

*Aéro-Club Manosque-Vinon*



**PROCEDURES  
D'URGENCE**

***F-JCKU***


**Radio: 121.500**

**Transpondeur : Urgence 7700**

**Panne radio 7600**

-----

**URGENCE Aéronautique (SAR) :**  
**191**

	<b>MANUEL D'UTILISATION</b>	
	<b>ULM « G1 SPYL »</b>	<b>Page 15/35</b>

### 3.5. VOL PLANÉ

- Garder la vitesse de finesse maximum, en recherchant un terrain d'atterrissage d'urgence possible.
- Ne pas sortir de volets.

### 3.6. ATERRISSAGE D'URGENCE

- Après avoir choisi un terrain, déterminer le sens du vent
- En cas de terrain en pente choisir le sens de la montée
- Surveiller la vitesse
- Après être sur le terrain, utiliser les volets, si besoin
- Vérifier les ceintures de sécurité
- Fermer l'arrivée d'essence et couper le circuit électrique pour éviter tous risques d'incendie.

### 3.7. AUTRES URGENCES – DECROCHAGE

A l'approche du décrochage, des vibrations dites « buffeting » apparaitront dans la commande de profondeur. Pour sortir de cette situation :

- Relâcher la pression sur la profondeur
- Laisser l'appareil reprendre de la vitesse
- Effectuer un bon contrôle latéral avec les palonniers pour garder la bille bien au milieu
- La sortie est instantanée.

### 3.8. VRILLE INVOLONTAIRE

- En cas de vrille involontaire, la récupération doit être effectuée par des actions normales, classiques (manche au neutre, pied contraire au sens de rotation).

## 4. PROCEDURES NORMALES


### 4.1. VISITE PREVOL

Au 1<sup>er</sup> vol de la journée.

Retirer le capot.

Vérification intérieure du capot :

- Circuit essence : fuites, durites, colliers, pompe mécanique
- Circuit huile : niveau, fuites, colliers, durites
- Circuit d'eau : niveau, colliers, raccords durites
- Fils d'allumage : bougies, état, serrage
- Position et débattement des commandes gaz et starter
- Bâti moteur et silent-bloc : état de fixation
- Vérifier le train A.V. : roue, pneu, amortisseur
- Remonter le capot

	MANUEL D'UTILISATION	
	ULM « G1 SPYL »	Page 16/35

### Vérification extérieure :

Partir sur la gauche de l'appareil vérifier :

- les fixations d'aile
- le train d'atterrissage gauche : pneu gonflage, carénage, fixations intérieures et extérieures, freins
- le bord d'attaque, le tube de Pitot, le saumon, le strobe gauche
- les haubans, fixations, axes, écrous
- les ailerons-volets, axes, état, débattement
- l'état du bord de fuite
- le dessous de fuselage : trappe de visite
- la gouverne de profondeur : débattement, charnières
- la connexion de la commande : état, axes
- la gouverne de direction : débattement, charnières, axes, boulons.

Soulager la roue A.V. et faire un essai de conjugaison : la roue doit être souple, libre, et dans le bon sens.


Revenir vers l'A.V. de l'appareil par la droite en effectuant les mêmes vérifications que celles effectuées sur la gauche.

### Vérifications intérieures :

- Vérifier les harnais de sécurité
- Faire un débattement de commandes
- Vérifier le sac à bagage : fermé et amarré
- Vérifier les points d'attaches structurels : trains, ailes, haubans, gouverne
- Vérifier le plancher libre de tout objet : risque de blocage des commandes
- Noter le compteur horaire

## **4.2. MISE EN ROUTE**

- Si vous prenez un passager, l'installer sur la place de droite
- Vérifier le bouclage de son harnais et la fermeture de la porte
- Instruire le passager sur le système d'ouverture de la porte et de l'attitude à avoir pour ne pas gêner les commandes
- Le pilote s'installe sur la place de gauche, et opère les mêmes opérations de bouclage-réglage sur son harnais de sécurité et verrouille la porte gauche.
- Mettre les robinets d'essence sur position "ouvert "
- Réduire les gaz au minimum (si l'hélice est à pas variable, mettre en petit pas)
- Mettre les 2 interrupteurs d'allumage sur position "ON "
- Actionner les freins et les maintenir pendant toute la phase de démarrage
- Tirer la manette de starter et la maintenir
- Vérifier qu'il n'y a personne devant l'appareil
- Mettre le contact général et actionner le démarreur (courte période, 10 sec. Maximum).

	<b>MANUEL D'UTILISATION</b>	
	<b>ULM « G1 SPYL »</b>	<b>Page 17/35</b>

Dès la mise en marche du moteur, repousser le starter et maintenir le régime +/-2000 tr/m en réglant les gaz, puis à 2500 tr/m, laisser chauffer le moteur jusqu'à ce que les températures d'eau et d'huile atteignent +/-50° (la durée du temps de chauffe dépend aussi de la température ambiante).

Attention au démarrage intempestif du moteur.

Pour la sécurité du vol, le moteur continu à fonctionner normalement même si le contact général est sur la position "OFF".

Au sol, par un simple brassage d'hélice, par exemple, le moteur peut démarrer, contact général sur "OFF", et avec un seul des deux contacts d'allumage sur "ON".

Il est très IMPORTANT de vérifier la position de tous les interrupteurs avant d'entreprendre une quelconque manœuvre de l'hélice.

### **4.3. DECOLLAGE**

Roulage :

- Libérer les freins
- Mettre les gaz progressivement
- Contrôler la trajectoire au palonnier
- En cas de vent fort :
  - . Vent de face : maintenir le manche secteur AVANT
  - . Vent arrière : maintenir le manche AU NEUTRE et rouler très lentement
  - . Vent de travers : maintenir le manche DANS LE VENT.

Au point mort d'arrêt :

**ACTION VITALE :**

- Utilisation de : A.C.H.E.V.E.R. en usage mnémotechnique :

**A :** Atterrisseur frein, conjugaison roue

**C :** Commandes de carburation contacts libres et dans le bon sens de gaz, starter batterie et allumage, contrôle de l'allumage à 3 850 tr/m. Couper alternativement les 2 circuits, la chute de régime sur un seul circuit ne soit pas dépasser 300 tr/m. La différence maximale de régime doit être de 115 tr/m, quel que soit le circuit 1 ou 2.

**H :** Huile pression et température – harnais attachés

**E :** Essence ouverte, autonomie, pression 4,5 PSI (utilisation suivant conditions)

**V :** Volets

**E :** Extérieur, personne en approche, piste claire

**R :** Réglage radio altimètre, compensateur alignement, décollage.