

**PANNE FADEC EN VOL**

*Note* : Le FADEC comprends deux unités indépendantes l'une de l'autre : FADEC A et FADEC B.  
En cas de panne du FADEC en fonctionnement, il y a basculement automatique sur le second.

**UN VOYANT FADEC CLIGNOTE**  
*(Alarme basse)*

Bouton **Test Fadec**.....appuyé pendant 2 secondes  
*Le voyant FADEC s'éteint*

- Poursuivre le vol normalement
- Informer le mécanicien après atterrissage

**UN VOYANT FADEC ALLUME EN PERMANENCE**  
*(Alarme haute)*

- Surveiller le voyant second FADEC
- Atterrir sur l'aérodrome accessible le plus proche
- Vitesse réduire 100 kt KIAS
- Informer le mécanicien après atterrissage

**DEUX VOYANTS FADEC ALLUMES CLIGNOTENT**  
*(Alarme basse)*

*Note* : L'affichage de la puissance (charge) doit être considéré comme non fiable lorsque les deux voyants FADEC sont allumés.  
Utiliser d'autres indications pour déterminer l'état de fonctionnement du moteur

1. Appuyer sur le bouton test FADEC pendant au moins 2 sec.
2. Les voyants FADEC s'éteignent (niveau d'alarme BAS) :
  - Poursuivre le vol normalement
  - Informer la station service après l'atterrissage.
3. Les voyants FADEC sont allumés en permanence (niveau d'alarme HAUT) :
  - Vérifier la puissance moteur disponible.
  - S'attendre à une panne de moteur.

Le vol peut se poursuivre, cependant le pilote doit :

  - choisir une vitesse inférieure à 185 km/h (100 KIAS)
  - atterrir dès que possible
  - être prêt pour un atterrissage forcé
4. Informer la station service après l'atterrissage.

**NE REMPLACE PAS L'ETUDE DU MANUEL DE VOL**

**FONCTIONNEMENT ANORMAL DU MOTEUR**

*Note* : Normalement, en cas de mauvais fonctionnement, le système FADEC commute automatiquement entre FADEC A et B afin de sélectionner l'unité la plus performante.  
Si le système ne commute pas automatiquement, il est possible de basculer manuellement sur le FADEC B uniquement, et de vérifier s'il y a amélioration du fonctionnement moteur

1. Vitesse indiquée maximale .....185 km/h (100 KIAS)
2. Interrupteur "FADEC A/B" .....FORCE B
3. Si pas d'amélioration du fonctionnement moteur rebasculer sur Auto

*Note* : Le basculement d'un FADEC sur l'autre s'accompagne habituellement d'une brève variation de régime.

**PANNE DE GENERATION ELECTRIQUE**

***Panne alternateur et batterie principale***

*Lorsque la batterie principale ainsi que l'alternateur sont en panne, le moteur continue de fonctionner pendant une durée limitée en utilisant la batterie de secours FADEC. Dans cette situation, aucun équipement électrique ne fonctionne.*

**ATTERRIR SUR L'AERODORME LE PLUS PROCHE**  
**Ne pas commuter l'interrupteur « FORCE B »**  
*sous peine d'arrêter le moteur*

**PANNE ALTERNATEUR**

**Voyant ALT allumé / Voltmètre en zone rouge**

Interrupteur Disjoncteur alternateur ..... Vérifié  
Indication ALT et Voltmètre .....Vérifié

**Si la panne persiste**

Interrupteur Alternateur.....Arrêt

Couper tous les équipements électriques non indispensables à la poursuite du vol.

**Atterrir sur l'aérodrome accessible le plus proche**

**TEMPERATURE DU REDUCTEUR TROP ELEVEE**

- réduire la puissance..... 55% et 75%  
**Atterrir dès que possible**

**TEMPERATURE CARBURANT TROP BASSE**

1. Changer d'altitude vers une T° air extérieur plus élevée.
2. Si la température carburant reste trop basse :
  - i. Atterrir sur le prochain aérodrome disponible

**NE REMPLACE PAS L'ETUDE DU MANUEL DE VOL**

**VARIATION DE LA VITESSE DE ROTATION HELICE**

Note : Si la vitesse de rotation hélice varie de plus ou moins 100 tr/mn avec position fixe de la manette de puissance.

1. Modifier le réglage de la manette et essayer de trouver un réglage pour lequel la vitesse de rotation ne varie plus.
2. Si pas de résultat, régler la puissance maximum pour une vitesse inférieure à 185 km/h (100 KIAS) jusqu'à stabilisation.
3. Si le problème est résolu, poursuivre le vol.
4. Si le problème continue, choisir un réglage pour lequel les variations sont minimum. Voler à une vitesse inférieure à 185 km/h (100 KIAS) atterrir sur le prochain aérodrome disponible.

**VOYANT NIVEAU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT ALLUME**

1. Augmenter la vitesse et réduire la puissance.
2. Réchauffage cabine.....ARRÊT
3. Surveiller la température du liquide de refroidissement
4. Si la température du liquide de refroidissement monte dans la zone jaune et vers la zone rouge :
  - i. Atterrir sur le prochain aérodrome disponible ;
  - ii. Être prêt pour un atterrissage forcé ;
  - iii. S'attendre à un arrêt du moteur.

**TEMPERATURE CARBURANT TROP BASSE**

1. Changer d'altitude vers une température air extérieur plus élevée.
2. Si la température carburant reste trop basse :
  - i. Atterrir sur le prochain aérodrome disponible

**PANNE MOTEUR EN VOL**

Note : S'il est nécessaire d'arrêter le moteur en vol (par exemple, lorsque le fonctionnement anormal du moteur ne permet pas de poursuivre le vol ou s'il y a une fuite de carburant, un feu, etc.) :

1. Réduire la vitesse ..... à moins de 185 km/h (100 KIAS)
2. Contact moteur..... ;;;;;;;..... ARRÊT
3. Robinet carburant.....FERME
4. Pompe électrique .....ARRÊT (si en marche)
  
5. Si l'hélice doit également être arrêtée (par exemple à cause de vibrations excessives) : réduire la vitesse à ..... 110 - 120 km/h (60 - 65 KIAS), volets en position décollage.
6. Lorsque l'hélice est arrêtée, .....maintenir le plané à 130 - 139 km/h (70 - 75 KIAS), volets en position décollage.

**NE REMPLACE PAS L'ETUDE DU MANUEL DE VOL****REDMARRAGE APRES PANNE MOTEUR**

Si l'altitude le permet et qu'un redémarrage du moteur est possible.

1. Vitesse ..... volets rentrés 145 km/h (78 KIAS) ... [max. 185 km/h (100 KIAS), min 130 km/h (70 KIAS)]
2. Altitude de redémarrage fiable .....moins de 13 000 ft.
3. Interrupteur "batterie" et "alternateur" ..... MARCHÉ
4. Robinet carburant .....OUVERT
5. Pompe électrique..... MARCHÉ
6. Manette des gaz ..... REDUIT
7. Contact moteur ..... ARRÊT, puis MARCHÉ

Si l'hélice ne tourne pas, le démarreur peut être utilisé.

Note : Si l'hélice est arrêtée, actionner brièvement le démarreur. S'il est évident que le moteur ou l'hélice est bloqué (la vitesse a été maintenue au-dessus de 130 km/h - 70 KIAS tout le temps), ne pas utiliser le démarreur.

8. Paramètres moteur.....vérifier
9. Manette de puissance, après remise en route, éléments stabilisés au ralenti .....réglage
10. Fonctionnement moteur..... vérifier la puissance disponible et les paramètres

**GIVRAGE**

Le vol en conditions givrantes connues est interdit. Le givrage dégrade fortement les caractéristiques aérodynamiques de l'avion. Les vitesses de décrochage augmentent.

Procéder de la façon suivante lorsque l'on est surpris par le givrage :

1. Réchauffage Pitot ..... MARCHÉ (si installé) Sans réchauffage Pitot, considérer les indications de vitesse comme n'étant pas fiables.
2. Quitter immédiatement la zone où le givrage a eu lieu. Si possible, changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins susceptible de provoquer du givrage.
3. Chauffage / dégivrage cabine ..... selon besoin
4. Admission air de secours ..... OUVERT
5. Augmenter la puissance, faire de rapide changement de puissance de temps en temps pour diminuer le plus possible la couche de givre sur les pales.

Prévoir un atterrissage sur le plus proche aérodrome. Lors d'une formation de glace extrêmement rapide, effectuer un atterrissage forcé.

**NE REMPLACE PAS L'ETUDE DU MANUEL DE VOL**