

AVANT LE DÉPART

DOCUMENTATION PILOTE.....	PRISE
DOCUMENTATION AVION.....	PRISE
MASSE & CENTRAGE.....	EFFECTUÉ
PERFORMANCES.....	VÉRIFIÉES
CLÉ.....	PRISES
AUTONOMIE CARBURANT.....	VÉRIFIÉE
COMPTEUR HORAIRE.....	NOTÉ
PURGE.....	EFFECTUÉE
PRÉVOL INTÉRIEURE.....	EFFECTUÉE
PRÉVOL EXTÉRIEURE.....	EFFECTUÉE
CACHES, BLOCAGE COMMANDES FOURCHES.....	RETIRÉS

AVANT MISE EN ROUTE

FREIN DE PARC.....	SERRÉ
SIÈGES	RÉGLÉS, VERROUILLÉS
CEINTURES ET HARNAIS.....	RÉGLÉS, ATTACHÉS
BRIEFING PASSAGERS.....	EFFECTUÉ
COMMANDES DE VOL.....	LIBRES, SANS JEUX NI FROTTEMENTS
.....	DIRECTION À VÉRIFIER AU ROULAGE
TRIM DE PROFONDEUR.....	DÉBATTEMENT VÉRIFIÉ
.....	PUIS RAMENÉ À LA POSITION DÉCOLLAGE
BATTERIE.....	OFF
ALTERNATEUR.....	OFF
DISJONCTEURS / FUSIBLES.....	ENCLENCHÉS/EN PLACE
AVIONIQUE ou RADIO / RADIONAV / TRANSPONDEUR.....	OFF
PORTES.....	FERMÉES

DÉMARRAGE DU MOTEUR

RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR..... FROID(POUSSÉ)
CLÉ..... EN PLACE
MIXTURE..... PLEIN RICHE
BATTERIE..... ON
VOYANT SOUS TENSION..... ALLUMÉ
BEACON..... ON
ROBINET CARBURANT..... FONCTIONNEMENT VERIFIÉ PUIS OUVERT
ZONE HÉLICE..... DÉGAGÉE

◆ NOTE:

- MOTEUR FROID : **2 à 3 Injections** si la température extérieure est **supérieure à 10°C**.
- : **4 à 6 Injections** si la température extérieure est **inférieure à 10°C**.
- MOTEUR CHAUD : **0 à 1 Injection**

MANETTE DES GAZ 0.5 CM
DEMARREUR..... ENCLENCHÉ

■ **REMARQUE: Si la pression d'huile de 1 bar n'est pas atteinte dans les 3 sec
Arrêter le moteur immédiatement!**

◆ NOTE: Relâcher dès que le moteur démarre .

■ REMARQUE: Limiter l'utilisation du démarreur à des intervalles de 10 secondes avec 20 secondes de refroidissement entre les lancements. Après 4 tentatives laisser refroidir 20 mn.

PRESSION D'HUILE / RALENTI 1000 TR/MIN..... VÉRIFIÉS

APRES LE DÉMARRAGE

ALTERNATEUR..... ON
VOYANT SOUS TENSION ET INDICATEUR DE CHARGE..... VERIFIÉS
DEPRESSION..... VERIFIÉE
AVIONIQUE ou RADIO / RADIONAV..... ON ET REGLÉS
TRANSPONDEUR..... SBY 7000
ALTIMETRE..... REGLÉ
..... Différence de QNH notée
HORIZON ARTIFICIEL..... REGLÉ
CONSERVATEUR DE CAP..... REGLÉ
PORTES..... FERMÉES & VÉROUILLÉES
VOLETS..... RENTRÉS

ROULAGE

TRANSPONDEUR.....ALT & CODE ATTRIBUÉ OU 7000
MESSAGE RADIO.....EFFECTUÉ
PHARE.....ON
FREIN DE PARC.....DESSERRÉ
FREINSTESTÉS
INSTRUMENTS (CAP, BILLE, INDICATEUR DE VIRAGE, HORIZON).....VÉRIFIÉS

■ REMARQUE:

Le roulage doit être effectué à allure modérée et à la puissance minimale nécessaire pour avancer sans utilisation permanente des freins. Un freinage continu ou excessif peut causer une surchauffe ou des dommages sur les freins et systèmes environnants.

AVANT DECOLLAGE

FREIN DE PARC.....SERRÉ (PIEDS SUR LES FREINS)
PRESSION ET TEMPERATURE D'HUILE.....DANS LE VERT
MANETTE DES GAZ1700TR/MIN

VERIFICATION MAGNETOS:

SELECTEUR MAGNETOS.....(R) puis (L) >> Chute maximum 125 tr/min vs (L+R)
ECART ENTRE (L) ET (R)Maximum 50trs/min
SELECTEUR MAGNETOS.....BOTH (L+R)

VERIFICATION RECHAUFFAGE CARBURATEUR

RECHAUFFAGE CARBURATEUR.....CHAUD (TIRER)
CHUTE DE REGIME.....100 tr/min environ
RECHAUFFAGE CARBURATEUR.....FROID (POUSSER)

VERIFICATION RALENTI:

MANETTE DES GAZ AU RALENTI.....600 à 650 tr/min environ

MANETTE DES GAZ1000TR/MIN
VOLETS.....POSITION DECOLLAGE, VOYANT ALLUMÉ, CONTROLE VISUEL
INSTRUMENTS MOTEURS.....VÉRIFIÉS DANS LE VERT
TRIM.....REGLÉ POSITION DECOLLAGE
ALTIMETRE.....REGLÉ
..... Différence de QNH notée
HORIZON ARTIFICIEL.....REGLÉ
CONSERVATEUR DE CAP.....REGLÉ
MANCHE À AIR.....SENS DU VENT VÉRIFIÉ
BRIEFING DEPART ET SECURITÉ.....EFFECTUÉS
TRAFIC EN FINALE ET SUR PISTE.....VERIFIÉS
MESSAGE RADIO.....EFFECTUÉ

ALIGNE SUR PISTE

COMPAS.....COHÉRENT AVEC LE QFU
CONSERVATEUR DE CAP.....ALIGNÉ SUR LE QFU
POMPE.....ON
PHARE.....ON
VOLETS.....POSITION DECOLLAGE
VERRIERE(PORTES).....FERMÉE ET VERROUILLÉE
TRANSPONDEUR.....ALT & CODE ATTRIBUÉ OU 7000
TOP CHRONO.....PRIS

APRES DECOLLAGE

POMPE.....SANS OBJET
PHARE.....OFF
VOLETS.....RENTRÉS

POINT TOURNANT

POSITION.....IDENTIFIÉ
TOP CHRONO.....PRIS
CAP ET CONSERVATEUR DE CAPAFFICHÉ ET RECALÉ
ESTIMÉES ET LOG DE NAVANNONCÉES ET RENSEIGNÉ
ALTITUDE.....ANNONCÉE ET VERIFIÉE
CARBURANT.....QUANTITÉ, PRESSION, AUTONOMIE VERIFIÉES
MOTEURRECHAUFFE ESSAYÉE, TOUT DANS LE VERT
RADIO / RADIONAV.....REGLÉES
BRIEFING ARRIVÉE (AVANT LA DESCENTE).....EFFECTUÉ

APPROCHE (VENT ARRIERE)

RECHAUFFE CARBURATEUR.....VERIFIÉE
POMPE.....SANS OBJET
PHARE.....ON
VOLETS.....1^{ER} CRAN

AVANT ATERRISSAGE

POMPE.....SANS OBJET
PHARE.....ON
PLEIN RICHE.....VERIFIÉE
VOLETS.....POSITION ATERRISSAGE
ATERRISSAGE.....AUTORISÉ

APRES ATERRISSAGE

RECHAUFFAGE CARBURATEUR.....FROID(POUSSÉ)
PHARE.....OFF
VOLETS.....RETRÉS

ARRÊT MOTEUR

FREIN DE PARC.....SERRÉ
MANETTE DES GAZ.....1000 TR/MN
AVIONIQUE ou RADIO / RADIONAV / TRANSPODEUR.....OFF
MANETTE DES GAZ.....RALENTI
MAGNETOSESSAI COUPURE : (R) puis (L) puis (OFF) puis (BOTH)
MANETTE DES GAZ.....1000 TR/MN MINI
MIXTURE.....TIRÉE
MAGNETOSOFF
CLÉRETIRÉE
BEACON.....OFF
ALTERNATEUROFF
BATTERIEOFF
COMPTEUR HORAIRE.....NOTÉ
CACHES ET BLOCAGE COMMANDES.....EN PLACE

PRÉ-AFFICHAGES

Phase de vol	% Puissance	Vitesse
Décollage	Max (2280tr Min)	55 Kt
Montée Initiale	Max	65 Kt
Montée Normale	Max	75 Kt
Croisière	2500 tr/mn	100 Kt
Descente	A convenance	
Approche en Lisse	1800 tr/mn	80 Kt
Approche Volets 10°	1900 tr/mn	80 Kt
Etape de base Volets 20°	1600 tr/mn	70 Kt
Finale Volets 30°	1600 tr/mn	60 Kt
Finesse Max en lisse		60 Kt

Définition du briefing

C'est un projet d'action à court terme

C'est l'annonce de ce qui va être fait au cours d'une phase particulière telle que le décollage, l'arrivée ou l'atterrissage.

C'est l'annonce de ce qui est envisagé en cas de dégradation des conditions de vol (Mécanique Météo, Passager malade)

Briefing Départ

QFU (cap magnétique exact de la piste) et vitesses associées

Sens du premier virage (navigation et tours de piste)

Premier cap (navigation)

Première altitude (navigation)

Première estimée (navigation)

TEM : Quelles sont les menaces et/ou erreurs possibles et quelles parades allons-nous mettre en œuvre pour les éviter

Briefing Sécurité

En cas de panne, qui exécute les procédures connues

En cas d'incident, qui exécute les procédures connues et sens du circuit d'aérodrome envisagé

Si panne avant la vitesse de rotation de 55Kt, j'arrête le décollage et simultanément :

- Je réduis la puissance
- Je maintiens l'axe de la piste
- Je freine aérodynamiquement
- Je préviens via un message radio
- Je freine souplement en fonction de la longueur de piste restante

Si panne mineure après la vitesse de rotation :

- J'effectue un circuit adapté par la gauche ou la droite et je me repose sur la piste en service

Si panne majeure après la vitesse de rotation :


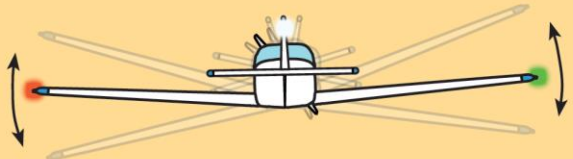
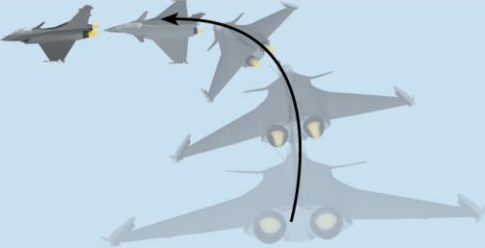
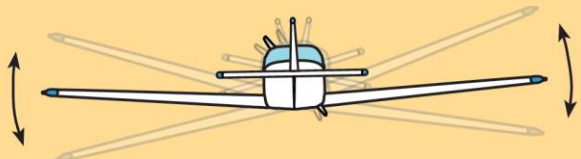


- Je pilote mon avion en affichant une assiette à piquer pour maintenir une vitesse indiquée de 60 Kt
- Je me pose dans l'axe ou (si l'axe n'est pas libre) secteur avant en conservant la vitesse
- Balise de détresse sur ON.
- Point d'aboutissement assuré plein volets vitesse indiquée 60 Kt



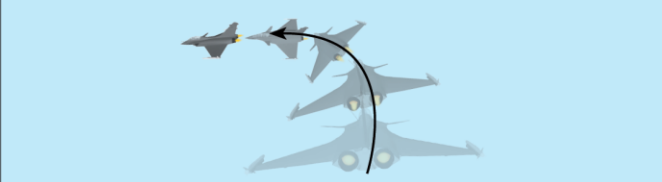

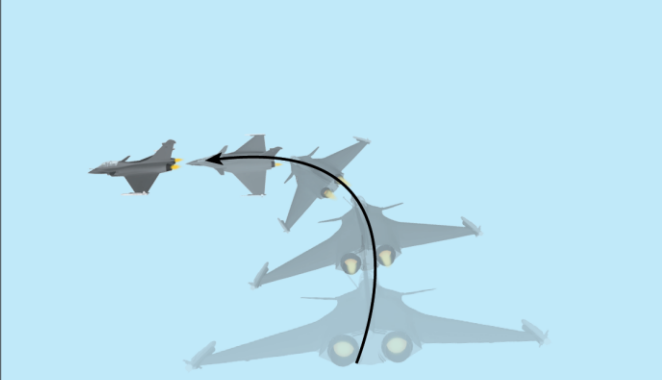

En fonction de ma disponibilité (priorité au pilotage) j'effectue la check-list d'urgence :

- Mixture étouffoir, Robinet essence fermé
- Magnétos OFF, Alternateur OFF
- Message de Détresse effectué sur fréquence AFIS si présent ou 121.50.
Message de détresse : MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY, F-GDDB, panne moteur réelle après décollage à LFxx; je me pose dans l'axe ; x personnes à bord
- Batterie OFF
- Portes déverrouillées

Aéronef en panne radio ou en situation irrégulière

Les intercepteurs sont des avions ou des hélicoptères militaires.

Signaux de l'aéronef intercepteur	Réponses de l'aéronef intercepté
 <p>« Vous êtes intercepté, suivez-moi. » Se place en avant et au-dessus de l'intercepté, balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position, virage lent en palier vers la gauche après la réponse.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position et suit l'intercepteur.</p>
 <p>« Vous pouvez continuer. » Manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Balance ses ailes.</p>
 <p>« Atterrissez sur cet aérodrome. » Allume ses phares, abaisse son train d'atterrissage et survole l'aérodrome.</p>	 <p>« J'ai compris, j'obéis. » Allume ses phares, abaisse son train d'atterrissage et suit l'intercepteur.</p>

Signaux de l'aéronef intercepté	Réponses de l'aéronef intercepteur
 <p>« Il m'est impossible d'atterrir sur cet aéroport. » Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service.</p>	 <p>« Compris, suivez-moi. » <i>Vers un autre aéroport.</i> Se place en avant et au-dessus de l'intercepté, balance ses ailes, fait clignoter ses feux de position.</p>  <p>« Compris, vous pouvez continuer. » Manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>
 <p>« Il m'est impossible d'obéir. » Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.</p>	
 <p>« En détresse. » Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.</p>	<p>« Compris. » Manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>

SECTION 3

PROCEDURES D'URGENCE

CONSIGNES EN CAS DE PANNE MOTEUR

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE (PISTE RESTANTE SUFFISANTE)

1. Manette des gaz - "REDUIT".
2. FREINER.
3. Volets hypersustentateurs - "RENTRES" (si sortis) durant la course au sol pour obtenir un freinage plus efficace.
4. Mélange - "ETOUFFOIR" (commande tirée à fond).
5. Contact allumage et interrupteur général - "OFF" ("ARRET").

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE

1. Vitesse de plané - VI = 111 km/h - 60 kt - 69 MPH.
2. Mélange - "ETOUFFOIR".
3. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
4. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET").
5. Volets hypersustentateurs - "SELON LA NECESSITE".
6. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").

IMPORTANT

Atterrir droit devant, en ne faisant que des petits changements de cap pour éviter les obstacles. Ne jamais tenter de faire demi-tour vers la piste car l'altitude après le décollage n'est habituellement pas suffisante pour permettre une telle manoeuvre.

PANNE MOTEUR EN VOL

1. Vitesse de plané - VI = 111 km/h - 60 kt - 69 MPH.
2. Réchauffage carburateur - "ON" ("MARCHE").
3. Pompe d'amorçage - "ENFONCEE et VERROUILLEE".
4. Robinet de carburant - "ON" ("OUVERT").
5. Mélange - "RICHE".
6. Contact d'allumage - "BOTH" ("LES DEUX") ou "START" ("DEMAR-RAGE") si l'hélice est arrêtée.

INCENDIES

INCENDIE MOTEUR AU COURS DU DEMARRAGE AU SOL

1. Continuer à entraîner le moteur pour essayer de le démarrer et aspirer ainsi les flammes et le carburant accumulé dans le carburateur et le moteur.

Si le moteur démarre :

2. Régime - 1700 t/mn pendant quelques minutes.
3. Moteur - "COUPER" et vérifier avaries.

Si le moteur ne démarre pas :

4. Manette des gaz - "PLEIN OUVERT".
5. Mélange - "ETOUFFOIR".
6. Moteur - "CONTINUER" à l'entraîner pendant 2 à 3 minutes.
7. Saisir l'extincteur (en cas de présence à bord).
8. Moteur - "COUPER".
 - a. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
 - b. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET").
 - c. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
9. Flammes - "ETOUFFÉES" avec l'extincteur, couverture de laine, ou sable.
10. Dégâts - "VERIFIER" les avaries causées par l'incendie et réparer ou remplacer les équipements endommagés avant le vol suivant.

INCENDIE MOTEUR EN VOL

1. Mélange - "ETOUFFOIR".
2. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
3. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
4. Commandes de chauffage et de ventilation cabine - "OFF" ("FERME") (sauf les aérateurs de voilure).
5. Vitesse - VI = 158 km/h - 85 kt - 98 MPH. Si l'incendie ne s'arrête pas, augmenter la vitesse de plané pour essayer de trouver une vitesse qui assurera un mélange non combustible.
6. Atterrissage forcé - "EXECUTE" (conformément aux consignes du paragraphe "Atterrissage d'urgence avec une panne moteur totale").

INCENDIE DANS LA CABINE

1. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
2. Chauffage cabine et aérateurs - "FERME" (pour éviter les courants d'air).
3. Extincteur portatif - "UTILISER" si disponible puis ventiler la cabine.
4. Atterrir dès que possible pour inspecter les avaries causées par l'incendie.

INCENDIE DANS LA VOILURE

1. Interrupteur de feux de navigation - "OFF" ("ARRET").
2. Interrupteur de feux à éclats (si installés) - "OFF" ("ARRET").
3. Interrupteur de réchauffage pitot (si installé) - "OFF" ("ARRET").

NOTA

Effectuer une glissade pour empêcher les flammes d'atteindre le réservoir carburant et la cabine et atterrir dès que possible avec les volets rentrés.

INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL

1. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
2. Tous les autres interrupteurs (sauf le contact d'allumage) - "OFF" ("ARRET").
3. Aérateurs, ventilation et chauffage cabine - "FERME".
4. Extincteur - "DECHARGER" s'il y en a un à bord puis ventiler la cabine).

Si l'incendie semble circonscrit et si l'alimentation électrique est nécessaire à la poursuite du vol :

5. Interrupteur général - "ON" ("MARCHE").
6. Disjoncteurs - "IDENTIFIER" le circuit défectueux ; ne pas le réenclencher.
7. Interrupteurs radio et électriques - Les mettre sur "ON" ("MARCHE") un à un en attendant un instant entre chaque interrupteur pour localiser le court-circuit.
8. Aérateurs, ventilation et chauffage cabine - "OUVERT" une fois certain que l'incendie est définitivement circonscrit.

MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU CIRCUIT ELECTRIQUE

VOYANT D'ALARME DE SURTENSION S'ALLUME :

1. Contact général - "OFF" ("ARRET").
2. Contact général - "ON" ("MARCHE").
3. Voyant d'alarme de surtension - "ETEINT".

Si le voyant d'alarme de surtension se rallume :

4. Vol - "ATTERRIR" aussitôt que possible.

INDICATEUR DE DECHARGE SUR L'AMPEREMETRE :

1. Alternateur - "OFF" ("ARRET").
2. Equipement électrique non essentiel - "OFF" ("ARRET").
3. Vol - "ATTERRIR" aussitôt que possible.

VOL DANS DES CONDITIONS DE GIVRAGE

Le vol dans des conditions de givrage est interdit. Cependant, une zone givrante peut être traversée.

1. Interrupteur de réchauffage pitot - "ON" ("MARCHE").
2. Modifier l'altitude pour rencontrer une zone moins favorable au givrage.
3. Tirer complètement la commande de réchauffage cabine. Régler la commande air cabine de façon à avoir le maximum de débit air chaud au dégivrage.
4. Ouvrir les gaz pour augmenter la vitesse du moteur et minimiser l'accumulation de givre sur les pales d'hélice.
5. Réchauffer le carburateur selon la nécessité.
6. Prévoir un atterrissage à l'aéroport le plus proche.
7. Dans le cas d'une accumulation importante de givre préparez-vous à une vitesse de décrochage plus élevée.
8. Laisser les volets rentrés pour ne pas provoquer une perte d'efficacité de la profondeur.
9. Ouvrir la glace gauche et racler le givre sur une partie du pare-brise pour améliorer la visibilité en approche d'atterrissage.
10. Faire une approche en glissade pour avoir une meilleure visibilité.
11. Approcher à VI = 120 à 140 km/h - 65 à 75 kt - 75 à 86 MPH selon l'épaisseur du givrage.
12. Atterrir en position horizontale.

SORTIE D'UN PIQUE EN SPIRALE INVOLONTAIRE EN MAUVAISE VISIBILITE

1. Fermer les gaz.
2. Arrêter le virage par l'utilisation coordonnée des ailerons et de la gouverne de direction, en alignant la maquette du coordinateur de virage avec la ligne de référence horizontale.
3. Tirer avec précaution sur le manche pour réduire lentement la vitesse indiquée à 130 km/h - 70 kt - 81 MPH.
4. Régler le compensateur de profondeur pour maintenir une descente à VI = 130 km/h - 70 kt - 81 MPH.
5. Lâcher le volant et garder le cap en agissant sur le palonnier.
6. Mettre le réchauffage carburateur.
7. Décrasser le moteur de temps en temps, mais éviter les applications de puissance élevées qui dérèglent l'avion compensé en descente.
8. A la sortie des nuages, appliquer la puissance normale de croisière et reprendre le vol.

INCIDENTS D'ATERRISSAGE

ATERRISSAGE AVEC UN PNEU CREVE

1. S'attendre à ce que l'avion amorce un virage du côté du pneu crevé.
2. Sortir les volets normalement et atterrir en position cabrée et légèrement inclinée pour maintenir le pneu crevé au-dessus du sol le plus longtemps possible. A l'impact, le contrôle en direction peut être maintenu avec le palonnier et en freinant du côté de la roue en bon état.

ATERRISSAGE AVEC GOUVERNE DE PROFONDEUR HORS DE FONCTIONNEMENT

Compenser l'avion pour le vol horizontal (à une vitesse indiquée d'environ 102 km/h - 55 kt - 63 MPH et 20° de volets) au moyen de la manette des gaz et du compensateur de profondeur. Ne pas modifier par la suite le réglage du compensateur de profondeur et contrôler l'angle de descente en ne jouant exclusivement que sur la puissance. A l'arrondi, le moment à piquer résultant de la réduction de puissance constitue un facteur défavorable et l'avion risque de toucher sur la roulette de nez. Par conséquent, à l'arrondi, le compensateur de profondeur sera réglé à plein cabré et la puissance ajustée de sorte que l'assiette de l'avion soit horizontale au moment de l'impact. Réduire les gaz à fond à l'impact.

ATTERRISSAGE FORCE

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION AU MOTEUR

Avant d'effectuer un atterrissage "en campagne", reconnaître la zone d'atterrissage à une altitude de sécurité suffisamment basse pour identifier le terrain, en procédant de la façon suivante :

1. Survoler le terrain choisi à la vitesse indiquée de 111 km/h - 60 kt - 69 MPH avec 20° de volets, en repérant la meilleure zone d'atterrissage pour l'approche suivante. Rentrer ensuite les volets lorsque l'avion atteint l'altitude et la vitesse de sécurité.
2. Radio et interrupteurs électriques - "OFF" ("ARRET")
3. Volets hypersustentateurs - 30°
4. Vitesse indiquée - 102 km/h - 55 kt - 63 MPH.
5. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET")
6. Portes de cabine - "DEVERROUILLER" avant l'approche finale.
7. ATTERRIR avec une assiette légèrement queue basse.
8. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET")
9. Freins - "FREINER ENERGIQUEMENT".

ATTERRISSAGE D'URGENCE AVEC PANNE MOTEUR TOTALE

1. Vitesse indiquée - 120 km/h - 65 kt - 75 MPH (volets RENTRES)
111 km/h - 60 kt - 69 MPH (volets SORTIS)
2. Mélange - "ETOUFFOIR".
3. Robinet de carburant - "OFF" ("ARRET").
4. Contact d'allumage - "OFF" ("ARRET")
5. Volets hypersustentateurs - SELON LA NECESSITE (30° recommandé).
6. Interrupteur général - "OFF" ("ARRET").
7. Portes cabine - "DEVERROUILLER" avant l'approche finale.
8. ATTERRIR en position légèrement queue basse
9. Freins - "FREINER ENERGIQUEMENT".

AMERRISSAGE FORCE

Se préparer à l'amerrissage en arrimant ou en jetant par dessus bord les objets lourds se trouvant dans la zone à bagages et garder des vêtements pliés pour se protéger la tête à l'impact. Transmettre un message "Mayday" de détresse sur la fréquence 121,5 MHz.

1. Prévoir une approche dans le vent s'il est fort et si la mer est houleuse,
En cas de forte houle et de vent faible, se poser parallèlement aux lames.

2. Effectuer une approche avec 30° de volets et suffisamment de puissance pour maintenir un taux de descente de 300 ft/mn à la vitesse indiquée de 102 km/h - 55 kt - 63 MPH.
3. Déverrouiller les portes de cabine.
4. Maintenir un taux de descente continu jusqu'à l'impact en ligne de vol. Eviter d'arrondir car il est difficile d'estimer la hauteur de l'avion au dessus de l'eau.
5. Se placer un vêtement plié devant le visage au moment de l'impact.
6. Evacuer l'avion par les portes de cabine. Ouvrir au besoin la fenêtre pour faire pénétrer l'eau dans la cabine et égaliser les pressions pour permettre l'ouverture de la porte.
7. Gonfler les gilets de sauvetage et le radeau pneumatique (le cas échéant) après avoir évacué la cabine. Il ne faut pas s'attendre à ce que l'avion flotte au-delà de quelques minutes.