



Manuel d'Utilisation du Pilote et Manuel de Vol Approuvé par la FAA

CESSNA MODELE 172R

AVIONS 172R80001 ET SUIVANTS

SUPPLEMENT 4

BALISE DE DETRESSE

POINTER TYPE 3000-11 OU 4000-11

N° DE SERIE	80788
N° D'IMMATRICULATION	F-ONDU

Ce supplément doit être inséré dans la Section 9 du Manuel d'Utilisation du Pilote et Manuel de Vol Approuvé par la FAA de l'avion équipé de la balise de détresse Pointer Type 3000-11 ou 4000-11. La balise de détresse Pointer Type 4000-11 n'est approuvée qu'aux Etats Unis, au Canada, au Japon et en France.

Ce Supplément est la traduction en français de l'original en anglais approuvé par la FAA et accepté par l'EASA.	
Thomas IACONO	DGAC
Date: 31 JUIL. 2005	

 Membre de GAMA

2 Décembre 1996

Révision 4 - 19 Septembre 2005

COPYRIGHT © 2005
CESSNA AIRCRAFT COMPANY
WICHITA, KANSAS, USA

SUPPLEMENT 4

BALISE DE DETRESSE POINTER TYPE 3000-11 OU 4000-11 (ELT)

Utiliser la liste de validité des pages pour vérifier la situation courante de ce supplément.

Les pages affectées par la dernière mise à jour sont indiquées par un astérisque (*) précédé du numéro de la page.

<u>Indice de la révision</u>	<u>Date</u>
Edition d'origine	30 Décembre 2000
Révision 1	28 Juin 2002
Révision 2	31 Octobre 2002
Révision 3	7 Juillet 2003
Révision 4	19 Septembre 2005

Ce Supplément est la traduction en français de l'original en anglais approuvé par la FAA et accepté par l'EASA.

Thomas IACONO

DGAC

Date: 31 Mars 2006

LISTE DE VALIDITE DES PAGES

<u>Page</u>	<u>Situation des pages</u>	<u>Indice de la révision</u>
*S4-1 à S4-3	Révisées	4
S4-4 à S4-9/S4-10	Révisées	2

LISTE DES BULLETINS SERVICE

La liste suivante énumère les bulletins services applicables à l'utilisation de l'avion et insérés dans ce supplément. Cette liste ne comprend que les bulletins service actuellement en vigueur.

<u>Numéro</u>	<u>Titre</u>	<u>Applicable A L'avion N°</u>	<u>Révision Incorporée</u>	<u>Incorporé sur avion</u>
S4-2				Révision 4

SUPPLEMENT 4

BALISE DE DETRESSE (ELT)

POINTER TYPE 3000-11 OU 4000-11

SECTION 1

GENERALITES

Ce supplément fournit des renseignements qui doivent être observés lors de l'utilisation de la balise de détresse Pointer type 3000-11 ou 4000-11. La balise de détresse Pointer Type 4000-11 n'est approuvée qu'aux Etats Unis, au Canada, au Japon et en France.

Les deux balises Pointer type 3000-11 (munie d'étiquettes en anglais) et 4000-11 (munie d'étiquettes bilingues) se composent d'un émetteur radio autonome à deux fréquences et d'une alimentation par une batterie de 5 piles alcalines «C» qui est activée automatiquement par un contacteur d'accélération «G» mesurant une décélération, conçu pour se mettre en marche quand l'équipement détecte des accélérations longitudinales telles qu'elles sont définies dans le TSO-C91A. Un interrupteur à voyant situé à distance est également installé sur le tableau de bord copilote, côté supérieur droit, pour commander la balise ELT du poste de pilotage. Le voyant au centre du basculeur s'allume lorsque l'émetteur de la balise est en émission. La balise émet un signal omnidirectionnel sur les fréquences de détresse internationales 121.5 MHz et 243.0 MHz. Les aéronefs de l'aviation générale et les aéronefs commerciaux, la FAA et la CAP veillent la fréquence 121,5 MHz. tandis que la fréquence 243.0 MHz est veillée par les militaires.

La balise est contenue dans un boîtier Lexan en fibre de verre résistant aux impacts élevés, retardant l'action du feu, étanche, munie d'une poignée de transport, et montée derrière la cloison de cabine arrière, sur le côté droit de la pointe arrière. Pour y accéder, ouvrir les attaches au quart de tour dans la cloison de cabine arrière. La balise est mise en service à partir d'une boîte de commande située sur le côté faisant face à l'avant ou par le basculeur à voyant situé à distance, installé sur le tableau de bord copilote, côté supérieur droit (Voir Figure 1).

Un boîtier d'alimentation par piles alcalines à l'intérieur du boîtier de l'émetteur fournit la puissance à l'émetteur.

Conformément aux règlements FAA, le boîtier d'alimentation par piles de la balise doit être remplacé après deux années de stockage ou de durée de service, ou pour n'importe quelles des raisons suivantes:

- a. Après l'utilisation de l'émetteur dans une situation d'urgence (incluant la mise en marche par inadvertance pendant une durée inconnue).
- b. Après l'utilisation de l'émetteur pendant plus d'une heure de fonctionnement global (c'est-à-dire, le temps cumulé pendant quelques tests et la mise en marche par inadvertance pendant une durée connue).
- c. A la date, ou avant la date de remplacement du boîtier d'alimentation marquée sur le boîtier et sur l'étiquette de l'émetteur.

B5123

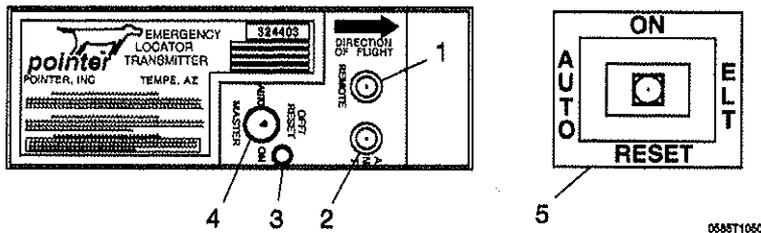


Figure 1. Balise De Détresse Pointer Type 3000-11

1. PRISE JACK DE CABLE DE COMMANDE A DISTANCE – Permet le branchement de la balise au basculeur à voyant situé sur le tableau de bord copilote.
2. PRISE D'ANTENNE - Permet le branchement de l'antenne montée au sommet de la pointe arrière.
3. VOYANT DE L'EMETTEUR - S'allume rouge pour indiquer que l'émetteur émet un signal de détresse.
4. COMMUTATEUR DE FONCTION GENERAL (Commutateur à rotule à trois positions) :
 - AUTO - Arme l'émetteur pour une activation automatique lorsque le contacteur de «G» détecte le niveau de décélération prédéterminé.
 - ON - Met instantanément la balise en service. Utilisée aux fins d'essai et si le contacteur d'accélération est inopérant. La position ON court-circuite le commutateur en position activation automatique. (Le voyant rouge, au centre du basculeur à distance, doit s'allumer).

OFF/RESET -- MET LA BALISE HORS SERVICE PENDANT LA MAINTENANCE, APRES LE SAUVETAGE ET POUR REACTIVER LA FONCTION MISE EN SERVICE AUTOMATIQUE. (LE VOYANT ROUGE, AU CENTRE DU BASCULEUR A DISTANCE, DOIT S'ETEINDRE).

5. BASCULEUR/VOYANT A DISTANCE (Basculeur à trois positions)

ON - Met instantanément, à distance, la balise en service pour essai ou en situation d'urgence. Le voyant rouge, au centre du basculeur à distance, s'allume pour indiquer que l'émetteur émet un signal de détresse.

AUTO - Arme l'émetteur pour une activation automatique lorsque le contacteur de «G» détecte le niveau de décélération prédéterminé.

RESET - Désactive et réarme l'émetteur après une activation automatique par le contacteur d'accélération «G». (Le voyant rouge, au centre du basculeur à distance, doit s'éteindre).

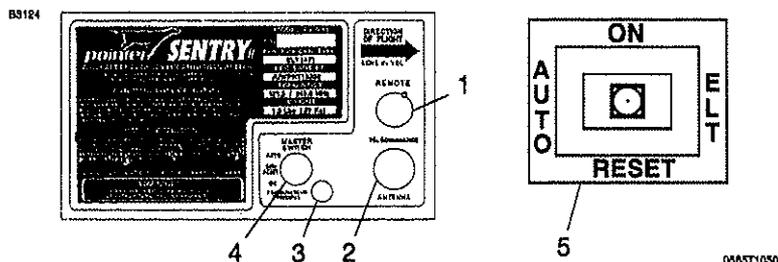


Figure 2. Balise De Détresse Pointer Type 4000-11

1. PRISE JACK DE CABLE DE COMMANDE A DISTANCE – Permet le branchement de la balise au basculeur à voyant situé sur le tableau de bord copilote.
2. PRISE D'ANTENNE - Permet le branchement de l'antenne montée au sommet de la pointe arrière.
3. VOYANT DE L'EMETTEUR - S'allume rouge pour indiquer que l'émetteur émet un signal de détresse.

4. **COMMUTATEUR DE FONCTION GENERAL** (Commutateur à rotule à trois positions) :
- ON - Met instantanément la balise en service. Utilisée aux fins d'essai et si le contacteur d'accélération est inopérant. La position ON court-circuite le commutateur en position activation automatique. (Le voyant rouge, au centre du basculeur à distance, doit s'allumer).
 - AUTO - Arme l'émetteur pour une activation automatique lorsque le contacteur de «G» détecte le niveau de décélération prédéterminé.
 - OFF/RESET - Met la balise hors service pendant la maintenance, après le sauvetage et pour réactiver la fonction mise en service automatique. (Le voyant rouge, au centre du basculeur à distance, doit s'éteindre).
5. **BASCULEUR/VOYANT A DISTANCE** (basculeur a trois positions) :
- ON - Met instantanément, à distance, la balise en service pour essai ou en situation d'urgence. Le voyant rouge, au centre du basculeur à distance, s'allume pour indiquer que l'émetteur émet un signal de détresse.
 - AUTO - Arme l'émetteur pour une activation automatique lorsque le contacteur de «G» détecte le niveau de décélération prédéterminé.
 - RESET - Désactive et réarme l'émetteur après une activation automatique par le contacteur d'accélération «G». (Le voyant rouge, au centre du basculeur à distance, doit s'éteindre).

SECTION 2 LIMITATIONS

Se reporter à la Section 2 du Manuel d'Utilisation du Pilote (POH).

SECTION 3 PROCEDURES D'URGENCE

Avant d'effectuer un atterrissage forcé, spécialement dans des régions montagneuses ou retirées, mettre en marche l'émetteur de la balise en positionnant le basculeur/ voyant à distance sur ON. Le voyant au centre du basculeur doit s'allumer.

Immédiatement après l'atterrissage forcé, lorsqu'une assistance d'urgence est nécessaire, la balise doit être utilisée comme suit:

NOTA

Le basculeur/ voyant à distance de la balise peut être inopérant après avoir été endommagé pendant l'atterrissage forcé. Dans ce cas, le contacteur d'accélération «G» met la balise en service automatiquement. Cependant, mettre la balise sur OFF et puis sur ON requiert l'utilisation manuelle du commutateur de fonction général situé sur la balise elle-même.

1. S'ASSURER DE LA MISE EN SERVICE DE LA BALISE:
 - a. Mettre le basculeur/ voyant à distance sur ON même si le voyant est déjà allumé.
 - b. Si la radio de l'avion est utilisable et peut être utilisée en toute sécurité (pas de menace d'incendie ou d'explosion), la mettre sur ON et sélectionner 121.5 MHz. Si l'émission de la balise est audible, c'est qu'elle fonctionne correctement.
 - c. S'assurer que l'antenne est claire de toute obstruction.

NOTA

Lorsque la balise est activée, un son décroissant peut être entendu avant que les gazouillements typiques commencent.

2. AVANT D'APERCEVOIR L'AERONEF DE SAUVETAGE - Ménager la batterie de bord. Ne pas mettre en service l'émetteur-récepteur radio.
3. APRES AVOIR APERÇU L'AERONEF DE SAUVETAGE - Mettre le basculeur/ voyant à distance sur RESET et le relâcher sur la position AUTO pour éviter les interférences radio. Tenter d'établir la liaison avec l'aéronef de sauvetage au moyen de l'émetteur-récepteur radio sur 121.5 MHz. Si le contact n'est pas établi, remettre immédiatement le basculeur/ voyant à distance sur ON.
4. UNE FOIS LE SAUVETAGE TERMINE - Mettre le basculeur/ voyant à distance sur AUTO, mettant ainsi fin aux émissions d'urgence.

SECTION 4 PROCEDURES NORMALES

Tant que le basculeur/ voyant à distance est sur la position AUTO et que le commutateur de fonction général reste sur la position AUTO, la balise fonctionne automatiquement lorsque l'équipement mesure des accélérations longitudinales telles qu'elles sont définies dans le TSO-C91A.

A la suite d'un foudroiement ou d'un atterrissage particulièrement dur, la balise peut se déclencher alors qu'il n'y a aucune urgence. Si le voyant du basculeur à distance s'allume, la balise s'est accidentellement mise en marche. Un autre moyen de le vérifier est de sélectionner 121.5 MHz sur l'émetteur-récepteur radio et d'écouter la présence éventuelle d'une émission d'urgence. Si le voyant du basculeur à distance est allumé, ou s'il y a d'une émission d'urgence, mettre le basculeur/ voyant à distance sur RESET et le relâcher sur la position AUTO.

L'entretien de la balise de détresse doit s'effectuer conformément aux exigences de la réglementation FAR Part 91.207.

VERIFICATION/ESSAI

1. La balise de détresse doit faire l'objet d'essais toutes les 100 heures.

NOTA

L'essai ne doit être effectué que pendant les 5 premières minutes de chaque heure.

2. Déconnecter le câble d'antenne de la balise.
3. Mettre BAT de l'interrupteur de batterie sur ON.
4. Mettre sous tension l'émetteur-récepteur de bord et afficher la fréquence 121.5 MHz.
5. Mettre le basculeur/ voyant à distance sur ON. Le voyant doit s'allumer. Limiter le nombre de signaux d'urgence émis **uniquement à trois**, puis remettre immédiatement le basculeur/ voyant à distance sur RESET et le relâcher sur la position AUTO.
6. Mettre le commutateur de fonction général sur ON. Vérifier l'allumage du voyant de l'émetteur sur la balise et l'allumage du voyant du basculeur à distance sur le tableau de bord.

7. Mettre le commutateur de fonction général sur OFF/RESET.
8. Remettre le commutateur de fonction général sur AUTO.
9. Connecter le câble d'antenne à la balise.

⚠ ATTENTION – DANGER

**LES ESSAIS AVEC ANTENNE BRANCHEE DOIVENT ETRE
AUTORISES ET CONFIRMES PAR LA TOUR DE CONTROLE
LA PLUS PROCHE.**

NOTA

L'antenne n'étant pas branchée, le signal émis par la balise est suffisant pour atteindre le récepteur tout en ne perturbant pas les autres communications ou en ne détériorant pas le circuit de sortie.

La batterie de piles doit être remplacée lorsque le temps global d'essai ou de fonctionnement atteint une heure.

VEILLE ET COMPTE RENDU EN VOL

Les pilotes sont encouragés à veiller 121.5 MHz et/ou 243.0 MHz en vol pour aider à l'identification d'émissions d'urgence possible de balise de détresse. A la réception d'un signal, effectuer le compte rendu suivant à l'organisme de contrôle aérien le plus proche:

1. Votre position à l'heure où le signal a été entendu pour la première fois.
2. Votre position à l'heure où le signal a été entendu pour la dernière fois.
3. Votre position à l'endroit où le signal était le plus fort.
4. Votre altitude de vol et la fréquence sur laquelle a été entendu le signal 121.5 MHz ou 243.0 MHz. La position sera, si possible, donnée par rapport à une aide de radionavigation. Si l'avion possède un équipement de radio ralliement, fournir le relèvement du signal d'urgence avec chaque position de report.

**SECTION 5
PERFORMANCES**

L'installation de la balise de détresse n'a pas d'influence sur les performances de l'avion.

