

**ROBIN
DR400**

180
CV

CHECK-LIST **F-GPJL**

PROCEDURES NORMALES
PROCEDURES DE SECOURS
PROCEDURES D'URGENCE



Tél : 03 86 57 27 51

© 2019 - Version 1.0

PAGE INTENTIONNELLEMENT
LAISSEE BLANCHE

VISITE PREVOL INTERIEURE

SACOCHE ET DOCUMENTS	à bord
METEO, NOTAMS	vérifiés
DEVIS MASSE, PERFOS	calculés
AVIONICS MASTER	arrêt
PILOTE AUTOMATIQUE	arrêt
CONTACT MAGNETOS	coupé, clé enlevée
COMMANDES	libres et sans frottements
COMPENSATEUR	débattement complet et neutre
VOLETS	rentrés, 1 ^{er} cran, 2 ^{ème} cran
ROBINET ESSENCE	ouvert
BATTERIE	marche
AUTONOMIE	vérifiée
POMPE ELECTRIQUE	marche, vérifier extinction voyant B.P et pression arc vert, absence fuite sous le moteur
POMPE ELECTRIQUE	arrêt
FEU ANTICOLLISION	vérifié
PHARES	vérifiés
FEUX DE NAVIGATION	vérifiés
AVERTISSEUR DE DECROCHAGE	vérifié
TEST VOYANTS ALARME	effectué
BREAKERS	vérifiés
BATTERIE	arrêt
HORAMETRE	relevé
CHRONOMETRE	remonté, à l'heure
BAGAGES	arrimés
TROUSSE DE SECOURS	en place

VISITE PREVOL EXTERIEURE

Enlever les 3 obturateurs

DESSUS FUSELAGE – FLANC GAUCHE

BOUCHON DE RESERVOIR	en place, verrouillé
PRISE STATIQUE	propre, non obstruée
ANTENNES	vérifiées

EMPENNAGE

GOUVERNE PROFONDEUR	surface/articulations vérifiées
GOUVERNE DIRECTION	articulations/jeu vérifiés
FEU DE NAVIGATION	vérifié

DESSOUS FUSELAGE – FLANC DROIT

PRISE STATIQUE..... *propre, non obstruée*
PURGE RESERVOIR CARBURANT *effectuée*

AILE ET TRAIN DROIT

VOLET/MECANISMES *vérifiés*
AILERON/MECANISMES *vérifiés*
FEU DE NAVIGATION *vérifié*
SAUMON *vérifié*
BORD D'ATTAQUE *vérifié*
INTRADOS/FIXATION..... *vérifiés*
AVERTISSEUR DE DECROCHAGE..... *vérifié*
TRAIN PRINCIPAL DROIT..... *fixation et carénage vérifiés*
FREIN *vérifié*
PRESSION/ETAT PNEU *vérifiés*
AMORTISSEUR *enfonceement normal*
EXTRADOS..... *vérifié*
RESERVOIR D'AILE *vérifié et purge effectuée*

FUSELAGE AVANT

PURGE CIRCUIT CARBURANT *effectuée*
NIVEAU D'HUILE *vérifié (6 Qts mini)*
TRAPPE D'HUILE *fermée*
CAPOTTAGE MOTEUR..... *vérifié*
HELICE ET CONE *vérifiés*
ENTREES D'AIR..... *vérifiées*
FIXATION ECHAPPEMENT..... *vérifiée*
PROPRETE VERRIERE *vérifiée*

TRAIN AVANT

BEQUILLE..... *enlevée*
TRAIN AVANT..... *fixation et carénage vérifiés*
PRESSION/ETAT PNEU *vérifiés*
AMORTISSEUR *enfonceement normal*

AILE ET TRAIN GAUCHE

RESERVOIR D'AILE..... *vérifié et purge effectuée*
BORD D'ATTAQUE..... *vérifié*
TRAIN PRINCIPAL GAUCHE. ..*fixation et carénage vérifiés*
FREIN *vérifié*
PRESSION/ETAT PNEU *vérifiés*
AMORTISSEUR *enfonceement normal*
PHARES..... *vérifiés*
TUBE DE PITOT *vérifié, non obstrué*
INTRADOS/FIXATION *vérifiés*
SAUMON *vérifié*
FEU DE NAVIGATION *vérifié*
AILERON/MECANISMES..... *vérifiés*
VOLET/MECANISMES..... *vérifiés*
EXTRADOS *vérifié*

PAGE INTENTIONNELLEMENT
LAISSEE BLANCHE

AVANT MISE EN ROUTE

BEQUILLE.....	<i>enlevée</i>
SIEGES	<i>réglés et verrouillés</i>
CEINTURES	<i>détachées</i>
VERRIERE.....	<i>fermée, déverrouillée</i>
FREIN DE PARC.....	<i>serré</i>
COMPENSATEUR.....	<i>neutre</i>
VOLETS	<i>rentrés</i>

MISE EN ROUTE

BATTERIE.....	<i>marche</i>
FEU ANTICOLLISION	<i>marche</i>
ROBINET D'ESSENCE	<i>ouvert</i>
AUTONOMIE	<i>vérifiée</i>
MIXTURE	<i>plein riche</i>
RECHAUFF. CARBU.....	<i>froid</i>
POMPE ELECTRIQUE	<i>marche</i>
INJECTIONS	<i>2 à 3</i>
<i>Quelques injections supplémentaires par temps froid</i>	
<i>Aucune injection si moteur chaud</i>	
MANETTE DES GAZ	<i>poussée d'1/2cm</i>
CHAMPS HELICE ET AVION	<i>dégagés</i>
CONTACTS MAGNETOS	<i>Both</i>
PIEDS	<i>sur freins</i>
DEMARREUR.....	<i>marche</i>
MOTEUR.....	<i>1200 tr/min</i>

APRES MISE EN ROUTE

PRESSION HUILE	<i>vérifiée, voyant éteint</i>
POMPE ELECTRIQUE	<i>arrêt</i>
PRESSION ESSENCE	<i>vérifiée, voyant éteint</i>
ALTERNATEUR.....	<i>marche</i>
CHARGE ALTERNATEUR.....	<i>vérifiée, voyant éteint</i>
AVIONICS MASTER.....	<i>marche</i>
COM2 / NAV2	<i>marche</i>
TRANSPONDEUR.....	<i>ALT, 7000</i>
DME	<i>marche si nécessaire</i>
G500/GTN650	<i>appuyer sur « Continue »</i>
CEINTURES	<i>attachées</i>
FEUX DE NAVIGATION	<i>comme nécessaire</i>
ALTIMETRES (PFD, G5, Standby)	<i>réglés</i>
PARAMETRES (route, cap, altitude, fréq.)	<i>affichés</i>
RADIO COM	<i>annonce</i>

PAGE INTENTIONNELLEMENT
LAISSEE BLANCHE

ROULAGE

PHARE DE ROULAGE..... *allumé*
 FREINS..... *essayés*
 DIRECTIONNEL *vérifié*
 INDICATEUR DE LACET *vérifié*
 HORIZONS ARTIFICIELS *stables*

ESSAIS MOTEUR

FREIN DE PARC *serré*
 TEMPERATURE/ PRESSION HUILE..... *arc vert*
 ESSENCE *réservoir le plus plein*
 PRESSION ESSENCE..... *arc vert*
 MOTEUR *2000 tr/min*
 SELECTION MAGNETOS..... *effectuée*
Chute de tours maxi 175 tr/min ; +/- 50 tr/min entre chaque magnéto
 RECHAUFF. CARBU *essayé*
Chute de tours : minimum 100 tr/min
 RALENTI *600 à 700 tr/min*
 MOTEUR *1200 tr/min*
 MIXTURE..... *essai coupure moteur*

AVANT DECOLLAGE

COMMANDES *vérifiées libres 3 axes*
 PILOTE AUTOMATIQUE..... *arrêté*
 VOILETS..... *1^{er} cran*
 COMPENSATEUR *neutre*
 CONTACT MAGNETOS *both*
 ESSENCE *ouverte sur réservoir le plus plein*
 MIXTURE..... *plein riche*
 RECHAUFF. CARBU *froid*
 POMPE ELECTRIQUE..... *marche*
 PRESSION HUILE *vérifiée, voyant éteint*
 PRESSION ESSENCE..... *vérifiée, voyant éteint*
 TEMPERATURE D'HUILE *arc vert*
 CEINTURES..... *attachées*
 VERRIERE *fermée et verrouillée*
 ALTIMETRES..... *réglés*
 TRANSPONDEUR *ALT, 7000 vérifié*
 PFD/MFD, G5, GTN650..... *vérifiés, sans alarmes*
 APPROCHE ET BASE *absence de trafic*
 PHARES *allumés*
 PISTE *dégagée*
 BRIEFING DECOLLAGE/SECURITE..... *effectué*

PAGE INTENTIONNELLEMENT
LAISSEE BLANCHE

ALIGNÉ SUR LA PISTE

VOYANTS ALARME.....éteints
COMPAS.....vérifié
VENT.....relevé
RADIO COM.....annonce
PIEDS.....position vol
PLEINE PUISSANCE..... 2200 tr/ min minimum

*SI LE REGIME MOTEUR EST INFÉRIEUR A 2200 tr/min
NE PAS DECOLLER*

400 ft

VOLETS..... rentrés
POMPE ELECTRIQUEarrêté
PHARES..... coupés

CROISIERE

MOTEUR..... 2500 tr/min maximum
MIXTURE si alt $\geq$ 5000 ft appauvrir
ALTIMETRESQNH ou 1013 Hpa

POINT DE FRACTIONNEMENT

CAPvérifié
ALTITUDE ou FL.....vérifié
PARAMETRES MOTEURvérifiés, dans le vert
ESSENCE/AUTONOMIE vérifiés
RECHAUFF. CARBU..... comme nécessaire

AVANT DESCENTE

BRIEFING ARRIVEE effectué
QNH affiché
MIXTURE plein riche
MOTEUR 2000 à 2500 tr/min
RECHAUFF. CARBU comme nécessaire
ESSENCE réservoir le plus plein
RADIO COM/NAV vérifiées

VENT ARRIERE

PILOTE AUTOMATIQUE arrêt
MIXTURE plein riche
RECHAUFF. CARBU chaud
VITESSE 150 Km/h
VOLETS 1^{er} cran
POMPE ELECTRIQUE marche
PHARES allumés
RADIO COM annonce

FINALE

RECHAUFF. CARBU froid (vers 300 ft AGL)
VOLETS 2^{ème} cran si $V \leq 150$ km/h
VITESSE 125 km/h + KVe
KVe = 1/3 du vent effectif
RADIO COM annonce

FINALE avec vent de travers ou fortes rafales

RECHAUFF. CARBU froid (vers 300 ft AGL)
VOLETS 1^{er} cran
VITESSE 130 km/h + ½ valeur rafale
VENT DE TRAVERS 22 Kts maxi (40 Km/h)
RADIO COM annonce

REMISE DE GAZ

ROTATION 1/2 ASSIETTE DE MONTEE
MOTEUR pleine puissance
RECHAUFF. CARBU froid
VOLETS 1^{er} cran (progressivement)
RADIO COM annonce

APRES ATTERRISSAGE

RADIO COM annonce piste dégagée
PHARE DE DECOLLAGE arrêt
RECHAUFF. CARBU vérifié froid
POMPE ELECTRIQUE..... arrêt
VOLETS rentrés

ARRET MOTEUR

FREIN DE PARC serré
MOTEUR 1200tr/min
RADIO COM clôture et arrêt
PHARES ET FEUX DE NAVIGATION arrêt
DME arrêt
TRANSPONDEUR arrêt
COM2 / NAV 2 arrêt
AVIONICS MASTER arrêt
ALTERNATEUR arrêt

Uniquement 1^{er} et dernier vols de la journée :

MOTEUR ralenti
CONTACT MAGNETOS essai coupure effectué
MOTEUR 1200 tr/min
MIXTURE..... étouffoir
CONTACT MAGNETOS..... coupé, clé retirée
FEU ANTICOLLISION arrêt
BATTERIE arrêt
HORIZON DE SECOURS (G5)..... arrêt
VOLETS 2^{ème} cran
HORAMETRE..... relevé
CARNET DE ROUTE renseigné
OBTURATEURS en place
PLAN DE VOL clôturé (01 56 301 301)
AVION bords d'attaque et verrière nettoyés

PROCEDURE MOTEUR NOYE

POMPE ELECTRIQUE..... arrêt
MIXTURE..... étouffoir
MANETTE DES GAZ..... plein gaz
DEMARREUR marche
MIXTURE..... plein riche dès démarrage

*Ne pas utiliser le démarreur plus de 20 s en continu.
Attendre une minute avant un nouveau démarrage*

PAGE INTENTIONNELLEMENT
LAISSEE BLANCHE

PANNE DE GENERATION ELECTRIQUE

VOYANT ALLUME – VOLTMETRE EN DECHARGE

ALTERNATEUR..... arrêt puis marche

SI LA PANNE PERSISTE :

ALTERNATEUR.....arrêt

ARRETER TOUS LES EQUIPEMENTS NON INDISPENSABLES
A LA POURSUITE DU VOL

ATTERRIR DES QUE POSSIBLE

VIBRATIONS ET IRREGULARITES DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

RECHAUFF. CARBU.....chaud

MIXTURE régler

POMPE ELECTRIQUE marche

SI PAS D'AMELIORATION CONSTATEE :

CONTACT MAGNETOS sur « L » puis sur « R »

SELECTIONNER LA POSITION DONNANT LE MEILLEUR
FONCTIONNEMENT DU MOTEUR ET REJOINDRE LE TERRAIN
LE PLUS PROCHE A REGIME REDUIT, MIXTURE SUR « PLEIN
RICHE »

PANNE D'ANEMOMETRE

PREAFFICHAGE ASSIETTE/PUISSANCE.....utiliser

PROCEDURE BLOCAGE VERRIERE

LARGAGE :

POIGNEE VERRIERE EN POSITION « OUVERT »

DEGAGER LES DEUX LEVIERS DE « LARGAGE VERRIERE »

SITUES DE PART ET D'AUTRE DU TABLEAU DE BORD ET LES
METTRE EN POSITION VERTICALE

PANNE BOITE DE MELANGE AUDIO (gma340)

SEULE LA VHF COM 1 EST UTILISABLE

MESSAGE **HEADING FAIL** SUR PFD

SI LA ROUTE GPS EST DISPONIBLE, CELLE-CI REMPLACERA LE CAP AUTOMATIQUEMENT.

Cette information doit être utilisée avec précaution, le compas reste le cap de référence

MESSAGE **FAN FAIL** SUR PFD

LE REFROIDISSEMENT DU G500TXI EST EN PANNE. CELUI-CI VA CHAUFFER ET S'ARRÊTER.

INSTRUMENTS DE SECOURS.....utiliser

MALFONCTION DE LA VISION SYNTHETIQUE

VISION SYNTHETIQUE SUR PFD.....arrêter

MESSAGE **AHRS ALIGN / Keep wings level**

L'AHRS EST EN COURS D'ALIGNEMENT, LIMITER LES ÉVOLUTIONS À :

+/- 10° D'INCLINAISON

+/- 5° D'ASSIETTE

Dépasser ces valeurs retardera ou empêchera l'alignement de l'AHRS.

MESSAGE **TER N/A** ou **TER FAIL**

LE RELIEF ET LES OBSTACLES NE SONT PLUS REPRÉSENTÉS. LA SÉPARATION AVEC LES OBSTACLES ET LE RELIEF N'EST PLUS ASSURÉE.

REDEMARRAGE **GTN650** EN VOL

UTILISER LE BOUTON « CANCEL » APRES LE REDEMARRAGE DU GTN650 AFIN DE RÉCUPÉRER LES FONCTIONS DE NAVIGATION LE PLUS VITE POSSIBLE.

FEU MOTEUR AU SOL (A LA MISE EN ROUTE)

LAISSER LE MOTEUR EN FONCTIONNEMENT, PUIS :

ROBINET D'ESSENCEfermé
 POMPE ELECTRIQUE arrêt
 MANETTE DES GAZ..... plein gaz
 MIXTURE étouffoir
 CONTACT MAGNETOS.....coupé
 ALTERNATEUR..... arrêt
 BATTERIE arrêt

SI LE FEU PERSISTE :

**EVACUER L'AVION - TENTER D'ETEINDRE
 L'INCENDIE A L'AIDE DES MOYENS DISPONIBLES**

FEU MOTEUR EN VOL

ROBINET D'ESSENCEfermé
 MANETTE DES GAZ..... plein gaz
 MIXTURE étouffoir
 POMPE ELECTRIQUE arrêt
 ALTERNATEUR..... arrêt
 CHAUFFAGE CABINE ET VENTILATIONcoupé
 ADOPTER VITESSE DE FINESSE MAX..... 150 km/h

**PREPARER UN ATERRISSAGE EN CAMPAGNE
 NE PAS REMETTRE LE MOTEUR EN ROUTE**

FEU DANS LE COCKPIT

TENTER D'ETEINDRE LE FOYER PAR TOUS LES MOYENS
 DISPONIBLES

OUVRIR A FOND LA VENTILATION POUR ELIMINER LES
 FUMÉES

FEU D'ORIGINE ELECTRIQUE

VENTILATION CABINE..... réduire
ALTERNATEUR arrêter
BATTERIE..... arrêter
BREAKERS BATTERIE ET ALTERNATEUR..... tirés
INSTRUMENTS DE SECOURS..... utiliser

ATTERRIR RAPIDEMENT SI LE FEU PERSISTE

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGES

AVANT ROTATION

REDUIRE A FOND LES GAZ ET ARRETER LE DECOLLAGES

APRES ROTATION

PRENDRE VITESSE FINESSE MAX 150 km/h
MIXTURE..... étouffoir
ROBINET D'ESSENCE..... fermé
CONTACTS MAGNETOS arrêter
RADIO COM annonce
BATTERIE..... arrêter
INSTRUMENTS DE SECOURS..... utiliser

**ATTERRIR DROIT DEVANT. SEULEMENT DE PETITS
CHANGEMENTS DE CAP POUR EVITER LES OBSTACLES.**

NE PAS TENTER DE FAIRE DEMI-TOUR VERS LA PISTE

ATTERRISSAGE EN CAMPAGNE (AVEC MOTEUR)

CHOISIR UN TERRAIN APPROPRIE

RADIO COM annonce

RECONNAITRE LE TERRAIN :

VITESSE 150 km/h
VOLETS..... 1^{er} cran

APPROCHE :

APPROCHE A 125 km/h, VOLETS 2^{ème} CRAN
EN FINALE, DEVERROUILLER LA VERRIERE

AVANT DE TOUCHER LE SOL :

CONTACT MAGNETOS coupé
BATTERIE..... arrêter

ATERRISSAGE EN CAMPAGNE (SANS MOTEUR)

VITESSE 150 km/h
CHOISIR UN TERRAIN APPROPRIE
RADIO COM annonce Mayday
TRANSPONDEUR..... 7700
CEINTURES ET HARNAIS serrés
POMPE ELECTRIQUE arrêt
MIXTURE étouffoir
MANETTE DES GAZ plein réduit
CONTACT MAGNETOS coupé
ROBINET D'ESSENCE fermé
ALTERNATEUR arrêt
BATTERIE..... arrêt
INSTRUMENTS DE SECOURS..... utiliser

FINALE

VOLETS..... 2^{ème} cran
VERRIERE déverrouillée

BASSE DE PRESSION D'HUILE

SURVEILLER LA TEMPERATURE D'HUILE

EN CAS D'ELEVATION ANORMALE (ZONE ROUGE) :

REDUIRE LA PUISSANCE

**REJOINDRE LE TERRAIN LE PLUS PROCHE EN SE
PREPARANT A UN EVENTUEL ATERRISSAGE EN
CAMPAGNE AVEC MOTEUR**

BASSE DE PRESSION D'ESSENCE

POMPE ELECTRIQUE marche
CHANGER DE RESERVOIR
MIXTURE plein riche

**SI LA PANNE PERSISTE, ENVISAGER UN ATERRISSAGE
FORCE SANS MOTEUR**

PANNE SUR LA COMMANDE DE PROFONDEUR

STABILISER L'AVION EN VOL HORIZONTAL, A 135 km/h,
A L'AIDE DU COMPENSATEUR ET DES GAZ

PUIS NE PLUS TOUCHER AU COMPENSATEUR

CONTROLLER L'ANGLE DE DESCENTE AVEC LES GAZ
UNIQUEMENT

NE REDUIRE QU'EN COURTE FINALE A PROXIMITE DU SOL

PANNE ELECTRIQUE TOTALE

En cas de panne électrique totale, seul le G5 (horizon de secours) continuera à fonctionner sur batterie (autonomie environ 4h)

INSTRUMENTS DE SECOURS.....utiliser

ATTERIR DES QUE POSSIBLE

PANNE DU PFD

Perte des informations du PFD, incluant l'écran qui ne répond plus.

INSTRUMENTS DE SECOURS.....utiliser

ATTERIR SANS TARDER

PANNE DE L'AHRS

*Perte de l'horizon et du cap et présence d'un **X** sur le PFD*

HORIZON DE SECOURS (G5).....utiliser

ATTERIR SANS TARDER

PANNE DE L'ADC

*Présence d'un **X** sur la vitesse et l'altitude, d'un **X** sur le vario et perte de la TAS et de la T° extérieure.*

Si le GPS est disponible, l'altitude GPS (AMSL) sera automatiquement affichée au dessus du bandeau d'altitude.

ANEMOMETRE ET ALTIMETRE SECOURS (G5).....utiliser

ATTERIR SANS TARDER

MESSAGES IAS, ATTITUDE ou ALT SUR PFD

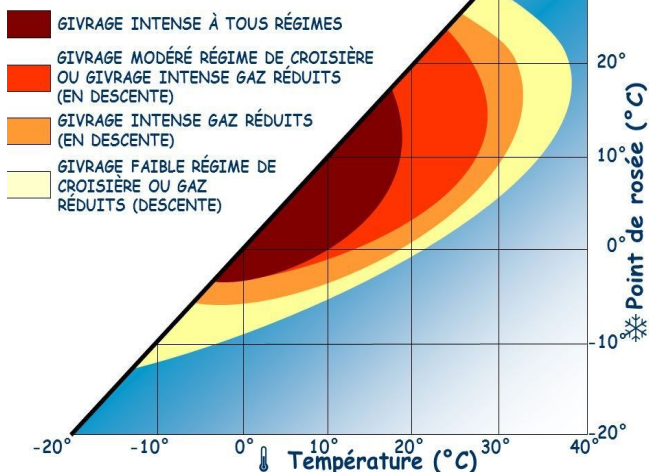
INSTRUMENTS.....comparer

Déterminer quelles indications sont toujours correctes

ATTERIR SANS TARDER

GIVRAGE CARBURATEUR

Givrage du carburateur



RAPPELS

FREQUENCE DE DETRESSE 121,5 Mhz
TRANSPONDEUR URGENCE 7700
TRANSPONDEUR PANNE RADIO 7600

PAGE INTENTIONNELLEMENT
LAISSEE BLANCHE

PARAMETRES

VITESSES

ROTATION	100 km/h
MONTEE INITIALE.....	130 km/h
MONTEE NORMALE	170 km/h
MONTEE TAUX MAX (sans volets)	170 km/h
MONTEE PENTE MAX (sans volets).....	140 km/h
CROISIERE.....	240 km/h
APPROCHE.....	150 km/h
FINALE	125 km/h
Va.....	215 km/h
Vno	260 km/h
Vne	308 km/h
Vfe (2 ^e CRAN)	170 km/h
Vs1.....	105 km/h
Vs0.....	95 km/h

PERFORMANCES - LIMITATIONS

VITESSE FINESSE MAX.....	150 km/h
LIMITE VENT DE TRAVERS.....	22 kts
CAPACITE RESERVOIR PRINCIPAL.....	110 l
CAPACITE RESERVOIR AV GAUCHE.....	40 l
CAPACITE RESERVOIR AV DROIT	40 l
CAPACITE RESERVOIR SUPPLEMENTAIRE	50 l
CARBURANT UTILISABLE.....	239 l
CONSUMMATION ESSENCE.....	38 l/h
AUTONOMIE SANS RESERVE	6h10
MASSE MAXI DECOLLAGE.....	1100 kg
MASSE MAXI ATTERISSAGE	1045 kg
BAGAGE MAXI.....	60 kg
LONGUEUR.....	7,10 m
ENVERGURE	8,72 m
SURFACE ALAIRE	13,60 m ²
UTILISATION DEMARREUR	15 à 20 s. maxi

CODE MORSE

<i>CHARACTER</i>	<i>MORSE CODE</i>	<i>TELEPHONY</i>	<i>PHONIC (PRONUNCIATION)</i>
A	• —	Alfa	(AL-FAH)
B	— • • •	Bravo	(BRAH-VOH)
C	— • — •	Charlie	(CHAR-LEE) or (SHAR-LEE)
D	— • •	Delta	(DELL-TAH)
E	•	Echo	(ECK-OH)
F	• • — •	Foxtrot	(FOKS-TROT)
G	— — •	Golf	(GOLF)
H	• • • •	Hotel	(HOH-TEL)
I	• •	India	(IN-DEE-AH)
J	• — — —	Juliett	(JEW-LEE-ETT)
K	— • —	Kilo	(KEY-LOH)
L	• — • •	Lima	(LEE-MAH)
M	— —	Mike	(MIKE)
N	— •	November	(NO-VEM-BER)
O	— — —	Oscar	(OSS-CAH)
P	• — — •	Papa	(PAH-PAH)
Q	— — • —	Quebec	(KEH-BECK)
R	• — •	Romeo	(ROW-ME-OH)
S	• • •	Sierra	(SEE-AIR-RAH)
T	—	Tango	(TANG-GO)
U	• • —	Uniform	(YOU-NEE-FORM) or (OO-NEE-FORM)
V	• • • —	Victor	(VIK-TAH)
W	• — —	Whiskey	(WISS-KEY)
X	— • • —	Xray	(ECKS-RAY)
Y	— • — —	Yankee	(YANG-KEY)
Z	— — • •	Zulu	(ZOO-LOO)
1	• — — — —	One	(WUN)
2	• • — — —	Two	(TOO)
3	• • • — —	Three	(TREE)
4	• • • • —	Four	(FOW-ER)
5	• • • • •	Five	(FIFE)
6	— • • • •	Six	(SIX)
7	— — • • •	Seven	(SEV-EN)
8	— — — • •	Eight	(AIT)
9	— — — — •	Nine	(NIN-ER)
0	— — — — —	Zero	(ZEE-RO)

SIGNAUX LUMINEUX

Signaux lumineux	Signaux pour les aéronefs	
	en vol	au sol
Feu vert continu	Autoriser à atterrir	Autoriser à décoller
Feu rouge continu	Cédez le passage à un autre aéronef mais restez dans le circuit	Arrêt
Eclats verts	Revenez atterrir	Circulation autoriser
Eclats rouges	Aérodrome dangereux, atterrissage interdit	Dégager aire d'atterrissage en service
Eclats blancs	Atterrir et rejoindre aire de trafic	Retourner au point de départ
Artifice rouge	Atterrissage interdit pour le moment	

SIGNAUX D'INTERCEPTION

COMMUNICATION RADIO121,5 MHz

Signaux de l'intercepteur		Signaux réponse de l'intercepté	
Se place au-dessus – Battements d'ailes. Clignotement irréguliers des feux. Large virage en palier	Suivez-moi	Compris j'obéis	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre
Dégagement brusque en montée	Vous pouvez continuer	Compris j'obéis	Battements d'ailes
Sortie train, phares allumés. Survol piste en service	Atterrissez sur cet aérodrome	Compris j'obéis	Sortie train, phares allumés. Survol piste en service et atterrir
Train rentré, battements d'ailes. Clignotement irrégulier des feux	Compris suivez-moi	Je ne peux pas atterrir	Rentrer train – clignotement des phares – survol piste 1000 ft.
Dégagement brusque en montée	Compris	Je ne peux pas obéir	Clignotement régulier de tous les feux disponibles
Dégagement brusque en montée	Compris	En détresse	Clignotement irrégulier de tous les feux disponibles