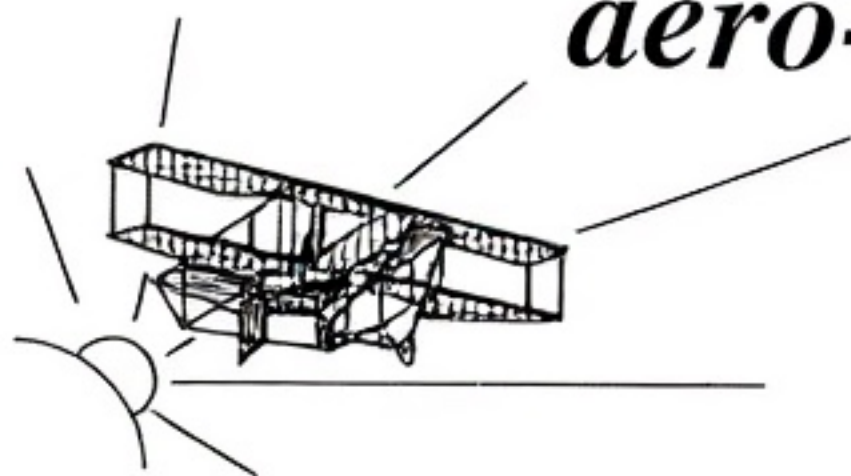


aéro-club du livradois



MANUEL DE VOL

PA 28

"CHEROKEE"

F BOAF

s/n 28 -1130

siège social - aérodrome du poyet - 63000 ambert - 04.73.82.01.64

Aéro-Club du Livradois

Aérodrome du Poyet

63600 AMBERT

Tél: 04 73 82 01 64

MANUEL DE VOL

PA 28-180

Numéro de série 28-1130

Immatriculé F-BOAF

Approuvé par la DGAC

Ce manuel inclut les informations que les conditions de certification exigent de fournir au Pilote.

Date et visa de la D.G.

18 JAN 2001

EEAC

AURADE

Cet avion doit être utilisé en respectant les "limites d'emploi" spécifiées dans le présent manuel de vol.



Ce document doit se trouver en permanence
à bord de l'avion.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
Page de garde	0-1
Table des matières	0-2 à 0-3
Liste des mises à jour	0-4
 <u>SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS</u>	
Notions générales	1-1 à 1-3
Caractéristiques dimensionnelles	1-3
description	1-3 à 1-7
Plan 3 vues	1-8
Planche de bord	1-9 à 1-10
Circuits	1-11 à 1-13
 <u>SECTION 2 - LIMITES D'EMPLOI</u>	
Bases de certification	2-1
Vitesses limites	2-1
Facteurs de charges	2-2
Limites de charges et de centrage	2-2
Limitations cellule	2-3
Limitations moteur	2-4
Tableau de chargement et guide de centrage	2-5 à 2-6
Enveloppe de centrage	2-7
Graphique de chargement	2-8

SECTION 3 - PROCÉDURES D'URGENCE

Pannes moteur	3-1
Incendie - panne électrique	3-1 à 3-2

SECTION 4 - PROCÉDURES NORMALES

Vérification avant vol	4-1 à 4-2
Mise en route	4-2
Principes d'utilisation	4-3 à 4-5
Dispositifs avertisseur ou de contrôle	4-5
Conduite de vol - check list	4-6

SECTION 5 - PERFORMANCES

Préambule	5-1
Performances	5-2 à 5-6

APPENDICE 1

Entretien courant	A1-1 à A1-2
-------------------	-------------

ANNEXES

Copies de courriers de l'administration	
---	--

LISTE DES MISES À JOUR

[illegible]

SECTION 1 - GÉNÉRALITÉSNOTIONS GÉNÉRALESI - Définitions

Abréviations contenues dans le manuel:

R.P.M	Révolutions par minute
T/Mn	Tours - minute
In	Inch, pouce
Cm	centimètre
Ft	Foot ou feet - pied
Gal	Gallon
L	Litre
Gph	Gallon par heure
Lph	Litre par heure
Mph	Mile par heure
N.M	Nautical Mile
Kt	Knot - nœud
lb	Pound - livre
Kg	Kilogramme
Sq:ft	Square foot - pied carré
Cm2	Centimètre carré
psi	Pound (livre) par pouce carré
Kg/cm2	Kilogramme par centimètre carré

Dans les graphiques et sur l'avion:

- les vitesses et les distances sont données en Statut Miles
- les poids en livres (lbs)
- les altitudes en pieds (feet)
- les taux de montée ou de descente en pieds/minute (ft/mn)

Toutes les mesures sont ramenées à l'atmosphère standard

- les températures en degrés fahrenheit
- les puissances en horse power (HP)
- les pressions en pouces de mercure (in/hg)

II - Unités et conversion des unités

Vitesse: le nœud marin (Knot) est la vitesse par minute et correspond au mile marin/heure (N.M. 1852 m/heure)
Le Statute Mile/heure: 1 MPH = 1609 m/h

Masse: 1 livre (pound - lb) = 0,454 Kg

Température:

32° F = 0° C
14° F = - 10° C
50° F = + 10° C

Hauteur et altitude

1 foot (pied) = 0,305 m
100 feet = 30,480 m
500 feet/mn = 2,539 m/s

Distance 1 mille marin (N.M.) = 1852 m

Pression

1 Kg/cm² = 14,228 psi
700 m/m kg = 27,55 cm/kg = 933,2 millibars
760 m/m kg = 29,92 cm/kg = 1013,2 millibars

<u>Puissance</u>	1 CV = 736 watts 1 HP = 746 watts
<u>Capacité</u>	1 US gallon (USG) = 3,789 litres
<u>Surface</u>	1 m2 = 10,764 sq/ft
<u>Volume</u>	1 cm3 = 0,061 cube inch 1 m3 = 35,316 cube inch
<u>Chaleur</u>	1 BTU = 0,251 grande calorie
<u>Longueur</u>	1 inch (pouce) = 25,4 mm 1 foot (pied) = 305 mm

III - description et caractéristiques dimensionnelles

Envergure maxima	9,14 m
Longueur totale	7,16 m
Hauteur totale	2,23 m
Surface des ailes	14,86 m2
Garde d'hélice au sol	270 mm
Garde d'hélice pneu dégonflé	113 mm

Voilure

Type de profil	NACA -652 - 415
Allongement	5,7
Dièdre	7°
Corde aérodynamique moyenne	1,60 m

Ailerons

Surface unitaire	0,493 m2
Angles de débattement	
vers le haut	+ 30°
vers le bas	- 15°
tolérance	+ 1° - 2°
(données du manuel d'entretien)	

Description de la commande	par câble
Tension requise	18,2 Kgs
Tolérances	+/- 2,270 Kgs

Volets de courbure

Commande manuelle par levier à verrouillage sur 4 positions
soit 0°, -10°, -25°, -40°

Tolérance +/- 2°

Sortie des volets par câbles, rentrée par ressort de rappel

Surface totale des volets 1,358 m²

Empennage horizontal (entièrement mobile)

Surface: 2,465 m²

Débattement vers le haut: + 18°
 vers le bas: - 2°
 tolérance: +/- 1°

Commande par câbles

tension: 18,2 Kgs
tolérance: +/- 2,270 Kgs

tab de profondeur commandé par câble

Débattement vers le haut: + 3°
 vers le bas: - 12°
 tolérance: +/- 1°

tension des câbles: 4,540 Kgs
tolérance:

Empennage vertical

Surface fixe: 0,700 m²

Surface mobile: 0,381 m²

La surface mobile est commandée par câbles

Tension 18,2 Kgs Tolérances +/- 2,270 Kgs

Plan fixe vertical calé de construction en usine

débattement de la gouverne de direction

27° à gauche 27° à droite
tolérance +/- 2°

Tab de direction mécanique par action sur le palonnier

Train d'atterrissage

Tricycle, oléopneumatique, fixe

Voie du train principal 1,88 m

Empattement 3,05 m

Dimension des trois roues - 600 x 6

Pneu roue AV. 600 x 6 4 plg

Pneus roues AR. 600 x 6 4 plg

Gonflage des pneumatiques roues AV et AR 1,7 Kgs

Amortisseur oléopneumatique Course normale

Avion à 1090 Kgs (2400 lbs) Roue AV 77 mm

Roue AR 51 mm

Roue AV conjuguée du palonnier, débattement 30° à gauche et à droite +/- 2°

Freins

Le système de freins standard consiste en un levier manuel qui est situé dessous et derrière la gauche du centre du tableau de bord. Le réservoir du liquide de frein est situé en haut à gauche de la cloison pare-feu. Le frein de parking est incorporé dans le maître cylindre et est actionné, en tirant en arrière le levier du frein et en appuyant sur le bouton situé sur le côté gauche de la poignée. pour dégager le frein de parking, tirer en arrière le levier du frein pour désengager le mécanisme; puis laisser la poignée partir en avant.

Groupe motopropulseur

Un moteur tractif Lycoming 0.360 - A 3 A, 4 cylindres à plat de 5,9 litres de cylindrée - 180 HP à 2700 t/mn.

Taux de compression: 8,5: 1 - Moteur refroidi par air en prise directe sur l'hélice, sens de rotation horaire, place pilote.

Chaque moteur est fourni avec un démarreur, un alternateur 12 volts 35 ampères, un régulateur, une pompe à vide, pompe à essence et un filtre à air de carburateur.

Indice d'octane minimum 91/96

Quantité d'essence embarquée 50 USG 190 litres

Huile - capacité maxi 8 quarts 7,8 litres

Minimum de sécurité 2 quarts 1,95 litres

Viscosité recommandée

Température	au dessus de 15°C	SAE 50
	entre 0° et 32°C	SAE 40
	entre -18° et 20°C	SAE 30
	en dessous de -24°C	SAE 20

Hélice

Sensenich M 76 EMM ou 75 EM 8 à pas fixe

Diamètre, ni au-dessus ni en dessous de 76" soit 1m93

En puissance continue, éviter le régime compris entre 2150 et 2350 t/mn (arc rouge sur le tachymètre).

Cabine - soute à bagage

Cabine 4 places, accessible par une porte à l'avant côté droit. Deux sièges indépendants à dossiers rabattables et réglables en longueur à l'avant; une banquette de 2 places à l'arrière. Un coffre arrière situé derrière les sièges et accessible de l'intérieur, en vol et de l'extérieur au sol par une porte de 0,518 m x 0,558 m située sur le flanc droit du fuselage.

Charge maxi admissible 125 lb ou 57 Kgs.

Le timon de manœuvre est fixé contre le dossier de la banquette dans le coffre.

Climatisation

Le chauffage de la cabine et le système de dégivrage sont fournis par une manche d'air chaud reliée au système d'échappement. L'arrivée d'air chaud peut être réglée par une commande située sur la partie droite la plus basse du tableau de bord.

Les entrées d'air frais sont situées sur le bord d'attaque de l'aile, et ce dernier est réparti par de larges ouvertures réglables sur le côté de la cabine, près du plancher à chaque siège.

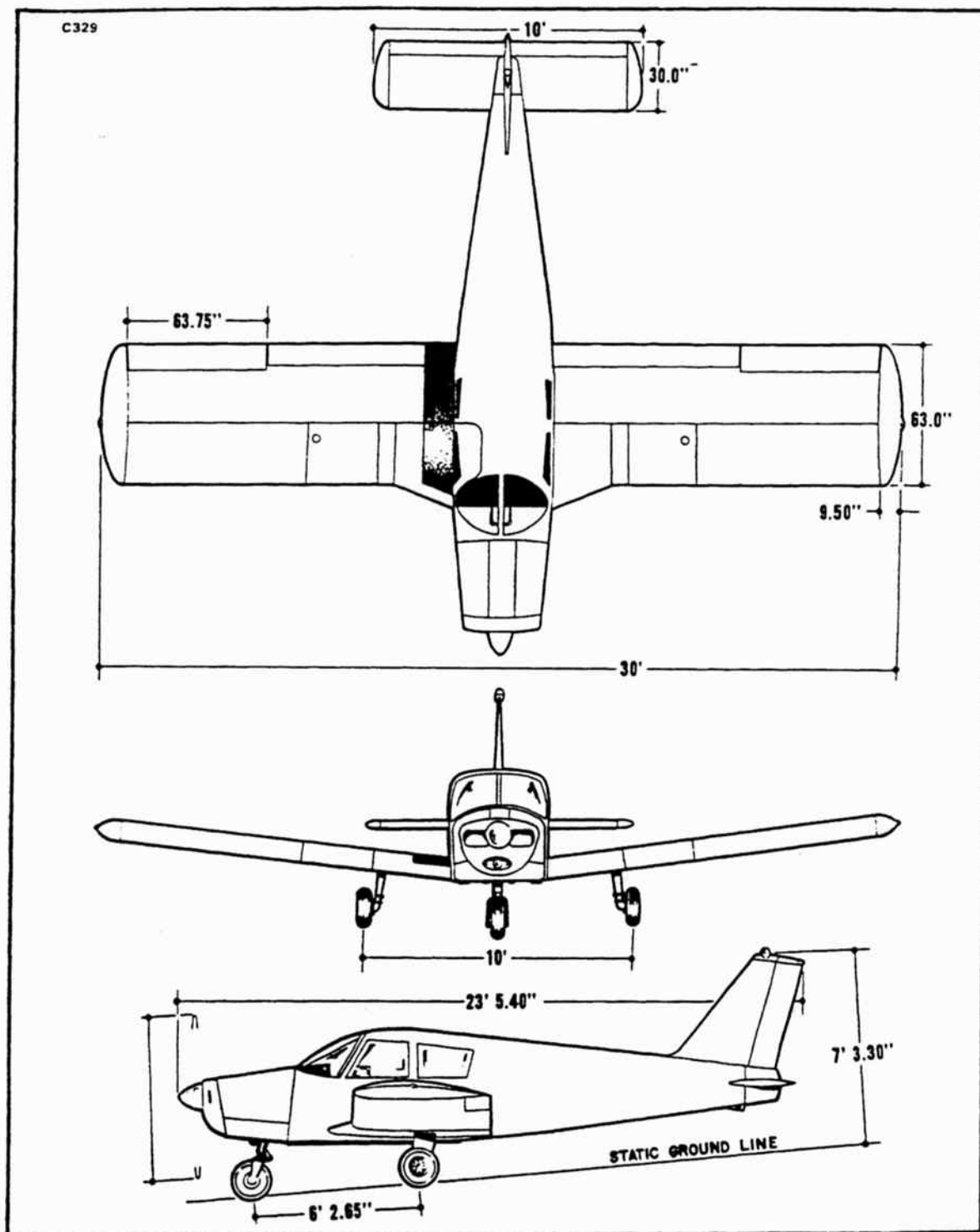
PLAN TROIS VUES

Figure 2-1. Three-View of Cherokee
 PA-28-140 and PA-28-150-160-180, Serial Nos. 28-1 to 28-1760 incl.
 PA-28-140 Flite Liner, Serial Nos. 28-7125174 and up

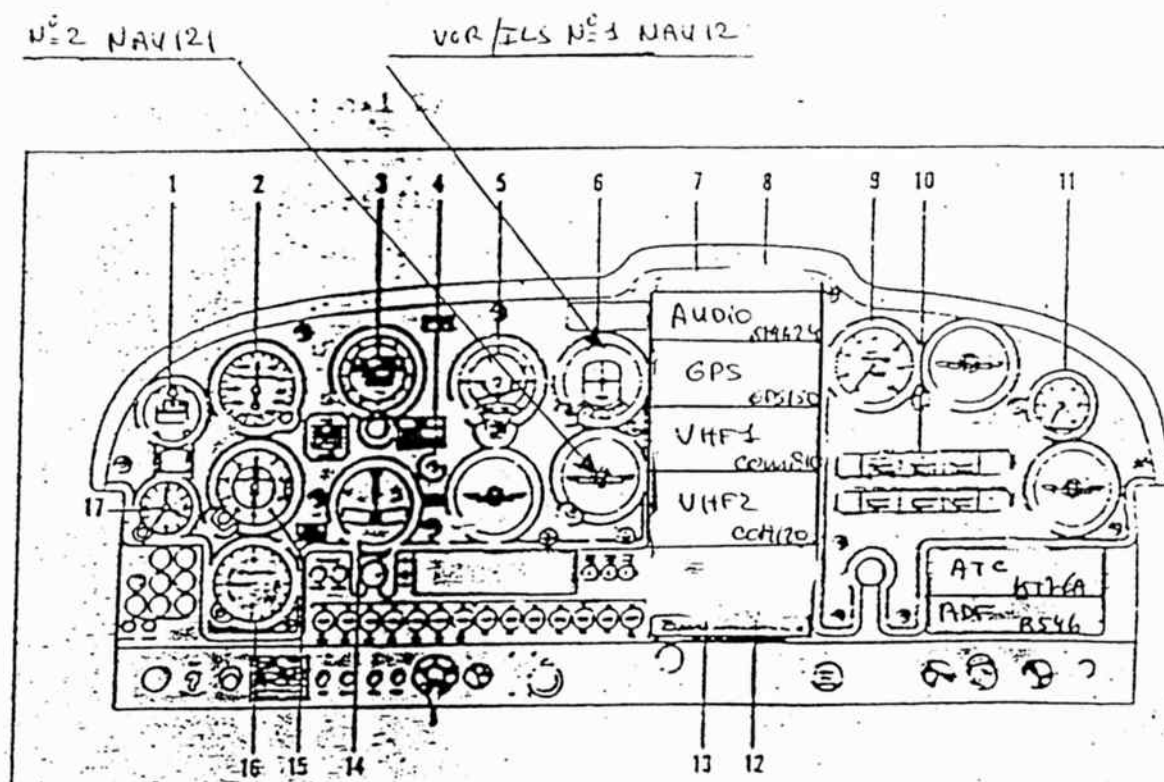
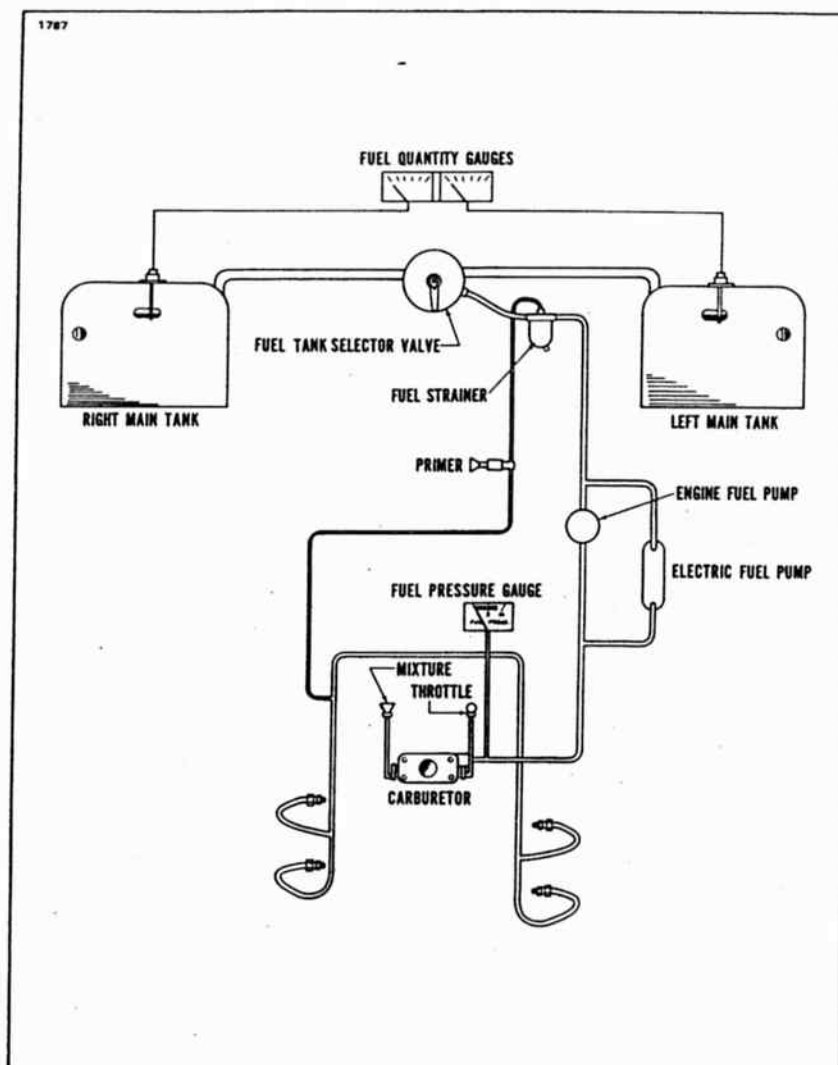
TABLEAU DE BORD

TABLEAU DE BORD

- 1 - Compas
- 2 - Badin
- 3 - Directionnel Gyro
- 4 - Avertisseur de décrochage
- 5 - Horizon artificiel
- 6 - Indicateur de pente ILS
- 7 - Radio compas
- 8 - Radio VHF
- 9 - Compte tours
- 10 - Contrôle moteur
- 11 - Contrôle pompe à vide
- 12 - DME
- 13 - Pilote automatique (sans objet sur F BOAF)
- 14 - Bille et aiguille
- 15 - Altimètre
- 16 - Indicateur de taux de montée ou de descente
- 17 - Montée

CIRCUIT D'ESSENCE

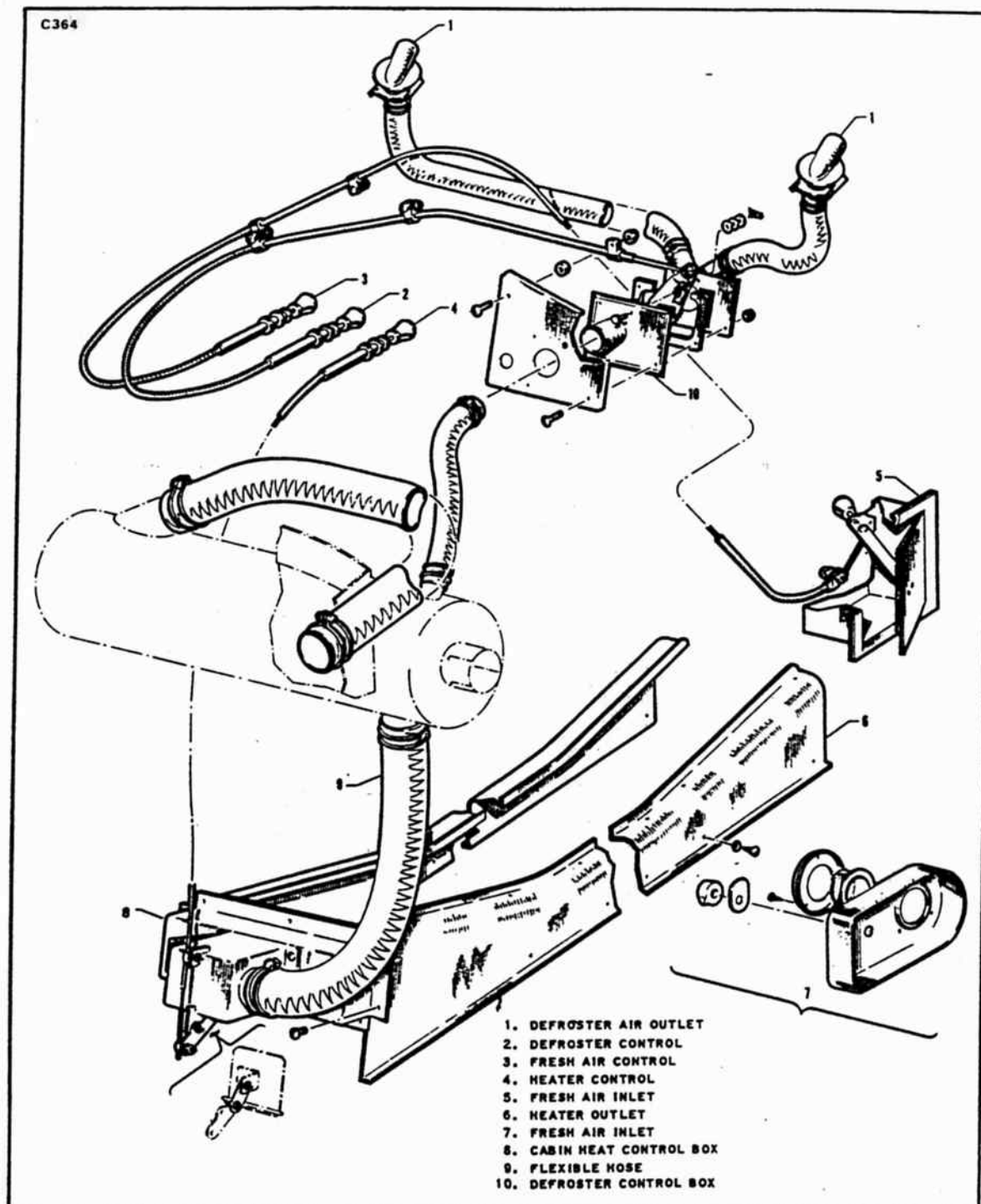
CIRCUIT DE CHAUFFAGE - CLIMATISATION

Figure 13-1. Cabin Heater, Defroster and Fresh Air System
 PA-28-140, Serial Nos. 28-20002 to 28-24999 incl. and
 PA-28-150, -160, -180, Serial Nos. 28-1 to 28-1760 incl.

SECTION II -LIMITES D'EMPLOIa) Base de certification

Le PA 28-180 n'est pas certifié de type en France. Les bases de certification sont celles définies par la F.A.A.

b) Vitesse air en	MPH	Kts	Km/h
Vne Vitesse à ne jamais dépasser	171	148	275
Vno Vitesse maximale de croisière	152	132	244
Vmc Vitesse de calcul en croisière	140	121	225
Vp Vitesse de manœuvre	124	108	200
Vfe Vitesse limite volets sortis	115	100	185
Vitesse de décrochage avec volets en configuration d'atterrissage	57	50	92
<u>Vitesse de décrochage</u>			
Volets rentrés inclinaison nulle	67	58,5	108
Volets rentrés inclinaison 60°	94	82	151

Étalonnage anémomètre

Repère sur l'anémomètre

Trait radial rouge à 171 MPH (148 Kts)

Arc jaune de 140 à 171 MPH (121 à 148 Kts)

(à utiliser en air calme seulement)

Arc vert: utilisation normale de 67 à 140 MPH (58 à 121 Kts)

Arc blanc: utilisation des volets de 57 à 115 MPH

(50 à 100 Kts)

Avertisseur de décrochage: clignotement rouge de 5 à 10 MPH au-dessus de la vitesse de décrochage.

c) Facteur de charge

Coefficient de charge positif maximum 3,8 pour la catégorie normale.

Toute manœuvre inversée interdite.

d) Masse maximale

Masse maximale autorisée au décollage et à l'atterrissage: 2400 lbs - 1090 Kgs.

Références de centrage

78,4 soit 1991 mm à l'avant du bord d'attaque de l'aile

Mise à niveau

2 vis spéciales situées sur le flanc extérieur gauche au fuselage au-dessous de la fenêtre du pilote.

Limites de centrage

+ 2,133 à + 2,43 m au poids de 750 Kgs
+ 2,338 à + 2,399 m au poids de 1090 Kgs

Variation rectiligne entre les points donnés

e) Chargement limité

Nombre maximum d'occupants	4
Places AV	2
Places AR	2
Équipage minimum	1

Planchers: Chargement possible dans les limites du devis de poids

Soute: Chargement maximum 125 lbs - 57 Kgs

Consignes particulières de chargement

Le pilote a la responsabilité de s'assurer du chargement convenable de l'appareil

f) Vent limite plein travers: 20 Ktsg) Pilote automatique: sans objet sur cet appareilh) Circuit électrique

Charge limite: 30 ampères

i) 1- Vol en conditions givrantes interdit2- Givrage moteur

Réchauffage carburateur

j) Interdiction de fumer

Interdit au roulage au sol au cours des décollages et atterrissages: il y a 4 cendriers à bord et 1 allume cigare.

Le règlement intérieur de l'Aéro-Club interdit de fumer dans les avions.

k) Libellé des plaquettes obligatoires

Bien visible pour le pilote

Cet appareil doit être utilisé en catégorie NORMALE en accord avec les limites fixées dans le manuel de vol et avec les normes du constructeur.

Aucune manœuvre acrobatique, y compris la vrille n'est autorisée.

A côté du verrou supérieur de la porte: fermer le verrou avant le vol

A l'intérieur de la porte du compartiment bagages:
maximum bagages = 57 Kgs

Bien visible pour le pilote: en atmosphère turbulent, ou en vitesse manœuvre: 124 MPH (108 Kts)

GPS utilisable en VFR DE JOUR EN VUE DE L'EAU OU DU SOL

l) Évolutions décrochage

Toutes manœuvres acrobatiques, y compris la vrille sont interdites.

Décrochage en ligne droite, volets rentrés 67 MPH (58Kts)

Décrochage en ligne droite, volets sortis 57 MPH (50Kts)

L'AVERTISSEUR DE DÉCROCHAGE NE FONCTIONNE PAS, SI LE COUPE BATTERIE EST SUR OFF.

m) Carburant

Indice d'octane minimum 91/96

Capacité totale 50 USG (189 l)

Répartition 2 réservoirs de 25 USG, soit 94,6 l chacun.

Jaugeurs:

2, soit 1 par réservoir, gradués en USG de 0 à 25

Graduation de 5 en 5 USG

n) Lubrifiant

Capacité du carter:	8 US Qts	7,58 l
Minimum:	2 US Qts	1,89 l

Se reporter à la page 1-6 pour les viscosités recommandées.

o) Limitations moteur

Régime maximum continu	2700 t/m
Régime maximum au décollage	2475 t/m
Huile: température maximum	245 °F
température minimum	68 °F

pression secteur jaune	25 psi à 60 psi
pression secteur vert	60 psi à 85 psi

Essence: pression minimum	0,5 psi
pression maximum	5 psi

Hélice arc vert	de 500 à 2700 t/mn
(voir limitation p 1-6)	

Éviter un régime continu entre 2275 RPM et 2450 RPM.
Un arc rouge figure sur le tachymètre.

Température d'huile			pression d'huile		
jaune	vert	rouge	jaune	vert	R
/-----/	/-----/	/-----/	/-----/	/-----/	/-----/
60°	120°	245°	25 psi	60	80

Pression essence		
R	vert	R
/-----/	/-----/	/-----/
0,5 psi		5 psi

Consommation d'huile à 2700 t/m	1,12 l
à 2450 t/m croisière	0,84 l
à 2350 t/m croisière économique	0,57 l

Consommation d'essence du niveau de la mer à 7000 ft à 75%
2450 t/m PA 24 10 gh soit 38 l/h

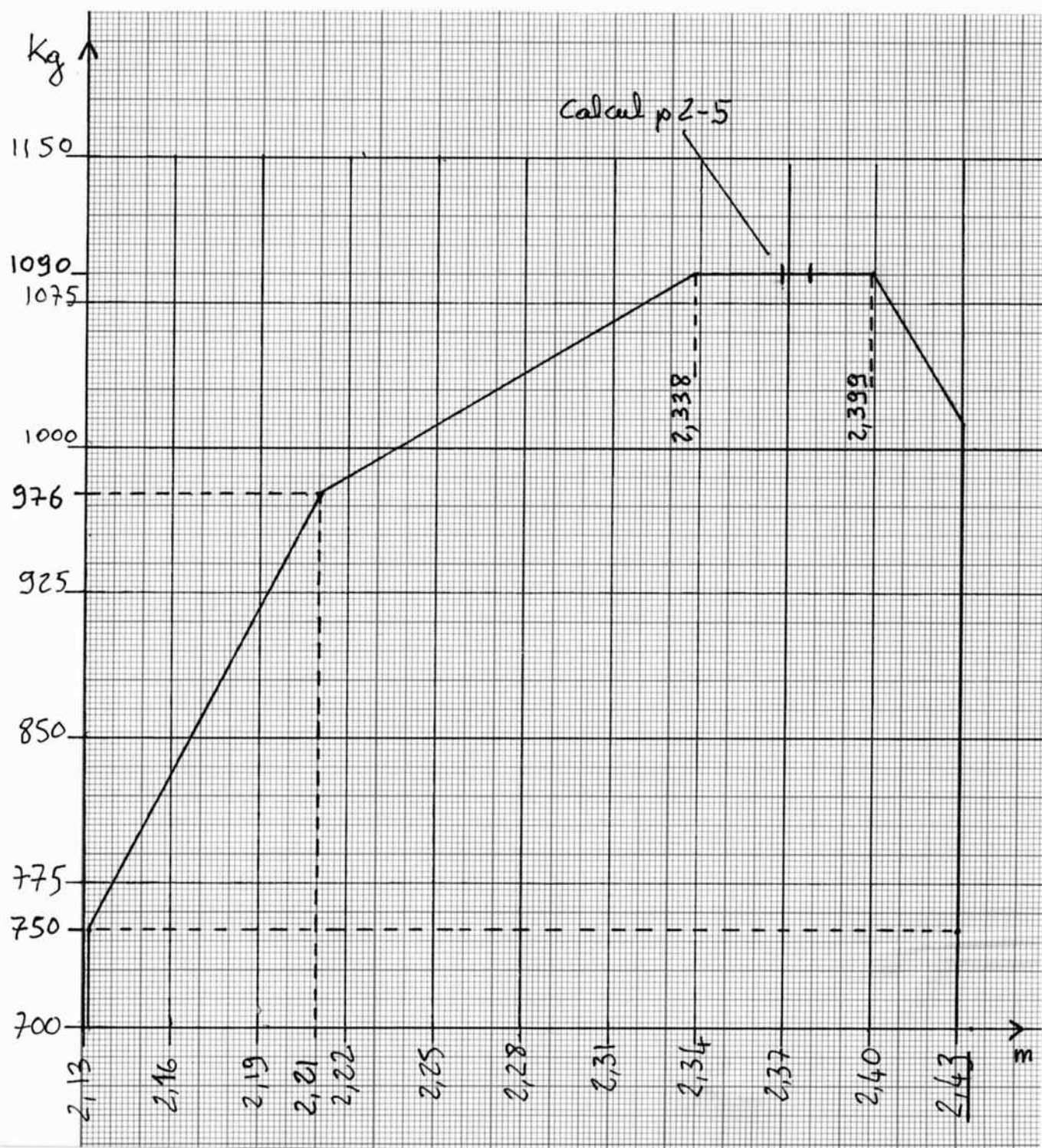
Instructions pour le chargement et le centrage

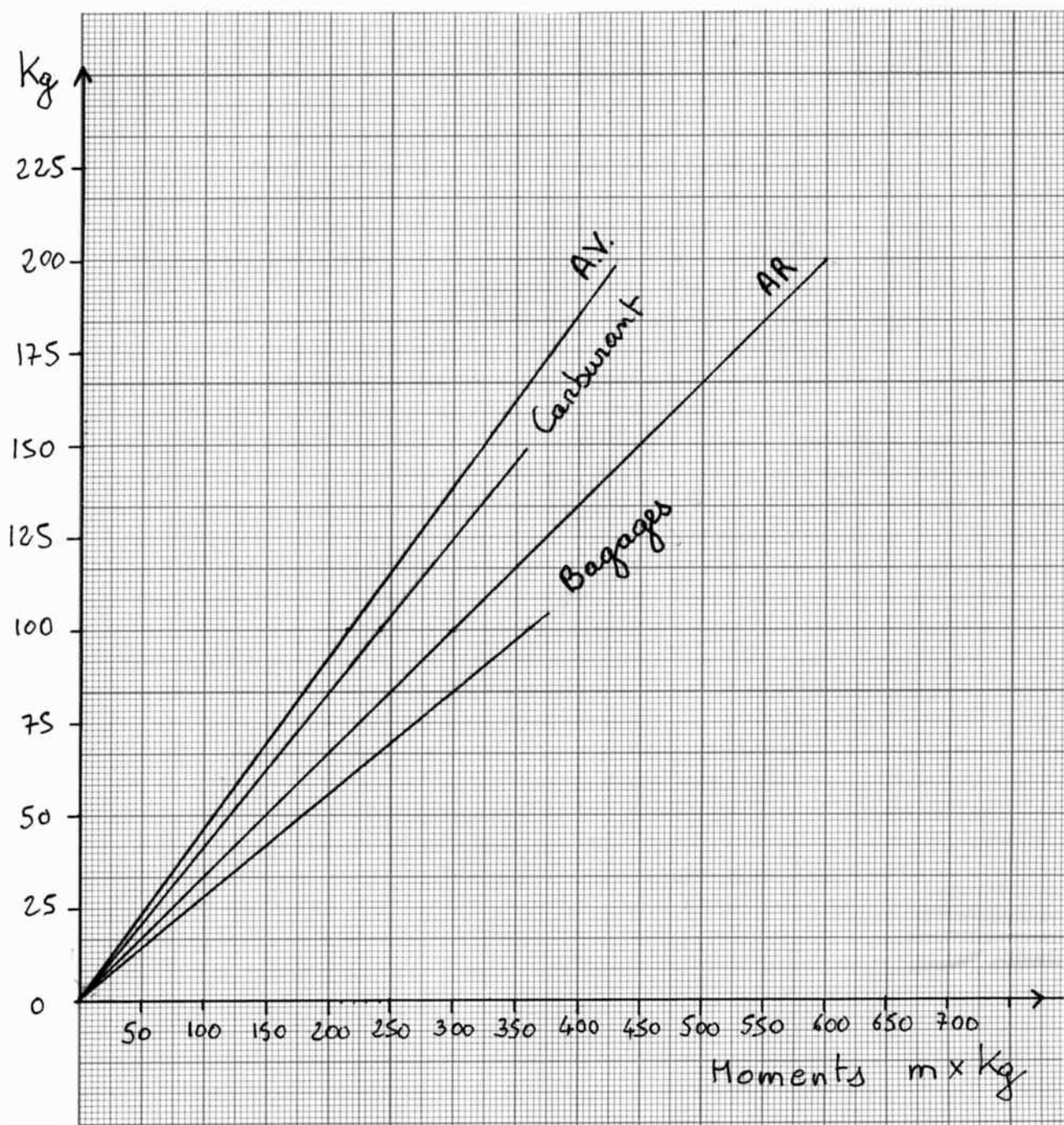
- 1 - Additionner le poids de tous les accessoires au poids à vide
- 2 - Employer le graphique de chargement pour déterminer le moment des poids transportés
- 3 - Additionner ce moment des poids chargés, au moment du poids à vide
- 4 - Diviser le total des moments par le poids total pour obtenir la position du C.G.
- 5 - En se servant des deux tableaux, positionner sur l'enveloppe du C.G. le point correspondant.
Si le point tombe dans les limites de l'enveloppe de centrage le chargement correspond au poids et aux normes de centrage.

	Poids Kgs	Bras de levier m	Moments Kgs x m
Poids à vide	554	2,13	1180,02
Huile 8 l	7	0,814	5,7
Passager AV	170	2,16	367,2
Passager AR	170	2,99	508,3
Essence 190 l maxi 135 kg	135	2,41	325,4
Bagages 57 Kg maxi	54	3,61	194,9
Poids total en charge	1090	2,368	2581,52

Le centre de gravité (C.G.) de ce calcul de centrage est situé à 2,368 m de la ligne de référence. Positionner ce point sur l'enveloppe de centrage. Si ce point tombe à l'intérieur de l'enveloppe le chargement correspond au centrage correct.

C'EST LA RESPONSABILITÉ DU PILOTE DE L'AVION DE S'ASSURER QUE L'AVION EST CORRECTEMENT CHARGÉ.

ENVELOPPE DE CENTRAGE

GRAPHIQUE DE CHARGEMENT

SECTION III - PROCÉDURES D'URGENCEa) Panne de moteur au décollage

- Couper contacts magnétos et contact général
- Sortir les volets à fond
- Fermer l'essence
- Si l'avion n'a pas quitté le sol en-dessous de la vitesse de décrochage freiner à fond.

b) Panne de moteur après décollage

- Altération de cap maximum 30° à gauche ou à droite
- Maintenir 60 MPH au badin (52 Kts)
- Voir ci-dessus

c) Panne de moteur en vol

- Vitesse d'évolution 124 MPH (108 Kts)
- Vérifier pression essence - jaugeurs - contacts et pression d'huile
- Vitesse en finale ligne droite 115 MPH (100 Kts)
- Volets à la demande
- Couper essence, contact magnétos, contact général

En cas d'amerrissage, amener l'avion le plus cabré possible.

d) Incendie moteur

- fermer l'essence - mettre plein gaz
- Fermer la climatisation
- Couper les contacts magnétos et contact général dès que le moteur s'arrête.

e) Incendie cabine

Utiliser extincteur de cabine, ventiler après extinction. Se poser sur premier terrain.

f) Panne d'alimentation carburant

- Mettre la pompe électrique sur "ON"
- Passer sur le réservoir le plus plein`

g) Panne électrique

- Vérifier les DISJONCTEURS / attendre 2 à 3 minutes avant de les réenclencher
- Limiter l'utilisation des accessoires électriques
- Le relais de surtension est prévu pour protéger les équipements électroniques, d'un survoltage momentané (16,5 Volts ou plus). Quand ce relais fonctionne, il coupe le débit de l'alternateur, et l'ampèremètre indique 0. Le relais peut être réenclenché en mettant le contact batterie sur "OFF" pendant environ une minute puis en revenant sur "ON". Si la panne persiste, déclencher l'alternateur et continuer le vol sur la batterie seule, en surveillant le voltmètre et en limitant l'utilisation des accessoires électriques. Se poser sur l'aérodrome le plus proche.

h) Givrage moteur

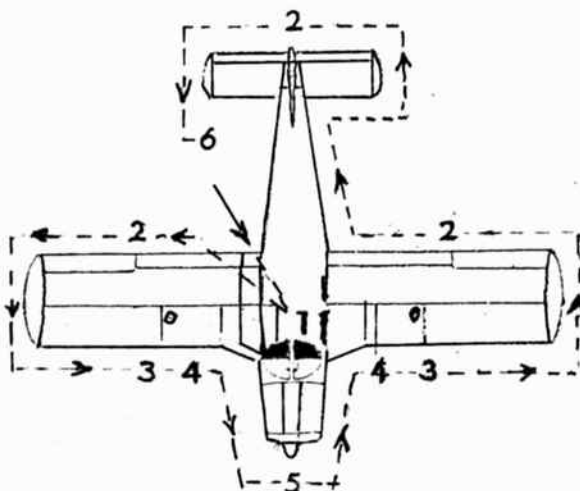
Le givrage se fait au carburateur. L'usage constant du réchauffage du carburateur pendant la croisière n'est pas recommandé. Mettre plein réchauffage doucement et pendant quelques secondes, à intervalles qui seront déterminés suivant l'importance du givrage.

i) Atterrissage train endommagé

Atterrissage de précaution à vitesse indiquée de 60 MPH (52 Kts) pour toucher le sol; maintenir l'avion aussi droit que possible, ne pas freiner.

Commande électrique du compensateur de profondeur

Sans objet sur cet appareil.

SECTION IV - PROCÉDURES NORMALESa) Vérification avant vol - Visite extérieure

Une inspection visuelle doit être faite sur l'avion avant chaque vol. Une attention particulière est à apporter aux points suivants:

- 1 a) - contacts batterie et magnétos "OFF"
- 2 a) - vérifier s'il n'y a aucun dommage au revêtement des ailes et du fuselage et le débattement des gouvernes.
b) S'assurer qu'il n'y a aucun dépôt de neige, de givre ou de glace sur les ailes et les gouvernes.
- 3 a) - vérification visuelle du plein des réservoirs et s'assurer de leur fermeture.
b) - Vidanger les puisards des réservoirs d'essence.
c) - Contrôler et s'assurer que les systèmes de mise à l'air libre sont ouverts.
- 4 a) - Vérifier si les vérins du train d'atterrissage sont correctement gonflés.
b) - Que les pneus sont correctement gonflés et pas trop usés.

- 5 a) - Le capot et les portes de visite sont fixés
b) - Le pare-brise est propre et sans défaut
c) - L'hélice n'a pas d'entailles
d) - Il n'y a pas de fuite d'essence ou d'huile
e) - L'huile moteur est au niveau
f) - Vidanger le filtre à essence
- 6 a) - Ranger le timon de manœuvre et les blocages de commandes
- 7 a) - En rentrant dans l'avion, s'assurer du bon fonctionnement des commandes.
b) - Fermer la porte de la cabine et sans verrouiller
c) - Contrôler que les papiers nécessaires sont en ordre et à bord de l'avion.

MISE EN ROUTE

- 1 - Verrouiller les freins de roue
 - 2 - Mettre la commande de réchauffage de carburateur en pleine position "COLD"
 - 3 - Ouvrir l'essence sur le réservoir choisi
 - 4 - Mettre la manette de mélange sur position plein "RICH"
 - 5 - Ouvrir la manette des gaz de 10 à 15 mm
 - 6 - Mettre la pompe électrique de l'essence sur "ON"
- Par temps très froid (en-dessous de 8°) faire de une à trois injections complètes avec la pompe à injection. Si il fait extrêmement froid, le démarrage peut être facilité en brassant l'hélice à la main (contact "OFF") 4 ou 5 tours. Si la température est au-dessous de +8°C, on fait des injections par 3 ou 4 courtes manœuvres de la manette des gaz.
- Après injection, mettre le contact général sur "ON", engager le démarreur et faire tourner le moteur à peu près une révolution, puis mettre le contact magnéto sur "LEFT"? Quand le moteur démarre, mettre le contact magnéto sur les deux magnétos et avancer la manette des gaz jusqu'à 800 t/m. Vérifier la pression d'huile.

Si il n'y a aucune indication de pression d'huile pendant 30 secondes arrêter le moteur et chercher la cause. Si le moteur ne part pas au premier essai, un autre essai doit être fait sans faire d'injection. Si il manque c'est que le moteur peut être noyé.

Si le moteur est noyé: Contact magnéto "OFF"

Ouvrir la manette des gaz doucement

Faire tourner le moteur au starter une dizaine de fois

Refaire une fois les injections faites au premier départ.

Contact magnéto sur "LEFT" et répéter la procédure de mise en route.

RÉCHAUFFAGE

Le réchauffage du moteur doit être fait entre 800 et 1200 t/m de 4 mn par temps froid. 2 mn pour une température supérieure à 20 °C.

Point fixe

Avec le moteur tournant à 1800 t/mn sur les deux magnétos, passer sur une magnéto puis sur l'autre et noter la perte des tours sur chacune.

La chute sur chaque magnéto ne doit pas dépasser 125 t/mn. Vérifier la pression et la température d'huile.

La température peut être encore basse si c'est le premier vol de la journée, mais du moment que la pression d'huile est dans les limites permises, le moteur est prêt pour le décollage.

Le réchauffage carburateur doit être aussi vérifié avant le décollage pour être sûr que la commande marche correctement et aussi pour le dégager au cas où un peu de glace se serait formée pendant la durée du taxi.

DÉCOLLAGE

Avant le décollage les vérifications suivantes doivent être faites:

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| 1 - Commandes libres | 6 - Essence en réservoir choisi |
| 2 - Volets UP | 7 - Pompe électrique "ON" |
| 3 - Flettner réglé | 8 - Instruments moteurs NORMAL |
| 4 - Mélange RICH | 9 - Porte verrouillée |
| 5 - Réchauffage carbu. "OFF" | 10 - Altimètre réglé |

Laisser l'avion accélérer jusqu'à 50 ou 60 MPH (44 à 52 Kts) Soulager légèrement la roulette de nez et laisser l'avion décoller. Après décollage laisser l'avion prendre sa vitesse de montée en rendant légèrement la main.

Une distance de décollage plus courte peut être obtenue en utilisant jusqu'à 25° de volets.

MONTÉE

Le meilleur taux de montée du poids maximum sera obtenu à 86 MPH (75 Kts).

Le meilleurs angle de montée à 74 MPH (65 Kts)

Pour monter en cours de croisière la vitesse de 100 MPH (87 Kts) est recommandée.

CROISIÈRE

La vitesse de croisière du Cherokee est déterminée par beaucoup de facteurs.

La puissance normale de croisière est 75% de la puissance moteur. Les vitesses qui peuvent être obtenues aux différentes altitudes et les puissances à afficher sont déterminées par les tableaux de la section IV.

L'utilisation de la commande de mélange en croisière réduit la consommation d'essence, surtout aux hautes altitudes. Le mélange peut être appauvri en croisière à 75% de la puissance ou moins mais pendant la montée seulement aux altitudes supérieures à 5000 ft.

Afin de garder à l'avion une bonne stabilité latérale pendant le vol, on devra utiliser alternativement les réservoirs d'essence. Il est recommandé d'utiliser un réservoir pendant une heure après le décollage ensuite l'autre sera utilisé pendant 2 heures, alors revenir au premier réservoir qui aura approximativement encore 1 heure et demi d'essence, si les pleins ont été faits au départ. Le second réservoir contiendra lui aussi approximativement une heure et demi de carburant.

APPROCHE ET ATTERRISSAGE

La vitesse d'approche sera environ 65 MPH (57 Kts) volets UP
Les volets peuvent être baissés à 115 MPH (100 Kts)
La vitesse d'approche réduite de 3 MPH (2,6 Kts) par cran de volet.

Réchauffage carburateur "OFF"

Mélange RICH

Essence sur le réservoir le plus plein

Pompe électrique sur "ON"

Toucher le sol entre 50 et 60 MPH (44 à 52 Kts)

Tenir la roulette de nez levée le plus longtemps possible.

Par vent fort, particulièrement par fort vent de travers, il est préférable de faire une approche à une vitesse supérieure, que vitesses normales avec une partie ou sans volets.

DÉCROCHAGE

La vitesse de décrochage à pleine charge du PA 28 - 180

Cherokee moteur réduit et pleins volets est de 57 MPH (49,5 Kts)

Cette vitesse est augmentée de 9 MPH (7,8 Kts) les volets UP

ARRÊT DU MOTEUR

- 1 - Couper les radios`
- 2 - Réduire les gaz à 800 t/mn pendant 1 mn
- 3 - Mettre mélange sur étouffoir
- 4 - Couper magnétos et contact général

DISPOSITIF AVERTISSEUR OU DE CONTRÔLEAvertisseur de décrochage

Du type lumineux, fonctionne de 5 à 10 MPH (4,3 à 8,7 Kts ou 8 à 15 km/h) avant la vitesse critique.

UTILISATION DU CONTRÔLEUR DE MÉLANGE (Mixture Control Indication)Limites d'utilisation

Cet indicateur doit uniquement être utilisé comme aide au réglage du mélange durant le vol en croisière à une puissance nominale supérieure à 75% mais non au décollage, ni en montée, ni en descente. Il est recommandé de ne pas faire fonctionner le moteur à température maximum des gaz d'échappement, excepté lors des réglages du contrôleur de mélange.

Utilisation

A une puissance égale ou inférieure à 75% appauvrir lentement jusqu'à température maxi des gaz d'échappement ensuite enrichir le mélange jusqu'à une baisse de température de 25 °F minimum. L'abaissement de la valeur de la température désirée peut être déterminée par la consommation d'essence résultant d'un fonctionnement régulier du moteur.

CONDUITE DE VOL - CHECK LISTAvant décollage

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| 1 - Essence OUVERTE | 6 - Flettner RÉGLÉ |
| 2 - Pompe électrique "ON" | 7 - Commandes LIBRES |
| 3 - Instruments moteurs VÉRIFIÉS | 8 - VOLETS "UP" |
| 4 - Mélange RICH (en avant) | 9 - Porte VERROUILLÉE |
| 5 - Réchauffage carbu "OFF" | 10- Altimètre RÉGLÉ |

Montée

Toujours à plein gaz

Meilleur taux de montée au poids maxi:

85 MPH (74 Kts)

Meilleur angle de montée

74 MPH (65 Kts)

Pour la montée en croisière

100 MPH (87 Kts)
recommandée

Approche et Atterrissage

- 1 - Essence sur réservoir le + plein
- 2 - Pompe électrique "ON"
- 3 - Mélange RICH
- 4 - Vitesse de manœuvre 124 MPH (108 Kts)
- 5 - Volets sortis 115 MPH (100 Kts)
- 6 - Vitesse atterrissage 60 MPH (53 Kts)

Arrêt du Moteur

- 1 - Radio coupée
- 2 - Moteur au ralenti 800 t/mn
- 3 - Étouffoir "ON"
- 4 - Tous interrupteurs "OFF" Batterie "OFF"
- 5 - Essence fermée.

SECTION V - PERFORMANCES

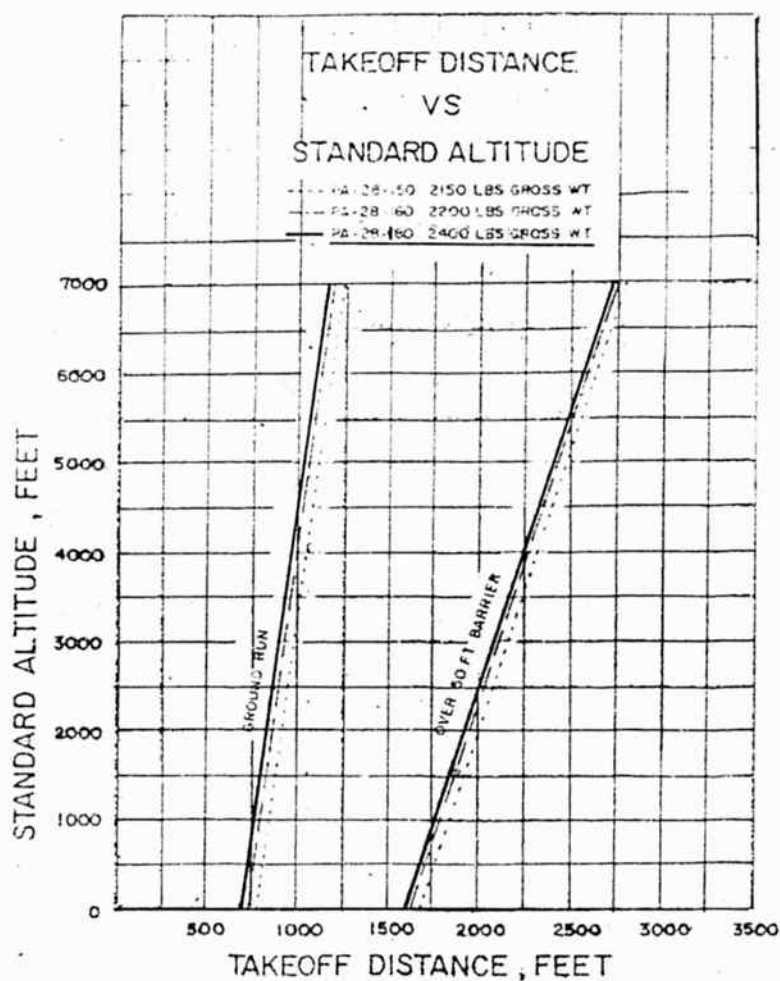
Les performances indiquées dans ce chapitre résultent d'essais officiels effectués conformément à la norme CAR 3 de la F.A.A.

Les performances sont données à la masse maximale de 2400 Lbs soit 1090 Kgs et au niveau de la mer ou en fonction de l'altitude standard.

Distance de décollage en fonction de l'altitude standard.

PA 28-180 décollage normal et passage d'un obstacle à 50 ft.

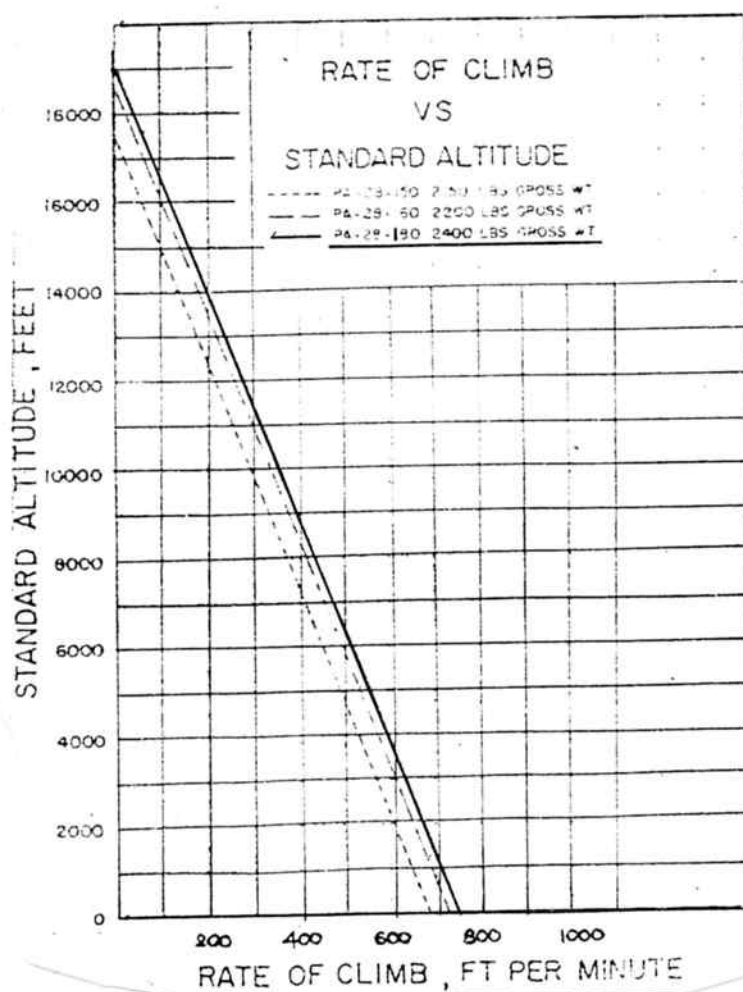
PIPER CHEROKEE C
PA-28-150-160-180



Taux de montée en fonction de l'altitude standard

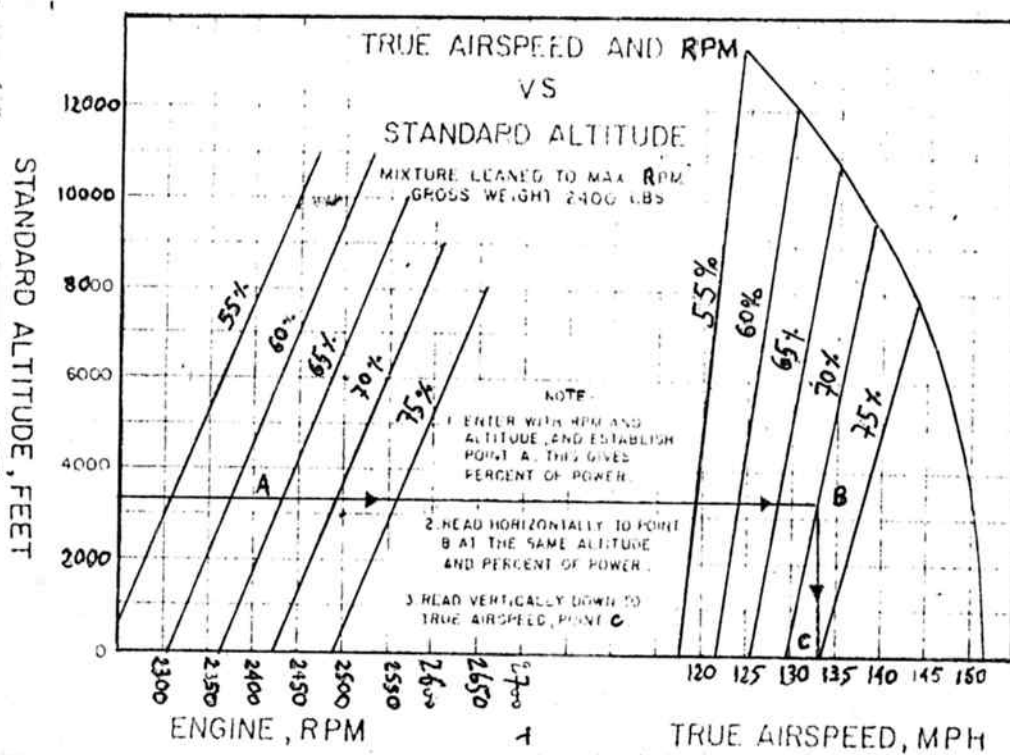
PA 28 - 180

PIPER CHEROKEE C
PA-28-150-160-180



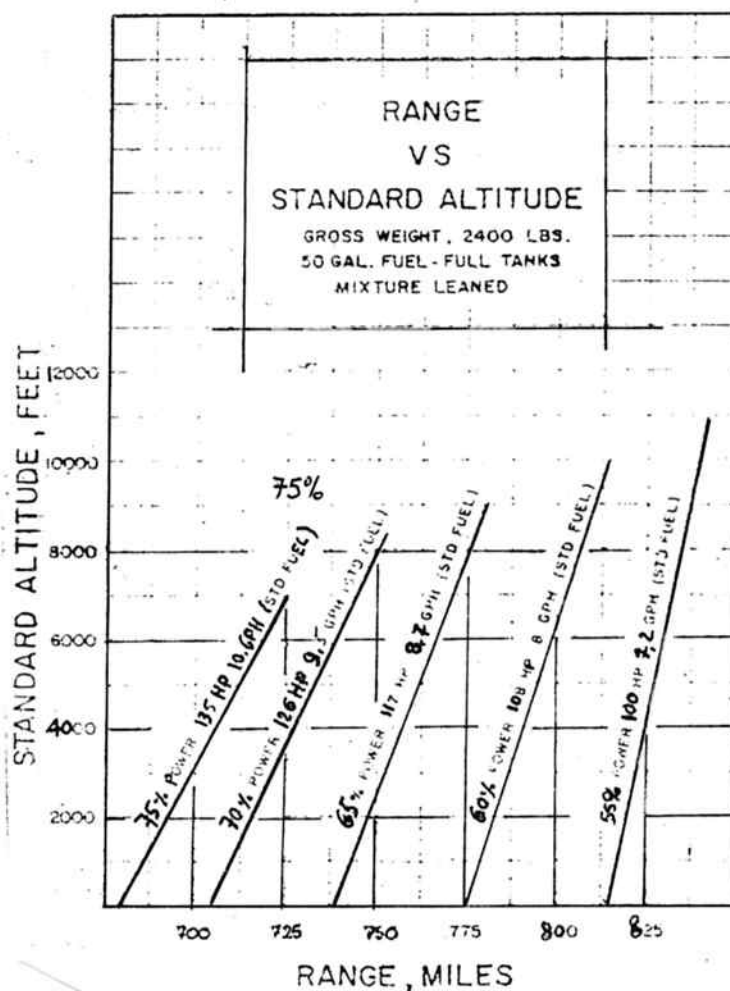
VITESSE VRAIE

Au poids de 2400 Lbs ou 1090 Kgs.


 PIPER CHEROKEE C
PA-28-180

DISTANCE FRANCHISSABLE EN S.M.

Essence 50 USG - Poids 2400 LBS - Mélange appauvri

PIPER CHEROKEE C
PA-28-180

APPENDICE I - ENTRETIENGonflage des roues

Roues principales	24 lbs	1,7 Kg
Roue avant	24 lbs	1,7 Kg

Toutes les roues et les pneus sont équilibrés avant le montage initial; vérifier l'équilibrage des roues après chaque changement des pneus.

Batterie

L'accès à la batterie se fait derrière le panneau du compartiment bagages à l'arrière droit. On doit vérifier le niveau de la batterie mais ne doit pas être remplie au-dessus des plaques.

Si la batterie est à plat, la recharger à 4 ampères au départ et 2 ampères en fin de charge.

Freins

Pour le circuit de frein, on utilise de l'hydraulique MIL H 5606 (à base de pétrole). ce circuit doit être vérifié toutes les 100 heures, le plein refait si nécessaire en remplissant le réservoir situé sur la cloison pare-feu, au niveau indiqué.

Train d'Atterrissage

Les amortisseurs du train d'atterrissage doivent être entretenus suivant les instructions sur les éléments. Afin d'obtenir une extension correcte des jambes du train principal il est nécessaire de mettre l'avion sur vérin jusqu'à ce que les jambes soient complètement détendues. En utilisant une pompe, ajouter de l'air jusqu'à obtenir une pression de 150 livres (10,5 Kg). On utilise pour la jambe de nez la même huile que pour le train principal, mais en la remplissant d'air, elle doit être laissée la roue au sol, et on ajoute de l'air jusqu'à ce que l'extension de la jambe soit de 3"1/2 (774 mm).

Essence

Indice minimum d'octane pour le 180: 91/96

Huile

Maximum 8 quarts - Minimum 2 quarts

Faire la vidange toutes les 50 heures ou plus souvent en cas d'utilisation défavorable.

Filtre à air

Le filtre à air du carburateur doit être nettoyé au moins toutes les 50 heures. Ne pas souffler avec un compresseur.

Pare-brise et hublots

Un certain nombre de précautions doit être pris pour garder le plexiglas et du pare-brise

- 1 - Laver sous pression avec de l'eau propre et enlever les saletés à la main
- 2 - Laver avec du savon doux et de l'eau. Utiliser un chiffon doux ou une éponge végétale.
- 3 - Enlever les tâches d'huile de graisse avec un chiffon doux et du kérosène.
- 4 - Après lavage, appliquer une mince couche de produit spécial puis frotter doucement avec du coton ou un chiffon doux.
- 5 - Une rayure importante peut être enlevée en utilisant le rouge des bijoutiers en frottant doucement et ensuite utiliser le produit spécial.

Cellule

laver à l'eau et au savon sans détersif

Plaque constructeur

La plaque constructeur est située près de la gouverne de profondeur côté gauche.

Manuel du pilote : GARMIN **G5**

Introduction

Ce manuel a pour but de montrer les rudiments de l'avionique du Garmin G5. Le manuel complet est téléchargeable sur le site de Garmin en suivant le lien suivant :

http://static.garmin.com/pumac/190-01112-12_C.pdf

Sommaire

Abréviations	1
I- Présentation de l'interface et informations diverses	2
1- Interface	2
2- Informations diverses.....	2
II- Utilisation du PFD	3
III- Utilisation du HSI	4
Fiche récapitulative	5

Abréviations

- PFD = Primary Flight Display (Indicateur de Vol Primaire)
- HSI = Horizontal Situation Indicator (Indicateur de Situation Horizontale)
- **KNOB** = Bouton rotatif

I- Présentation de l'interface et informations diverses

1- Interface



Figure 1 : Présentation générale de l'interface

Dans la suite du document, le bouton rotatif sera identifié comme « **KNOB** ». Le terme « **PUSH** » indiquera que l'on effectue une pression sur le bouton indiqué. Nous en verrons l'utilisation plus loin.

Le bouton KNOB est à la fois un bouton rotatif et un bouton poussoir

Sur le G5, les fonctionnalités sont accessibles à l'aide d'un bandeau qui s'affiche au bas de l'écran.

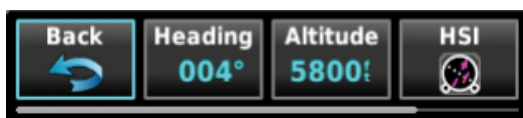


Figure 2 : Présentation du bandeau de menus

Dans ce bandeau, figurent plusieurs cadres dans lesquels sont inscrites des options/informations. Le cadre en surbrillance bleue (cf. figure 2) est le sous-menu sélectionné. **Deux options :**

- Un **PUSH** sur **KNOB** permet d'entrer dans le sous-menu en surbrillance
- La rotation du **KNOB** permet de mettre en surbrillance un autre menu

Par ailleurs, la barre inférieure horizontale grise indique la présence d'autres menus à droite de ceux déjà affichés, comme sur un ordinateur.

2- Informations diverses

Alimentation :

Les deux Garmin G5 sont alimentés par le bouton AVIONIQUE. En cas de panne électrique ou de coupure involontaire de l'AVIONIQUE la batterie interne, du G5 prend le relais pour l'alimenter (autonomie 2h). Dans ce cas, un message en

anglais apparait. Pour continuer sur la batterie interne, appuyer sur n'importe quel bouton du G5.

Panne PFD : En cas d'une panne du PFD, il est possible de reporter les informations l'horizon artificiel sur le HSI.

Réglage luminosité : Le réglage de la luminosité est automatique par défaut.

Pour régler manuellement : 2 PUSH successifs sur ON/OFF  puis tourner KNOB (2 PUSH sur ON/OFF  pour revenir en automatique).

Bonnes pratiques : Avec l'installation de cette avionique différente de l'ancienne analogique, des « bonnes pratiques » peuvent être adoptées comme :

-  Avant le décollage, régler le cap du HSI au QFU de la piste que vous allez utiliser
-  Au cours de votre vol, pensez à afficher l'altitude cible

Lunettes polarisées : Les lunettes polarisées peuvent gêner la visibilité des affichages sous un certain angle.

II- Utilisation du PFD

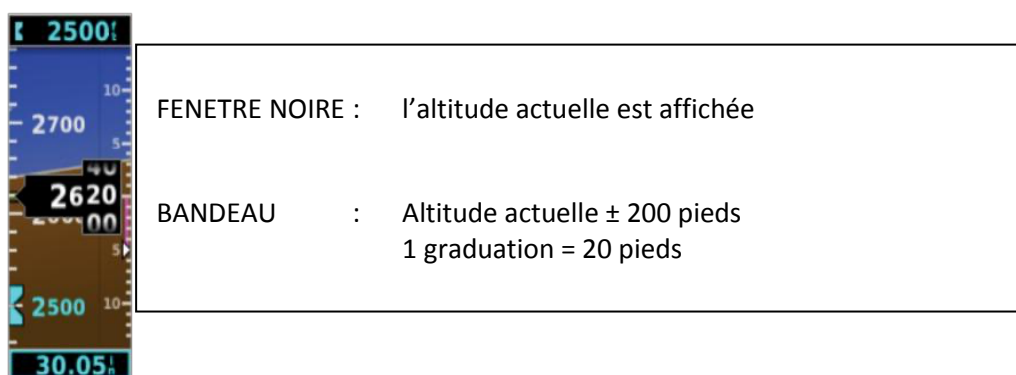


Figure 3 : Présentation du bandeau de l'altitude

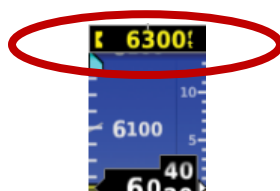


Figure 4 : Alerte visuelle si déviation de l'altitude cible

Effet	Action	Conséquence / Indication
Choisir une altitude cible	PFD	Apparition d'un BUG bleu à l'altitude cible (figure 3)
	- PUSH sur KNOB - Tourner KNOB pour sélectionner 'Altitude' - PUSH sur KNOB pour valider - Tourner KNOB pour afficher l'altitude cible - PUSH sur KNOB pour valider	
Synchroniser	PFD	Apparition d'un BUG bleu à

l'altitude	• PUSH sur KNOB • Tourner KNOB pour sélectionner 'Altitude' • PUSH sur KNOB pour valider • Maintenir KNOB enfoncé	l'altitude actuelle
Alerte approche altitude cible	PFD • Aucune	• 1000 ft avant l'altitude cible, l'indication supérieure clignote pendant 5 secondes (cf. figure 4) • 200 ft avant l'altitude cible, l'indication supérieure re-clignote pendant 5 secondes
Alerte déviation	PFD • Aucune	• Après avoir atteint l'altitude cible, si l'avion s'écarte de ± 200 ft, l'indication clignote en <i>jaune sur fond noir</i>
Régler le QNH	PFD • Tourner KNOB à droite ou à gauche pour régler le QNH	• L'indication du QNH sous le bandeau change

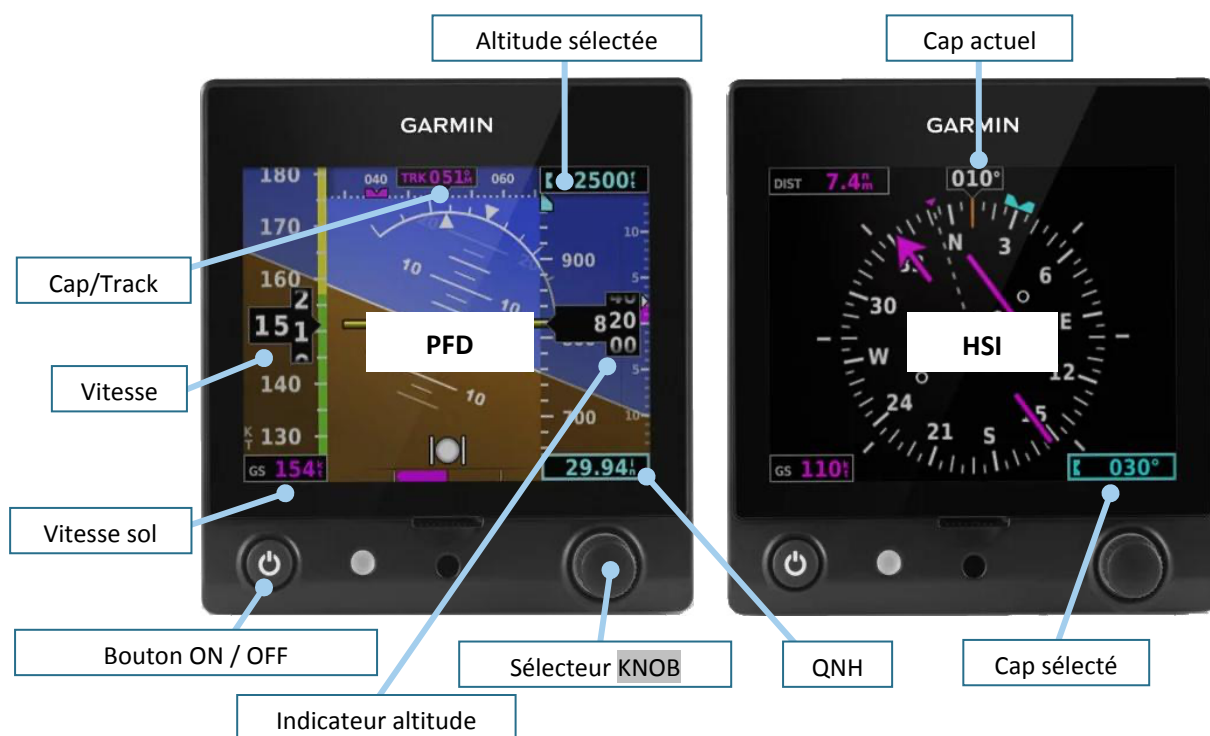
III- Utilisation du HSI

Effet	Action	Indication
Régler un cap	HSI • Tourner KNOB à droite ou à gauche pour régler le cap	• Le BUG bleu se déplace et l'indicateur en bas à droite de l'écran change

EN CAS DE PANNE DU PFD :

Effet	Action	Indication
Afficher le PFD	HSI • PUSH sur KNOB • Tourner KNOB à droite pour sélectionner 'PFD' • PUSH sur KNOB pour valider	• 'PFD' est le sous-menu à droite

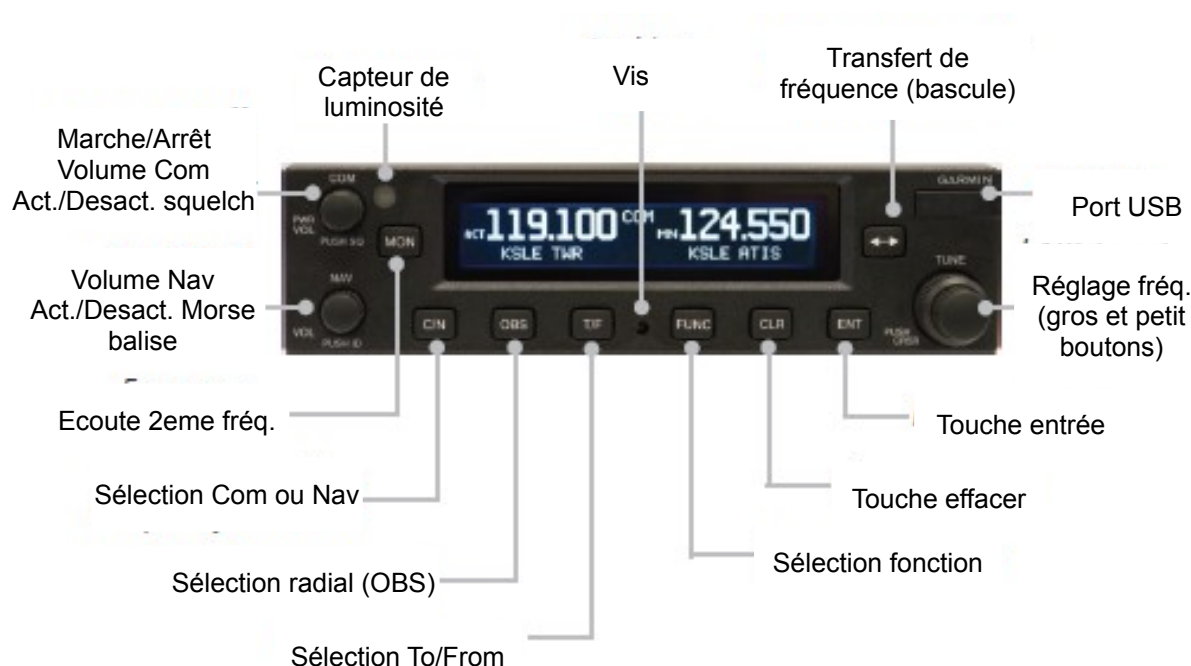
FICHE RECAPITULATIVE



Effet	Action	Indication
Choisir une altitude cible	PFD - PUSH sur KNOB - Tourner KNOB pour sélectionner 'Altitude' - PUSH sur KNOB pour valider - Tourner KNOB pour afficher l'altitude cible - PUSH sur KNOB pour valider	Apparition d'un BUG bleu à l'altitude cible
Régler le QNH	PFD Tourner KNOB à droite ou à gauche pour régler le QNH	L'indication du QNH sous le bandeau change
Régler un cap	HSI Tourner KNOB à droite ou à gauche pour régler le cap	Le BUG bleu se déplace et l'indicateur en bas à droite de l'écran change
Afficher le PFD	HSI - PUSH sur KNOB - Tourner KNOB à droite pour sélectionner 'PFD' - PUSH sur KNOB pour valider	☑ Uniquement si le PFD est défaillant

Notice VHF Garmin GNC 255 indice A

Ceci est une courte traduction de la notice en anglais qui n'est pas disponible en français.

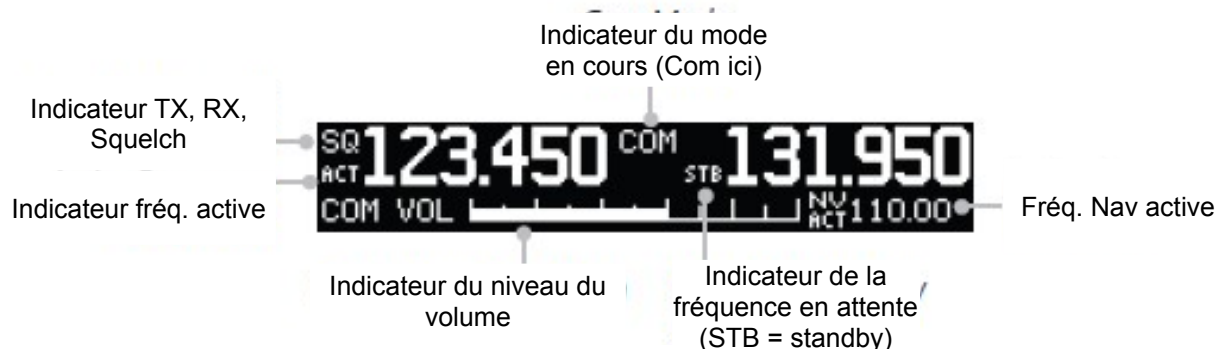


Com = mode radio **Nav = mode VOR**
Les récepteurs radio et VOR utilisent le même écran.

Commandes



Tournez le bouton dans le sens horaire allume la radio. On l'éteint en tournant dans le sens anti-horaire. Quand la radio (Com) est active, poussez le bouton pour activer/désactiver le squelch.



La radio utilise un squelch automatique pour filtrer les bruits indésirables. Vous pouvez forcer cette fonction en pressant le bouton Power/Com Volume/Squelch. Ceci facilite l'écoute d'une lointaine station. L'indicateur SQ apparaîtra sur l'écran. Une autre pression réactive le squelch automatique.



Le bouton Nav Volume/ID contrôle le volume pour le récepteur Nav. Pressez ce bouton et le code morse sera audible, ID apparaîtra à gauche de la fréquence VOR.



Le gros et le petit bouton à droite sont utilisés pour régler les fréquences et pour entrer des données comme le code OACI.



En pressant et en relâchant la bascule, on bascule entre la fréquence active à gauche et la fréquence en attente à droite. Cette opération n'est pas possible pendant la transmission.



Pressez pour basculer entre les modes Radio (Com) et VOR (Nav).



Permet de régler le radial VOR.



Passe en mode To ou From pour le VOR. La page T/F permet également d'afficher les informations de distance, vitesse et temps de vol.



Efface, annule ou remet à zéro le timer.



Pressez cette touche pour sauvegarder ou valider une valeur, pour sauvegarder une fréquence en attente.



Permet d'accéder aux catégories de fonction parmi : Com, Nav, configuration ICS, la configuration du système, le timer.



La touche Mon (monitor) permet d'écouter la fréquence en attente en même temps que la fréquence active.

Radio (Com)

Sélectionner une fréquence radio (Com).

Appuyez sur C/N pour passer en mode Com si nécessaire.

On commence par régler la fréquence en attente en tournant les gros et petit boutons. Ensuite on bascule la fréquence en attente sur la fréquence active.

Ecouter la fréquence en attente.

En appuyant sur Mon vous pouvez écouter la fréquence en attente en même temps que vous écoutez la fréquence active. L'indicateur STB est remplacé par MN. Quand un signal est reçu sur la fréquence active, la radio repasse automatiquement sur la fréquence active. L'écoute de la fréquence en attente s'arrête en appuyant de nouveau sur la touche Mon.

Indicateur d'écoute sur
la fréq. en attente

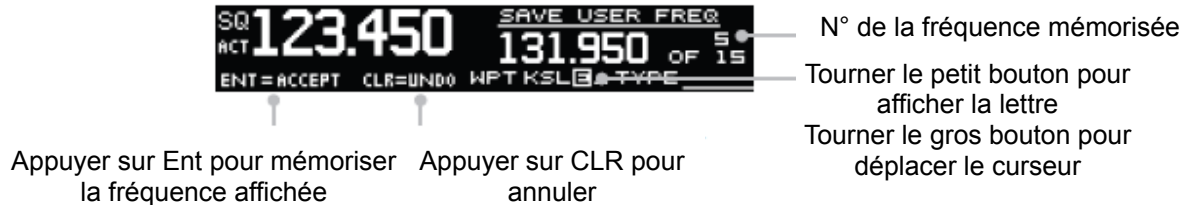


Fréq. en attente
écoutée

Sauvegarder une fréquence Com.

La fréquence en attente peut être mémorisée dans les mémoires utilisateurs (Com User Frequency) qui peut contenir 15 fréquences.

Appuyez sur Ent, la fréquence en attente est sélectionnée et le champs de l'indicatif est activé. Tournez le petit bouton pour sélectionner le caractère et tournez le gros bouton pour passer au caractère suivant. Appuyez sur ENT pour valider l'indicatif.



Tournez le gros bouton pour activer le champs Type d'indicatif et tournez le petit bouton pour choisir le type dans la liste. Validez par ENT.

Base de données Com

Cette base de données regroupe les fréquences des aérodromes.

Appuyez sur le bouton de réglage des fréquence pour activer le mode curseur (CRSR).



Après avoir entré le code désiré, appuyez sur ENT pour valider. Tournez le ptetit bouton pour sélectionner la fréquence parmi la liste proposée (si l'aérodrome a plusieurs fréquence). Après la sélection, le code OACI sera en mémoire prendre 30 minutes.



Appuyer sur ENT pour copier la fréquence dans la zone de la fréquence d'attente. Si vous appuyer sur la bascule alors la fréquence passe en fréquence active.

Fréquence d'urgence 121,500

Maintenez la bascule enfoncée pendant 2 secondes.

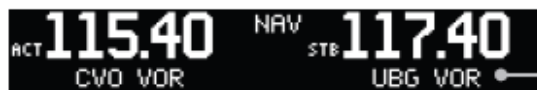


La fréquence d'urgence devient active et la précédente fréquence active passe en fréquence d'attente.

VOR (Nav)

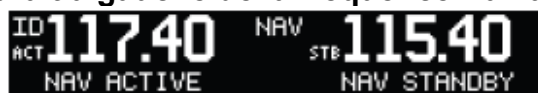
Sélectionner une fréquence radio (Com).

Appuyez sur la touche C/N pour atteindre le mode Nav. Nav s'affiche en haut de l'écran. Régler la fréquence du VOR avec les gros et petit boutons. Appuyez sur la bascule pour que la fréquence soit active.



Ecouter le code d'une station VOR.

L'identification de la station (ID) est activé en pressant le bouton volume Nav quand le mode Nav est actif. ID apparaît à gauche de la fréquence Nav active.



Vous pouvez ensuite ajuster le volume Nav.



TT31 Mode S Transponder Operating Manual

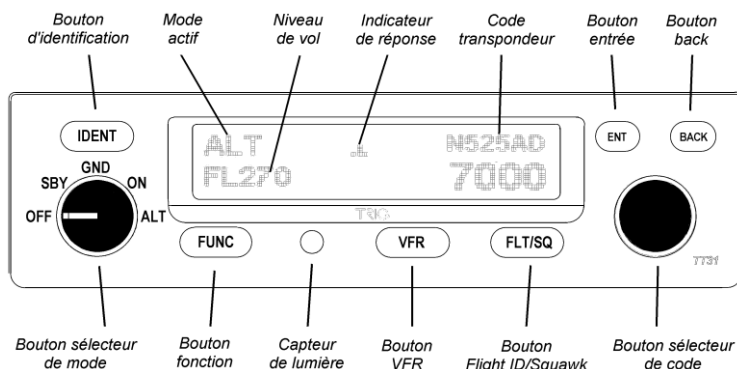


00454-00-AF
18 April 2017

Trig Avionics Limited
Heriot Watt Research Park
Riccarton, Currie
EH14 4AP
Scotland, UK

© Copyright 2011

EN / DE / FR



Panneau

Affichage

L'écran affiche le mode de fonctionnement du transpondeur, l'altitude-pression mesurée, ainsi que le code transpondeur et le code d'identification de vol en cours. L'indicateur de réponse est actif lorsque le transpondeur répond aux interrogations.

L'altitude-pression s'affiche en niveau de vol, c'est à dire l'altitude-pression en centaines de pieds. Lorsque les conditions atmosphériques ne sont pas standards, cette valeur peut être différente de l'altitude indiquée par l'altimètre, mais son affichage sera correct sur les écrans radar du contrôle de la circulation aérienne.

Bouton Sélecteur de Mode

Le bouton de gauche commande la mise sous tension du transpondeur ainsi que le mode de fonctionnement.

OFF Le transpondeur est hors tension.

SBY Le transpondeur est sous tension mais ne répondra à aucune interrogation.

GND Le transpondeur répondra aux interrogations du sol en Mode S des radars de mouvement à la surface.

ON Le transpondeur répondra à toutes les interrogations, mais sans information d'altitude.

ALT Le transpondeur répondra à toutes les interrogations.

En vol, le transpondeur doit toujours être sur ALT sauf avis contraire du contrôle de la circulation aérienne. Lorsque l'appareil roule au sol, le transpondeur doit être sur GND. Si l'installation comprend un contact de train ou dispose d'un système de détection automatique air/ground alors la

sélection GND changera automatiquement, vous n'aurez pas besoin de le faire manuellement.

Boutons Poussoirs

IDENT	Appuyer sur IDT lorsque le contrôle de la circulation aérienne demande « Ident » ou « Squawk Ident ». Ceci active l'impulsion spéciale d'identification de position (SPI) dans les réponses du transpondeur pendant 18 secondes. IDENT apparaîtra à l'écran.
FUNC	Appuyer sur le bouton FUNC permet d'accéder au temporisateur de vol, au chronomètre, au moniteur d'ADS-B (selon l'installation) et à la fonction de moniteur d'altitude.
VFR	Une pression sur le bouton VFR permet d'afficher directement le code pré-programmé. Une seconde pression sur ce bouton restaure le code transpondeur précédent.
FLT/SQ	La pression de FLT/SQ alterne l'affichage primaire entre le squawk code et l'identification de vol.
ENT	Le bouton ENT permet de valider chaque chiffre dans le sélecteur de code.
BACK	Le bouton BACK saute de nouveau au chiffre précédent dans le sélecteur de code.

Bouton Sélecteur

Le bouton de droite permet d'afficher le code transpondeur et le code d'identification de vol. Le bouton FLT/SQ choisit qui sera mis à jour. La rotation du bouton accentuera le premier chiffre sur l'affichage, et le chiffre peut être changé comme exigé. Appuyer sur ENT pour avancer au chiffre suivant. Lorsque le bouton ENT est enfoncé après le dernier chiffre, le nouveau code transpondeur ou le nouveau code d'identification de vol s'affiche en remplacement du précédent. Si le code n'est pas saisi en moins de 7 secondes, les modifications sont ignorées et le code précédent est restauré.

1200	Code VFR aux Etats-Unis
7000	Code VFR couramment utilisé en Europe
7500	Intervention illicite
7600	Panne radio
7700	Code de détresse

Le code d'identification de vol doit correspondre à numéro de vol déclaré dans le plan de vol. S'il n'y a pas de plan de vol, l'immatriculation de l'avion doit être utilisée comme code d'identification de vol. Utiliser uniquement des lettres et des chiffres. Si le code d'identification de vol comporte moins de 8 caractères, saisir un caractère espace pour le terminer.

Temporisateur de Vol

Le temporisateur de vol enregistre le temps l'où le transpondeur a été mis sous tension et actionnant en vol le mode ON ou ALT. Appuyez sur le bouton FUNC pour montrer le temporisateur de vol.

Chronomètre

Le chronomètre peut être employé comme temporisateur commode. Appuyez sur le bouton FUNC pour montrer le chronomètre. En serrant la volonté ENT remettez à zéro et commencez le temporisateur. La pression ENT encore arrêtera le temporisateur.

Moniteur D'Altitude

Le moniteur d'altitude active un annonciateur ou une lumière audio d'annonciateur (selon l'installation) quand l'altitude pression d'avion diffère de l'altitude choisie par plus de 200 pieds. Appuyez sur le bouton FUNC pour montrer le moniteur d'altitude permettent l'écran. Serrant les cabillots ENT l'altitude surveillent à l'altitude courante.

Quand la surveillance d'altitude est en service, un petit indicateur de déviation apparaît à côté de l'affichage d'altitude sur le transpondeur.

Moniteur ADS-B

Le moniteur d'ADS-B est seulement disponible sur les installations qui incluent une source de position d'ADS-B. Le moniteur d'ADS-B fournit un affichage d'information de position qui est transmise dans des rapports de position d'ADS-B. Ceci peut fournir la confirmation que l'information correcte est transmise, en particulier où la source de GPS est éloignée du transpondeur.

Au cas où l'information valide de position ne serait pas fournie par le GPS, l'affichage de latitude et de longitude sera remplacé par des tirets; si aucune latitude et longitude valides n'est montrée alors l'information de position d'ADS-B n'est pas transmise.

Messages d'avertissement

Si le transpondeur détecte un problème, l'écran affichera WARNING ainsi qu'un bref état de la situation. En fonction de la nature du problème, il se peut que le transpondeur ne réponde plus aux interrogations. Noter le message qui apparaît à l'écran et transmettre l'information au service de maintenance du fournisseur d'avionique. Appuyer sur ENT pour effacer le message; si la panne est toujours présente, le message réapparaîtra.

Annonce de Panne

Si le transpondeur détecte une panne interne grave, un message FAULT apparaît à l'écran avec un bref état de la situation. Le transpondeur ne répond plus aux interrogations lorsqu'une panne est détectée.

Certaines indications de pannes (FAULT) peuvent être rétablies en mettant le transpondeur hors tension puis à nouveau sous tension, bien que dans tous les cas, un message FAULT indique un problème avec le transpondeur ou avec l'installation. Noter le message FAULT en bas de l'écran et transmettre l'information au service de maintenance du fournisseur d'électronique aéronautique.

Mode Configuration

Le système est configuré lors de sa première installation par le fournisseur d'avionique. Les éléments de configuration comprennent l'adresse Mode S de l'avion, l'interface avec les autres systèmes de l'avion, la catégorie de l'avion, et les valeurs pré-programmées du code transpondeur VFR. Pour visualiser ou modifier ces réglages, le mode configuration doit être utilisé.

Ne pas utiliser le mode configuration en vol. Consulter votre installateur d'avionique avant toute modification de la configuration.

Pour passer en mode configuration, maintenir le bouton FN enfoncé tout en mettant sous tension du transpondeur. Les éléments de configuration peuvent être modifiés à l'aide du bouton sélecteur de code et les boutons ENT et BACK. Une pression sur FN permet d'avancer jusqu'à l'élément de configuration suivant.

Lorsque la configuration est terminée, mettre le transpondeur hors tension. Lorsqu'il sera de nouveau mis sous tension, le transpondeur utilisera la nouvelle configuration.

Opération à Basses Températures

Le transpondeur est certifié pour fonctionner correctement jusqu'à -20°C, mais à ces températures, l'affichage peut s'en trouver affecté. S'il fait froid, un temps d'attente jusqu'à ce que le cockpit soit réchauffé peut être nécessaire pour garantir un fonctionnement normal.

Trig Avionics Limited

Building 4, Heriot Watt Research Park
Riccarton, Currie EH14 4AP, UK

Tel: +44 (0)131 449 8810

Fax: +44 (0)131 449 8811

support@trig-avionics.com

www.trig-avionics.com