

MCF 101-00

**HELICOPTERE
ALOUETTE II**

MEMENTO PILOTE

**PROCEDURES
N O R M A L E S**

Edition originale en date de Mai 1976

Approuvée par D.M. n° 2070/DEF/EMAA/3/SV du 12 Mai 1976

Mise à jour Août 1979

Approuvée par Note n° 2857/DEF/EMAA/3/SV du 20 Juillet 1979

Edition : Mai 1976

Mise à jour Août 1979

Quantité : 600

E.A.A. 602

INDEX DES FEUILLES

Feuilles n°	Edition Date ou n° de M à J	Feuilles n°	Edition Date ou n° de M à J
PROCEDURES NORMALES		PROCEDURES DE SECOURS	
*Page de titre	Août 1979	Page de titre R°	Originale
*Index des feuilles	Août 1979	Verso	Blanche
*4 R°	Août 1979	3	Originale
4 V°	Originale	5 R°	Originale
*6	Août 1979	*5 V°	Août 1979
*8	Août 1979	*7 R°	Août 1979
*10	Août 1979	7 V°	Originale
12 R°	Originale	*9 R°	Août 1979
12 V°	Blanche	9 V°	Originale
*14	Août 1979	11 R°	Originale
*16	Août 1979	11 V°	Blanche
*18	Août 1979	13	Originale
*20	Août 1979	15 R°	Originale
22	Originale	*15 V°	Août 1979
*24 R°	Août 1979	17 R°	Originale
24 V°	Blanche	17 V°	Blanche
		19 R°	Originale
		19 V°	Blanche
		21	Originale
		*23	Originale
		25	Originale

1.1 - INSPECTION EXTERIEURE AVANT MISE EN ROUTE

1.1.1 - Emplacement hélicoptère et inspection extérieure

- Appareil face au vent.
- Aire propre et dégagée.
- Extincteur en place.
- Vérifier état des 3 pales rotor principal
- Enlever les différents caches.

1.1.2 - Contrôle cabine

- Forme 11 vérifiée
- Batterie sur ON
- Contrôle carburant
- Batterie OFF
- Palonnier à fond à droite

1.1.3 - Partie cabine avant et avant gauche

- Rotating.
- Etat verrière.
- Brin de laine.
- Antenne anémométrique.
- Capot inférieur cabine fixé.
- Feu de position.
- Traverse avant (flèche).
- Etat porte : fixation et dispositif de largage.
- Antenne VHF.
- Extincteur de bord en place.
- Etat patin et plaques de protection.

1.1.4 - Partie BTP et GTM côté gauche

- Traverse arrière (flèche).
- Roue enlevée (goupille en place) ou roue relevée et goupillée.
- Amortisseur gauche : fixation, jeu.
- Batterie fixée.
- Réservoir carburant : fixation, purge.

- Réservoir liquide hydraulique servo : niveau, présence bouchon, fuite.
- Réservoir huile GTM : niveau, présence bouchon, fuite.
- «Vé» support BTP. Etat BTP - biellettes.
- Accessoires entraînés par la BTP.
- Plateau cyclique, biellettes, freinages.
- Tête rotor : état général, amortisseurs de traînée.
- Système de tierçage. Freinage boîtier de démarrage.
- Liberté entrée d'air turbine côté gauche.
- Compresseur turbine : faire tourner à la main, vérifier : - absence de frottements,
- état des ailettes.
- Commande de débit en butée.
- Pas de fuite GTM partie inférieure.
- Fixation turbine - écrou freiné.
- Purge compensation (EVT).
- Carénages arrière (DZUSS fixés).
- Aucun objet à l'intérieur du capotage.
- Armoire électrique fermée. Rotating.

I.1.5 - Partie poutre de queue côté gauche

- Fixation pylône.
- Câbles poulies et poutres : tension, usure.
- Liberté arbre de transmission.
- Vérification attaches palier.
- Fixation stabilisateur.
- Fixation et état béquille.

I.1.6 - Partie arrière de la poutre de queue

- Tambour commande rotor de queue sorti - vérifier palonnier engagé à fond à droite.
- Tension câble commande rotor de queue.
- Fixation boîte de transmission arrière, état câble, mise à la masse.
- Feu de position.
- Niveau d'huile boîte de transmission arrière : présence bouchon - fuite.
- Vidéopi.

- Etat moyeu rotor de queue.
- Pales rotor de queue jeu - état -garde au pylône (supérieure à 50 mm) - butée.

I.1.7 - Partie poutre de queue côté droit

- Idem partie pylône côté gauche.

I.1.8 - Partie BTP et GTM côté droit

- Liberté tuyère : aspect intérieur.
- Robinet de chauffage positionné.
- Robinet électrique fermé.
- Liberté entrée d'air turbine côté droit.
- Embrayage : état niveau d'huile.
- Roue libre : fonctionnement.
- Radiateur BTP - GTM.
- «Vé» support BTP.
- Fixation turbine, écrou freiné.
- Etat BTP, niveau d'huile, biellettes.
- Plateau cyclique, biellettes.
- Tête rotor : état général, amortisseur de traînée.
- Système de tierçage.
- Réservoir à carburant : fixation fermeture.
- Purge filtre à carburant.
- Amortisseur droit.
- Etat câble commande rotor de queue - liberté du croissant de commande.
- Vidéo
- Etat biellettes et combineur.
- Etat patin et plaques de protection.

I.1.9 - Partie cabine côté droit

- Etat verrière.
- Etat porte : fixation et dispositif de largage.
- Antenne HF.

NOTA

- Appareil équipé flottabilité de secours.
- Vérifier goupilles bouteilles enlevées.
- Prises électriques derrière cabine en place.

I.2 - INSPECTION INTERIEURE AVANT MISE EN ROUTE

- Portes fermées.
- Sièges : régler sa position et vérifier son verrouillage harnais bloqués.
- Pédales de direction : ajustées.
- Microphone, écouteurs, branchés.
- Montre de bord remontée à l'heure.
- Batterie sur MARCHE : Tension mini (24 volts).
- Téléphone de bord : sur MARCHE.
- Levier pas général : débattement, puis, plein petit pas, serrer la friction à fond.
Nota : butée élastique 15°, max. 19° environ, pas mini 6 à 7°.
- Manche pas cyclique : débattement, mise au neutre, friction serrée à fond.
En cas de grand vent pousser le manche légèrement en avant et le maintenir dans cette position pendant le temps du lancement rotor.
- Palonniers : débattement, mise au neutre.
- Robinet de servo commandes sur MARCHE (EVT).
- Manette de débit : fermée (butée arrière).
- Manette régulateur : en butée maximum arrière.
- Manette coupe feu : vers l'avant (freinée).
- Robinet de compensation latérale : fermé (EVT) (à fond sens des aiguilles d'une montre).
- Interrupteur vidange rapide : coupé (EVT).
- Interrupteur flottabilité de secours : coupé (EVT).
- Interrupteur prise 24 volts : coupé.
- Eclairage extérieur (Rotating) : sur MARCHE.
- Feux de position : sur ARRET.
- Rhéostats : vérifiés (Règles nuit).
- Disjoncteurs : vol de jour enclenchés (puis éventuellement vol de nuit).
- Mano servo à zéro (EVT).
- Interrupteur génératrice sur MARCHE.
- Interrupteur pompe de gavage sur MARCHE - Top chrono 20'' mini.
- Test lampes.: blocage, micro pompe, démarreur.
- Inverseur moteur : ARRET.
- Voltmètre : tension mini 24 volts.

- Jaugeur : vérifié - lampe bas niveau testée.
- Gyroscope de l'horizon et du directionnel : bloqués (EVT).
- Frein rotor desserré.
- Altimètre à 0.
- Indicateur triple vérifié ($T4 \leq 150^\circ$).
- Voyants lumineux : contrôlés (colmatage filtre - limite de puissance, pression huile GTM, BTP).
- Compas boule : vérifié.
- Baladeuse fixée - réglée (vol de nuit).
- Interrupteur radio passagers : sur ARRET.
- Personne autour.

1.3 - MISE EN ROUTE

- (Si $T4 > 150^\circ$, inverseur sur ventilation).
- Inverseur turbine sur MARCHE «Top chrono».
- Vérifier voyant démarreur allumé.
voyant micro pompe allumé 2 à 3" secondes (vers 4000 tr/mn).
- Surveiller T4.
- Vérifier extinction - voyant micro pompe (entre 8000 tr/mn - 10000 tr/mn).
- Vérifier extinction voyant démarreur (entre 10500 tr/mn - 13000 tr/mn).

NOTA :

Inverseur sur arrêt si :

- Voyant blocage s'allume.
- Voyant démarreur ne s'allume pas.
- Voyant micro pompe ne s'allume pas.
- T4 ne monte pas 8 secondes environ après allumage voyant micro pompe.
- Tacky rotor reste à 0 ou rotor ne tourne pas.
- Pression d'huile GTM ne monte pas.
- $T4 > 550^\circ \text{ C}$.

I.4 - EMBRAYAGE ET MONTEE DE REGIME

- La synchronisation s'effectue normalement sans intervention du pilote.
- Si elle est trop lente à s'effectuer (la synchronisation devrait être obtenue 90 secondes au plus, après le contact «Démarrage»). :
- Avancer lentement la manette de débit jusqu'à 25000 tr/mn maximum.
- Réduire à fond et franchement le débit quand le régime de synchronisation est atteint.
Eventuellement couper la pompe de gavage et enfoncer doucement le palonnier à gauche (précaution en cas de parking verglacé).
- Observer la T4, avancer lentement la manette de débit jusqu'à 28000 tr/mn en veillant à ce que la T4 ne dépasse pas de plus de 30° celle lue au ralenti.

Vérifier :

- Allumage de la lampe limite de débit.
- Extinction du voyant de pression d'huile BTP entre 16000 tr/mn et 25000 tr/mn.
- Extinction du voyant génératrice $\leq$ 21000 tr/mn.
- Pression servo commande 18 Hpz (EVT).

I.5 - REGIME D'ATTENTE

- Vérifier le fonctionnement de la pompe haute pression en coupant la pompe de gavage 30 secondes (pas d'oscillations du régime, stabilisé après chute de tours).
- Brancher la radio - fréquence de travail affichée.
- Feux de position sur marche (jour et nuit).
- Desserrer à volonté la friction du pas cyclique, et la friction du pas collectif.
- Débloquer les gyroscopes (EVT). Dépression 11 à 15 Hpz.
- Vérifier le fonctionnement de la pompe de gavage en la rebranchant.

I.6 - AVANT LA MISE EN STATIONNAIRE

- Avancer lentement et progressivement la manette de débit vers l'avant jusqu'à fond de course.

Vérifier :

- Extinction lampe LP (vers 33000 tr/mn - 32000 tr//mn au CIEH).
- Début du fonctionnement du régulateur (selon positionnement régulateur).
- Pousser lentement et progressivement la manette régulateur vers l'avant jusqu'à fond de course.
- Essai régulateur 33000 tr/mn puis régler en position avant 34000 tr/mn.

Vérifier :

- Pression et température normales.
- Pas de lampe allumée.
- Régler les frictions collectifs et cyclique.
- Harnais serrés et bloqués.
- Appel radio - erreur altimétrique.
- Sécurité.

I.7 - DECOLLAGE

- Stationnaire 1,50 m
- Pas inférieur à 14° 5
- Régime normal compris entre 33800 et 34100 tr/mn.
- T4 normal.

NOTA

Lors du 1er vol de la journée.

- Stationnaire 1,50 m.
- Relever température extérieure.
- Valeur de pas
- La T4.

Se poser :

- Appliquer à la T4 relevée la correction particulière du moteur.
- Sur l'abaque lire la T4 correspondante : (page 15)
- au pas, à la température extérieure, relevées lors du stationnaire.

La puissance est correcte si :

différence entre :

- | | | |
|---|---|------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">- la T4 corrigée- la T4 lue sur abaque | } | est inférieure à 30° C |
|---|---|------------------------|

I.8 - MONTEE

Vi : 50 kt - Régime : 34000 tr/mn.

- Pas recommandé : 14°.

- Surveiller : T4 qui ne doit pas dépasser le maximum continu, voyant limite de débit éteint.

Dans les deux cas diminuer le pas si nécessaire.

I.9 - CROISIERE

Régimes : 33000 tr/mn et 14° 5 de pas,
ou 34000 tr/mn et 14° de pas.

Régler compensation latérale à la demande (pour appareils sans servo-commande.)

I.10 - DESCENTE

I.10.1 - Au moteur

Vi : 50 kt - Régime : 34000 tr/mn.

Réduire le pas à la demande pour obtenir le taux de descente voulu.

I.10.2 - En autorotation

Vérifier serrage de la friction du cyclique.

Pas réduit à fond.

Surveiller régime rotor (max. 420 tr/mn).

Vitesse 50 kt minimum.

Vitesse correspondant à l'angle de meilleur plané 65 kt.

I.11 - ACTIONS VITALES AVANT TOUT POSER

- Manette coupe-feu en avant dans son cran.
- Manette régulateur en position 34000.
- Manette de débit en avant dans son cran.
- Compensation latérale fermée (EVT).
- Contact BATTERIE-GENE-GAVAGE sur ON.
- Pression, température et régime normaux.
- Pas de lampe allumée.
- Harnais serrés et bloqués.

I.12 - ATERRISSAGE

- 1,20 à 1,50 m puis descente lente jusqu'à contact avec le sol.

NOTA :

- En charge : surveiller indication de pas.
surveiller T4.

I.13 - APRES ATERRISSAGE

- Positionner la manette de régulateur en butée arrière.
- Réduire le régime par la manette de débit à 28000 si l'on veut rester en position d'attente.

I.14 - ARRET TURBO-MOTEUR ET ROTOR

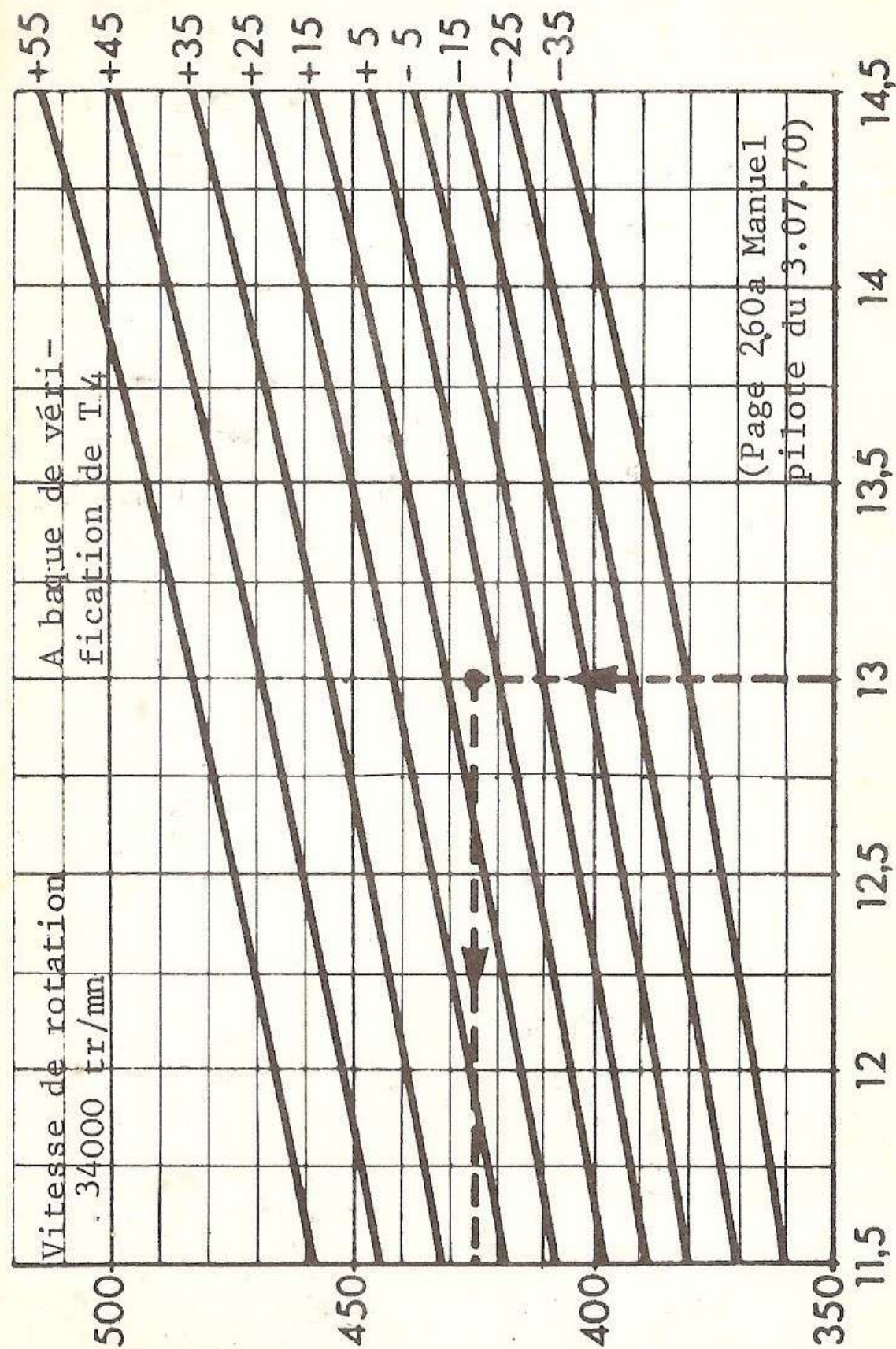
- Réduire à fond la manette régulateur et la manette de débit.
Pendant la chute de régime vérifier :
 - Roue libre : désynchronisation des aiguilles tacky rotor et turbine.
 - Pression huile BTP : le voyant ne doit pas s'allumer au-dessus de 270 tr/mn.
 - Serrer à fond la friction de pas général et modérément la friction cyclique.
 - Après l'appel radio couper : contact radio, génératrice (allumage voyant) et pompe de gavage.
 - Attendre le régime de ralenti stabilisé (entre 18000 et 20000 tr/mn).
 - Couper la turbine en mettant l'inverseur sur ARRET et déclencher le chrono pour la prise du TAT.
- Vérifier : - éclair au voyant micro-pompe.
 - allumage du voyant blocage.
- Après l'arrêt turbine (top chrono). Serrer le frein rotor.
Couper les contacts feux de position, téléphone de bord, batterie.
(EVT : bloquer les gyros d'horizon et de directionnel).
 - N'ouvrir les portes que lorsque le rotor est complètement arrêté.
 - Inspection sommaire - Vérification du bouchon magnétique.

NOTA :

- Lorsqu'une mission nécessite un arrêt rapide du rotor (VIP-EVASAN etc) ou par $V_w \geq 10$ kt couper la turbine sans attendre le ralenti et sans prendre de TAT.
Serrer le frein rotor d'un seul mouvement à partir de 175 tr/mn. A 50 tr/mn rotor relâcher le freinage rotor pour le reprendre doucement de façon à arrêter une pale dans l'axe.
- Par grand vent mettre le manche cyclique légèrement vers l'avant pendant le freinage du rotor.

N'ouvrir les portes que lorsque le rotor
est complètement arrêté

TEMPERATURE EXTERIEURE ° C



TEMPERATURE t_4 (° C)

AOUT 1979

I - RESTRICTIONS

- Vol acrobatique.
- Vol dans les conditions IFR.
- Vol en atmosphère givrante.
- Vol prolongé vers l'arrière.
- Lancement du rotor par vent supérieur à 40 kt.
- Au sol, le ralentissement du rotor par accroissement du pas.
- Les décollages et atterrissages glissés, sauf atterrissage en autorotation et panne commande rotor anti-couple.
- Les vols en atmosphère neigeuse sans avoir au préalable déposé les grilles d'entrée d'air et retourné les ouies.
- Vol avec des frictions insuffisamment serrées.
- Mouvements rapides de lacet en vol stationnaire et en montée verticale.

II - VITESSES LIMITES

II.1 - Avant

- 100 kt à 1600 kg.
- 105 kt à 1500 kg.
- Diminuer de 10 kt par 1000 m d'altitude.
- Augmenter de 5 kt par diminution de 100 kg de poids (sans dépasser 105 kt).

II.2 - Vent relatif arrière ou latéral

- 18 kt.

II.3 - En fonction de la configuration

- Avec une ou sans porte :
 - vol avec puissance - 80 kt,
 - vol en autorotation - 55 kt.
- Avec les plateaux :
 - vol avec puissance - 90 kt,
 - vol en autorotation - 70 kt.

II.4 - En atmosphère turbulente

- Vitesse maximum à ne pas dépasser - 70 kt.

III - FACTEURS DE CHARGE MAXIMUM

- Appareil à 1500 kg + 2,2 g.
- Transport avec élingue ou plateaux - 1,5 g.

IV - CARACTERISTIQUES

- IV.1 - Puissance max. 406 CV.**
Puissance max. cont. 330 CV.
Longueur max. 12,05 m.
Largeur max. 8,885 m.
Hauteur max. 2,75 m.
Largeur voie patins 2,08 m.

IV.2 - Sling

- Elingue de chargement SIREN - 500 kg.
- Charge minimum pour délestage automatique 50 kg.

IV.3 - Treuil

- Charge maximale : 160 kg à 25 m de hauteur (configuration d'appareil définie spécialement).

IV.4 - Plateaux

- charge maximum par plateau : 200 kg
- Charge plateau gauche $\geq$ charge plateau droit (différence entre les deux plateaux $\leq$ 120 kg).

V - POIDS

- Poids maxi autorisé : 1600 kg.
- Poids d'utilisation courante : 1500 kg.

NOTA :

La durée du vol au-dessus de 1500 kg doit être mentionné sur la forme 11.

VI - MASSE MAXIMALE AU DECOLLAGE

(D.E.S. à 1,5 m du sol)

ALTITUDES EN METRES

T° C	0	500	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000
-30°							1550	1450	1370
-20°						1580	1490	1400	1320
-10°						1530	1440	1360	1280
0					1570	1480	1390	1320	1240
+ 5°		1600			1540	1450	1370	1290	1220
+ 10°					1520	1430	1350	1270	1200
+ 15°				1580	1490	1410	1330	1250	1170
+ 20°				1550	1470	1380	1310	1230	1150
+ 25°				1520	1450	1360	1280	1210	1130
+ 30°				1500	1420	1340	1260	1180	
+ 35°			1570	1480	1400	1320	1240	1160	
+ 40°			1540	1450	1370	1290	1210	1130	
+ 45°			1510	1430	1350	1270	1190	1110	

Dans le cas de décollage sous grand angle, ou de travail en stationnaire HES, la masse maximale autorisée est de 100 kg inférieure à celle donnée dans le tableau.

VII - CENTRAGE

VII.1 - Longitudinal

- Référence choisie à 3 m en avant de l'axe du rotor.
- Limite avant : 2,72 m - Limite arrière extrême : 3,07 m.

VII.2 - Latéral

- La référence est l'axe longitudinal de l'appareil.
- Limite gauche : 0,135 m - Limite droite : 0,043 m.

VIII - LIMITATIONS DE PAS

VIII.1 - En stationnaire

- D.E.S. : 14° - H.E.S. : $13^{\circ} 5$.

VIII.2 - A la mise en translation

- Utilisation normale $14^{\circ} 5$.

VIII.3 - En montée

- 14°

VIII.4 - En croisière

- 14° à 34000 tr/mn - $14^{\circ} 5$ à 33000 tr/mn.

VIII.5 - Supplément de puissance

- 15° butée élastique.

IX - DISTANCE MAXIMUM FRANCHISSABLE

- 33000 tr/mn - $14^{\circ} 5$ - Monter de 1000 m par heure pendant 3 heures (sauf par grand vent AR) - Descendre à 60 kt en autorotation.

X - ENDURANCE MAXIMUM

- 33000 - Vitesse 50 à 60 kt - Z = 500 m.

XI - DISTANCE MAXIMUM FRANCHISSABLE A VITESSE ECONOMIQUE

- Z = 1000 m - 33000 - Vi 90 kt.

XII - LIMITATIONS ROTOR

XII.1 - Vitesse de rotation rotor

Régimes normaux d'utilisation

- 360 tr/mn à 34000.
- 350 tr/mn à 33000.
- 420 tr/mn maximum en autorotation.
- 280 tr/mn (+ 10 tr/mn par 1000 m d'altitude) minimum en autorotation.

XII.2 - Survitesses rotor

- Régime supérieur à 420 tr/mn noter sur les formes le régime maximum atteint et sa durée (vérification du moyeu AR et du collage du revêtement des pales principales).
- Régime supérieur à 450 tr/mn - Revision générale du moyeu principal et moyeu arrière, pales principales et arrière.

XII.3 - Limite de freinage du rotor principal

- A partir de 175 tr/mn - temps de freinage compris entre 10 et 15 secondes.
- 10 minutes doivent s'écouler entre 2 freinages successifs.

XIII - DIVERS

XIII.1 - Phare d'atterrissage

- La lampe permet 25 heures d'allumage.
- Période de refroidissement égale au double de la période d'allumage.

XIII.2 - Radio

- Poste VHF - TRAP 26 B
 - 20 canaux de 100 à 156 MHZ
 - Poste VHF - TRAP 138
 - Standard de fréquences
 - Poste HF - TRPP 15 B
 - 32,6 à 47 MHZ.
-] en cours de remplacement
par TRAP 138

XIV - LIMITATIONS MOTEUR

XIV.1 - Régimes normaux d'utilisation

- 32000 tr/mn lorsque température ambiante inférieure à - 20° C et que l'altitude de vol est inférieure à 1000 m.
- 33000 tr/mn - obtenus manette régulateur en butée AR.
- 34000 tr/mn - tous les autres cas.
- 35000 tr/mn - admissibles en écarts transitoires.

NOTA :

La manette régulateur en butée maximum, le régime doit être compris entre 33800 et 34100 tr/mn.

XIV.2 - Survitesse

N compris entre 34500 et 35000
régime stabilisé.

N compris entre 35000 et 36000
pendant moins de 5 minutes.

Régulateur
à changer

N compris entre 35000 et 36000
pendant plus de 5 minutes.

N supérieur à 36000.

Turbomoteur
à réviser

XIV.3 - Paramètres

Température tuyère T4 :

- Maximum au démarrage : 550° C
- Maximum à l'accélération turbine : T4 lue au ralenti + 30° C.
- Maximum 15 minutes : 550° C.
- Maximum continu : 510° C.

Température d'huile moteur :

- Huile AIR 3512 - Mini : 20° - Max : 80° C.
- Huile AIR 3515 - Mini : 0° - Max : 35° C.
- Ne pas décoller avant d'avoir : 20° C avec huile 3512.
0° C avec huile 3515.

Pression d'huile moteur :

- Normale : 2 à 4 Hpz.
- Minimum : 0,8 Hpz.
- Maximum : 4 Hpz.
- Allumage voyant rouge - 1,1 Hpz.

Graissage BTP :

- Allumage voyant - pression inférieure à 1,5 Hpz.

XV - CARBURANTS

XV.1 - Capacité réservoir carburant

- 595 litres - 580 litres utilisables.
- Voyant rouge indique qu'il reste environ 60 litres de carburant.

XV.2 - Carburants normaux sans restriction d'emploi

Spécifications			Observations
Française	U.S.A.	OTAN	
Kérosène AIR 3405 C (TR0)		F 34	Normal
	ASTM Jet A		
	ASTM Jet A 1	F 35	
Kérosène AIR 3407 B (TR4)	MIL-T-5624 H (JP 4)	F 40	Acceptable
	ASTM J et B	F 45	
Kérosène AIR 3404 B (TR5)		F 42	Substitut de secours. Type «Haut point d'éclair»
	MIL-T-5624 JP 5	F 44	

XV.3 - Carburants avec restriction d'emploi

Spécifications			Observations
Française	U.S.A.	OTAN	
Essence d'aviation AIR 3401 H	MIL-G-5572 E (grade 80/87) (grade 100/130)	F 12	Le temps de fonctionne- ment à l'es- sence ne de- vra pas dé- passer un to- tal de 25 h. entre 2 révi- sions du GTM Ajouter 1 % d'huile.
		F 18	
AIR 3401 G	MIL-G-5572 E (grade 115/145)	F 22	
Essence d'aviation 95 STM	MIL-F-16884 G	F 75	Par T° am- biente pro- longée infé- rieure à - 10° C.
Essence d'aviation 4710	MIL-F-16884 G Type 1 ou 2	F 75	Ne peut être utilisé que lorsque la T° ambiante est supérieure à - 15° C.
Essence auto DCEA/2D	MIL-G-3056 B AMI type 1	F 46	

II.11 - DECROCHAGE DE PALES

Ne présente aucun caractère dangereux.

- Réduire immédiatement le pas général.
- Réduire la vitesse.
- Eviter attitude cabrée pour ne pas augmenter facteur de charge.

II.12 - ENTRAINEMENT DE MANCHE

(Sur Alouette II sans servo-commande).

Au sol :

- A la mise en route entre 140 et 160 tr/mn, ne présente aucun danger - augmenter le débit.
- Si le régime GTM le permet, décoller immédiatement ou réduire à fond la manette de débit.

En vol :

- Avec puissance.
- Resserrer la friction du manche cyclique, si l'entraînement continue, se poser le plus rapidement possible au moteur.

En autorisation :

- Augmenter le pas général en contrôlant parfaitement les tours rotor.
- Serrer la friction du manche cyclique.

II.13 - PANNE SERVO-COMMANDE

- En cas de durcissement des commandes ou de baisse de pression stabilisée en dessous de 4 Hpz, le vol peut être poursuivi en appliquant la procédure suivante :
- Mettre le robinet de servo-commande sur ARRET.
- Serrer légèrement la friction du manche cyclique.
- Vérifier le niveau du liquide hydraulique.
- Se poser en cas de fuite pour éviter un grippage de la pompe.

NOTA :

En cas de rupture d'entraînement de la pompe hydraulique de servo-commandes, la génératrice du rotor ne sera plus entraînée. Se poser.

On retrouve les mêmes efforts que sur l'appareil sans servo-commandes. En raison des jeux des tiroirs de servo-commandes la course morte au manche est d'environ 5 mm.