

Check-List



F-GIYP
Robinson R22

Fréquences Radio LFPN Toussus

A.T.I.S.	127.475 01 39 56 54 70
Toussus sol	122.125
Toussus tour	120.750
Chevreuse Info	119.300

En arrivant à l'aéronef

Visite prévol	Systematique
Manuel de Vol	Vérifié à bord
Carnet de route	Vérifié à bord
Documents aéronef	Vérifiés à bord
Papiers pilote	Avoir sur soi
Compteur	Noté
Notams et météo	Obligatoires à bord

Rappels importants - Limitations

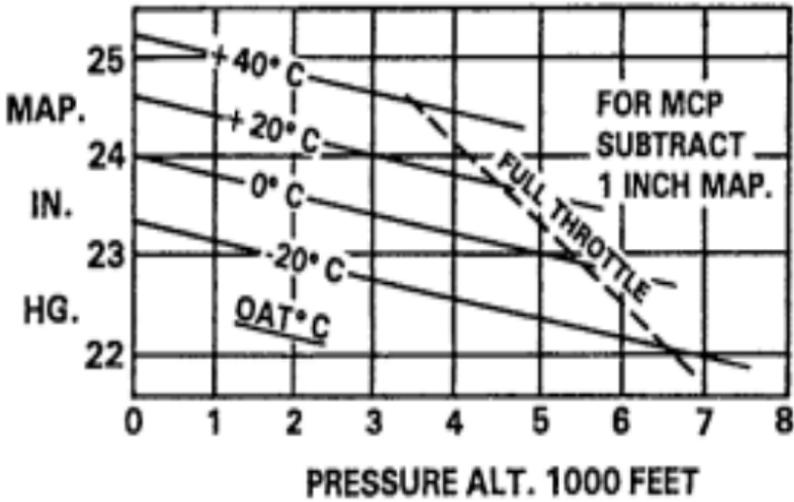
Stage de sécurité Robinson obligatoire pour :

- Les vols par vent supérieur ou égal à 25 kt rafales incluses
- Lorsque les rafales en surface dépassent 15 kt

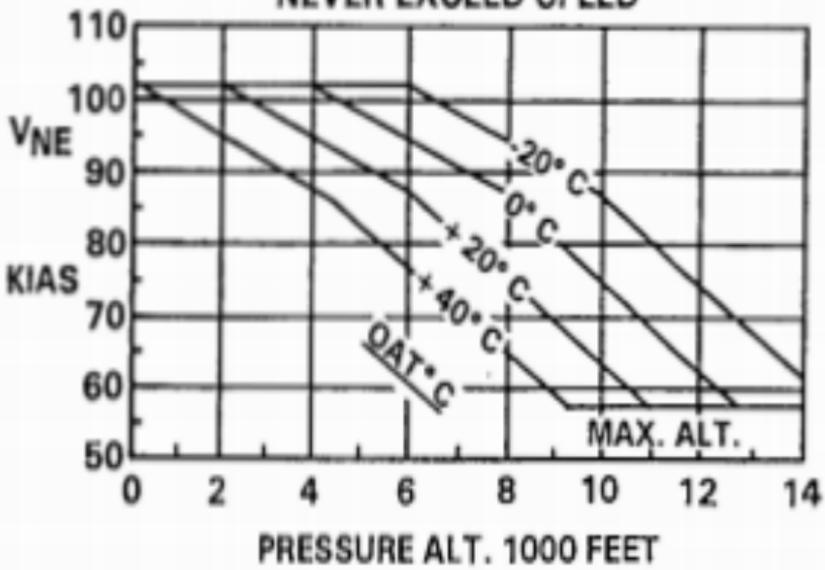
Espace de classe G Au-dessous de 10000ft AMSL et au-dessus de 3000ft AMSL ou à plus de 1000ft au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé	- Visibilité 5 km - Distance par rapport aux nuages : 1500m horizontalement et 300m verticalement
Espace classe G A 3000ft AMSL et au-dessous ou à 1000ft au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé	- Visibilité 5 km - Hors des nuages - En vue du sol
VNE	102 kt
Vitesse de croisière	80 kt
VNE au-dessus de 3000 ft	Voir plaquette page 2-11 du manuel de vol
En vol turbulent	Vitesse croisière 60 kt
Régime Engine	2652 tr/min 104 %
Régime Rotor	515 - 530 tr/min 101 % - 104 %
Niveau huile entre	Entre 4 et 6 quarts 4 h d'autonomie
Type d'huile	Voir équipe technique
Réservoir principal	1 h 45 de vol – 64 L
Réservoir auxiliaire	1 h de vol – 36 L
Autonomie totale	100 L utilisables
Temps de vol max.	2 h 25 + 20 min de réserve
Consommation moyenne	Environ 35 L/h
Masse à vide	A vérifier sur fiche de pesée
Masse maximale	622 kg
Masse minimale	417 kg
Masse max. /siège (bagages inclus)	109 kg
Charge coffre à bag.	Max 23 kg
Poids mini pilote	61 kg
Poids carburant	100 L* 0,72 = 72 kg
Largeur	1 m 93
Hauteur	2 m 72
Longueur	8 m 99
Un gallon	3,78 L
Altitude densité max.	14 000 ft

Abaques

LIMIT MANIFOLD PRESSURE 5 MINUTE TAKEOFF RATING

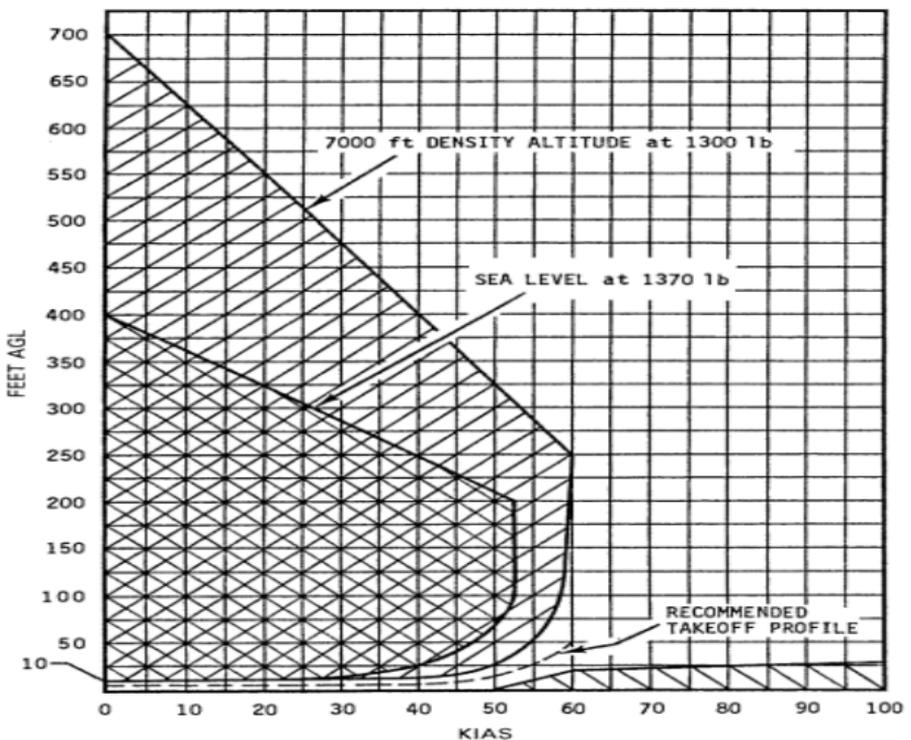


NEVER EXCEED SPEED



DEMONSTRATED CONDITIONS:
SMOOTH HARD SURFACE
WIND CALM
103-104% RPM

AVOID OPERATION IN SHADED AREAS



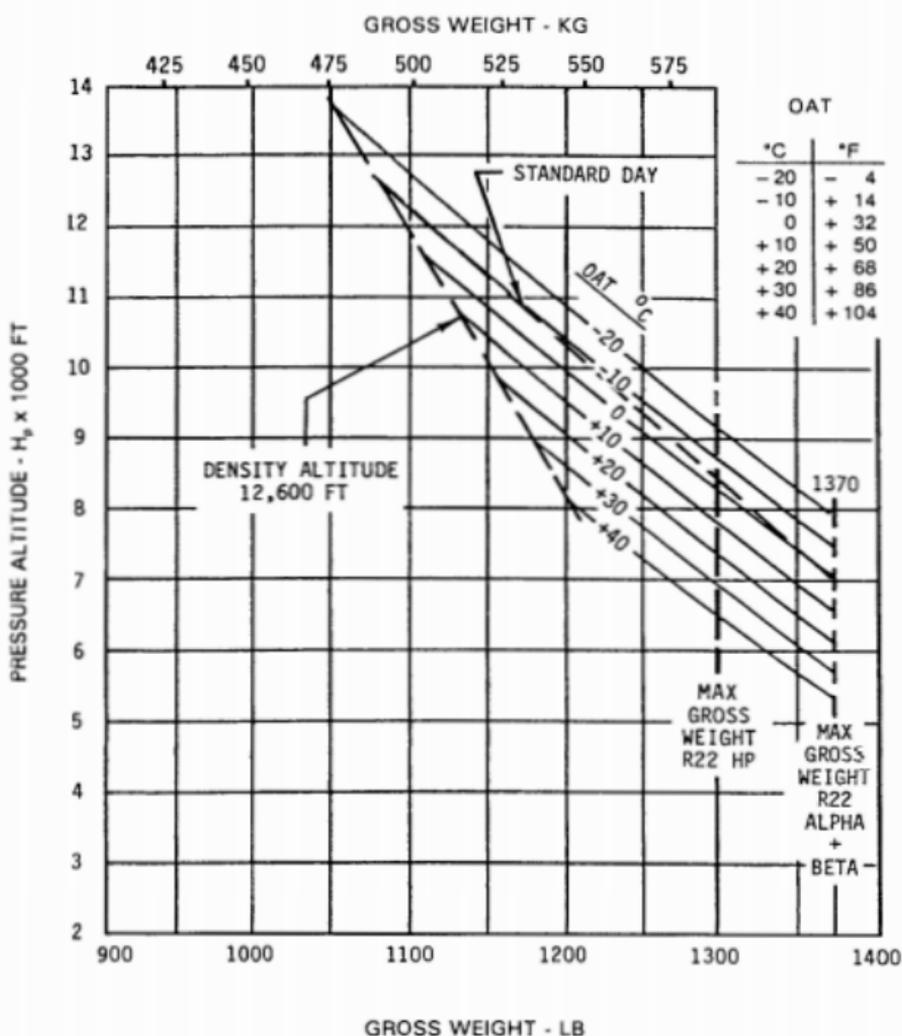
HEIGHT - VELOCITY DIAGRAM

IN GROUND EFFECT AT 2 FOOT SKID CLEARANCE

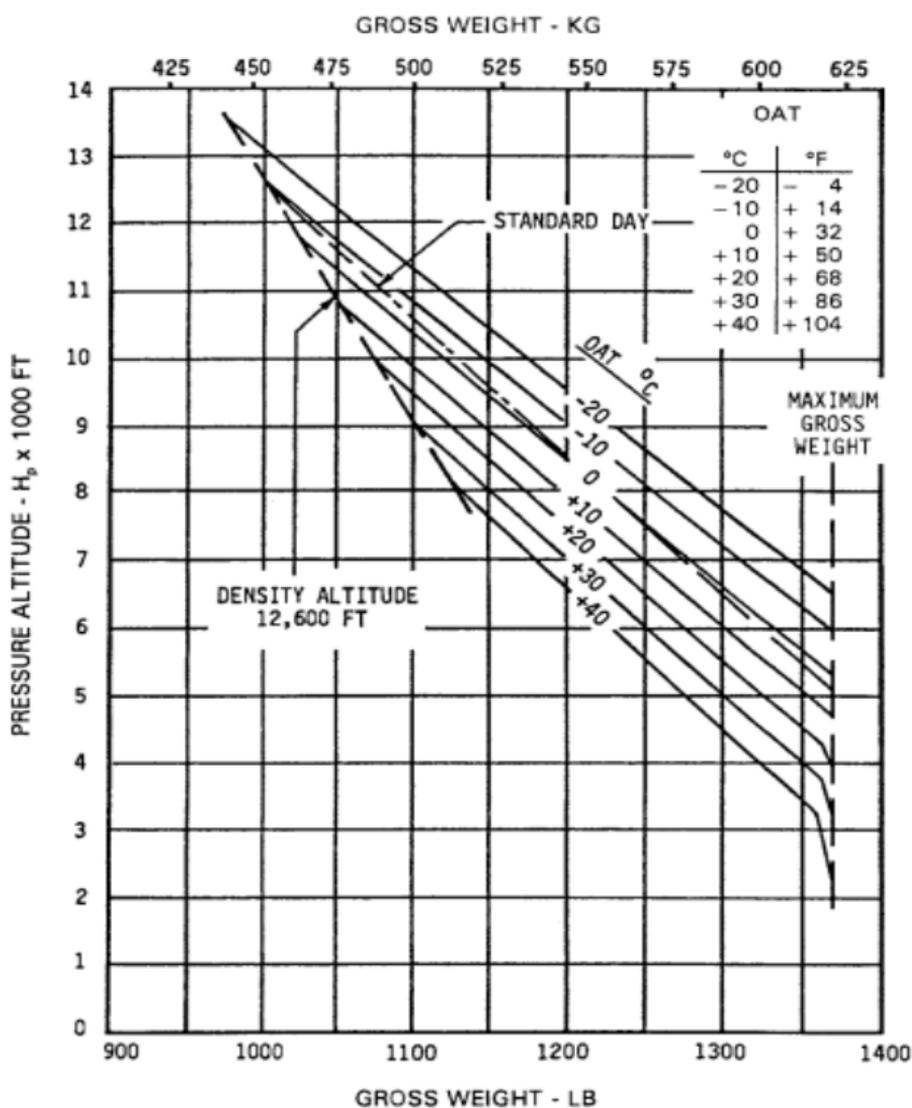
FULL THROTTLE

104% RPM

ZERO WIND



OUT OF GROUND EFFECT, ZERO WIND
TAKEOFF POWER OR FULL THROTTLE
104% RPM



Visite Prévol

Purges : <ul style="list-style-type: none"> - Réservoir auxiliaire - Réservoir principal - Décanteur 	Contrôle d'impureté au premier vol de la journée
---	---

Section Avant

Etat de la bulle	Propre
Fil de laine	Présent
Tube Pitot	Non obstrué
Sonde de Température	Présente et bien fixe
Phares d'atterrissage	Propres, pas cassés
Visseries	Toutes présentes

Fuselage côté droit

Train d'atterrissage	Fixation, semelles
Visseries flanc droit	Toutes présentes
Porte	Présence goupilles
Master Batterie	ON
Voyants OIL, ALT	Allumées
Phares d'atterrissage	Tester
Nav light et Strobe	Fonctionnement OK
Jauges carburant	Niveau à contrôler
Bouchon de réservoir	Verrouillés

Ouvrir capot supérieur côté droit

Alarmes lumineuses	A tester
Master batterie	OFF
Huile Boite de Transmission Principale (BTP)	Niveau visible Absence de fuite
Telatemp (point chaud)	A contrôler
Frein rotor	Vérifier
Arbre de transmission	Pas de jeu
Flectors X 2	Sans criques, serrés
Etat et tension courroies	A contrôler
Roue libre	Sans fuite
Roulement sup. Embrayage	Pas de jeu
Telatemp roulement sup.	A contrôler
Prise d'air statique	Non obstruée
Bielles et extrémités de la commande du R.A.C	Libres, sans jeu, Sans interférence
Structure tubulaire	Sans criques
Gaine de refroidissement	Fixe
Toutes les attaches	Serrées
Portes de capot droit	Fermées

Côté droit moteur

Gaine d'admission d'air	Verrouillée
Buse de réchauffage carburateur	Verrouillée
Déflexeur moteur	Sans crique
Caches culbuteurs	Vissés et étanches
Connexions électriques	Bougies serrées
Canalisation carburant	Sans fuite
Trappe du radiateur d'huile	Contrôlé
Tuyauterie d'huile	Sans fuite ni usure
Ensemble échappement	Sans criques, ni fuite, vissé
Tubulure admission d'air	Sans criques, ni fuite, vissé

Moteur partie arrière

Carénage ventilateur	Sans criques, Vis présentes
Ecrou de ventilateur	Goupilles alignées
Ventilateur, ailettes	Sans criques

Absence d'objets dans le ventilateur

Poutre de queue côté droit

Fixation poutre de queue	Contrôlé, sans crique
Rivets poutre	Correctement sertis
Revêtements	Sans crique, ni bosse
Antenne	Contrôlé en bon état
Feu à éclats (Strobe)	Contrôlé en bon état
Sécurité R.A.C.	Présente, fixe, non tordue

Empennage

Revêtements	Sans crique
Fixations	Serrées
Feu de position	Contrôlé
Béquille	Contrôlé état

Rotor anti-couple

Huile BTA	Niveau visible, sans fuite
Connections électriques	Contrôlées
Guignol de commande RAC	Libre, sans jeu
Pales	Propres, sans criques ni dommages
Elastomère de battement	Contrôler état
Biellettes de pas	Sans jeu
Roulement d'articulation	Libre, sans jeu
Axe de fixation du moyeu	Ne doit pas tourner
Telatemp	A contrôler

Poutre de queue côté gauche

Rivets poutre	Correctement sertis
Revêtements	Sans criques, ni bosses
Fixation poutre de queue	Contrôlé, sans crique
Biellette de fixation du roulement d'embrayage	A contrôler

Côté gauche moteur

Gaine de ventilateur cabine	Verrouillée
Canalisation carburant	Sans fuite
Filtre à huile	Freiné, sans fuite
Niveau huile moteur	Contrôlé (Mini 4 - Maxi 6)
Alternateur	Freiné, tension courroie
Démarrreur	Fixé, pignon / couronne
Batterie	Correctement fixée, goupilles présentes
Relais de batterie	Correctement fixé
Déflexeur moteur	Sans criques
Caches culbuteurs	Vissés et étanches
Connections électriques	Bougies serrées
Ensemble échappement	Sans criques, ni fuite, vissé
Tubulure d'admission d'air	Sans criques, ni fuite, vissé
Structure tubulaire	Non criquée
Telatemp roulement inf.	A contrôler
Rivets de fixation	
Liaison commande de puissance	Fonctionnelle, freinée
Etat général du moteur	Vérifié

Rotor principal

ATTENTION

Ne jamais tirer sur une pale pour l'abaisser au risque de l'endommager.

Pour abaisser une pale, pousser l'autre vers le haut.

Pales

Propres, non endommagées ni criquées
Vérifier érosion intrados

ATTENTION

Vérifier que l'érosion de la surface inférieure des pales ne laisse pas apparaître la jonction collée entre le bord d'attaque et le revêtement d'intrados.

Soufflets d'articulation de changement de pas

Sans fuite

Boulons de la tête rotor

Goupilles en place

Etat des butées basses en élastomères

A contrôler

Extrémités de bielles de changement de pas

Libres, sans jeu excessif

Contre-écrous des bielles

Serrés

Fil frein des bielles

Correctement installé

Compas plateau cyclique

Sans jeu excessif

Soufflet plateau cyclique

A contrôler

Bielles des commandes de vol du plateau cyclique

Sans jeu excessif

Serrés

Toutes fixations

Serrées

Visserie fuselage mâât rotor

Toutes présentes

ATTENTION

S'assurer que les pales principales sont approximativement horizontales afin d'éviter le risque de heurt entre les pales et la poutre de queue lors de la mise en route

Fuselage côté gauche

Train d'atterrissage

Fixations, semelles

Visserie flanc gauche

Toutes présentes

Portes

Présence goupilles

Bouchon de réservoir

Verrouillé

Intérieur cabine

Compartiments à bagages

Contrôlés

ATTENTION

Eviter de mettre dans les compartiments des objets susceptibles de blesser les occupants en cas d'écrasement des sièges lors d'un atterrissage dur.

Tous les éléments non attachés

Enlevés ou rangés

Ceintures de sécurité

Contrôlées et attachées

Commande de pas général

Dégagée

Palonnier

Réglé et dégagé

Etat de la bulle

Propre

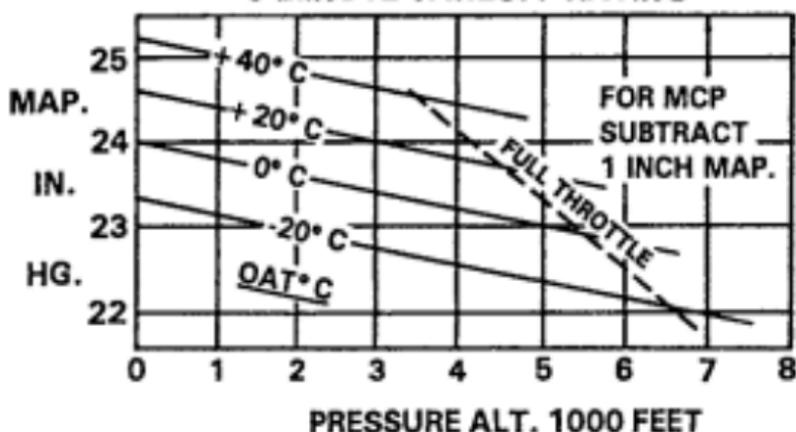
Montre de bord

Fonctionnement vérifié

Avant la mise en route

Ceinture	Attacher
Robinet Carburant	Ouvert
Frein Rotor	Desserré
Lampe Vol de nuit	OFF
Commandes de vol Cyclique, pas général, palonniers	Dé-frictionnées / Contrôler le plein débattement
Poignée tournante	Contrôler le plein débattement, fermée
Pas général	En butée basse / frictionné
Commande cyclique	Centrée / frictionnée
Palonniers	Neutre Pied droit au milieu
Land light (phares d'atterri.)	OFF
Trim	Poussé
Réchauffe carburateur	Poussée
Chauffage cabine	Poussé / Ventilateur OFF
Primer	Poussé / Verrouillé
Mixture	Plein riche POUSSÉE
Garde mixture	En place
Breakers (disjoncteurs)	Tous enfoncés
Feux de Nav	OFF
Strobe	ON
Embrayage (CLUTCH)	Débrayé Position arrière
Alternateur	OFF
Master Batterie	ON
Voyant carbone monoxyde	Clignote x 2
Voyant Clutch	Eteint
Voyants ALT - OIL	Allumés
RPM Governor	ON voyant éteint
Montre	A l'heure
Calage altimétrique	Altitude terrain
Puissance Maximum Continue	Calculée selon altitude
Puissance Maximum Décollage	pression - FT / OAT - C°

**LIMIT MANIFOLD PRESSURE
5 MINUTE TAKEOFF RATING**



Mise en route moteur

Sécurité extérieure

Si moteur chaud pas d'injections

Si moteur froid « 5 injections »

Poignée tournante

Fermée

Contacteur Clé

START « main droite »

Après la mise en route

Alarme « STARTER ON »

Eteinte

Contacteur CLUTCH

Embrayé voyant allumé

Top chrono

Début rotation 5 s. max

Régime moteur réglé

Tenir 55 %

Alternateur

ON

Ampèremètre

Voyant ALT. éteint
Intensité vérifiée

Pression d'huile

25 PSI mini en 30 s. max

Casque

Branché / en place

Voyant CLUTCH

Eteint 105 s. max

Attendre extinction voyant Clutch

Régime de préchauffage

Tachymètre E / R 75 %

Transpondeur

Sur ALT 7000

Radio

ON

Gyro conservateur de cap

A Régler

Ecouter l'A.T.I.S.

Pression et T°

Plage verte

Réchauffe carburateur

A contrôler

Essai magnétos L. et R.

Chute max. 7 % en 2 s.

Tachymètre à 75 %

Contrôle roue libre

Aiguilles désynchronisées
Tenue du ralenti

Governor

Augmenter le régime
Autonome à 80 %

Tours Engine / Rotor

Stabilisés 102 à 104 %

Alarme LOW RPM

A contrôler à 97%

Avant stationnaire

Portes	Fermées verrouillées
Ceintures	Attachées
Voyants d'alarmes	Eteints
Régimes E / R	Stabilisés 102-104 %
Pression et T°	Plages vertes
Réchauffe Carburateur	Hors du jaune
Magnétos	Sur BOTH
VHF/VOR/GYRO/GPS	Réglés
Transpondeur	A la demande sur ALT
Feux de nav (NAV LIGHT)	A la demande
Briefing	A faire
Proximité de l'hélicoptère	Dégagée
Frictions cyclique et collectif	Desserrées

Fréquences Radio LFPN Toussus

A.T.I.S.	127.475 01 39 56 54 70
Toussus sol	122.125
Toussus tour	120.750
Chevreuse Info	119.300

Arrêt moteur

Pas général en butée basse

Régimes Engine/Rotor	Ralenti 75 %
RPM Governor « OFF »	Voyant allumé
Pas général	Friction serrée
Cyclique	Centrée / Friction serrée
Palonnier	Neutre, pied droit au milieu
Top chrono	1 min 30 s.
Radio - Transpondeur	OFF

T° cylindres refroidis

Poignée tournante	Fermée
Contacteur CLUTCH	Désembrayé Voyant allumé
Attendre	30 s.
Alternateur	OFF
Mixture	Plein pauvre « TIREE »
Contacteur clé	OFF
Attendre	30 s.
Frein rotor	Tiré Arrêt pales dans l'axe

Attendre extinction du voyant Clutch

Tous les contacts	Coupés
Master batterie	OFF
Compteur et heures	Noter

Après le vol

Effectuer une vérification de l'hélicoptère
(Chocs, Telatemp, fuites d'huile éventuelles)

DO LIST

Robinson RH22

Briefing

Carburant	Autonomie
PMD / PMC	Calculées
A. T. I. S.	Info Piste en service Vent QNH
Intention	- Vol local / Navigation - Sortie sud Dampierre / Ouest / Christ de Saclay
Moyens radio	Affichés / Confirmés

Avant stationnaire

Voyants d'alarmes	Eteints
Régimes Engine/Rotor	Stabilisés 102-104 %
Pression/Température	Dans le vert
Réchauffe carburateur	Hors du jaune
Proximité hélicoptère	Dégagée

En stationnaire

Voyants d'alarmes	Eteints
Régimes Engine/Rotor	Stabilisés 102-104%
Pression d'admission	Annoncée
Pression/Température	Dans le vert
Réchauffe carburateur	Hors du jaune
Sécurité R A C	Dégagée

Aligner prêt à décoller

Voyants d'alarmes	Eteints
Régimes Engine/Rotor	Stabilisés 102-104%
Pression d'admission	Annoncée
Pression/Température	Dans le vert
Réchauffe carburateur	Hors du jaune
Sécurité dans l'axe	Dégagée
Si panne mineure avant rotation	Arrêt décollage
Si panne mineure Après rotation	Tour de piste adapté et retour sur terrain
Si panne moteur en montée initiale	Autorotation en évitant les obstacles

En montée initiale 300ft

Ficelles	Centrées - AON
Voyants d'alarmes	Eteints
Régimes Engine/Rotor	Stabilisés 102-104 %
Pression d'admission	Puissance Max Décollage
Pression/Température	Dans le vert
Réchauffe carburateur	Hors du jaune
Sécurité extérieur	Dégagée

En croisière

Chrono	TOP
Cap	Annoncé
Repère sol	Repéré loin devant
Gyro compas	Réglé et aligné avec la boussole
Voyants d'alarmes	Éteints
Régimes Engine/Rotor	Stabilisés 102-104%
Pression/Température	Dans le vert
Sécurité extérieure	Dégagée
VHF, VOR	Réglés
HEA	Prochain point et destination
Carburant	Autonomie annoncée

En vent arrière

Voyants d'alarmes	Eteints
Régimes Engine/Rotor	Stabilisés 102-104 %
Pression/Température	Dans le vert
Trim	Poussé
Réchauffe carburateur	Tirée à fond
Sécurité extérieure	Dégagée

En finale 300ft avant atterrissage

Réchauffe carburateur	Poussée à fond
Sécurité dans l'axe	Dégagée

Non Dérapage Sol (NDS)

Papiers obligatoires en vol

1 Certificat d'immatriculation

1 Certificat de navigabilité

1 Certificat d'examen de navigabilité

- Vérifier la date de validité
- Situation V = en état de voler
- Situation R = interdiction de voler

1 Fiche de pesée

(Procès-verbal de pesée et de centrage)

- La fiche est valable 5 ans, sauf si une modification est faite sur l'hélicoptère

1 Certificat acoustique de limitation de nuisance sonore

- Validité illimitée

1 Certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord.

- Date de validité : 3 ans

1 Licence de station d'aéronef

- Même validité que le document de navigabilité de l'aéronef

1 Compte Rendu Mécanique (CRM)

1 Manuel de Vol

LME (Liste Minimum d'Équipement)

Les Notams/SUP-AIP/Cartes Vac à jour des terrains de départ et de destinations et déroutements

La météo de moins de deux heures

Devis de masse et centrage

- Licence du pilote
- Certificat médical du pilote
- Carte Héli surface si posé hors aérodrome

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 1
	Index des pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

Pannes indiquées par les voyants

Voyants	Description	
	1. Moteur de l'embrayage en marche. Les courroies se serrent ou desserrent	P.3
	2. Température excessive dans la BTP	P.4
	3. Particules métalliques dans la BTP	P.4
	4. Niveau de CO élevé dans la cabine	P.4
	5. Moteur du démarreur engagé	P.5
	6. Particules métalliques dans la BTA	P.5
	7. Faible quantité de carburant utilisable Restant (<i>environ 5.67 L</i>)	P.5
	8. Tours Rotor <97% →Accompagné par alarme sonore	P.6
	9. Faible voltage et la possibilité d'une panne d'alternateur	P.6
	10. Perte de puissance moteur ou de pression d'huile	P.7
	11. Le régulateur des gaz est inactif	P.7
	12. Frein rotor engagé	P.8
Odeur, fumée,	13. Feu dans le compartiment moteur	P.8
Odeur, fumée,	14. Feu électrique en vol	P.9
	15. Panne de tachymètre	P.9
	16. Procédure de remplacement du fusible «CLUTCH»	P.10

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 2
	Généralités	Edition 1.1 15/04/2019

Atterrir Immédiatement / Land IMMEDIATELY

Symbologie : **ATTERIR IMMEDIATEMENT**

Atterrir sans tarder sur l'emplacement approprié (zone dégagée) le plus proche garantissant une approche et un atterrissage en toute sécurité. Se préparer à passer en autorotation durant l'approche si nécessaire.

Atterrir dès que praticable / Land as soon as PRACTICABLE

Symbologie : **ATTERIR DES QUE PRATICABLE**

Le lieu d'atterrissage et la durée du vol sont laissés à la discrétion du pilote selon la nature du problème. Il n'est pas recommandé de prolonger le vol au-delà de l'aérodrome le plus proche.

Poursuivre le vol / Continue flight

Symbologie : **POURSUIVRE LE VOL**

Poursuivre le vol comme prévu. Les réparations se feront à destination suivant le manuel de maintenance.

	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 3
--	--	--------

Paris Hélicoptère	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019
--------------------------	---	---------------------------

1. Moteur de l'embrayage en marche



Au démarrage

Normal pendant la mise en route, après avoir mis l'embrayage en position ENGAGE.

Le voyant reste allumer jusqu'à ce que les courroies soient complètement tendues.

Ne jamais décoller avec le voyant allumé.

Pendant la mise en température

Normal pendant la mise en température, les courroies se réchauffent et s'étendent.

Max 10 secondes, si plus → Couper le moteur et notifier le chef-pilote/mécanicien.

En vol

Si le voyant clignote ou reste allumer pendant plus de 10 secondes :

- Tirer le disjoncteur du CLUTCH
- et **ATTERRIR DÈS QUE PRATICABLE**

Si d'autres indications d'une panne du système d'entraînement du moteur :

- Baisser la puissance et
- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**
- Soyez près pour rentrer en autorotation

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 4
	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

2. Température excessive dans la BTP



Si le voyant est accompagné par quelconque autre indication d'un problème (vibration, bruit, température élevée, autre voyant, ...) :

- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**

Si pas d'autres indications d'un problème :

- **ATTERRIR DES QUE PRATICABLE**

3. Particules métalliques dans la BTP



Si le voyant est accompagné par quelconque autre indication d'un problème (vibration, bruit, température élevée, autre voyant, ...) :

- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**

Si pas d'autres indications d'un problème :

- **ATTERRIR DES QUE PRATICABLE**

4. Niveau de monoxyde de carbone élevé dans la cabine



- Eteindre chauffage cabine
- Ouvrir ventilation cabine
- Ouvrir les ouvertures de ventilation dans les portes

Si en vol stationnaire :

- Atterrir ou translater vers l'avant

Si symptômes d'empoisonnement de CO (Mal de tête, Somnolence, vertiges)

- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 5
	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

5. Moteur du démarreur engagé



Si le voyant ne s'éteint pas immédiatement après que le bouton de démarrage soit relâché :

- Mixture : Couper
- Batterie : OFF

→ Faire réviser le démarreur

6. Particules métalliques dans la BTA



Si le voyant est accompagné par quelconque autre indication d'un problème (vibration, bruit, température élevée, autre voyant, ...) :

- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**

Si pas d'autres indications d'un problème :

- **ATTERRIR DES QUE PRATICABLE**

7. Faible quantité de carburant utilisable restante (environ 5.7L)



Le moteur s'éteindra dans 10 min, à la puissance de croisière, à cause d'un manque de carburant.

- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 6
	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

8. Tours Rotor <97%

→ Accompagné par alarme sonore



Perte de tours ROTOR en-dessous des limites de sécurité. (<97%)

Pour regagner les tours :

- Ouvrir immédiatement la manette des gaz
- Descendre immédiatement le pas collectif

Si en vol vers l'avant :

- Tirer le manche cyclique vers soit.

! ATTENTION ! L'alarme sonore et le voyant LOW RPM sont désactivés quand le pas collectif est en butée basse

9. Faible voltage et la possibilité d'une panne d'alternateur



- Eteindre tout équipement électrique non-essentiel
- Alternateur : OFF, après 1 seconde remettre sur ON

Si le voyant reste allumer :

- **ATTERIR DES QUE PRATICABLE**

Continuer à voler sans alternateur peut résulter en perte d'alimentation électrique des tachymètres (Indication Tours MOTEUR et ROTOR), ce qui provoque des conditions de vol dangereuses

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 7
	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

10. Perte de puissance moteur ou de pression d'huile



OIL

- Contrôler le tachymètre pour une perte de puissance
- Contrôler l'indicateur de pression d'huile

Si la perte de puissance est confirmée :

- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**

Continuer le vol sans pression d'huile causera d'importants dommages au moteur.

11. Le régulateur des gaz est inactif



Mettre interrupteur du régulateur des gaz sur ON

Si le governor fonctionne correctement

- **POURSUIVRE LE VOL**

Si le governor ne fonctionne pas correctement (! PAS DE VOYANT !):

- Interrupteur du régulateur de gaz sur OFF
- Tourner la manette des gaz pour garder les tours dans l'arc vert :

Si les tours diminuent :

- Ouvrir la manette des gaz avec précaution

Si les tours augmentent :

- Fermer la manette des gaz avec précaution
- **POURSUIVRE LE VOL**

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 8
	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

12. Frein rotor engagé



- Immédiatement relâcher le frein rotor en vol ou avant d'allumer le moteur

13. Feu dans le compartiment moteur

Pas de voyant

Au démarrage

- Ouvrir la manette des gaz –
Continuer à essayer de démarrer le moteur, pour aspirer les flammes et le carburant restant dans le moteur
- Si le moteur se met en route, le faire tourner à 50 -60% de tours pendant une courte période.
- Mixture : Couper
- Robinet carburant : Fermer
- Batterie : OFF
- Si le temps le permet, freiner le rotor pour l'arrêter
- Sortir de l'hélicoptère

En vol

- Mise en autorotation
- Chauffage Cabine : Eteindre
- Ventilation Cabine : Ouvrir (si le temps le permet)

Si le moteur tourne :

- Atterrissage normal
- Mixture : Couper
- Robinet carburant : Fermer

Si le moteur se coupe :

- Robinet carburant : Fermer
- Atterrissage en autorotation
- Batterie : OFF
- Si le temps le permet : freiner le rotor pour l'arrêter
- Sortir de l'hélicoptère

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 9
	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

14. Feu électrique en vol

- Batterie et Alternateur : OFF
- Ouvrir ventilation cabine
- **ATTERRIR IMMEDIATEMENT**
- Mixture : Couper
- Robinet carburant : Fermer
- Si le temps le permet : freiner le rotor pour

- l'arrêter
- Sortir de l'hélicoptère

(!! Si Alternateur et batterie sont éteints, plus de régulateur des gaz ni d'indications LOW RPM !!)

15. Panne de tachymètre

Si un des tachymètres ne fonctionne pas, faire confiance à l'autre tachymètre et au GOVERNOR.

Si les deux tachymètres ne sont pas fiables, faire confiance au GOVERNOR et

- **ATTERRIR DES QUE PRATICABLE**

Paris Hélicoptère	PROCEDURES ANORMALES ET D'URGENCE R22	Page 10
	Pannes signalées par les voyants et alarme sonore	Edition 1.1 15/04/2019

16. Procédure de remplacement du fusible « CLUTCH »

- Avec l'hélicoptère à l'arrêt, au sol
- Un pilote qualifié sur le type d'hélicoptère peut effectuer le changement du fusible « CLUTCH » en procédant de la manière suivante :
 - Ouvrir le(s) capot(s) du côté droit de l'hélicoptère.
 - Dévisser d'un quart de tour le bouchon du

fusible de fonctionnement (gauche) et retirer l'ensemble bouchon-fusible.

- Dévisser d'un quart de tour le bouchon du fusible « SPARE » (Droite) et retirer l'ensemble bouchon-fusible.
- Insérer et revisser d'un quart de tour l'ensemble bouchon - fusible « SPARE » dans la position du fusible en fonctionnement (gauche)
- Ne pas réinsérer l'ancien fusible de fonctionnement (défaillant) dans la position du fusible « SPARE » pour éviter les confusions.
- Fermer les capots

- Mise en route selon le manuel de vol.
- Contacter un atelier mécanique dès le retour à la base.

Ce document est propriété de la
société

Paris Hélicoptère Formation,
Il doit impérativement rester dans
l'hélicoptère.

En cas de besoin technique
contacter :



Aéroport de Toussus-le-Noble
Bat.216 Zone Sud
78117 Toussus-le-Noble

Tél : 01 84 73 08 90
E-mail : contact@parishelico.com