

Manuel de Préparation au Contrôle en Vol à l'usage du candidat à la Prorogation / Renouvellement de Qualification de Classe Multimoteur à Piston terrestre sur PA 34 *Seneca III*



Déroulement de l'épreuve	2
Programme de l'épreuve	3
Performances acceptables lors de l'épreuve	5
Exposé avant vol	6
Fiche de Pesée	7
Extraits de la Section 2 – Limitations du Manuel de Vol	8
Extraits de la Section 4 – Procédures Normales du Manuel de Vol	9
Préaffichages	11
Check-Lists d'Urgence	13
Aide mémoire	15

Généralités	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	2/15
	Déroulement de l'Epreuve	Février 2011

Epreuves pratiques en vol pour l'obtention, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type avion monopilote

1. Tout candidat à l'épreuve pratique en vue de l'obtention d'une qualification de classe/de type monopilote avion doit avoir reçu une formation sur un avion de même classe et/ou de type que celui utilisé pour cet examen.
2. Dans le cas de l'examen en vue de l'obtention d'une qualification de classe/de type, le candidat doit tenir à disposition de l'examineur :
 - a - son carnet de vol ou tout autre document attestant de sa formation.
 - b - une copie de son livret de formation.
 - c - les documents administratifs relatifs à la qualification des entraîneurs synthétiques de vol ou à la navigabilité et à l'exploitation des avions utilisés.

Dans le cas de l'examen en vue du renouvellement d'une qualification de classe multimoteurs/de type, le candidat doit fournir à l'examineur une copie de l'attestation de réentraînement conforme au FCL 1.

3. Il peut être exigé du candidat qu'il suive un complément de formation à la suite d'un échec quelconque à l'épreuve pratique. S'il n'a pas réussi toutes les sections de l'épreuve à l'issue de deux tentatives, le candidat doit effectuer un complément de formation déterminé par l'examineur.

DEROULEMENT DE L'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE

1. Le trajet de l'épreuve pratique doit être choisi par l'examineur. Le candidat doit être apte à préparer et exécuter le vol à partir d'une documentation ordinaire. Il doit prendre en charge la préparation du vol et vérifier que tout l'équipement et la documentation pour l'exécution de celui-ci sont à bord.
2. Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisantes, il doit repasser la totalité de l'épreuve pratique. Toutefois, si l'examineur juge les raisons de l'interruption satisfaisantes, seules les sections non effectuées devront être passées lors d'un vol ultérieur.
3. A l'appréciation de l'examineur, toute manoeuvre ou procédure de l'épreuve peut être exécutée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète.
4. Le candidat doit piloter l'avion à partir d'une position permettant d'exercer les fonctions de commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était le seul pilote à bord. L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion, sauf lorsqu'une intervention est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable dans la circulation aérienne. La fonction de commandant de bord sera exercée par un pilote titulaire de la qualification d'instructeur pour la qualification correspondante à l'épreuve pratique.
5. Les hauteurs/altitudes de décision, les hauteurs/altitudes minimales de descente et les points d'approche interrompue (MAPt) doivent être déterminés par le candidat et acceptés par l'examineur.
6. Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions qu'il effectue, notamment l'identification des moyens radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (check-list) autorisée pour l'avion utilisé au cours de l'épreuve. Les régimes du moteur et les vitesses doivent être décidés avec l'examineur avant le début de l'épreuve et doivent être conformes à ceux indiqués dans le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'avion utilisé.

Généralités	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	3/15
	Programme de l'épreuve en vol	Février 2011

** S/I

Section 1 : Départ			1ère tentative	2ème tentative
1.1	Préparation au vol incluant : Documentation Masse et centrage Briefing météo			
1.2	Visite pré-vol extérieure et intérieure	M		
1.3	Démarrage moteur : Procédure normale Dysfonctionnements	M		
1.4	Roulage	M		
1.5	Essais avant décollage : Essais moteurs (si applicable)	M		
1.6	Procédure de décollage Normal avec les braquages volets du Manuel de Vol Vent de travers (en fonction des conditions)			
1.7	Montée Meilleur taux/meilleur angle de montée Virages vers des caps prédéterminés Mise en palier	M		
1.8	Liaisons ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie			
Résultat de la Section 1				

Section 2 : Exercices en vol			1ère tentative	2ème tentative
2.1	Vol rectiligne en palier à différentes vitesses, notamment à très basse vitesse avec et sans volets (incluant l'approche de la Vmca si applicable)			
2.2	Virages à grande inclinaison (360° à gauche et à droite et à 45° d'inclinaison)	M		
2.3	Décrochage et manœuvres de sortie : i- Décrochage complet en configuration lisse ii- Approche du décrochage en virage en descente en configuration et puissance d'approche iii- Approche du décrochage en configuration et puissance d'atterrissage iv- Approche du décrochage en virage en montée en configuration et puissance de décollage (avion monomoteur seulement)	M		
2.4	Utilisation du pilote automatique et du directeur de vol (peut être fait en section 3) si applicable	M		
2.5	Liaisons ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie			
Résultat de la Section 2				

Section 3A : Procédures VFR en route (se référer aux notes 3. et 4. de l'appendice 3 au FCL 1.240)			1ère tentative	2ème tentative
3A.1	Plan de vol, estimées et lecture de carte			
3A.2	Maintien des altitudes, caps et vitesses			
3A.3	Orientation, prise des temps, calcul des estimées			
3A.4	Utilisation des aides radio (si applicable)			
3A.5	Conduite du vol (log de navigation, vérifications de routine, carburant, systèmes, givrage)			
3A.6	Liaisons ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie			
Résultat de la Section 3A				

§3 - Les rubriques signalées par un astérisque (*) dans la section 3B et pour un avion multimoteur dans la section 6, doivent être effectuées en utilisant les seules références instrumentales si la prorogation ou le renouvellement de la qualification de vol aux instruments fait partie du contrôle de compétence ou de l'épreuve pratique d'aptitude. Si les rubriques signalées par un (*) ne sont pas effectuées en utilisant les seules références instrumentales lors du contrôle de compétence ou de l'épreuve pratique d'aptitude, la qualification de classe ou de type est restreinte au VFR.

§4 - La section 3A doit être exécutée pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type d'avion multimoteur, restreinte VFR, si le candidat ne remplit pas les conditions d'expérience requises de 10 étapes dans les 12 mois précédant la prorogation. La section 3A ne doit pas être effectuée lorsque la section 3B est réalisée.

§5 - La lettre "M" dans la colonne de l'épreuve d'aptitude ou de contrôle de compétence indique que soit l'exercice correspondant est obligatoire soit un seul exercice doit être choisi au sein d'une même rubrique.

Dans la colonne suivante indiquer, pour chaque rubrique à effectuer, I pour Insatisfaisant ou S pour Satisfaisant

Généralités	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	4/15
	Programme de l'épreuve en vol	Février 2011

** S/I

Section 3B : Vol aux instruments			1ère tentative	2ème tentative
3B.1	Départ IFR *	M		
3B.2	IFR en route *	M		
3B.3	Procédures d'attente *	M		
3B.4	ILS jusqu'à la DH de 60 m (ou MDA correspondante) ou jusqu'aux minima de la procédure (le pilote automatique peut être utilisé pour intercepter l'alignement de descente). *	M		
3B.5	Approche de non précision jusqu'à la DH/MDA ou jusqu'au MAPt *	M		
3B.6	Panne de compas et d'horizon artificiel (sur FS ou FNPT II seulement) *	M		
3B.7	Exercices en vol comportant une panne simulée de compas et d'horizon artificiel : Virages au taux 1 Rattrapage de situations inusuelles	M		
3B.8	Panne des alignements de piste et de descente (sur FS ou FNPT II seulement) *			
3B.9	Liaisons ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie			
Résultat de la Section 3B				

Section 4 : Arrivée et atterrissages			1ère tentative	2ème tentative
4.1	Procédure d'arrivée	M		
4.2	Atterrissage normal	M		
4.3	Atterrissage sans volets	M		
4.4	Atterrissage par vent de travers (selon les conditions)			
4.5	Approche et atterrissage à partir de la verticale du terrain à 2000 ft, moteur réduit (avion monomoteur seulement)			
4.6	Remise de gaz à la MDA	M		
4.7	Remise de gaz de nuit et atterrissage si applicable			
4.8	Liaisons ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie			
Résultat de la Section 4				

Section 5 : Procédures anormales et d'urgence (cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4)			1ère tentative	2ème tentative
5.1	Décollage interrompu à une vitesse raisonnable	M		
5.2	Panne moteur après décollage (avions monomoteurs seulement)	M		
5.3	Atterrissage en campagne sans moteur (avions monomoteurs seulement)	M		
5.4	Situations d'urgence simulées : i- Feu ou fumées en vol ii- Pannes de systèmes, selon le cas			
5.5	Arrêt moteur et redémarrage en vol (épreuve pratique d'aptitude sur avion multimoteur seulement)			
5.6	Liaisons ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie			
Résultat de la Section 5				

Section 6 : Vol asymétrique simulé (cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5)			1ère tentative	2ème tentative
6.1	Panne moteur durant le décollage (à une altitude garantissant la sécurité ou au FS ou FNPT II) *	M		
6.2	Approche et remise de gaz dissymétriques *	M		
6.3	Approche et atterrissage dissymétriques	M		
6.4	Liaisons ATC - Conformité aux procédures de radiotéléphonie			
Résultat de la Section 6				

§6 - Lorsque le contrôle de compétence est effectué sur un aéronef monopilote dans un environnement multipilote conformément à l'arrêté du 17 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1), la qualification de classe ou de type est restreinte à l'utilisation multipilote.

**** S/I : inscrire pour chaque rubrique à effectuer S pour Satisfaisant et I pour Insatisfaisant**

ATTENTION : le candidat remet cette feuille ainsi que le dossier d'examen au service des licences du lieu où il se présente.

Généralités	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	5/15
	Performances acceptables lors de l'épreuve en vol	Février 2011

PERFORMANCES ACCEPTABLES QC/QT

Le candidat doit démontrer sa capacité à :

- manœuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder à tout instant le contrôle de l'avion, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute ;
- comprendre et appliquer les procédures de travail en équipage et d'incapacité, le cas échéant ;
- communiquer efficacement avec les autres membres de l'équipage, le cas échéant.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale.

L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence, des qualités manœuvrières et des performances du type d'avion utilisé.

Hauteur :

- généralement : ± 100 pieds
- début d'une remise des gaz
- à la hauteur de décision : $+ 50$ pieds / - 0 pied
- hauteur / altitude minimale de descente : $+ 50$ pieds / - 0 pied

Alignement :

- sur les aides radio : $\pm 5^\circ$
- approche de précision demi-déviations de l'index d'alignement de piste et d'alignement de descente

Cap :

- tous les moteurs en fonctionnement : $\pm 5^\circ$
- avec panne de moteur simulée : $\pm 10^\circ$

Vitesse :

- tous les moteurs en fonctionnement : ± 5 nœuds
- avec panne de moteur simulée : $+ 10$ nœuds / - 5 nœuds

Généralités	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	6/15
	Exposé avant vol	Février 2011


L'exposé est une présentation à l'Examineur des choix pratiques que vous avez faits pour adapter vos connaissances théoriques dans le cadre du thème proposé.

Il doit être court et précis. (15 à 20 minutes maximum)

- ✓ Présentation des titres aéronautiques.
- ✓ Présentation des documents de l'avion.
- ✓ Situation météo (générale, départ, en route, arrivée, aérodromes de dégagement et de déroutement, phénomènes particuliers, ... etc...).
- ✓ NOTAMs.
- ✓ Choix de la route et du niveau de vol.
- ✓ Procédures départ / arrivée. Particularités des espaces aériens traversés.
- ✓ Panne de Communications.
- ✓ Performances : limitations opérationnelles (départ, en route, arrivée).
- ✓ Carburant (quantité minimale à embarquer, quantité réelle).
- ✓ Chargement et centrage :
 - Masses caractéristiques (sans carburant, décollage, atterrissage).
 - Charge Offerte.
 - Centrage.
- ✓ Equipements de secours, équipements particuliers.
- ✓ Plan de vol.

PA 34 - 220 T <i>Seneca III</i>	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	7/15
	Fiche de Pesée	Février 2011

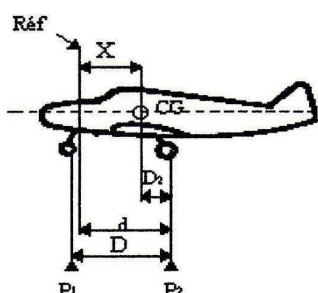
LORRAINE AVIATION Maintenance F-521	RAPPORT DE PESEE
--	-------------------------

Appareil : PA 34-220T N° 34-33159	F- GSJC	Date 16/10/2006 NANCY
		SIGNATURE : 

Mise à niveau : 2 vis côté gauche fuselage

Réf : 1,991m en avant BA de l'aile

L

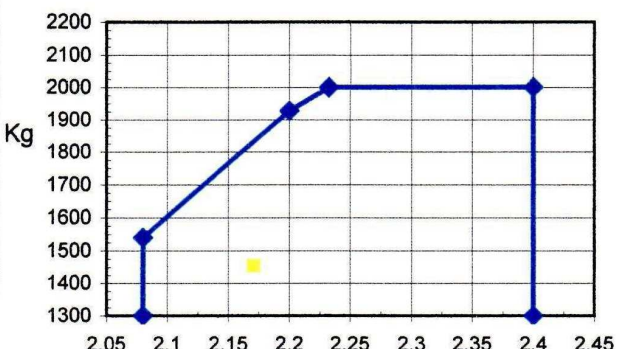


d = 2,789 m
D = 2,146 m

Distance du C.G.	Masse à vide (kg)		
aux roues principales	Masse lue	Tare	Masse nette
$D_2 = \frac{P_1 \times D}{M} = 0,62 \text{ m}$	Roue G 505	0	505
à la référence	Roue D 530	0	530
$X = d - D_2 = 2,171 \text{ m}$	Roue AV / AR 419	0	419
	Masse à vide mesurée M Kg		1454

Corrections			
	Masse (Kg)	Bras de levier (m)	Moments (P. Rapport Référence) (mxKg)
Valeurs lues	1454	2,17	3156,03
Huile comprise dans masse à vide	0	0	0
Essence inutilisable			
Résultats corrigés	1454	2,171	3156,03
	Masse à vide	Distance du C.G. à vide	Moments

Limites de centrage	Exemple de chargement
Maximum Take Off : 1999 KG	



	Masse (Kg)	Bras levier (m)	Moment (mxKg)
Avion vide	1454	2,171	
Pilote		2,17	
Passager Avt.		2,17	
Passager Centr.		3	
Passager Arr.		4	
Bagages Avt.		0,57	
Bagages Arr.		4,539	
Essence		2,377	
Huile comprise dans masse à vide			
Total			

Pesée précédent	Masse à vide	1474
	date :	01/10/2001

PA 34 - 220 T Seneca III	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	8/15
	Utilisation Avion : Limitations	Février 2011

Extraits de la Section 2 – Limitations du Manuel de Vol

2.7 LIMITATIONS DU GROUPE PROPULSEUR

a) Nombre de moteurs		2
b) Motoriste		Continental
c) Modèle du moteur		
1) Gauche		TSIO-36OKB
2) Droit		LTSIO-36OKB
d) Limites d'utilisation des moteurs		
	Puissance de décollage Limitée à 5 mn	Puissance maximale continue
1) Puissance nominale	220 HP (223 ch)	200 HP (203 ch)
2) Régime maximal	2800 tr/mn	2600 tr/mn
3) Pression d'admission maximale		40 in Hg
4) Température de culasse maximale		460°F (238°C)
5) Température d'huile maximale		240°F (116°C)

NOTA

Eviter le fonctionnement continu entre 2000 et 2200 tr/mn avec une pression d'admission supérieure à 32 in Hg

Eviter le fonctionnement continu au sol entre 1700 et 2100 tr/mn par vent de travers ou arrière supérieur à 10 kt (19 km/h).

2.11 LIMITES DE MASSES

a) Masse maximale sur l'aire de trafic	4407 lbs (1999 kg)
b) Masse maximale au décollage	4407 lbs (1999 kg)
c) Masses maximales dans les soutes à bagages	
Avant	100 lbs (45 kg)
Arrière	100 lbs (45 kg)
d) Masse maximale sans carburant	4407 lbs (1999 kg)

2.21 LIMITATIONS DE CARBURANT

a) Réservoirs de carburant standard	
1. Capacité totale	98 US gal (371 l)
2. Carburant inutilisable	5 US gal (19 l)
Dans le cas du présent appareil, le carburant inutilisable a été défini à la quantité de 2,5 US gal (9,5 l) dans chaque aile aux assiettes de vol critiques.	
3. Carburant utilisable	93 US gal (352 l)
b) Réservoirs de carburant optionnels	
1. Capacité totale	128 US gal (484 l)
2. Carburant inutilisable	5 US gal (19 l)
3. Carburant utilisable	123 US gal (466 l)

PA 34 - 220 T	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	9/15
Seneca III	Utilisation Avion : Procédure de démarrage moteur	Février 2011

Extraits de la Section 4 – Procédures Normales du Manuel de Vol

AVANT MISE EN ROUTE DES MOTEURS

Sièges Réglés et verrouillés
 Ceintures et bretelles Attacher/régler ;
 vérifier l'enrouleur à inertie
 Frein de parking Mis

ATTENTION-DANGER

Les freins sont inopérants si l'on tire le bouton avant d'appuyer sur les pédales de freins.

MISE EN ROUTE DES MOTEURS (AVION EQUIPE DU DISPOSITIF D'INJECTION AU DEMARRAGE. OPTIONNEL)

Sélecteur de carburant «ON» («MARCHE»)
 Mélange PLEIN «RICH» («RICHE»)
 Manette des gaz A FOND SUR L'AVANT
 Commande d'hélice A FOND SUR L'AVANT
 Interrupteur de batterie «ON» («MARCHE»)
 Contacts d'allumage (magnétos) «ON» («MARCHE»)
 Pompe à carburant auxiliaire «OFF» («ARRET»)
 Poussoir d'injection au démarrage «ON» («MARCHE»)
 Voir figure 4-3 pour la durée d'injection
 Manette des gaz REDUIRE A FOND
 Démarreur Embrayer

Aux températures inférieures à + 20°F (- 7 °C) continuer les injections pendant l'entraînement du moteur jusqu'à ce qu'il démarre.

Au démarrage du moteur et lorsque le régime dépasse 500 tr/mn:

Démarreur Relâcher
 Manette des gaz Avancer lentement pour obtenir le régime 1000 tr/mn
 Poussoir d'injection au démarrage Relâcher
 Pompe à carburant auxiliaire Sur faible seulement si nécessaire
 pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur
 (1 à 3 minutes seront nécessaires si la température
 est inférieure à + 20°F (- 7 °C)
 Pression d'huile Vérifier
 Recommencer pour l'autre moteur.
 Alternateurs Vérifier
 Dépression gyro Vérifier

NOTA

Pour la mise, en route aux températures ambiantes égales ou inférieures à + 20 °F (- 7 °C) faire tourner le premier moteur démarré avec son alternateur sur «ON» («MARCHE») (au régime de charge maximal sans dépasser 1500 tr/mn) pendant au moins 5 minutes avant de passer à la mise en route du deuxième moteur.

PA 34 - 220 T	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	10/15
Seneca III	Utilisation Avion : Procédure de démarrage moteur	Février 2011

MISE EN ROUTE D'UN MOTEUR NOYE

Mélange	Etouffoir
Manette des gaz	A FOND SUR L'AVANT
Commande d'hélice	A FOND SUR L'AVANT
Interrupteur de batterie.....	«ON» («MARCHE»)
Contacts d'allumage (magnétos)	«ON» («MARCHE»)
Pompe à carburant auxiliaire	«OFF» («ARRET»)
Hélice	Dégagée
Démarrreur	Embrayer
Au démarrage du moteur:	
Manette des gaz	Réduire
Mélange	Avancer lentement

MISE EN ROUTE DES MOTEURS PAR TEMPS FROID (AVION EQUIPE DU DISPOSITIF D'INJECTION AU DEMARRAGE STANDARD)

Contacts d'allumage	«OFF» («ARRET»)
Hélices	Brasser à la main (3 tours complets)
Sélecteur de carburant	«ON» («MARCHE»)
Mélange.....	PLEIN «RICHE» («RICHE»)
Manette des gaz	A FOND SUR L'AVANT
Commande d'hélice	A FOND SUR L'AVANT
Interrupteur de batterie	«ON» («MARCHE»)
Contacts d'allumage (magnétos)	«ON» («MARCHE»)
Pompe à carburant auxiliaire	«ON LO» («MARCHE FAIBLE»)
Démarrreur	Embrayer
Poussoir d'injection au démarrage	«ON» « MARCHE») 3 secondes
Manette des gaz	De la position A FOND SUR L'AVANT A la position A FOND SUR L'ARRIERE
Poussoir d'injection au démarrage.....	«ON» («MARCHE») 3 secondes, puis «OFF» («ARRET») 3 secondes, puis «ON» («MARCHE») 3 secondes
Au démarrage du moteur:	
Démarrreur	Laisser embrayé
Poussoir d'injection au démarrage	Tapoter jusqu'à ce que le moteur tourne régulièrement
Démarrreur	Relâcher
Manette des gaz	A mi-course
Pression d'huile	Vérifier
Si le moteur commence à avoir des ratés	
Poussoir d'injection au démarrage	Tapoter
Manette des gaz	Régler à 1000 tr/mn,
Pompe à carburant auxiliaire	«OFF» («ARRET») quand le démarrage est effectué

PA 34 - 220 T <i>Seneca III</i>	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	11/15
	Utilisation Avion : Préaffichages	Février 2011

• Pré-affichages Bimoteur

	Assiette θ °	Vi kt	PA InHg	RPM tr/mn	Train	Volets	V/VS	Φ max
Décollage V 0°	+ 7°	80	38	PPP	S	0°	1,2	10°
Décollage V 25°	+ 5 °	65	40	PPP	S	25°	1	0°
Montée γ max	+ 12°	76	40	PPP	R	0°	1,15	5°
Montée Vz max (*)	+ 10°	92	35	2600	R	0°	1,4	30°
Montée Normale (Ecole)	+ 7°	105	35	2600	R	0°	1,45	37°
Montée Croisière	+ 5°	120	33	2600	R	0°	-	-
Croisière 65%	0°	145	32	2400	R	0°	E.G.T 1650° F max.-	
Croisière 75%	- 0,5 °	155	34	2500	R	0°	EGT 1525 ° F max.	
Descente Normale	- 2°	166	30	2400	R	0°	-	-
Attente	+ 3°	100	22	2200	R	0°	1.45	37°-
Evolution (Palier)	+ 3°	100	22	2600	R	0°	1,45	37°
Approche	+ 2°	95	25	2600	S	10°	1,45	37°
Approche Finale Volets 10°	0°	90	19	PPP	S	10°	1,3	20°
Approche Finale Volets 25°	- 1°	85	19	PPP	S	25°	1.35	22
Approche Finale Volets 40°	- 2°	80	20	PPP	S	40°	1,3	20°

Note :

- Les vitesses d'approche ne tiennent pas compte des corrections de Vent (kVe).
- Ces valeurs sont données pour une masse de 1999 kg.

• Equivalence

1 in.Hg \Leftrightarrow 5 kt \Leftrightarrow 100 ft/mn.

PA 34 - 220 T <i>Seneca III</i>	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	13/15
	Utilisation Avion : Préaffichages	Février 2011

• Pré-affichages Monomoteur (n-1)

	Assiette θ°	Vi kt	PA InHg	RPM tr/mn	Train	Volets	V/VS	Φ max
Montée Vz max (n-1)	+ 5°	92	40	PPP	R	0°	1,2	10°
Croisière (n-1)	+ 1°	125	38	2600	R	0°	-	-
Palier Evolution (n-1)	+ 3°	105	26	2600	R	0°	1,45	37°
Approche (Initiale) (n-1)	+ 2°	100	26	2600	R	10°	1,45°	37°
Approche Finale Volets 10°(n-1)	- 1°	95	22	PPP	S	10°	1,30°	20°

Note : - les vitesses d'approche sont majorées de 5 kt / Vi n moteurs.
- Ces valeurs sont données pour une masse de 1999 kg.

PA 34 - 220 T <i>Seneca III</i>	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	14/15
	Utilisation Avion : Check - Lists Urgence	Février 2011

• Check-Lists d'Urgence :

PA 34-220T <i>Seneca III</i>	CHECK-LIST URGENCE	U 1 juin-03
---------------------------------	------------------------------	----------------

INCENDIE MOTEUR AU SOL

Avant que le moteur ne soit en route.

✓ MELANGE	.....	Etouffoir
✓ MANETTE DE GAZ	.....	Plein gaz
✓ DEMARREUR	.....	Enclenché

Si le moteur a déjà été démarré, continuer de le faire tourner afin d'essayer de faire rentrer les flammes à l'intérieur du moteur.
Si l'incendie persiste, l'éteindre par les moyens disponibles les plus appropriés
S'il est nécessaire de faire appel à des moyens extérieurs de lutte contre l'incendie.

✓ SELECTEUR CARBURANT OFF
✓ MELANGE Etouffoir

INCENDIE MOTEUR EN VOL

Moteur concerné

✓ SELECTEUR CARBURANT	.....	OFF
✓ MANETTE DE GAZ	.....	Plein gaz
✓ HELICE	.....	Drapeau
✓ MELANGE	.....	Etouffoir
✓ RECHAUFFEUR	.....	OFF
✓ DEGIVRAGE	.....	OFF
✓ VOILETS DE CAPOT	.....	OPEN

Moteur concerné Appliquer Procedure Arrêt moteur

Si l'incendie persiste :

✓ VITESSE AUGMENTER
pour éteindre l'incendie

Atterrir au plus vite

PA 34-220T <i>Seneca III</i>	CHECK-LIST URGENCE	U 2 juin-03
---------------------------------	------------------------------	----------------

ARRÊT MOTEUR EN VOL

✓ MELANGES	.....	Plein riche
✓ HELICES	.....	Plein petit pas
✓ PUISSANCES	.....	Comme nec. 40 In.Hg max.
✓ VOILETS	.....	Rentrer
✓ TRAIN	.....	Rentrer

Moteur en panne :

✓ PRESSION ADMISSION	.....	Réduite
✓ HELICE	.....	Drapeau RPM > 800 Tr/mn

Moteur en marche :

✓ VOILET DE CAPOT ouvert

Moteur en marche :

✓ PUISSANCE N° ajustée
✓ CHARGE ELECTRIQUE surveillée

Moteur mort :

✓ VOILET DE CAPOT	.....	fermé
✓ MELANGE	.....	étouffoir
✓ SELECTEUR CARBURANT	.....	fermé
✓ BOOST PUMP	.....	OFF
✓ MAGNETOS	.....	OFF
✓ ALTERNATEUR	.....	OFF

Pour essayer de rétablir la puissance avant la mise en drapeau :

✓ MELANGE	.....	comme nec.
✓ SELECTEUR CARBURANT	.....	ON
✓ MAGNETOS	.....	L ou R seule
✓ BOOST PUMP	.....	HI

si la puissance n'est pas rétablie immédiatement OFF

✓ ALTERNATE AIR	ON
-----------------	-------	----

PA 34 - 220 T <i>Seneca III</i>	Manuel de Préparation au Contrôle en vol MEPT / IRME	14/15
	Utilisation Avion : Check - Lists Urgence	Février 2011

PA 34-220T	CHECK-LIST	U 3
<i>Seneca III</i>	URGENCE	mai-04

VRILLE

Simultanément :

- ✓ P.A (2) réduites
- ✓ PALONNIER OPPOSE à fond
- ✓ MANCHE A° à piquer
- ✓ GAUCHISSEMENT au neutre

DESCENTE D'URGENCE

- ✓ ATC alerté
- ✓ TRANSPONDEUR 7700
- ✓ PUISSANCE réduite
- ✓ HELICES PPP
- ✓ MELANGE comme nec.
- ✓ TRAIN sorti
- ✓ VITESSE 130 kt
- ✓ ALTITUDE DE SECURITE contrôlée

FEU - FUMEE ELECTRIQUE

- ✓ BATTERIE OFF
- ✓ ALTERNATEUR OFF
- ✓ TOUS CONTACTS ELECTR. OFF
- ✓ EXTINCTEUR Utilisé si néc.
- ✓ BATTERIE ON
- ✓ ALTERNATEUR GAUCHE PUIS DROIT..... ON
- ✓ MOYENS ELEC. NECESSAIRES ON

Atterrir dès que possible

PA 34-220T	CHECK-LIST	U 4
<i>Seneca III</i>	URGENCE	mai-04

SURVITESSE HELICE

- ✓ PRESSION D'ADMISSION réduite
- ✓ HELICE grand pas
- ✓ VITESSE réduite

Regime > 2600 Tr/min.

Effectuer la check-list Arret moteur en vol.

PANNE MOTEUR SANS PORTE ARRIERE

Dans cette configuration, la vitesse minimale de contrôle avec un moteur en panne est de 67 kt.

FEU - FUMEE CABINE

- ✓ HEATER OFF
- ✓ AIR INTAKE Closed
- ✓ DEFROST OFF
- ✓ FENETRE MAUVAIS TEMPS Ouverte si néc.
- ✓ EXTINCTEUR Utilisé si néc.

Atterrir dès que possible

En cas de surchauffe, la coupure de l'alimentation en air et en carburant est automatique.

Ne pas essayer de remettre en route le réchauffeur

DEROULEMENT DE TRIM

- ✓ PILOTE AUTOMATIQUE Disconnect.
- ✓ VOLANT DE TRIM MANUEL Réglé
- ✓ DISJONCTEUR TRIM Tiré

