté,
Sièges réglés, verrouillés,
Frein de parc serré,
Volets rentrés, symétriques,
Porte..... fermée, non verrouillée,
Disjoncteurs en place,
Balise de détresse..... armée,
Barre bus secours OFF,
Statique secours OFF (parallèle planche de bord),
Sélecteur essence..... ouvert sur le moins plein,
Autonomie vérifiée,
Mélange (Mixture) en haut, (plein riche),
Réchauffage carbu..... froid, en haut,
Pompe à vide OFF,
Avionic master..... OFF,
ASPEN OFF,
Phares et feux OFF,
Contact batterie..... ON,
Alarmes testées,
Feu anti-collision ON,
Ceintures..... non attachées.

SI MOTEUR FROID

Pompe électrique ON,
Manette des gaz..... 2 à 3 injections,
Manette des gaz poussée 1 cm,
Contact magnétos Both,
Pieds sur les freins,
Abords personne devant,
Démarreur 10 secondes maxi.
Pression d'huile monte, sinon ARRET.

SI MOTEUR CHAUD

Pompe électrique ON,
Manette des gaz..... une d'injections,
Manette des gaz poussée 1 cm,
Contact magnétos Both,
Pieds sur les freins,
Abords personne devant,
Démarreur 10 secondes maxi.
Pression d'huile monte, sinon ARRET.

SI MOTEUR NOYE

Manette des gaz plein gaz,
Mélange (Mixture) plein pauvre,
Contact magnétos Both,
Pompe électrique OFF,
Pieds sur les freins,
Abords personne devant,
Démarreur 10 secondes maxi.

Dès démarrage

Mélange (Mixture) en haut, (plein riche),
Manette des gaz..... réduit,
Pression d'huile monte, sinon ARRET.

APRES MISE EN ROUTE

Chauffage moteur..... 1200 ^{tr}/mn,
Alternateur..... ON,
Charge alternateur vérifiée,
Pompe électrique OFF,
Avionique Master ON,
ASPEN ON,
Dépression Gyros..... vérifiée (entre 4 & 5 inch),
Ceintures..... attachées 3 points,
Essence ouverte, sur le plus plein,
Transpondeur..... func. jusqu'à count up,
..... 9▼ jusqu'à count down,
..... réglé 30 min + Ent,
Feux de navigation..... ON si nécessaire,
Eclairage Tableaux de bord ON si nécessaire,
GTN 650..... « Continue »,
Fuel flow vérifié,
Essence on board..... saisie puis « continue »,
Flight Plan..... saisie puis sauvegardé,
Radio COM 1 réglées,
Radio Nav 1 pré affichages effectués,
Pour CDI ou VOR sur ASPEN « Default Nav »,
..... puis « CDI » alternativement,
Radio COM2 réglée,
Radio NAV 2 pré affichage effectués,
Radio ATIS noté,
Altimètres secours..... réglés au QNH, comparés,
..... erreurs notées < 4hPa,
Transpondeur..... 7000, ALT,
ASPEN : après initialisation,
QNH réglé et comparé aux autres altimètres,
Pinnule Heading .synchronisée (appuyer 1 à 2 s),
Pinnule Altimètre..... réglée à l'altitude visée,
Pinnule VOR..... réglée,
Pilote Automatique testé puis désengagé,
Pinnule Heading..... réglée sur la monté initiale,
Radio..... appel effectué,
Heure bloc..... notée.

ROULAGE

Freins place gauche **essayés,**
Freins place droite (si nécessaire)..... **essayés,**

Virage à Gauche

Cap **diminue,**
Bille **à droite,**
Barre de tendance..... **à gauche,**
Horizon..... **stable,**

Virage à droite

Cap **augmente,**
Bille **à gauche,**
Barre de tendance..... **à droite,**
Horizon..... **Stable.**

ESSAI MOTEUR

Roulette de nez **dans l'axe,**
Freins de parc **serré,**
Pression d'huile **dans l'arc vert,**
Température d'huile **monte dans l'arc vert,**
Pression d'essence **dans l'arc vert,**

On ne souffle personne

Régime moteur..... **2000 tr/mn,**
Sélection magnéto..... **L puis R, puis Both,**
..... **chute maxi 150 tr/mn,**
..... **différence maxi 50 tr/mn,**
Dépression **vérifiée,**
Réchauffage Carburateur..... **essayé,**
..... **chute maxi 150 tr/mn,**
Charge Alternateur..... **Vérifiée,**
Essai ralenti moteur..... **~700 tr/mn et stable,**
Pompe à vide secours..... **testée,**
Régime moteur..... **1200 tr/mn.**

AVANT DECOLLAGE

Serrage frein de parc..... **maintenu,**
Contact magnéto..... **Both,**
Batterie..... **ON,**
Alternateur..... **ON,**
Réchauffage carburateur..... **froid, en haut,**
Mélange (Mixture) **en haut, (plein riche),**
Charge alternateur **vérifiée,**
Horizon Artificiel secours..... **réglé,**
Altimètres ASPEN et secours.....
..... **réglés au QNH, comparés**
..... **et erreur notée. < 4hPa,**
Commandes..... **libres, vérifiées,**
Compensateur..... **réglé sur neutre,**
Autonomie **calculée et vérifiée,**
Pompe électrique **ON,**
Volets **1 cran, symétriques,**
Porte..... **fermée, verrouillée en haut et en bas,**
Fenêtre..... **fermée,**
Ceinture et harnais..... **attachés 3 points,**
Pression d'huile..... **dans l'arc vert,**
Température d'huile **dans l'arc vert,**
Pression d'essence **dans l'arc vert,**
Briefing décollage..... **effectué,**
Finale et Piste **dégagées,**
Radio..... **appel effectué.**

ALIGNE SUR LA PISTE

Compas vérifié,
HSI vérifié au QFU,
Horizon vérifié,
Pompe ON,
Phare ON,
Chrono Top noté,
Talons au plancher.

DECOLLAGE

Puissance moteur ≥ 2300 tr/mn,

Instruments moteurs dans le vert

Badin Actif

Pas d'alarme

Rotation 65 kt,

Monté initiale 75 kt,

APRES DECOLLAGE (300 ft)

Pompe électrique OFF,

Pression d'essence vérifiée, dans l'arc vert,

Volets rentrés,

Vitesse 85 kt,

Phare d'atterrissage OFF.

CROISIERE

Mixture réglée si Z > FL 50,
Pression d'huile vérifiée, dans l'arc vert,
Température d'huile vérifiée, dans l'arc vert,
Pression d'essence vérifiée, dans l'arc vert,
EGT < 100 °C,
HDG (ASPEN) vérifié et réglée,
Pilote automatique réglé et vérifié,
Altimètres (ASPEN et secours) réglés au QNH,
Alarmes vérifiées,

Top horaire

Heure Notée,
Cap tenue correcte,
Altitude tenue correcte,
Estimée calculée, notée,
Radio, NAV réglés, vérifiés,

Essence, changement de réservoir

Pompe électrique ON,
Robinet d'essence selon la ½ heure,
Pression d'essence maintenue dans l'arc vert,
Pompe électrique OFF,
Pression d'essence maintenue dans l'arc vert,
Transpondeur func. jusqu'à count up,
..... 9 ▼ jusqu'à count down,
..... réglé 30 min + Ent,

AVANT DESCENTE

Altimètres (ASPEN et secours) réglés et comparés,
HSI vérifié,
HDG (ASPEN) réglé,
Essence ouverte sur le plus plein,
Mélange (Mixture) en haut, (plein riche),
Briefing effectué,
Radio appel effectué.

VENT ARRIERE

Réchauffage carburateur en bas, vérifié,
Régime moteur 2000 ^{tr}/mn,
Pompe électrique ON,
Phare ON,
Volets 1cran dès l'arc blanc,
Vitesse 90 kt.

FINALE

Volets **3 crans,**
Vitesse **65 kt,**
Talons **au plancher.**

PISTE DEGAGEE

Volets **rentrés, en buté,**
Compensateur **réglé au neutre,**
Réchauffage carburateur **en haut,**
Pompe électrique **OFF,**
Transpondeur **7000,**
Essence **faire le plein si besoin,**
Radio **messages effectués.**

ARRET MOTEUR

Roulette de nez **dans l'axe,**
Frein de parc **serré,**
Radio **clôture fréquence,**
Transpondeur **OFF,**
ASPEN **OFF,**
Avionic master **OFF,**
Phare **OFF,**
Feux de NAV **OFF,**
Eclairage Tableau de bord **OFF,**
Alternateur **OFF,**
Régime moteur **≤ 1000 tr/mn,**
Essai coupure (magnéto) **L puis R puis OFF puis Both,**
Régime moteur **1200 tr/mn,**
Mélange (Mixture) **vers le bas (plein pauvre),**

Dès l'arrêt du moteur

Magnéto **OFF, clé enlevée,**
Feu Anti-collision **OFF,**
Contact batterie **OFF,**
Freins de parc **enlevé (si besoin),**
Heure et Compteur **notés.**

AMARRAGE

Avion **vent arrière,**
Commandes **bloquées avec la ceinture**
..... **de sécurité en place pilote,**
Frein de parc **non serré,**
Roues **calées,**
Verrière **protégée par une housse,**
Amarrage **par les 2 anneaux sous les ailes**
..... **et l'anneau situé à l'arrière du fuselage,**
Caches prises anémométrique **en place.**

PROCEDURES D'URGENCE

FEU A LA MISE EN ROUTE

Démarreuraction continue,
Mélange (Mixture) en bas (plein pauvre),
Puissance moteur.....plein gaz,
Pompe essence OFF,
Sélecteur essence..... fermée,

Evacuer l'avion si le feu persiste.

PERTE DE PUISSANCE AU DECOLLAGE

Si la longueur de piste restante est suffisante pour permettre un atterrissage normal : atterrir droit devant.

Si la longueur de piste est insuffisante

Assiette à piquer,
Vitesse 76 kt,
Atterrissage 30° max à droite ou à gauche,
Ceintures..... vérifiées, 3 points,
Lunettes enlevées,

Si l'altitude atteinte est suffisante pour une tentative de mise en route :

Sélecteur essence.....sur un réservoir contenant de l'essence,
Pompe essence ON,
Mélange (Mixture) en haut (plein riche),
Réchauffage carburateur..... en bas, vérifié,
Pompe d'amorçage verrouillée,

Si la puissance n'est pas rétablie, appliquer la procédure atterrissage sans moteur.

PERTE DE PUISSANCE MOTEUR EN VOL

Sélecteur essence.....sur un réservoir contenant de l'essence,
Pompe électrique ON,
Mélange (Mixture) en haut (plein riche),
Réchauffage carburateur..... en bas, vérifié,
Instruments moteur vérifier s'ils indiquent la cause de la perte de puissance
Pompe d'amorçage verrouillée,

Après rétablissement de la puissance :

Réchauffage carburateur.....en haut, vérifié,
Pompe essence OFF.

Si la puissance n'est pas rétablie appliquer la procédure d'atterrissage sans moteur

Compenser pour Vi 76 kt,

ATTERRISSAGE SANS MOTEUR

Repérer un terrain convenable :
Sans ligne électrique, charrues, obstacles...

Lorsque le terrain peut être atteint sans difficulté :

Message de détresse **MAYDAY (x 3)**,
Volets **3 crans (plein volets)**,
Vitesse **66 kt**,
Ceinture et harnais **attachés 3 points, serrés**,
Pompe électrique **OFF**,
Mixture **étouffoir (vers le bas)**,
Gaz **plein réduit**,
Contact magnétos **OFF**,
Sélecteur essence **fermée**,
Alternateur **OFF**,
Batterie **OFF**,
Verrière **déverrouillée**.

INCENDIE EN VOL

Origine de l'incendie **recherchée :**

INCENDIE ELECTRIQUE

Contact général **OFF**,
Fenêtre **Ouverte**,
Aération cabine **Ouverte**,
Chauffage de la cabine **OFF**,
Atterrir le plus tôt possible

INCENDIE MOTEUR

Sélecteur essence **fermé**,
Puissance moteur **plein réduit**,
Mélange (Mixture) **en bas (plein pauvre)**,
Pompe électrique **OFF**,
Chauffage et dégivrage **OFF**,

Appliquer la procédure d'atterrissage sans moteur

PERTE DE PRESSION D'HUILE

Cause de la perte **recherchée :**
Atterrir le plus tôt possible

Appliquer la procédure d'atterrissage sans moteur

PERTE DE PRESSION D'ESSENCE

Pompe électrique **ON**,
Sélecteur essence **Ouvert sur le réservoir le plus plein**.

TEMPERATURE D'HUILE EXCESSIVE

Cause de la montée en température **recherchée :**
Atterrir le plus tôt possible

Appliquer la procédure d'atterrissage sans moteur

PANNE DU CIRCUIT ELECTRIQUE

Ne tenter qu'un seul ré enclenchement

Voyant « ALT »allumée,
Ampèremètre vérifié,
Phare.....ON,

Si l'ampèremètre indique un débit nul :

Alternateur.....OFF,
Phare.....OFF.

Réduire la consommation électrique au minimum :

Disjoncteurs vérifier et réenclencher à la demande,
Alternateur.....ON,

Si l'alimentation n'est pas rétablie :

Alternateur.....OFF,

Si l'alimentation n'est pas rétablie :

**réduire la consommation électrique au strict nécessaire
et
Atterrir le plus tôt possible**

CONSOMMATION ELECTRIQUE EXCESSIVE

Alternateur.....ON,
Batterie.....OFF,

Si le débit alternateur diminue :

Consommation électrique.....réduite au minimum.
Atterrir le plus tôt possible

Si le débit alternateur ne diminue pas:

Alternateur.....OFF,
Batterie..... à la demande,

Atterrir le plus tôt possible

S'attendre à une panne électrique totale

SORTIE DE VRILLE

Gaz.....plein réduit,
Gauchissement au neutre,
.. Palonnier...à fond dans le sens opposé de la rotation,
Volant.....à fond vers l'avant,
Palonnier au neutre dès que la rotation s'arrête,
Volant..... à la demande pour revenir à
l'assiette de vol horizontal.

PORTE OUVERTE

Si les verrous supérieurs et inférieurs sont tous les deux ouverts, la porte s'entrebâille réduisant légèrement la vitesse

Pour fermer la porte

Vitesse < 87 kt,
Aération cabine fermée,
Fenêtre Ouverte,
Verrou latéral verrouiller,
Verrou supérieur verrouiller.

GIVRAGE CARBURATEUR

Réchauffage carburateur ON (en bas),
Mixture régler pour que le moteur
Tourne le plus rond possible.

IRREGULARITE DE FONCTIONNEMENT MOTEUR

Réchauffage carburateur ON (en bas),

Après 1 minute, si l'irrégularité de fonctionnement persiste

Réchauffage carburateur OFF (en haut),
Mixture régler pour que le moteur
Tourne le plus rond possible,
Pompe électrique ON,
Sélecteur essence changer de réservoir,
Instruments moteur vérifier,
Contact magnétos sur L, puis R puis BOTH,

Si le résultat est satisfaisant sur l'une des magnétos, poursuive le vol à puissance réduite sur cette magnéto avec la mixture sur PLEIN RICHE jusqu'à l'aérodrome le plus proche

Prendre les dispositions d'un atterrissage sans moteur