

Aéroclub de Compiègne-Margny

Manuel de vol

-

DR400/180

-

F-GMKR



Ce manuel de vol doit rester à bord de l'avion

Additifs / Suppléments applicables à cet avion :

- Hélice Sensenich 76 EM8 S5-0-58
- Détecteur de monoxyde de carbone (CO)
- VFR de nuit
- Vol sans carènes de roues
- Utilisation du système de frein à disque
- Garmin GTN 650

Constructeur: **AVIONS PIERRE ROBIN**
1, route de Troyes
21121 - DAROIS - FRANCE
Tel 80 44 20 50
Fax 80 35 60 80
Tlx 350 818 F

Certificat de type n° 45 du 10.05.1972

Numéro de Série **2186**

Immatriculation **F-GMKR**



Sections approuvées:
2, 3, 4 et section 5
page 5.02.

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
A BORD DE L'AVION**

Cette édition est applicable à partir du N/S 2062 inclus sauf les N/S suivants:
2063, 2065, 2066, 2067, 2071, 2078, 2080, 2081

TABLE DES MATIERES

Généralités	Section 0
Description	Section 1
Limitations	Section 2
Procédures d'urgence	Section 3
Procédures normales	Section 4
Performances	Section 5
Masse et centrage	Section 6
Additifs	Section 7

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

TABLE DES MATIERES

Liste des abréviations utilisées	0.02
Liste des abréviations radio	0.03
Facteurs de conversion	0.04
Tableau de Conversion Pression Barométrique	0.05

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

sq ft.....	Square foot
ft.....	Foot
in.....	Pouce
Nm.....	Mille nautique
km.....	Kilomètre
m.....	Mètre
cm.....	Centimètre
kt.....	Noeud
m/s.....	Mètre par seconde
tr/mn ou rpm ...	Tour par minute
Va.....	Vitesse de manoeuvre
VC.....	Vitesse conventionnelle
Vfe.....	Vitesse limite volets sortis
Vne.....	Vitesse à ne jamais dépasser
Vno	Vitesse maximale de croisière
Vso.....	Vitesse de décrochage configuration atterrissage
Vs1	Vitesse de décrochage en lisse
VI.....	Vitesse indiquée
km/h.....	Kilomètre par heure
HP.....	Horse Power
hPa	Hectopascal
in.Hg.....	Pouce de mercure
mbar	Millibar
Zp.....	Altitude pression
l.....	Litre
imp gal	Imperial gallon
us gal.....	US gallon
psi.....	Pound per square inch
lb.....	Pound
kg.....	Kilogramme
°C.....	Degré Celcius
°F.....	Degré Farenheit
V.....	Volt
A.....	Ampère

LISTE DES ABREVIATIONS RADIO

ADF	Automatic Direction Finder (Radio compas)
ATC.....	Air Traffic Control (Transpondeur)
COM	Communication Transceiver (Emetteur-récepteur de communications)
DME.....	Distance Measuring Equipment (Equipement de mesure de distance)
ELT	Emergency Locator Transmitter (Balise de détresse)
ILS	Instrument Landing System (Système d'atterrissage radiogoniométrique)
MKR.....	Marker Beacon Receiver (Récepteur de balise)
NAV	Navigation Indicator and Receiver (Indicateurs-récepteurs de navigation)
AUDIO	Audio Control Panel (Sélecteur d'écoute)
VFR.....	Visual Flight Rules (Règles de vol à vue)
IFR	Instrument Flight Rules (Règles de vol aux instruments)
VHF	Very High Frequency
VOR	Visual Omni-Range (Radio-phare omni-directionnel)

FACTEURS DE CONVERSION

Mille nautique	X.....	1.852.....	= kilomètres
Pieds	X.....	0.305.....	= mètres
inches.....	X.....	0.0254.....	= mètres
inches.....	X.....	25.4.....	= millimètres
Pieds/minute.....	X.....	0.00508 ...	= mètre/seconde
gallons (US).....	X.....	3.785.....	= litres
gallons (Imp)	X.....	4.546.....	= litres
quarts (US)	X.....	0.946.....	= litres
Noeuds.....	X.....	1.852.....	= km/h
psi.....	X.....	0.0689.....	= bar
in.Hg.....	X.....	33.86.....	= mbar
lb.....	X.....	0.453.....	= kg
(°F - 32)	X.....	5/9.....	= °C

Kilomètres.....	X.....	0.539.....	= Mille nautique
mètres	X.....	3.281.....	= Pied
mètres	X.....	39.37.....	= inches
millimètres.....	X.....	0.03937 ...	= inches
mètre/seconde	X.....	197.....	= Pied/minute
litres.....	X.....	0.264.....	= gallons (US)
litres.....	X.....	0.220.....	= gallons (Imp)
litres.....	X.....	1.057.....	= quarts (US)
km/h	X.....	0.539.....	= Noeuds
bar	X.....	14.51.....	= psi
mbar	X.....	0.02953 ...	= in.Hg
kg.....	X.....	2.205.....	= lb
°C.....	X.....	9/5 + 32 .	= °F

TABLEAU DE CONVERSION PRESSION BAROMETRIQUE

Sous la pression en MILLIBAR ou HECTOPASCAL est indiquée la pression en POUCES de MERCURE.

→ mbar ou hPa
→ in. Hg

950	960	970	980	990	1000	1010	1020	1030	1040
28.05	28.35	28.64	28.94	29.23	29.53	29.63	30.12	30.42	30.71
951	961	971	981	991	1001	1011	1021	1031	1041
28.08	28.38	28.67	28.97	29.26	29.56	29.85	30.15	30.45	30.74
952	962	972	982	992	1002	1012	1022	1032	1042
28.11	28.41	28.70	29.00	29.29	29.59	29.88	30.18	30.47	30.77
953	963	973	983	993	1003	1013	1023	1033	1043
28.14	28.44	28.73	29.03	29.32	29.62	29.91	30.21	30.50	30.80
954	964	974	984	994	1004	1014	1024	1034	1044
28.17	28.47	28.76	29.06	29.35	29.65	29.94	30.24	30.53	30.83
955	965	975	985	995	1005	1015	1025	1035	1045
28.20	28.50	28.79	29.09	29.38	29.68	29.97	30.27	30.56	30.86
956	966	976	986	996	1006	1016	1026	1036	1046
28.23	28.53	28.82	29.12	29.41	29.71	30.00	30.30	30.59	30.89
957	967	977	987	997	1007	1017	1027	1037	1047
28.26	28.56	28.85	29.15	29.44	29.74	30.03	30.33	30.62	30.92
958	968	978	988	998	1008	1018	1028	1038	1048
28.29	28.58	28.88	29.18	29.47	29.77	30.06	30.36	30.65	30.95
959	969	979	989	999	1009	1019	1029	1039	1049
28.32	28.61	28.91	29.20	29.50	29.80	30.09	30.39	30.68	30.98

RAPPEL:

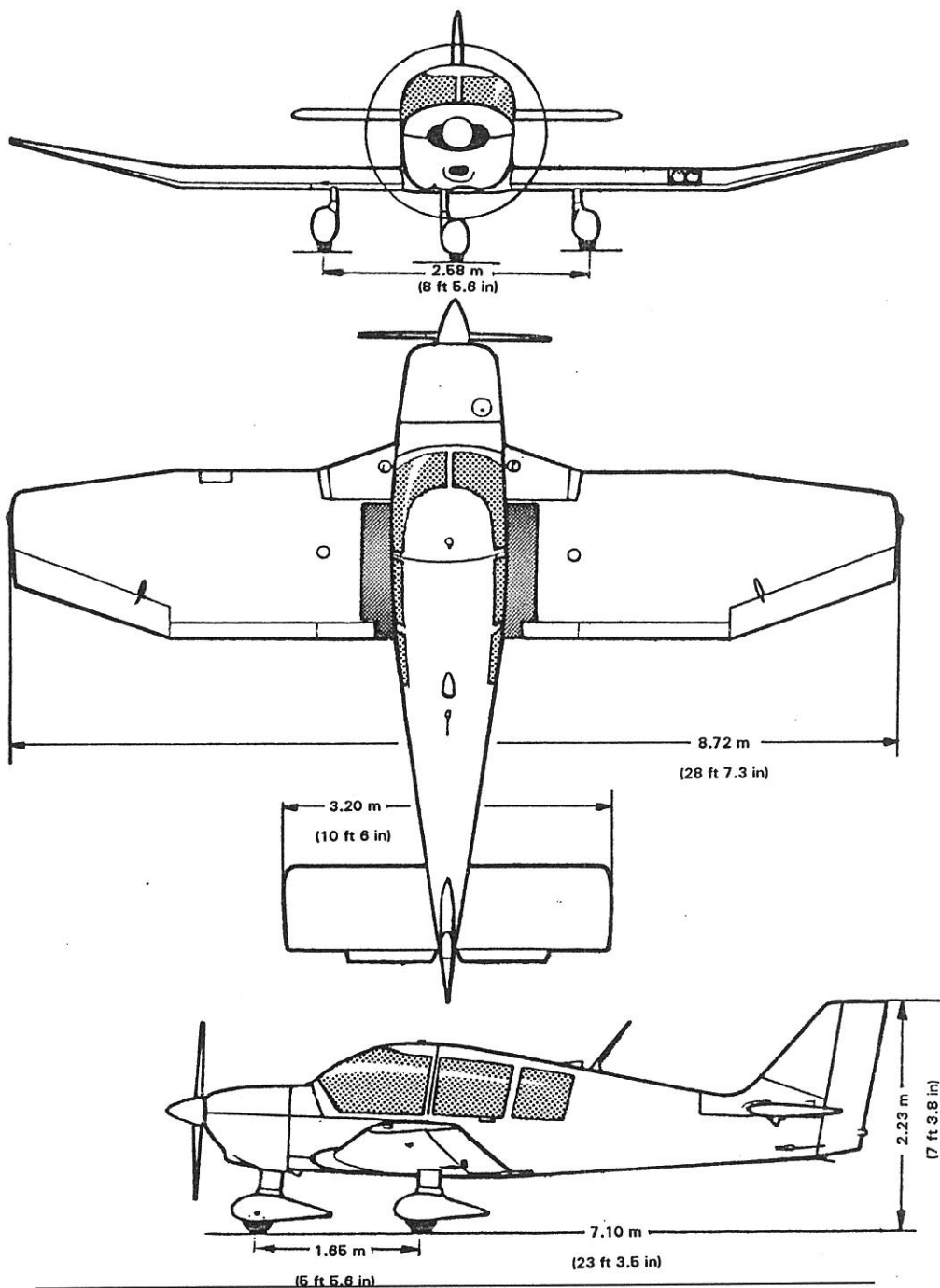
La pression standard 1013.2 mbar ou hPa est égale à 29.92 in.Hg

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

SECTION 1	DESCRIPTION
-----------	-------------

TABLE DES MATIERES

Encombrement général	1.03
Voilure	1.03
Ailerons	1.03
Volets de courbure	1.04
Empennage horizontal	1.04
Empennage vertical	1.04
Atterrisseurs	1.04
Groupe motopropulseur	1.05
Hélice	1.06
Circuit électrique	1.07
Carburant	1.08
Huile	1.08
Circuit de carburant	1.09
Planche de bord	1.10
Climatisation et ventilation	1.12



ENCOMBREMENT GENERAL

Envergure maximum	(28 ft 7.3 in) 8.72 m
Longueur totale	(23 ft 3.5 in) 7.10 m
Hauteur totale	(7 ft 3.8 in) 2.23 m
Garde d'hélice au sol	(9.84 in) 0.25 m

DIMENSIONS INTERIEURES DE LA CABINE

Longueur	(5 ft 3.8 in) 1.62 m
Largeur	(3 ft 7.3 in) 1.10 m
Hauteur	(4 ft 0.4 in) 1.23 m

4 places, accessibles des 2 côtés par verrière coulissante.

VOILURE

Surface portante	(152.86 sq ft) 14.2 m ²
Profil	NACA 23013.5 modifié
Allongement	5.35
Dièdre en bout d'aile	14°

AILERONS

Surface unitaire	(6.13 sq ft) 0.57 m ²
Envergure unitaire	(5 ft 3.8 in) 1.62 m

Les ailerons sont équilibrés statiquement.

VOLETS DE COURBURE

Surface (par volet) (3.55 sq ft) 0.33 m²
Envergure (par volet) (6 ft 7.7 in) 2.025 m

EMPENNAGE HORIZONTAL

Surface totale (gouverne) (31 sq ft) 2.88 m²
dont surface anti-tab (2.8 sq ft) 0.26 m²
Envergure (10 ft 6 in) 3.20 m

EMPENNAGE VERTICAL

Surface totale (17.55 sq ft) 1.63 m²
Surface de la dérive (10.76 sq ft) 1 m²
Surface de la gouverne (6.78 sq ft) 0.63 m²

TRAIN D'ATERRISSAGE

Type Tricycle Fixe

Voie (8 ft 5.6 in) 2.58 m
Empattement (5 ft 5 in) 1.65 m
Dimension des pneus 380 x 150

Huile amortisseurs: MIL. H. 5606 - A
NORME AIR 3520

Train d'atterrissage avant

Pression pneu (26.1 psi) 1.8 bar
Pression amortisseur (72.55 psi) 5 bar

Atterrisseurs principaux

Pression pneus (29 psi) 2 bar
Pression amortisseurs (87 psi) 6 bar

FREINS

Les freins, hydrauliques à disques, comportent un circuit indépendant sur chaque roue principale.

Huile de circuit hydraulique MIL.H.5606 - A
Norme AIR 3520

GROUPE MOTOPROPULSEUR

Moteur

Marque LYCOMING
Type O-360-A3A
Nombre de cylindres 4
Puissance maximale (180 HP) à 2700 tr/mn
Puissance maximale continue (170 HP) à 2600 tr/mn

HELICE

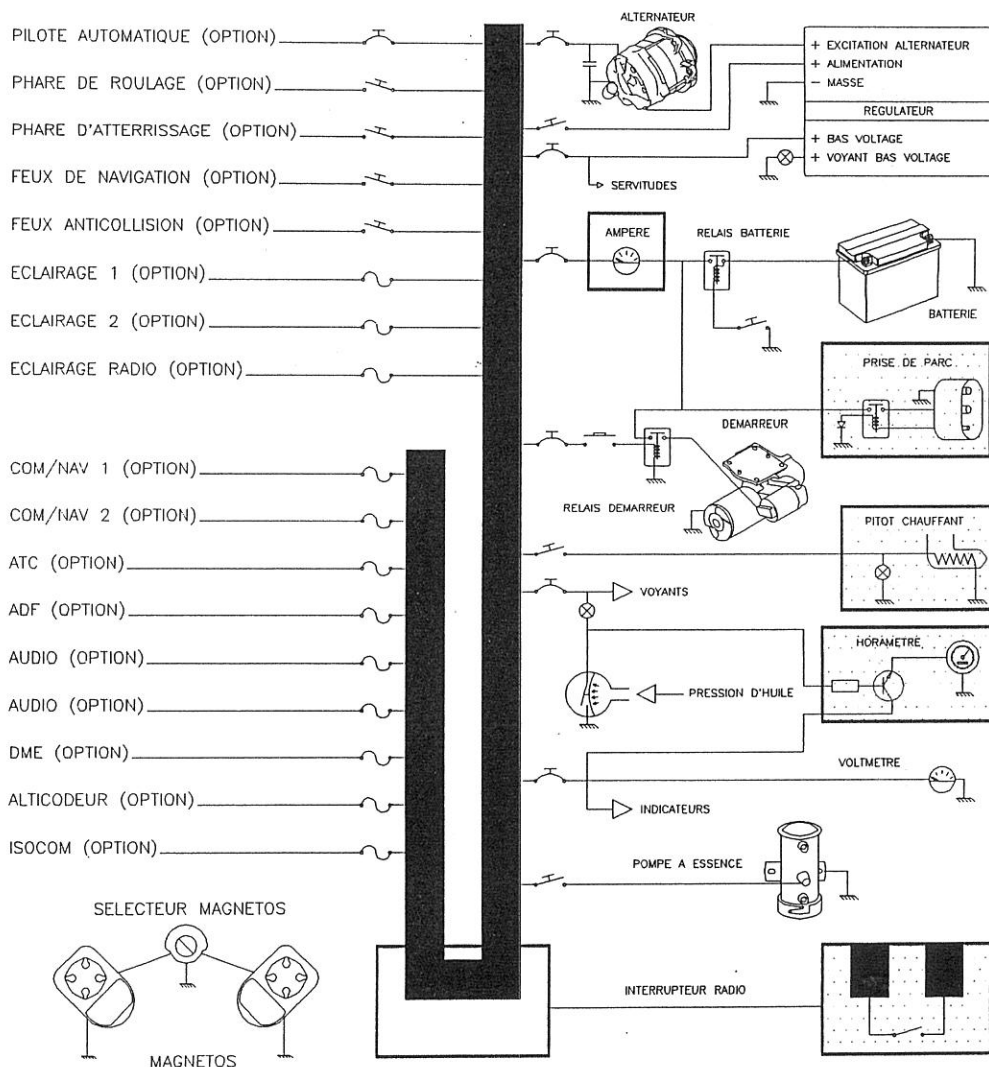
MARQUE	SENSENICH
TYPE	76 EM8 S5-0-64
DIAMETRE	1.93 m (76 in)*
PAS	64 in
REGIME MINI PLEIN GAZ NIVEAU MER	2200 tr/mn

*** Toute réduction de diamètre pour réparation est interdite**

NOTE

**Eviter l'utilisation du régime continu du moteur
entre 2150 tr/mn et 2350 tr/mn.**

SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE



LEGENDE

	DISJONCTEUR		EQUIPEMENT OPTIONNEL
	INTERRUPTEUR DISJONCTEUR		CAPACITE
	FUSIBLE		DIODE
	BOUTON POUSOIR		TRANSISTOR
	INTERRUPTEUR		RESISTANCE

CARBURANT

Essence aviation * AVGAS 100 LL
 Indice d'octane * (octane) 100 minimum
 Capacité totale maximum (41.8 imp/50.16 us gal) 190 l
 Capacité totale consommable (39.6 imp/47.52 us gal) 180 l
 Capacité inutilisable (2.2 imp/2.64 us gal) 10 l

La capacité totale des réservoirs peut être portée à 240 l (52.8 imp/63.36 us gal) (230 l consommables (50.6 imp/60.72 us gal)) avec l'installation d'un réservoir supplémentaire optionnel de 50 l (11 imp/13.2 us gal).

HUILE **

Capacité totale du moteur (8 US quarts) 7.5 l
 Capacité consommable (6 US quarts) 5.7 l

**Pendant les 50 premières heures de fonctionnement:
Huile minérale pure**

**Après les 50 premières heures de fonctionnement:
Huile dispersante**

Qualités

Huile	dispersante	minérale pure
toutes températures	SAE 15W50 ou 20W50	-----
au dessus de + 25°C (80°F)	SAE 60	SAE 60
au dessus de + 15°C (60°F)	SAE 40 ou SAE 50	SAE 50
de 0°C à + 30°C (30°F à 90°F)	SAE 40	SAE 40
de -15°C à + 20°C (0°F à 70°F)	SAE 40, 30 ou 20W40	SAE 30
au dessous de -10°C (10°F)	SAE 30 ou 20W30	SAE 20

* Se référer à la Service Instruction Lycoming n° 1070 à sa dernière édition.

** Se référer à la Service Instruction Lycoming n° 1014 à sa dernière édition.

SCHEMA DU CIRCUIT DE CARBURANT

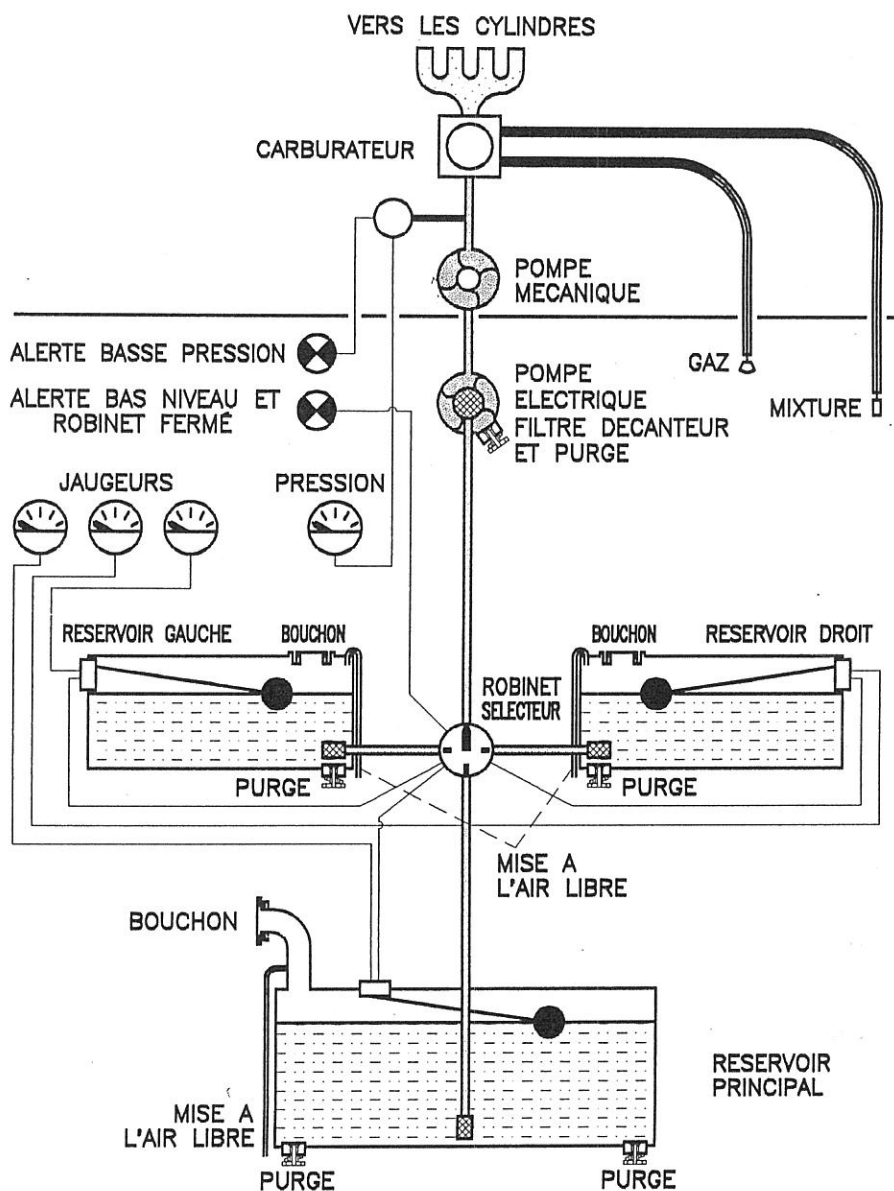
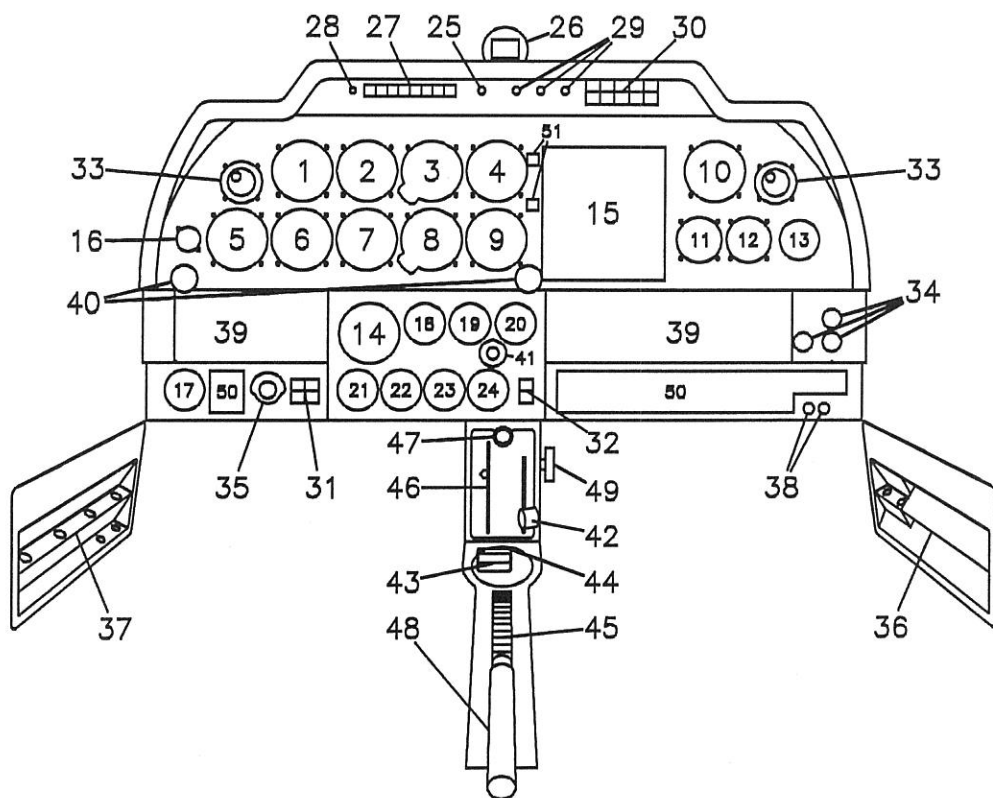
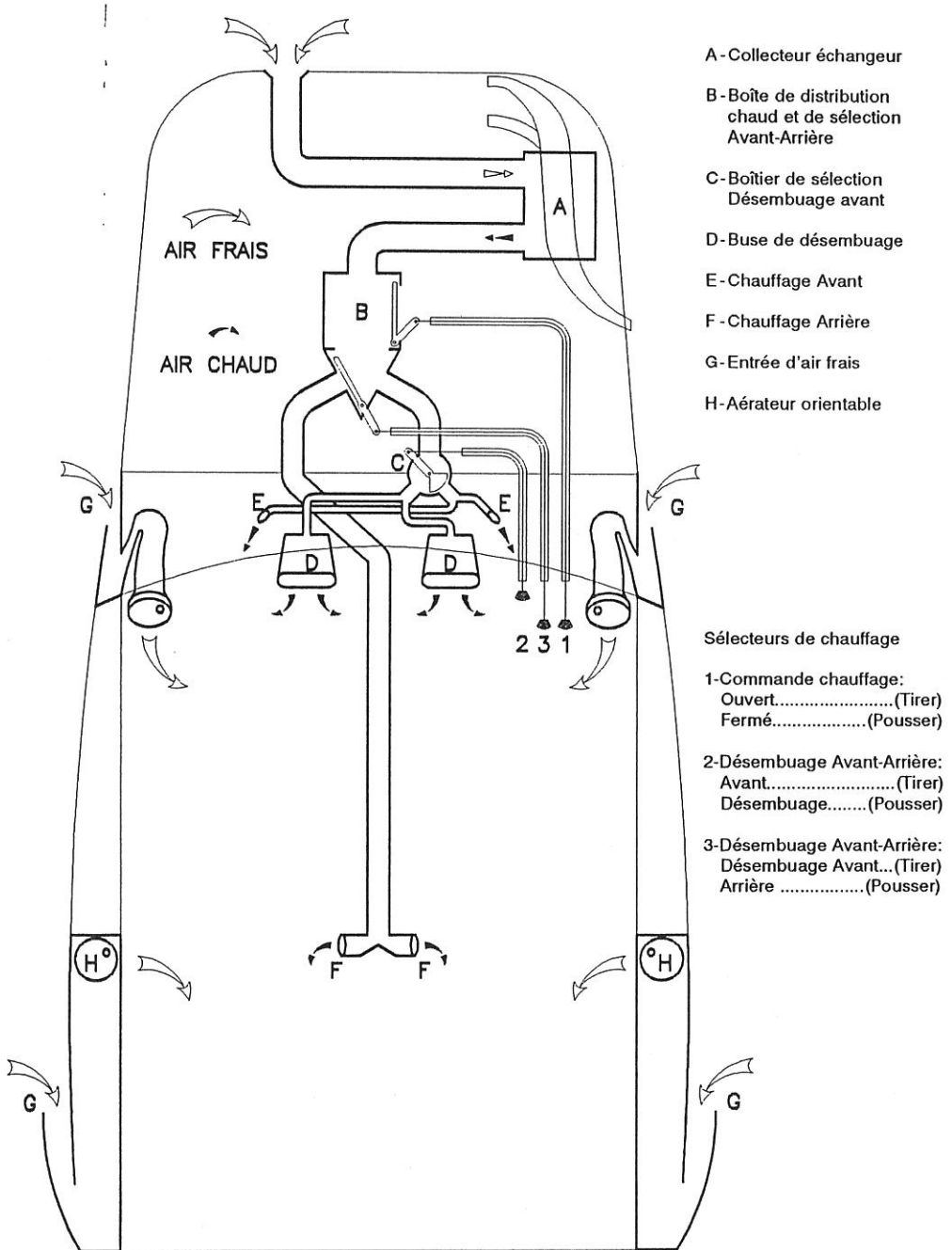


PLANCHE DE BORD



- 1..... Anémomètre
- 2..... Horizon (opt.)
- 3..... Altimètre
- 4, 5..... Equipements optionnels
- 6..... Bille en standard avec un
indicateur de virage en option
- 7..... Equipements optionnels
- 8..... Variomètre (opt.)
- 9 à 13. Equipements optionnels
- 14..... Tachymètre
- 15..... Equipement Radio (opt.)
- 16..... Indicateur de dépression (opt.)
- 17..... Voltmètre
- 18..... Indicateur pression d'huile
- 19..... Indicateur température d'huile
- 20..... Equipement optionnel ou indi-
cateur de pression d'essence
- 21..... Jaugeur essence rés. Gauche
- 22..... Jaugeur essence rés. Principal
- 23..... Jaugeur essence rés. Droit
- 24..... Equipements optionnels ou indi-
cateur de pression d'essence
- 25..... ELT
- 26..... Compas magnétique
- 27 Voyants (de gauche à droite)
Alerte:
 - pression d'huile
 - pression d'essence
 - bas niveau d'essence
 - charge alternateur
 - démarreur engagéTémoins:
 - volets sortis
 - chauffage pitot (opt.)
 - option
- 28 Inverseur JOUR/NUIT
et test voyants
- 29 Rhéostats d'éclairage (de G à D)
 - éclairage 1 (planche de bord)
 - éclairage 2 (planche de bord)
 - éclairage radio
- 30..... Interrupteurs/Disjoncteurs (de G à D)
 - phare de roulage (opt.)
 - phare d'atterrissage (opt.)
 - feux de navigation (opt.)
 - feux anti-collision (opt.)
 - chauffage pitot (opt.)
- 31..... Interrupteurs/Disjoncteurs (de G à D)
 - batterie
 - excitation alternateur
- 32..... Interrupteur/Disjoncteur pompe électrique
- 33..... Aérateurs
- 34..... Tirettes de cde. de climatisation
- 35..... Sélecteur magnétos
- 36..... Panneau porte-fusible
et Jack micro casque (opt.)
- 37..... Panneau interrupteurs/Disjoncteurs
et Jack micro casque (opt.)
- 38..... Interrupteurs/Disjoncteurs
 - alternateur
 - batterie
- 39..... Boîte à gants ou
équipements optionnels
- 40..... Cde. d'admission (manette des gaz)
- 41..... Cde. de réchauffage carburateur
- 42 Cde. de richesse (mixture)
- 43 Robinet sélecteur de réservoirs
d'essence
- 44 Bouton poussoir de démarrage
- 45 Volant de commande de tab de
profondeur
- 46 Répétiteur de position de tab
- 47 Commande de frein de parc
- 48 Levier de commande de volets
- 49..... Molette de durcissement de
cde. de richesse (mixture)
- 50..... Equipements optionnels
- 51..... Equipements optionnels

CLIMATISATION ET VENTILATION



SECTION 2

LIMITATIONS

TABLE DES MATIERES

Bases de Certification	2.03
Type d'utilisation	2.03
Vitesses limites	2.03
Repères sur l'anémomètre	2.03
Facteur de charge limite à la masse maximale autorisée	2.04
Masses maximales autorisées	2.04
Centrage	2.04
Plan de chargement	2.05
Limitations moteur	2.06
Limites d'emploi dans la catégorie "U"	2.07
Plaquettes d'utilisation	2.08

NOTE

Toutes les vitesses dans ce manuel sont des vitesses indiquées sauf spécification contraire.

BASES DE CERTIFICATION

L'avion DR 400/180 a été certifié le 10.05.72 en catégorie "NORMALE" et "UTILITAIRE" conformément aux conditions techniques suivantes:

- Conditions générales du règlement AIR 2050 suivant mise à jour du 6 juin 1966.
- Conditions complémentaires pour conformité à FAR Part 23 Amendement 7.
- Conditions particulières relatives au largage verrière.

TYPE D'UTILISATION

VFR de jour en zone non givrante

VITESSES LIMITES	km/h	(kt)
Vne à ne jamais dépasser	308	(166)
Vno maxi d'utilisation normale	260	(140)
Va maxi de manoeuvre	215	(116)
Vfe maxi volets sortis	170	(92)

REPERES SUR L'ANEMOMETRE		km/h	kt
Trait rouge à ne jamais dépasser	Vne	308	166
Arc jaune Zone de précaution "air calme"	Vno - Vne	260 - 308	140 - 166
Arc vert Zone d'utilisation normale	Vs1 - Vno	105 - 260	56 - 140
Arc blanc	Vso - Vfe	95 - 170	51 - 92

FACTEURS DE CHARGE LIMITE A LA MASSE MAXIMALE AUTORISEE

(2095 lb) 950 kg (catégorie "U")

Volets rentrés n entre + 4.4 et -2.2

Volets sortis n = + 2

(2425 lb) 1100 kg (catégorie "N")

Volets rentrés n entre + 3.8 et - 1.9

Volets sortis n = + 2

MASSES MAXIMALES AUTORISEES

Cat. "U"

Cat. "N"

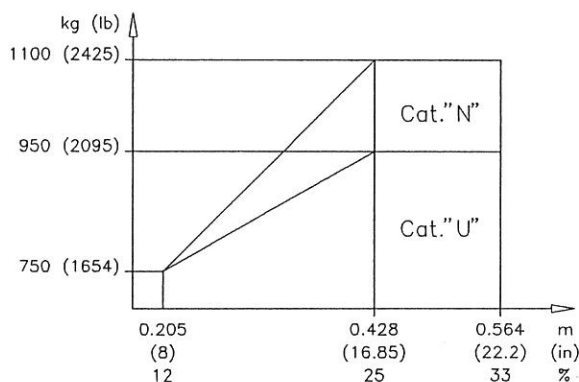
Au décollage (2095 lb) 950 kg

A l'atterrissage (2095 lb) 950 kg

(2425 lb) 1100 kg

(2304 lb) 1045 kg

CENTRAGE



Mise à niveau longeron supérieur du fuselage

Référence de centrage .. bord d'attaque de la partie rectangulaire voilure

Corde de référence (67.3 in) 1.71 m

PLAN DE CHARGEMENT

(Voir également centrogramme, section 6)

La masse de l'huile contenue dans le carter moteur ainsi que le carburant inutilisable doivent être inclus dans la masse à vide de l'appareil.

	Masse kg (lb)	Bras de levier m (in)
Sièges Avant	2 x 77 (2 x 170)	0.36 - 0.46 (14) - (18)
Sièges Arrière (*)	2 x 77 (2 x 170)	1.19 (47)
Essence Réservoir principal	72 (159)	1.12 (44)
Essence Réservoir d'ailes	57.6 (127)	0.1 (3.9)
Bagages (**)	60 (132)	1,9 (75)

** Dans les limites autorisées de masse et de centrage

* Le transport de plus de deux passagers (de masse totale inférieure ou égale au maxi indiqué) est autorisé sur la banquette arrière, sous réserve de l'existence d'un nombre égal d'attaches de passagers et du respect des limites de masse et de centrage.

LIMITATIONS MOTEUR

Utilisation du démarreur d'une manière continue	30 sec.
Régime maximum (trait rouge)	2700 tr/mn
Régime maximum continu	2600 tr/mn
Température culasse maxi (trait rouge)	(500°F) 260 °C

REPERES SUR LE TACHYMETRE

Arc rouge	2150 à 2350 tr/mn
Arc vert	2350 à 2600 tr/mn
Trait rouge	2700 tr/mn

CARBURANT

Essence aviation *	AVGAS 100 LL
Indice d'octane *	(octane) 100 minimum
Capacité totale maximum	(41.8 imp/50.16 us gal) 190 l
Capacité totale consommable	(39.6 imp/47.52 us gal) 180 l
Capacité inutilisable	(2.2 imp/2.64 us gal) 10 l
Pression normale	(0.5 à 8 psi) 35 à 550 mbar

La capacité totale des réservoirs peut être portée à 240 l (52.8 imp/63.36 us gal) (230 l consommables (50.6 imp/60.72 us gal)) avec l'installation d'un réservoir supplémentaire optionnel de 50 l (11 imp/13.2 us gal).

HUILE

Température maximale (trait rouge)	(245°F) 118°C
Température normale (arc vert)	(140 à 245°F) 60 à 118°C
Pression normale (arc vert)	(55 à 95 psi) 3.8 à 6.5 bar
Pression mini ralenti (trait rouge)	(25 psi) 1.70 bar
Pression maxi à froid et au décollage (trait rouge)	(115 psi) 7.9 bar
Capacité totale du moteur	(8 US quarts) 7.5 l
Capacité consommable	(6 US quarts) 5.7 l
Qualités	voir page 1.08

* Se référer à la Service Instruction Lycoming n° 1070 à sa dernière édition.

LIMITES DE CHARGEMENT

Nombre d'occupants:

Sièges avant 2

Sièges arrière 2

Coffre à bagages:

Masse maxi autorisée (132 lb) 60 kg

LIMITES D'EMPLOI DANS LA CATEGORIE "U"

Dans les limites de cette catégorie sont autorisées les manoeuvres suivantes:

- Virages serrés (60°)
- Huit paresseux
- Chandelles
- Vol en limite de décrochage

Ces manoeuvres doivent être effectuées dans les conditions ci-dessous:

- Les sièges arrière doivent être inoccupés
- Les vitesses d'entrée et de sortie doivent se situer dans le domaine d'utilisation normale
- Vitesse d'entrée recommandée: (116 kt) 215 km/h

CET AVION DOIT ETRE UTILISE EN CATEGORIE *NORMALE* OU *UTILITAIRE*, CONFORMEMENT AU MANUEL DE VOL APPROUVE PAR LES SERVICES OFFICIELS.

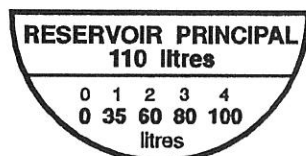
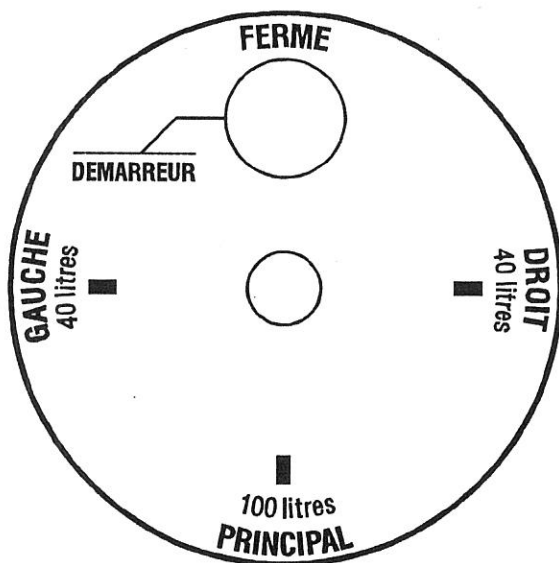
SUR CET AVION, TOUS LES REPERES ET PLAQUES INDICATRICES SONT RELATIFS A SON UTILISATION EN CATEGORIE *NORMALE*.

POUR L'UTILISATION EN CATEGORIE *UTILITAIRE*, SE REFERER AU MANUEL DE VOL.

AUCUNE MANOEUVRE ACROBATIQUE N'EST AUTORISEE POUR L'UTILISATION EN CATEGORIE *NORMALE*.

VITESSE DE MANOEUVRE: 215 km/h - 116 kt

**VRILLES INTERDITES • CONDITIONS DE VOL VFR DE JOUR
EN ZONE NON GIVRANTE • INTERDICTION DE FUMER**



AVGAS 100 LL
110 litres

AVGAS 100 LL
40 litres

NE PAS TOUCHER

NE PAS MONTER

COM	A	NAV	ATC	(2)HAUT-PARLEUR 1A	RADIOS 3A	(1)SOUS-VISIERE 3A
					ECLAIRAGES	

COM/NAV	A	ATC	ADF	AUDIO	DME	ST.BY
				A	A	A

TRIM A PIQUER	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TRIM A CABRER

DECOLLAGE

RICHE



MIXTURE

PAUVRE



BAGAGES MAXIMUM
60 kg
VOIR CENTROGRAMME

RECHAUFFAGE (TIRER)
CARBURATEUR

1

2

3

DESEMBUAGE
PARE-BRISE

TIRER 1

POUSSER 2 et 3

CHAUFFAGE
PLACES AVANT

TIRER 1 et 2

POUSSER 3

CHAUFFAGE
PLACES ARRIERE

TIRER 1 et 3

POUSSER 2

OUVERT



OUVERTURE

VERRIERE
FERMEE



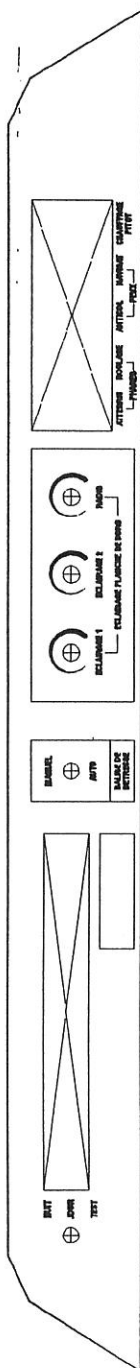
FREIN
DE PARC

FREINER
A L'AIDE DES
PEDALES ET TIRER
LA MANETTE
DEBLOCAGE
REPOUSSER
LA MANETTE

FREIN
DE
PARC

FERME

LARGAGE VERRIERE (TIRER)



PRESSION DE GONFLAGE TRAIN PRINCIPAL	
PNEU	2 bar
AMORTISSEUR	6 bar

PRESSION DE GONFLAGE TRAIN AVANT	
PNEU	1,8 bar
AMORTISSEUR	5 bar

BAT	ALT
-----	-----

POMPE
ELEC

MICRO
CASQUE

INDICATEURS

SERVITUDES

VOYANTS

DEMARREUR

ATTENTION
LIQUIDE FREIN
AIR 3520
OTAN H 515

SECTION 3

PROCEDURES D'URGENCE

TABLE DES MATIERES

Panne moteur au décollage	3.02
Panne moteur immédiatement après le décollage	3.02
Panne moteur en vol	3.03
Atterrissage forcé en campagne, moteur en panne	3.03
Atterrissage de précaution en campagne, moteur en marche	3.04
Incendie	3.04
Vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur	3.06
Panne d'alimentation en huile	3.06
Givrage	3.07
Panne de génération électrique	3.08
Vrilles involontaires	3.08
Panne sur commande de profondeur	3.09

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE (roulage)

S'il reste suffisamment de piste:

Réduire à fond les gaz et s'arrêter dans l'axe, en freinant à la demande.

S'il ne reste pas suffisamment de piste:

Manette de gaz	réduire à fond (tirer)
Freins	freiner énergiquement
Mixture	étouffoir (vers le bas)
Robinet d'essence	fermé
Contact magnétos	coupé
Interrupteur batterie	coupé

PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES LE DECOLLAGE

Vitesse de plané	(78 kt) 145 km/h
Mixture	étouffoir (vers le bas)
Robinet d'essence	fermé
Contact magnétos	coupé
Interrupteur batterie	coupé

NOTE IMPORTANTE

Atterrir droit devant, en ne faisant que de petits changements de cap pour éviter les obstacles.

Ne jamais tenter de faire demi-tour vers la piste car l'altitude après le décollage ne le permet généralement pas.

PANNE MOTEUR EN VOL

Si l'altitude est jugée suffisante pour tenter une remise en marche du moteur:

- Prendre la vitesse de meilleure finesse, volets rentrés 150 km/h (81 kt). Dans ces conditions et sans vent, l'avion parcourt environ 9,3 fois son altitude.
- Robinet d'essence ouvert
- Pompe électrique marche
- Mixture plein riche (vers le haut)
- Manette des gaz 1/4 de la course en avant
- Contact magnétos sur L + R ("Both")

Si l'hélice tourne encore, le moteur devrait se remettre en route.

Si l'hélice est calée, actionner le démarreur.

Si le moteur ne démarre toujours pas, préparer un atterrissage en campagne suivant la procédure ci-dessous.

ATTERRISSAGE FORCE EN CAMPAGNE, MOTEUR EN PANNE

Choisir un terrain approprié:

- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| Ceintures et harnais | serrés |
| Pompe électrique | arrêt |
| Mixture | étouffoir (vers le bas) |
| Manette des gaz | plein réduit (tirer) |
| Contact magnétos | coupé |
| Robinet d'essence | fermé |
| Excitation alternateur | coupé |
| Interrupteur batterie | coupé |

Finale

- | | |
|----------------|---------------|
| Volets | tout sortis |
| Verrière | déverrouillée |

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION EN CAMPAGNE, MOTEUR EN MARCHÉ

Reconnaître le terrain choisi, en effectuant au besoin plusieurs passages à basse vitesse (150 km/h - 81 kt) volets en position décollage (1^{er} cran) puis faire une approche de précaution de 125 km/h (67 kt), volets en position atterrissage (2^e cran).

En finale, déverrouiller la verrière.

Avant de toucher le sol

Contact magnétos coupé
Interrupteur batterie coupé

NOTE: EN CAS DE BLOCAGE DE LA VERRIERE

Poignée de verrière en position "ouvert".

Dégager les deux leviers de largage verrière situés sur les accoudoirs, de part et d'autre du tableau de bord, et les amener en position verticale.

INCENDIE

Feu moteur au sol, à la mise en route

Laisser tourner le moteur avec:

Robinet d'essence fermé
Pompe électrique arrêt
Manette des gaz plein gaz (pousser)
Mixture étouffoir (vers le bas)

Cette manoeuvre ayant pour but de "faire avaler" par le moteur l'essence accumulée dans les pipes d'admission (généralement à la suite d'un excès d'injections, lors d'une mise en route difficile).

Si le feu persiste

Contact magnéto	coupé
Interrupteur batterie	coupé
Excitation alternateur	coupé

Evacuer l'avion et tenter d'éteindre l'incendie à l'aide des moyens disponibles: extincteurs ou à défaut couvertures, vêtements, projection de sable.

Feu moteur en vol

Robinet essence	fermé
Manette des gaz	plein gaz (pousser) jusqu'à l'arrêt moteur
Mixture	étouffoir (vers le bas)
Pompe électrique	arrêt
Excitation alternateur	coupé
Chauffage cabine et ventilation	coupés
Adopter une vitesse de finesse maxi	(81 kt) 150 km/h

Préparer un atterrissage en campagne suivant les procédures décrites dans le chapitre "Atterrissage moteur en panne".

Ne pas essayer de remise en route du moteur

Feu dans la cabine

Eteindre le foyer par tous les moyens disponibles (extincteur en option).

Pour éliminer les fumées, ouvrir à fond la ventilation.

En cas de feu d'origine électrique (combustion des isolants produisant une odeur caractéristique):

Ventilation de la cabine	réduire
Excitation de l'alternateur	coupé
Interrupteur batterie	coupé
Breaker batterie	tiré
Breaker alternateur	tiré

Atterrir rapidement si le feu persiste.

VIBRATIONS ET IRREGULARITES DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Les vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur ont généralement pour origine (à vérifier dans l'ordre):

- Un givrage au carburateur: voir plus loin paragraphe "GIVRAGE"
- Un mélange réglé trop riche ou trop pauvre: régler la mixture (voir section 4)
- La présence d'impuretés dans le circuit carburant: vérifier la pression d'essence. Mettre en fonction la pompe électrique
- Une défaillance d'allumage: contacts magnétos sur "L", puis sur "R", puis retour sur "Both". Sélectionner la position procurant le meilleur fonctionnement du moteur et rejoindre le terrain le plus proche à régime réduit, mixture sur "plein riche" (vers le haut).

PANNE D'ALIMENTATION EN HUILE

En cas de baisse de pression d'huile, surveiller la température d'huile. Si celle-ci s'élève anormalement (zone rouge):

- Réduire la puissance
- Rejoindre le terrain le plus proche en se préparant à un éventuel atterrissage en campagne

GIVRAGE

Procéder de la façon suivante lorsque l'on est surpris par le givrage:

- Réchauffage carburateur chaud (tirer)
- Augmenter la puissance afin de réduire la formation de glace au minimum.
- Mettre en marche le réchauffage pitot (si installé)
- Mettre la climatisation sur plein chaud et orienter la totalité du débit vers le pare-brise (position "désembuage"), afin d'en éliminer rapidement le givre
- Rebrousser chemin ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins critique pour le givrage
- Envisager d'atterrir sur le prochain aérodrome

Lors d'une formation de glace extrêmement rapide, effectuer un atterrissage forcé.

Se souvenir qu'une couche de plus de 0.5 cm (0.2 in) sur le bord d'attaque augmente notablement la vitesse de décrochage. Adopter si nécessaire une vitesse d'approche supérieure à la normale: 145 km/h (78 kt).

REMARQUES

S'il est nécessaire de maintenir en permanence le réchauffage carburateur, ajuster impérativement le mélange à l'aide de la manette de mixture pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.

Utiliser toujours le réchauffage carburateur en "tout ou rien" (plein chaud ou plein froid); une position intermédiaire peut, dans certains cas, aggraver le givrage.

PANNE DE GENERATION ELECTRIQUE

La panne de l'alternateur se traduit par l'allumage du voyant ambre "panne alternateur" sur le tableau d'alarme et par une baisse progressive de la tension du réseau (indications du voltmètre).

Si le voyant ambre s'allume

Couper puis réenclencher l'excitation alternateur.

Cette opération a pour but de réarmer le relai de surtension ("relai d'over-voltage") qui peut disjoncter à la suite d'une surtension passagère.

Si la panne persiste

- Couper l'excitation alternateur
- Couper tous les équipements électriques non indispensables à la poursuite du vol
- Se poser dès que possible afin de faire vérifier le circuit électrique

NOTE

Une panne d'alternateur n'empêche pas le moteur de fonctionner normalement

VRILLE INVOLONTAIRE

En cas de vrille, appliquer la procédure suivante:

- Manette des gazréduit (tirer)
- Directionà fond contre le sens de rotation
- Profondeurau neutre
- Aileronsau neutre
- Dès l'arrêt de la rotation, direction au neutre et ressource en respectant les limites du domaine de vol.

NOTE

Si les volets sont sortis au moment de la mise en vrille, les rentrer au plus vite.

PANNE SUR LA COMMANDE DE PROFONDEUR

En cas de perte d'efficacité de la commande de profondeur (déconnection accidentelle):

- Stabiliser l'avion en vol horizontal, volets rentrés, à 150 km/h (81 kt), à l'aide du trim de profondeur et des gaz.
- Ne plus toucher au trim et contrôler l'angle de descente avec les gaz uniquement. Ne réduire qu'en courte finale, à proximité du sol.

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

SECTION 4

PROCEDURES NORMALES

TABLE DES MATIERES

Chargement	4.03
Vitesse d'utilisation normale	4.03
Inspection pré-vol	4.04
Vérification intérieure de la cabine avant mise en route	4.06
Démarrage du moteur	4.06
Après mise en marche du moteur	4.07
Roulage	4.08
Point fixe	4.08
Avant le décollage	4.09
Décollage	4.09
Montée	4.10
Croisière	4.10
Descente	4.12
Atterrissage	4.12
Arrêt moteur	4.13
Utilisation du frein de parc	4.14

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

CHARGEMENT

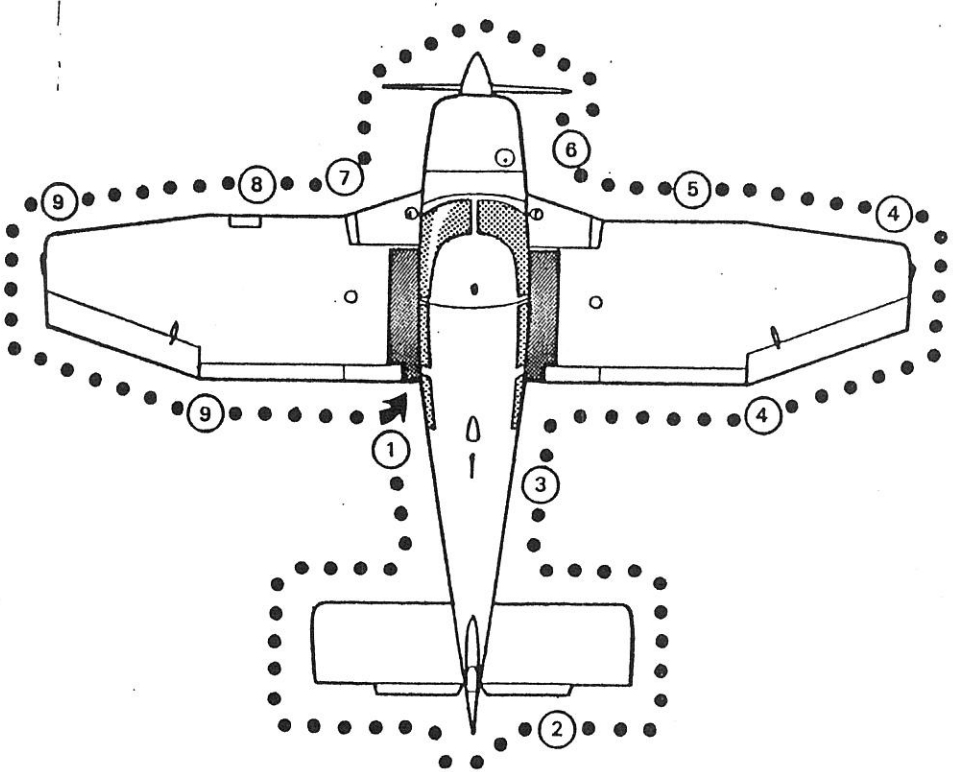
Avant chaque vol, s'assurer que la masse totale et le centrage en charge sont à l'intérieur des limites prescrites. Pour cela, utiliser les abaques de la Section 6.

VITESSES D'UTILISATION NORMALE

Les vitesses rappelées ci-dessous sont les vitesses indiquées préconisées pour une utilisation normale de l'avion.

Elles concernent un avion standard utilisé à la masse maximale, en atmosphère standard, au niveau de la mer. Elles peuvent varier d'un avion à l'autre, en fonction des équipements installés, de l'état du moteur et de l'avion, des conditions atmosphériques et de la manière de piloter.

- Vitesse optimale de montée
volets en position décollage (1^{er} cran) (81 kt) 150 km/h
volets rentrés (92 kt) 170 km/h
- Vitesse de meilleure pente de montée
volets en position décollage (1^{er} cran) (70 kt) 130 km/h
volets rentrés (76 kt) 140 km/h
- Vitesse maximale d'utilisation en air agité
volets rentrés (140 kt) 260 km/h
- Vitesse maximale
volets en position atterrissage (2^e cran) (92 kt) 170 km/h
- Vitesse d'atterrissage (approche finale)
volets en position atterrissage (2^e cran) (68 kt) 125 km/h



INSPECTION PRE-VOL

A effectuer avant chaque vol.
 Cette inspection peut être réduite en escale.

Contact magnétos	sur "OFF"
Commandes	libérées
Volets	fonctionnement vérifié
Interrupteur batterie	marche
Quantité d'essence	vérifiée
Interrupteur batterie	coupé
Documents avion	présence vérifiée
Bagages	arrimage vérifié

Vérifier le débattement des gouvernes, puis faire le tour de l'avion (schéma ci-dessus) en commençant par le côté gauche du fuselage.

-
- | | |
|---|---|
| 1 | Bouchon de réservoir en place, verrouillé
Prise statique propre, non obstruée
Purge de réservoir principal actionnée
(droite ou gauche selon l'inclinaison de l'avion) |
|---|---|
-
- | | |
|---|--|
| 2 | Empennage horizontal état de surface, articulation sans jeu
Gouverne de direction articulation et jeux vérifiés |
|---|--|
-
- | | |
|---|---|
| 3 | Prise statique propre, non obstruée |
|---|---|
-
- | | |
|---|--|
| 4 | Volets et ailerons articulations et état vérifiés
Saumons et feux de navigation (option) état vérifié |
|---|--|
-
- | | |
|---|--|
| 5 | Avertisseur de décrochage propre, débattement vérifié
Train principal droit fixation et état carénage vérifiés
..... enfoncement amortisseur normal
..... pneu gonflé
Purge de réservoir droit actionnée |
|---|--|
-
- | | |
|---|---|
| 6 | Purge de circuit carburant actionnée
Niveau d'huile vérifié, bouchon vissé, trappe refermée
Fixation capot moteur vérifiée
Hélice propre, en bon état
Cône d'hélice absence de jeu
Prises d'air propres, non obstruées |
|---|---|
-
- | | |
|---|---|
| 7 | Train avant fixation et état carénage vérifiés
..... enfoncement amortisseur normal
..... pneu gonflé
..... fourche de manoeuvre retirée
Tuyaux d'échappement rigides
Propreté verrière vérifiée |
|---|---|
-
- | | |
|---|---|
| 8 | Train principal gauche fixation et état carénage vérifiés
..... enfoncement amortisseur normal
..... pneu gonflé
Purge de réservoir gauche actionnée
Pitot propre, non obstrué
Phares si installés (option) glace propre |
|---|---|
-
- | | |
|---|--|
| 9 | Saumons et feux de navigation (option) état vérifié
Volets, ailerons articulations et état vérifiés |
|---|--|
-

VERIFICATION INTERIEURE DE LA CABINE AVANT MISE EN ROUTE

Verrrière	fermée, verrouillée
Frein de parc	bloqué
Sièges avant	règlés, verrouillés
Ceintures et harnais	règlés, bouclés
Commandes de vol libres	sans jeux ni frottement excessifs
.....	(direction à vérifier au roulage)
Trim de profondeur	débattements vérifiés
.....	puis ramenés à la position décollage
Contact général	marche

DEMARRAGE DU MOTEUR

Procédure normale

Réchauffage carburateur	froid (pousser)
Mixture	plein riche (vers le haut)
Feu anti-collision	marche
Jaugeurs	vérifiés
Robinet essence	fonctionnement vérifié, ouvert
Sélecteur magnéto	position L
Pompe électrique	marche
Manette des gaz ...	effectuer 2 ou 3 injections puis manette 1/4 en avant
Zone hélice	dégagée
Verrière	fermée verrouillée
Volets	rentrés
Démarrreur	marche (30 sec. maxi)
Quand le moteur démarre le sélecteur magnéto	L + R ("Both")

Procédure moteur chaud

Même procédure qu'en "Procédure normale", mais sans injections.

Procédure par temps froid

Même procédure qu'en "Procédure normale", mais en soutenant le régime par injections successives jusqu'à 900 à 1000 tr/mn.

Moteur "noyé"

Pompe électrique arrêt
Mixture étouffoir (vers le bas)
Manette des gaz plein gaz (pousser)
Démarreur actionné pendant quelques secondes

Dès que le moteur démarre, ramener la mixture sur "riche", puis reprendre la procédure normale, sans injection.

ATTENTION

Eviter d'utiliser le démarreur pendant plus de 30 secondes. Attendre au moins une minute avant de procéder à un nouveau démarrage.

Dès que le moteur tourne, vérifier la pression d'huile. Si celle-ci est nulle après 15 à 20 secondes, couper et rechercher la cause;

APRES MISE EN MARCHE DU MOTEUR

Régime 1200 tr/mn
Pompe électrique arrêt
Excitation alternateur marche
Voltmètre plage verte
Indicateurs de pression vérifiés
Voyants testés

Radio marche
Altimètre réglé
Indicateur de dépression si installé (option) vérifié

ROULAGE

Frein de parcdébloqué
Freins essayés
Indicateur de virage si installé (option)vérifié
Conservateur de cap si installé (option) réglage vérifié
Eviter de dépasser 1200 tr/mn tant que la température d'huile reste en plage jaune.

POINT FIXE

Frein de parc bloqué
Pression et température d'huile plage verte
Pression d'essence plage verte
Mixture plein riche (vers le haut)
Réchauffage carburateur froid (pousser)

Vérification magnétos

Manette des gaz2000 tr/mn
Sélecteur magnétos:
Chute maxi entre (L) ou (R) et (L + R)175 tr/mn
Ecart maxi entre (L) et (R)50 tr/mn

Vérification réchauffage carburateur

Réchauffage carburateur chaud (tirer)
Vérifier chute de régime (100 tr/mn environ)
Réchauffage carburateur froid (pousser)

Vérification mixture

Appauvrir jusqu'à diminution du régime puis revenir à "plein riche".

Vérification ralenti

Manette des gaz 600 à 650 tr/mn

AVANT LE DECOLLAGE

Commandeslibres
Sélecteur magnétosL + R ("Both")
Cabine (Sièges, ceintures, verrière) vérifiés
Robinet essence sur réservoir le plus plein ouvert
Pompe électrique marche
Trim de profondeurposition décollage
Instrumentsvérifiés, réglés
Volets plein sortis, puis retour à la position décollage (1^{er} cran)
Gazrégime d'attente 1200 tr/mn

DECOLLAGE

Décollage normal

Régime mini plein gaz 2200 tr/mn
Vitesse de décollage (54 kt) 100 km/h
Vitesse de montée initiale (70 kt) 130 km/h

Après franchissement des obstacles,

Diminuer la pente de montée pour obtenir (81 kt) 150 km/h
Pompe électrique arrêt
Pression essence vérifiée (plage verte)
Volets rentrés

Décollage court

Volets (1^{er} cran) position décollage
Mettre plein gaz freins serrés
puis lâcher les freins mini 2200 tr/mn
Vitesse de décollage (54 kt) 100 km/h
Puis poursuivre, si nécessaire (passage d'un obstacle) à la vitesse de
meilleure pente de montée (70 kt) 130 km/h

Décollage par vent de travers

Volets (1^{er} cran) position décollage

Ailerons dans le vent

Décoller à une vitesse légèrement supérieure à la vitesse indiquée pour un décollage normal.

Annuler la dérive de façon classique (inclinaison maximale près du sol: 15°)

Vent de travers démontré (22 kt) 40 km/h

MONTEE

Montée normale (volets rentrés)

Prendre la vitesse de montée 170 km/h (92 kt); 150 km/h (81 kt) au plafond.

Au dessus de 5000 ft, régler la mixture.

Montée à pente maximale

Une meilleure pente de trajectoire est obtenue à 130 km/h (70 kt), volets en position décollage (1^{er} cran), et 140 km/h (76 kt) avec les volets rentrés.

NOTE

Ce type de montée ne doit être utilisé qu'exceptionnellement (mauvais refroidissement du moteur).

CROISIERE

Pour les régimes et les performances de croisière, se reporter à la Section 5.

Utilisation de la commande de mixture

Maintenir la commande de mixture sur "plein riche", lors du décollage et de la montée.

Dans certaines conditions (décollage sur terrain à haute altitude, montée prolongée au delà de 5000 ft), ce réglage peut s'avérer trop riche et se traduit alors par un fonctionnement irrégulier du moteur, ou par perte de puissance.

Dans ces cas, ajuster la mixture de manière à retrouver un cycle moteur régulier et non pour la recherche de l'économie.

Règlage de la mixture en croisière après stabilisation:

Abaisser progressivement la manette de mixture jusqu'à observer une légère diminution de régime; repousser alors légèrement la manette vers le haut pour rétablir le régime et un fonctionnement régulier du moteur.

NOTE

Prendre soin de ne pas appauvrir excessivement le mélange, afin d'éviter une surchauffe du moteur.

ENRICHIR TOUJOURS LE MELANGE AVANT UNE AUGMENTATION DE PUISSANCE.

UTILISATION DU CARBURANT

Mettre en marche la pompe électrique au cours du changement de réservoir.

Sélectionner le réservoir le plus rempli avant le décollage ou l'atterrissage.

DESCENTE

Descente

Puissance à la demande pour obtenir la pente désirée
Réchauffage carburateur à la demande plein chaud ou plein froid
Tous les 1500 ft, effectuer une remise de gaz pour éviter un trop grand refroidissement du moteur et décrocher les bougies.

Approche ou vent arrière

Essence réservoir le plus plein sélectionné
Mixture plein riche (vers le haut)
Pompe électrique marche
Réchauffage carburateur à la demande plein chaud ou plein froid
Cabine (sièges, ceintures) vérifiés
Volets au dessous de 170 km/h (92 kt) (1^{er} cran) position décollage
Vitesse (81 kt) 150 km/h
Trim de profondeur réglé
Stabilisateur de roulis ou PA (si équipé) Coupé

Finale

Réchauffage carburateur froid (pousser)
Volets au dessous de 150 km/h (81 kt) (2^e cran) position atterrissage
Vitesse d'approche (68 kt) 125 km/h
Trim de profondeur réglé

ATTERRISSAGE

Atterrissage court

Volets (2^e cran) position atterrissage
Vitesse d'approche (règlée à la manette des gaz) (65 kt) 120 km/h
Après prise de contact, freiner énergiquement en maintenant la profondeur cabrée et en rentrant les volets.

Atterrissage par vent de travers ou par fortes rafales

Volets (1^{er} cran) position décollage
Vitesse d'approche (70 kt) 130 km/h + 1/2 valeur rafale
Dérive annuler de façon classique
Vent de travers démontré (22 kt) 40 km/h

Remise de gaz

Réchauffage carburateur coupé (poussé) vérifié
Mannette des gaz plein gaz (pousser)
Vitesse (67 kt) 125 km/h
Volets ramener progressivement en position décollage (1^{er} cran)
Pente de montée (78 kt) 145 km/h

APRES ATTERRISSAGE

Pompe électrique arrêt
Volets rentrés
Instruments de navigation arrêt

ARRET MOTEUR

Frein de parc tiré
Radio et équipements électriques coupés
Verrière fermée, verrouillée
Essais coupure magnétos au ralenti coupé, puis L + R ("Both")
Régime 1000 tr/mn
Mixture étouffoir (vers le bas)

Après l'arrêt du moteur

Sélecteur de magnéto "Off"
Excitation alternateur coupé
Interrupteur batterie coupé
Volets sortis
Après la mise en place des cales repousser le frein de parc

UTILISATION DU FREIN DE PARC

Frein bloqué

Appuyer sur les deux pédales, maintenir la pression et tirer la commande de frein de parc.

Relacher les pédales, la tirette doit rester en position haute.

Frein débloqué

Pousser la commande de frein de parc

SECTION 5

PERFORMANCES

TABLE DES MATIERES

Limitation acoustique	5.02
Calibration de l'installation anémométrique	5.02
Vitesse de décrochage	5.02
Performances de décollage	5.03
Performances de montée	5.04
Performances en palier	5.06
Performances d'atterrissage	5.07

LIMITATION ACOUSTIQUE

Conformément à l'arrêté du 19.02.1987, le niveau de bruit admissible pour l'avion DR 400/180 correspondant à la masse totale de (2425 lb) 1100 kg est de 74.7 dB(A).

Le niveau de bruit déterminé dans les conditions fixées par l'arrêté précité à la puissance maximale continue est de 73.1 dB(A).

L'avion DR 400/180 a reçu le certificat de type de limitation de nuisance n° N45.

CALIBRATION DE L'INSTALLATION ANEMOMETRIQUE

VC = (VI + calibration) est pratiquement égale à VI

Dans la formule ci-dessus, la tolérance propre de l'anémomètre n'est pas prise en compte.

NOTE

Toutes les vitesses dans ce manuel sont des vitesses indiquées
sauf spécification contraire.

VITESSES DE DECROCHAGE

Masse 1100 kg (2425 lb) moteur réduit	km/h (kt)		
Inclinaison de l'avion	0°	30°	60°
Volets rentrés	105 (57)	113 (61)	148 (78)
Volets 1 ^{er} cran Position décollage	99 (53)	106 (57)	140 (76)
Volets 2 ^e cran Position atterrissage	95 (51)	102 (55)	134 (72)

PERFORMANCES DE DECOLLAGE

A la masse maximale de 1100 kg (2425 lb),
Par vent nul, volets 1^{er} cran, moteur plein gaz

Vitesse de décollage (54 kt) 100 km/h
Vitesse de passage 15 m (50 ft) (70 kt) 130 km/h

ALTITUDE (ft)	TEMPERATURE °C (°F)	MASSE 1100 kg (2425 lb)		MASSE 900 kg (1984 lb)	
		Distance de roulement	Distance de décollage	Distance de roulement	Distance de décollage
		m (ft)	passage 15m(50ft) m (ft)	m (ft)	passage 15m(50ft) m (ft)
0	- 5 (23)	280 (919)	550 (1805)	180 (591)	360 (1181)
	Std = 15 (59)	315 (1034)	610 (2001)	200 (656)	400 (1312)
	35 (95)	350 (1148)	675 (2215)	225 (738)	440 (1443)
4000	- 13 (7)	375 (1230)	735 (2412)	240 (787)	475 (1558)
	Std = 7 (45)	420 (1378)	825 (2707)	270 (886)	530 (1739)
	27 (81)	475 (1558)	920 (3019)	300 (984)	585 (1919)
8000	- 21 (-6)	510 (1673)	1010 (3314)	320 (1050)	635 (2083)
	Std = - 1 (30)	580 (1903)	1140 (3740)	365 (1198)	715 (2346)
	19 (66)	650 (2134)	1280 (4200)	410 (1345)	795 (2608)

Influence du vent de face: Pour 10 kt multiplier par 0,85
Pour 20 kt multiplier par 0,65
Pour 30 kt multiplier par 0,55

Influence du vent arrière:

Par tranche de 2 kt, rajouter 10% aux distances

Pour piste sèche en herbe, rajouter 15%

PERFORMANCES DE MONTEE

1) Volets position décollage 1^{er} cran:

A la masse maximale de 1100 kg (2425 lb) en atmosphère standard

Vitesse ascensionnelle maxi au niveau de la mer (827 ft/mn) 4.2 m/s
réduction de 0.24 m/s (47 ft/mn) par 1000 ft

Vitesse de meilleur taux de montée (81 kt) 150 km/h

Vitesse de meilleur angle de montée (70 kt) 130 km/h

2) Volets rentrés:

En atmosphère standard,

Pleine admission, mixture meilleure puissance,

A la masse maximale de 1100 kg (2425 lb)

Vitesse ascensionnelle maxi au niveau de la mer (827 ft/mn) 4.2 m/s
réduction de 0.24 m/s (47 ft/mn) par 1000 ft

Plafond pratique 15500 ft

Vitesse de meilleur taux de montée (92 kt) 170 km/h
au plafond (81 kt) 150 km/h

Vitesse de meilleur angle de montée (76 kt) 140 km/h

A la masse de 900 kg (1984 lb):

Vitesse ascensionnelle maxi au niveau de la mer . . . (1142 ft/mn) 5.8 m/s
réduction de 0.26 m/s (51 ft/mn) par 1000 ft

Plafond pratique 20500 ft

Influence de la température:

Chaque 10°C au dessus du standard, abaisser le plafond de 1000 ft et diminuer la vitesse ascensionnelle de 0.24 m/s (47 ft/mn).

Temps, consommation, distance de montée

A la masse maximale de 1100 kg (2425 lb)

Par vent nul en atmosphère standard,

Configuration lisse, plein gaz: à la vitesse de meilleur taux de montée,

Consommation de mise en route et de roulage comprise

ALTITUDE ZP (ft)	TEMPS (min)	CONSOMMATION DE CARBURANT l (imp/us gal)	DISTANCE	
			(km)	(Nm)
3000	4	4.5 (1/1.2)	9.3	5
550	7.5	8 (1.8/2.1)	17.6	9.5
8500	16.5	15 3.3/4	38.8	21

Performances en plané

Moteur coupé, l'avion plane 9,3 fois sa hauteur à 150 km/h (81 kt) par vent nul.

L'altitude et la température n'ont pas d'influence sensible.

PERFORMANCES EN PALIER

A la masse maximale de 1100 kg (2425 lb), en atmosphère standard.

Au réglage mixture optimal, carburant utilisable (39.6 imp/47.5 us gal) 180 l.

Sans réserve de carburant, par vent nul.

Consommation pendant le roulage et la montée compensés par la descente.

REGIME		ALTITUDE	CONSUMMATION			VITESSE PROPRE		AUTONOMIE	DISTANCE	
%	rpm	Zp (ft)	l/h	imp	us	km/h	kt	h.mm	km	Nm
75	2500	0				237	128		1093	589
	2550	2500	39	8.6	10.3	243	131	4.37	1121	604
	2600	4500				248	134		1144	616
72	2600	6500	36.9	8.1	9.7	248	134	4.52	1209	651
70	2600	8500	35.9	7.9	9.5	248	134	5.00	1243	670
65	2350	0				221	119		1194	643
	2400	2500				226	122		1221	658
	2450	4500				231	124		1248	672
	2500	6500	33.3	7.3	8.8	235	127	5.24	1270	684
	2550	8500				240	129		1297	699
	2600	10500				245	132		1324	713

PERFORMANCES D'ATERRISSAGE

A la masse maximale d'atterrissage de 1045 kg (2304 lb),
 Par vent nul, volets 2^e cran, gaz réduits
 Piste en dur sèche et plane,

Vitesse de passage des 15 m (50 ft) (68 kt) 125 km/h
 Vitesse d'impact (51 kt) 95 km/h

ALTITUDE Zp (ft)	TEMPERATURE °C (°F)	MASSE 1045 kg (2304 lb)		MASSE 845 kg (1863 lb)	
		Distance de roulement	Distance d'atterrissage passage 15m(50ft)	Distance de roulement	Distance d'atterrissage passage 15m(50ft)
		m (ft)	m (ft)	m (ft)	m (ft)
0	- 5 (23)	230 (755)	500 (1641)	190 (623)	425 (1394)
	Std = 15 (59)	250 (820)	530 (1739)	200 (656)	450 (1476)
	35 (95)	270 (886)	560 (1837)	215 (705)	475 (1558)
4000	- 13 (7)	260 (853)	550 (1805)	210 (689)	465 (1526)
	Std = 7 (45)	280 (919)	585 (1919)	230 (755)	495 (1624)
	27 (81)	300 (984)	620 (2034)	240 (787)	520 (1706)
8000	- 21 (-6)	295 (968)	610 (2001)	240 (787)	510 (1673)
	Std = - 1 (30)	320 (1050)	650 (2133)	260 (853)	545 (1788)
	19 (66)	340 (1116)	690 (2264)	275 (902)	575 (1887)

Influence du vent de face: Pour 10 kt multiplier par 0,85
 Pour 20 kt multiplier par 0,65
 Pour 30 kt multiplier par 0,55

Influence du vent arrière:

Par tranche de 2 kt, rajouter 10% aux distances

Pour piste sèche en herbe, rajouter 15%

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

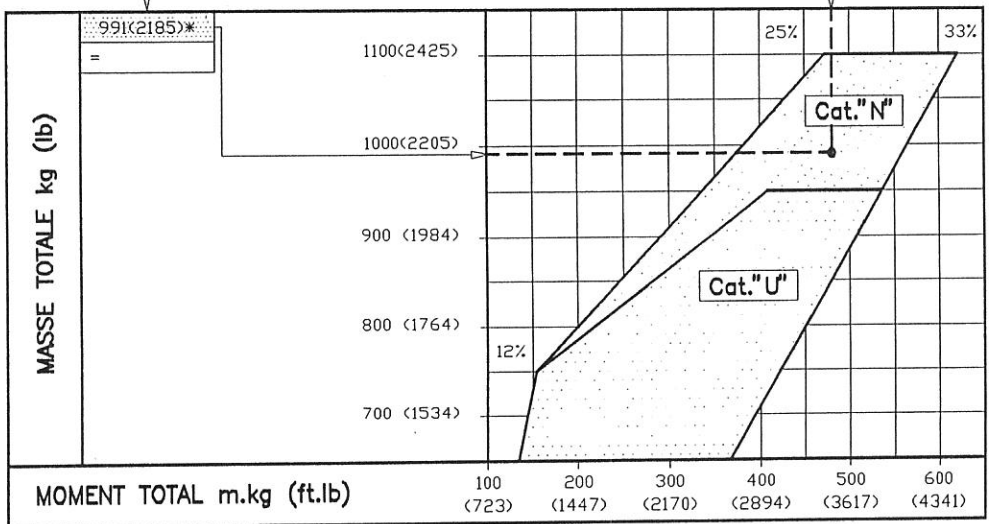
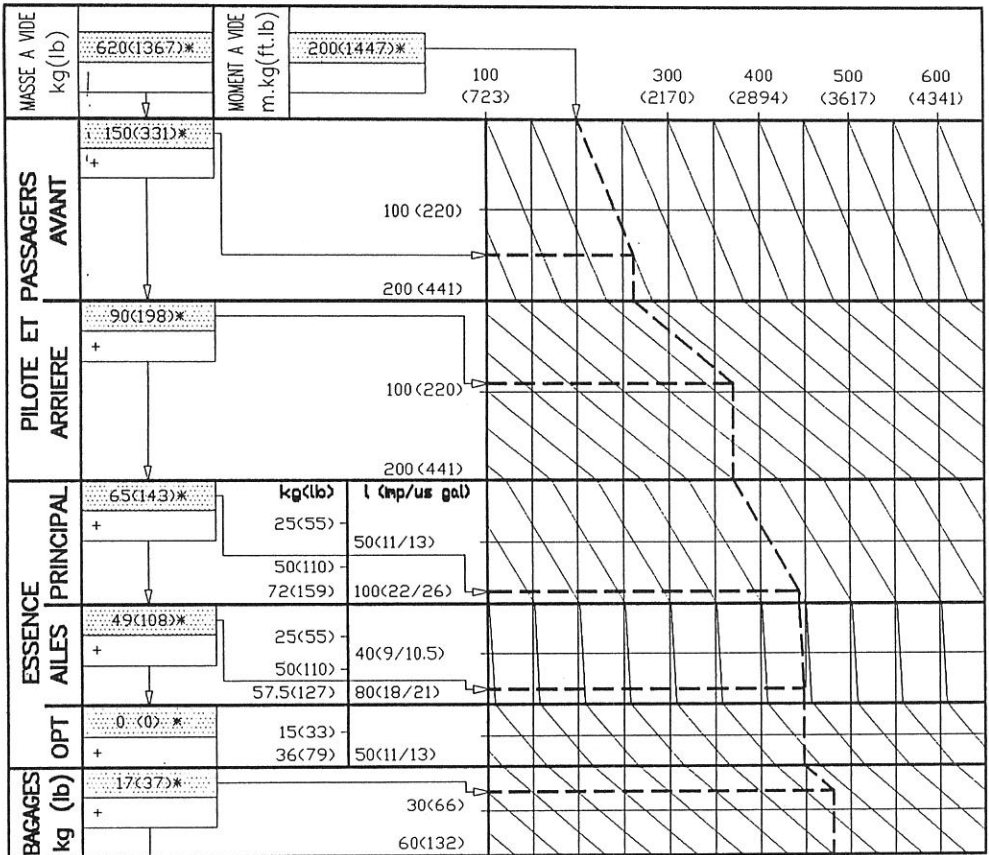
SECTION 6

MASSE ET CENTRAGE

TABLE DES MATIERES

Centrogramme	6.02
Utilisation du centrogramme	6.03

MANUEL DE VOL DR 400/180



UTILISATION DU CENTROGRAMME

1) Calculer la masse totale de l'avion:

- masse à vide (voir fiche de pesée)
- + pilote et passagers
- + bagages
- + essence

S'assurer que la masse totale ne dépasse pas 1100 kg (2425 lb) en catégorie "N" et 950 kg (2095 lb) en catégorie "U".

2) Positionner le moment à vide de l'avion (voir fiche de pesée) sur l'échelle du diagramme ci-contre, puis suivre les pointillés comme dans l'exemple ci-dessous.

Le point résultant doit se trouver à l'intérieur du domaine masse-moment (zone ombrée) pour que le chargement soit acceptable.

EXEMPLE *

Moment à vide	(1447 ft.lb) 200 m.kg
Masse à vide	(1367 lb) 620 kg
Pilote + passager AV	(331 lb) 150 kg
Passagers AR	(198 lb) 90 kg
Essence (principale) 90 l (24 imp/20 us gal)	(143 lb) 65 kg
Essence (ailes) 68 l (15 imp/18 us gal)	(108 lb) 49 kg
Bagages	(37.5 lb) 17 kg
MASSE TOTALE	(2185 lb) 991 kg

CENTRAGE: correct à l'intérieur du domaine masse-moment (zone ombrée)

1 litre AVGAS	= 0.72 kg (1.6 lb)
1 imp gal AVGAS	= 3.27 kg (7.2 lb)
1 us gal AVGAS	= 2.7 kg (6 lb)

*** ATTENTION**

Pour le calcul du centrage de votre avion, veuillez ne pas utiliser les valeurs de masse à vide et de moment à vide données à titre indicatif dans l'exemple ci-dessus. Utiliser les valeurs indiquées sur la dernière fiche de pesée de votre avion.

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

SECTION 7

ADDITIFS

TABLE DES MATIERES

Additif 1 Réservoir supplémentaire	7.03
Additif 2 VFR de nuit	7.07
Additif 3 Pilote automatique Century II B	7.13
Additif 4 IFR de jour et de nuit	7.21

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

TABLE DES MATIERES

Section 1 Description	7.04
Section 2 Limitations	7.05
Section 3 Procédures d'urgence	7.05
Section 4 Procédures normales	7.05
Section 5 Performances	7.05

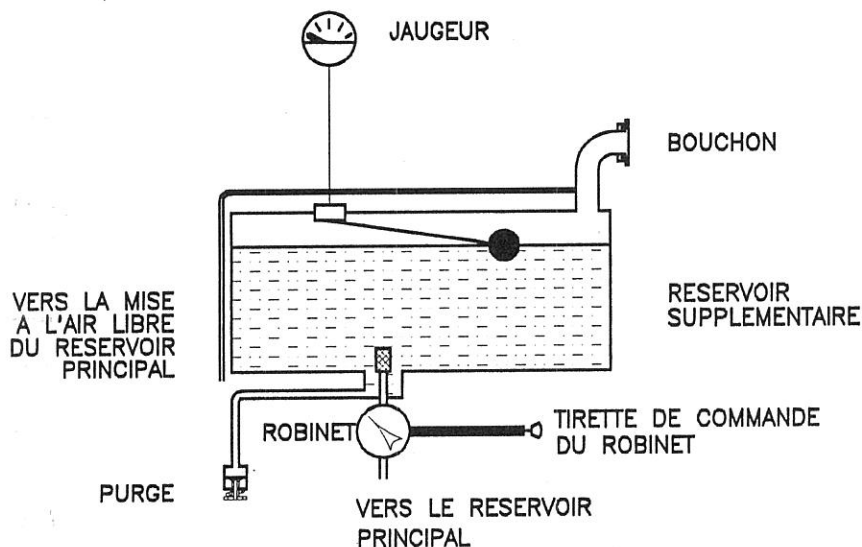
SECTION 1 - DESCRIPTION

Le réservoir supplémentaire est installé dans le fuselage derrière la banquette arrière. Une tirette permet de déverser l'essence du réservoir supplémentaire vers le réservoir principal. La quantité d'essence contenue dans le réservoir supplémentaire est donnée par un indicateur situé sur la console instruments moteur. Le réservoir supplémentaire n'est pas équipé d'une indication bas niveau.

capacité (11 imp/13,2 us gal) 50 l
bras de levier (63 in) 1,61 m

NOTA

Le réservoir principal doit être suffisamment vide pour recevoir la quantité d'essence à transférer du réservoir supplémentaire.



SECTION 2 - LIMITATIONS

La masse maximale au décollage ainsi que le domaine de centrage ne sont pas modifiés par l'installation du réservoir supplémentaire. De ce fait, les limitations de la Section 2 ne sont pas modifiées, sauf les plaquettes suivantes qui sont à ajouter à celles des pages 2.08, 2.09 et 2.10.



SECTION 3 - PROCEDURES D'URGENCE

Les procédures d'urgence ne sont pas affectées par l'installation du réservoir supplémentaire.

SECTION 4 - PROCEDURES NORMALES

En plus des procédures normales actionner la purge du réservoir supplémentaire lors de l'inspection prévol (point 1 page 4.05).

SECTION 5 - PERFORMANCES

Les performances ne sont pas affectées par l'installation du réservoir supplémentaire car la masse maxi au décollage et le domaine de centrage ne sont pas modifiés.

PAGE LAISSEE BLANCHE INTENTIONNELLEMENT

TABLE DES MATIERES

Section 1 Description	7.08
Section 2 Limitations	7.08
Section 3 Procédures d'urgence	7.09
Section 4 Procédures normales	7.10
Section 5 Performances	7.12

SECTION 1 - DESCRIPTION

Le DR 400/180 est éligible à l'utilisation en régime VFR de nuit en condition non givrante, par l'application de la modification majeure n° 56. La modification majeure n° 56 installe un éclairage de tableau de bord.

Le DR 400/180 VFR de nuit doit comporter tous les équipements ci-dessous à installer impérativement, en complément des équipements VFR de jour, pour une utilisation en VFR de nuit:

- Horizon artificiel
- Indicateur de virage
- Indicateur gyroscopique de direction
- Variomètre
- Feu anti-collision
- Feu de navigation
- Feu de roulage
- Feu d'atterrissage
- Eclairage planche de bord
- Fusibles de rechange
- Torche électrique
- VHF 1 (cat. 2)
- VOR (cat. 2) ou radio compas automatique (cat. 2)
- Plaquette VFR de nuit

SECTION 2 - LIMITATIONS

Les limitations de la section 2 ne sont pas affectées par l'utilisation en régime VFR de nuit, sauf la plaquette des conditions de vol page 2.08 qui est à remplacer par la suivante:

CET AVION DOIT ETRE UTILISE EN CATEGORIE *NORMALE* OU *UTILITAIRE*, CONFORMEMENT AU MANUEL DE VOL APPROUVE PAR LES SERVICES OFFICIELS.
SUR CET AVION, TOUS LES REPERES ET PLAQUES INDICATRICES SONT RELATIFS A SON UTILISATION EN CATEGORIE *NORMALE*.
POUR L'UTILISATION EN CATEGORIE *UTILITAIRE*, SE REFERER AU MANUEL DE VOL.
AUCUNE MANOEUVRE ACROBATIQUE N'EST AUTORISEE POUR L'UTILISATION EN CATEGORIE *NORMALE*.
VITESSE DE MANOEUVRE: 215 km/h - 116 kt
VRILLES INTERDITES • CONDITIONS DE VOL VFR DE JOUR ET DE NUIT EN ZONE NON GIVRANTE • INTERDICTION DE FUMER

SECTION 3 - PROCEDURES D'URGENCE

Les procédures d'urgence suivantes complètent celles de la Section 3.

Panne éclairage 1

- éclairage 2 marche
- fusible éclairage 1 vérifié

Si la panne persiste, l'éclairage 2 ainsi que la torche servent en éclairage de secours.

Panne de phares

- interrupteur disjoncteur de phares vérifié

Panne batterie

Si à la suite d'une panne complète de la batterie l'alternateur se dé-excite, entraînant une panne totale d'alimentation, suivre la procédure suivante:

- disjoncteurs batterie alternateur et radio (si installés) coupés
- interrupteur batterie marche
- interrupteur alternateur marche

Constater la remise sous tension des circuits. Remettre uniquement les interrupteurs nécessaires à la sécurité du vol.

SECTION 4 - PROCEDURES NORMALES

Les procédures normales suivantes complètent celles de la Section 4.

Préparation

Etude de la météorologie afin d'éviter le vol en conditions dangereuses (minima, givrage...).

Vérifier que les pleins sont suffisants en fonction du plan de vol et du respect de la réglementation.

Inspection prévol

Vérifier le fonctionnement des équipements suivants:

- feu anticollision vérifié
- feu de navigation vérifié
- feu d'atterrissage vérifié
- feu déroulage vérifié
- éclairage cabine vérifié
- éclairage tableau de bord vérifié
- inverseur jour/nuit vérifié
- présence à bord d'une torche électrique de secours vérifié

Eclairage

- enclencher l'éclairage 2
- ajuster à l'aide de l'éclairage 1 selon besoin

Roulage

- anticollision marche
- feu de navigation marche
- instruments gyroscopiques vérifiés par virages alternés
- horizon artificiel calage maquette
- directionnel rotation correcte
- bille aiguille sens correct

Avant le décollage

- dépression instruments vérifiée
- VHF essai
- VOR ou radio compas essai
- chauffage désembuage à la demande
- feu d'atterrissage marche

Alignement

- calage du directionnel

Décollage

- Maintenir toujours le variomètre positif.
- Eteindre les phares en bout de piste.

Montée et croisière

Au dessus de 8000 pieds, le pilote risque d'avoir des troubles de la vision nocturne.

Atterrissage

- feu d'atterrissage marche
- feu de roulage marche

Après l'arrêt du moteur

- feux coupés

SECTION 5 - PERFORMANCES

Les performances de la Section 5 ne sont pas affectées.

ADDITIF 3

PILOTE AUTOMATIQUE CENTURY II B

TABLE DES MATIERES

Section 1 Description	7.14
Section 2 Limitations	7.18
Section 3 Procédures d'urgence	7.18
Section 4 Procédures normales	7.19
Section 5 Performances	7.20

SECTION 1 - DESCRIPTION

Le CENTURY II B est un système de pilotage automatique entièrement électrique agissant sur un seul axe (roulis). Il assure les fonctions d'interception et de maintien de cap et un couplage VOR/ILS optionnel.

DESCRIPTION DES COMPOSANTS DU CENTURY II B

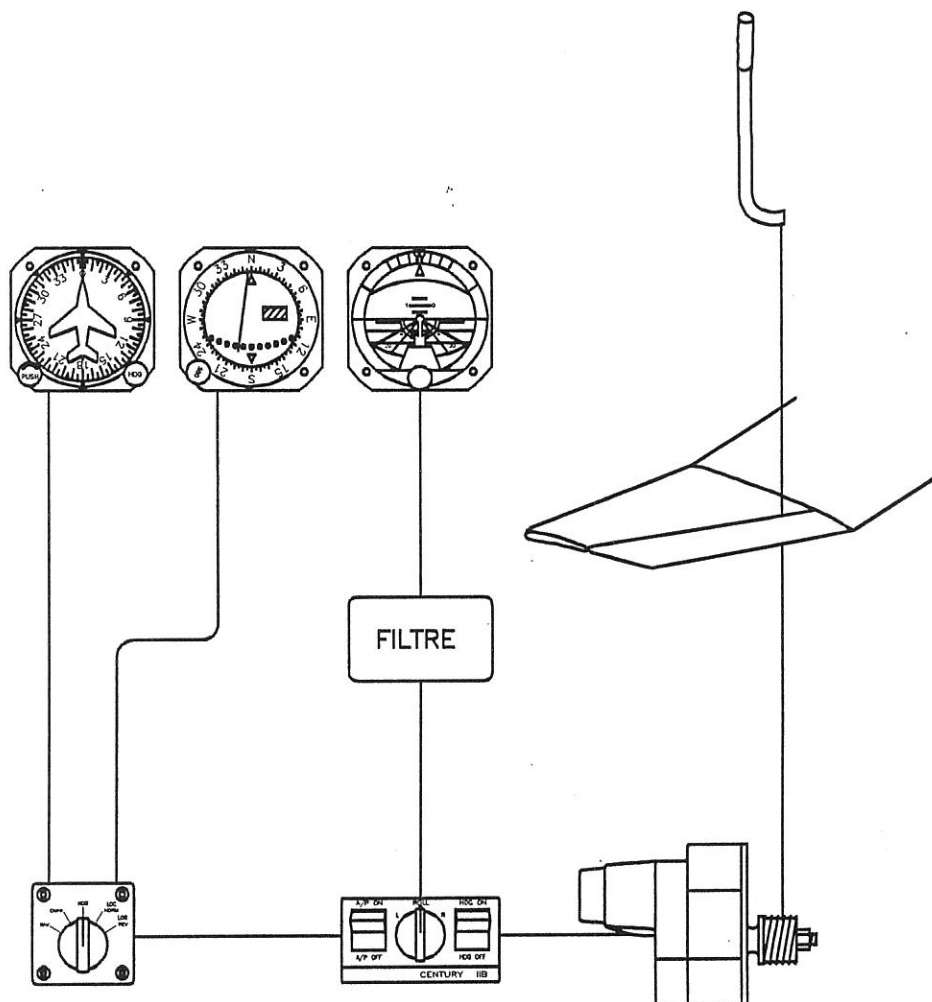
Console de commande

A/P ON - A/P OFF Commutateur Marche-Arrêt du pilote automatique. Quand seul ce commutateur est en position marche (A/P ON), le pilote automatique réagit uniquement au bouton de commande de roulis (ROLL) au centre de la console.

ROLL Bouton de commande de roulis jusqu'à approximativement 30° d'inclinaison à droite ou à gauche. Le point milieu correspond approximativement au vol horizontal. Quand le commutateur du mode cap (HDG) est en marche (HDG ON), les actions sur le bouton de commande de roulis (ROLL) ne sont plus prises en compte.

HDG ON - HDG OFF Commutateur Marche-Arrêt du mode cap (HDG) Permet à l'avion d'effectuer un virage jusqu'à un cap présélectionné sur le Gyro Directionnel, le pilotage d'interception de cap ou le maintien d'un cap. Quand le commutateur du mode cap (HDG) est en position marche (HDG ON), l'entrée du bouton de commande de roulis (ROLL) est remplacé par les entrées du Gyro Directionnel et le Sélecteur de Mode optionnel. Le Gyro Directionnel et le Sélecteur de Mode optionnel devraient être réglés avant la mise en marche du mode cap (HDG ON). (Voir la Section Sélecteur de Mode quand le Sélecteur de Mode optionnel est installé).

SCHEMA DU PILOTE AUTOMATIQUE CENTURY II B



Gyro Directionnel

On peut sélectionner n'importe quel cap, avant ou après la mise en marche du mode cap (HDG ON-HDG OFF) sur la console de commande, et des virages jusqu'à 160° peuvent être programmés directement, soit vers la gauche, soit vers la droite.

Si le sélecteur de cap est tourné de plus de 180° par rapport à l'index du Gyro Directionnel, le pilote automatique prendra le virage le plus court pour atteindre le cap sélectionné.

En opération normale, l'inclinaison maxi en mode cap (HDG) est de 20°.

Sélecteur de Mode

Dirige le pilote automatique en navigation VOR et ILS.

Les angles d'interception nominaux sont de 45°, avec une capacité de compensation automatique de 15° de dérive.

Mode "HDG" C'est le mode de fonctionnement basique du pilote automatique CENTURY II B comme décrit dans la section Console de commande.

Mode "OMNI" En position mode "OMNI" le système est couplé à l'indicateur VOR.

Pour intercepter et maintenir un cap, sélectionner toujours le cap désiré sur le VOR et le Gyro Directionnel à la fois. Tous les caps seront ainsi contrôlés par le signal VOR.

Une déviation maximale de l'indicateur VOR se traduit par un angle d'interception de 45°.

Dans les autres cas, le système pilotera automatiquement une interception douce, tangentielle aboutissant sur la radiale avec une correction de la dérive. La même interception dynamique est conduite depuis la distance maximum de réception jusqu'à 3 km de la station.

Au dessous de 3 km approximativement, de légers dépassements de la radiale sélectionnée se produisent dûs aux limitations d'inclinaison du pilote automatique.

Mode "NAV" Ce mode effectue les mêmes fonctions que le mode "OMNI" et selon le même mode opératoire.

Le mode "NAV" introduit cependant un retard qui réduit les réactions aux faibles déplacements de l'aiguille du VOR.

Le mode "NAV" est recommandé en navigation ou à chaque fois que la réponse du pilote automatique aux faibles déviations de l'aiguille du VOR devient excessive.

Le mode "NAV" ne doit pas être utilisé pendant l'approche du VOR où les réactions dynamiques proportionnelles du mode "OMNI" sont nécessaires.

Mode "LOC NORM" Dans ce mode, la sensibilité du système est ajustée pour la largeur du faisceau du "Localizer" (5° au lieu de 20° pour le VOR) et permet des manoeuvres sans acoups d'interception, de suivi de cap et une meilleure optimisation.

Les interceptions à 45° sont automatiques avec une interception tangentielle avant la balise extérieure et une correction automatique du vent de travers.

Le cap désiré doit être sélectionné sur le Gyro Directionnel comme dans le mode "OMNI".

Mode "LOC REV" Les caractéristiques du mode "LOC REV" sont identiques au mode "LOC NORM", sauf que l'avion se dirigera vers le côté opposé à l'aiguille du Localizer au lieu de se diriger vers elle.

En mode "LOC REV", l'index du Gyro Directionnel doit être réglé à l'opposé du cap suivi.

SECTION 2 - LIMITATIONS

Les limitations de la Section 2 ne sont pas affectées par l'installation du pilote automatique CENTURY II B.

Les limitations suivantes spécifiques au pilote automatique doivent être ajoutées:

- Hauteur mini d'utilisation 500 ft
- Vitesse maxi d'utilisation (140 kt) 260 km/h

IMPORTANT

Ne pas utiliser le pilote automatique en cas de défaillance du Gyro Directionnel, de la pompe ou du système d'alimentation pneumatique.

SECTION 3 - PROCEDURES D'URGENCE

En cas de mauvais fonctionnement du pilote automatique:

- 1- Manoeuvrer le manche à la demande pour surpasser le pilote automatique

NOTE

Le pilote automatique peut être surpassé sans aucune détérioration du système

- 2- Couper le commutateur principal du pilote automatique (AP/OFF)
- 3- Tirer le disjoncteur du pilote automatique et ne pas tenter de le remettre en route

En cas de défaillance du circuit pneumatique:

- 1- Couper le commutateur principal du pilote automatique (AP/OFF)

SECTION 4 - PROCEDURES NORMALES

Procédures de vérification du pilote automatique avant décollage moteur en marche gyros lancés:

- 1- Dépression arc vert
- 2- Commutateur de pilote automatique "A/P OFF"
- 3- Commutateur du mode cap (HDG) "HDG OFF"
- 4- Sélecteur de Mode "HDG"
- 5- Bouton ROLL centré
- 6- Gyro Directionnel centré
- 7- Commutateur de pilote automatique "A/P ON"
- 8- Tourner le bouton "ROLL" "L" puis "R"
(constater que le manche répond dans la bonne direction)
- 9- Commutateur de mode cap (HDG) "HDG ON"
- 10- Tourner le sélecteur de cap à droite puis à gauche
(constater la réaction du pilote automatique. En l'absence d'effort
aérodynamique, la réaction est continue)
- 11- Surpasser au manche le pilote automatique .. à droite puis à gauche
(la force nécessaire doit être de 7 kg (15 lbs) environ)
- 12- Avant le décollage "A/P OFF"

Procédure d'engagement du pilote automatique en vol

- 1- Attitude avion ailes horizontales
- 2- Bouton "ROLL" centré
- 3- Commutateur du mode cap "HDG" "HDG OFF"
- 4- Commutateur du pilote automatique "A/P ON"
- 5- Sélecteur de Mode "HDG"
- 6- Sélecteur de cap centré
- 7- Commutateur du mode cap "HDG" "HDG ON"
- 8- Sélectionner le mode de fonctionnement désiré

Pour plus de détails sur l'utilisation des modes, se référer au manuel d'utilisation du CENTURY II B.

Procédure d'approche finale

En approche finale et au plus tard à 500 ft de hauteur:

- 1- Commutateur du pilote automatique "A/P OFF"

SECTION 5 - PERFORMANCES

Les performances de la Section 5 ne sont pas affectées par l'installation du pilote automatique CENTURY II B

TABLE DES MATIERES

Section 1 Description	7.22
Section 2 Limitations	7.26
Section 3 Procédures d'urgence	7.27
Section 4 Procédures normales	7.29
Section 5 Performances	7.30

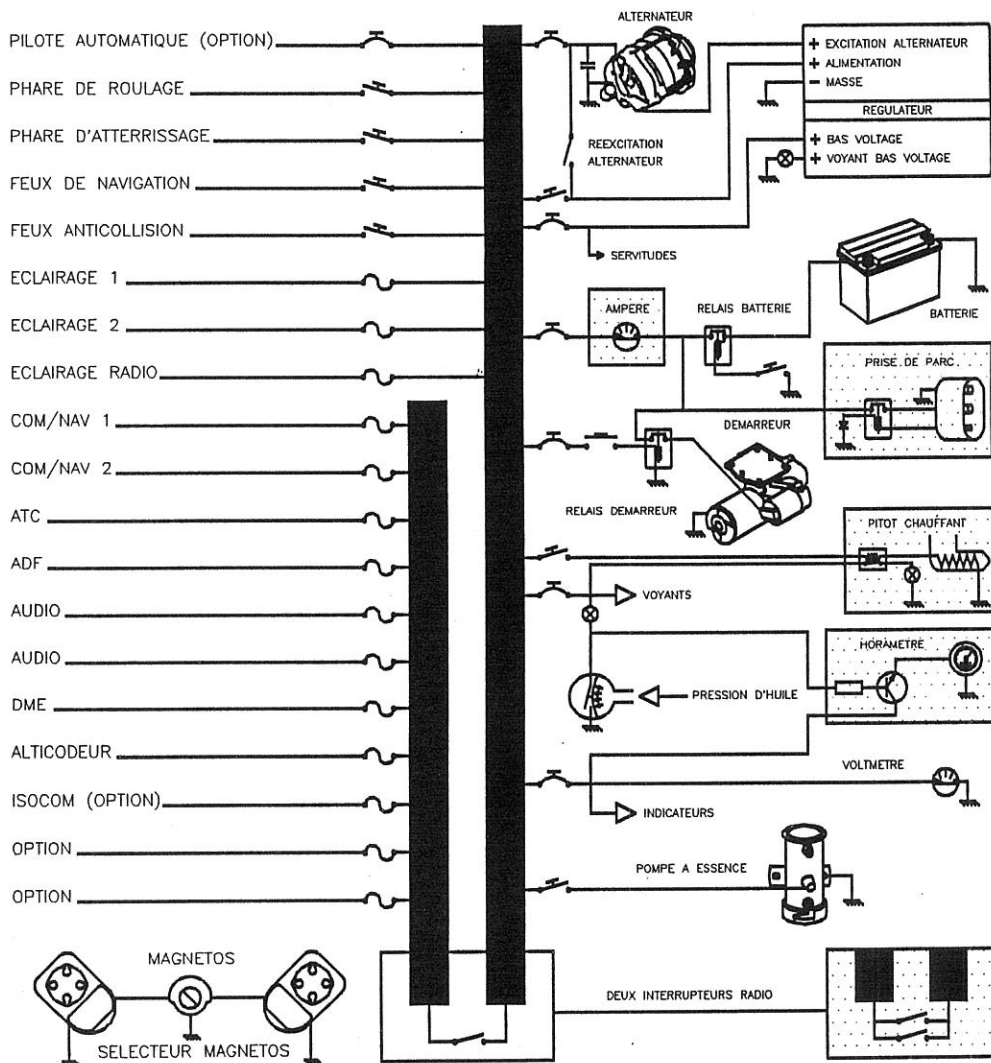
SECTION 1 - DESCRIPTION

Le DR 400/180 est éligible à l'utilisation en régime IFR de jour et de nuit en condition non givrante, par l'application de la modification majeure n° 40. La modification majeure n° 40 installe un tableau de bord et un circuit électrique différents.

Le DR 400/180 IFR doit comporter tous les équipements ci-dessous à installer impérativement, en complément des équipements VFR de jour, pour une utilisation en IFR:

- Horizon artificiel
- Indicateur de virage
- Indicateur gyroscopique de direction
- Manomètre de dépression et ampèremètre
- Altimètre 2 sensible et ajustable
- Antenne anémométrique réchauffée
- Variomètre
- Thermomètre extérieur
- Chronomètre
- Prise pression statique de secours
- Feu anti-collision
- Feu de navigation
- Feux d'atterrissage
- Eclairage des instruments de bord
- Fusibles de rechange
- Torche électrique
- VHF 1 (cat. 2)
- VHF 2 (cat. 2)
- VOR (cat. 2)
- Radio compas automatique (cat. 2)
- VOR/ILS (cat. 2) comprenant:
 - . récepteur radiophare alignement de piste
 - . récepteur radiophare alignement de descente
 - . récepteur radioborne 75 MHz
- Standard d'exploitation
- Interrupteur réexcitation alternateur
- Plaque IFR de jour et de nuit

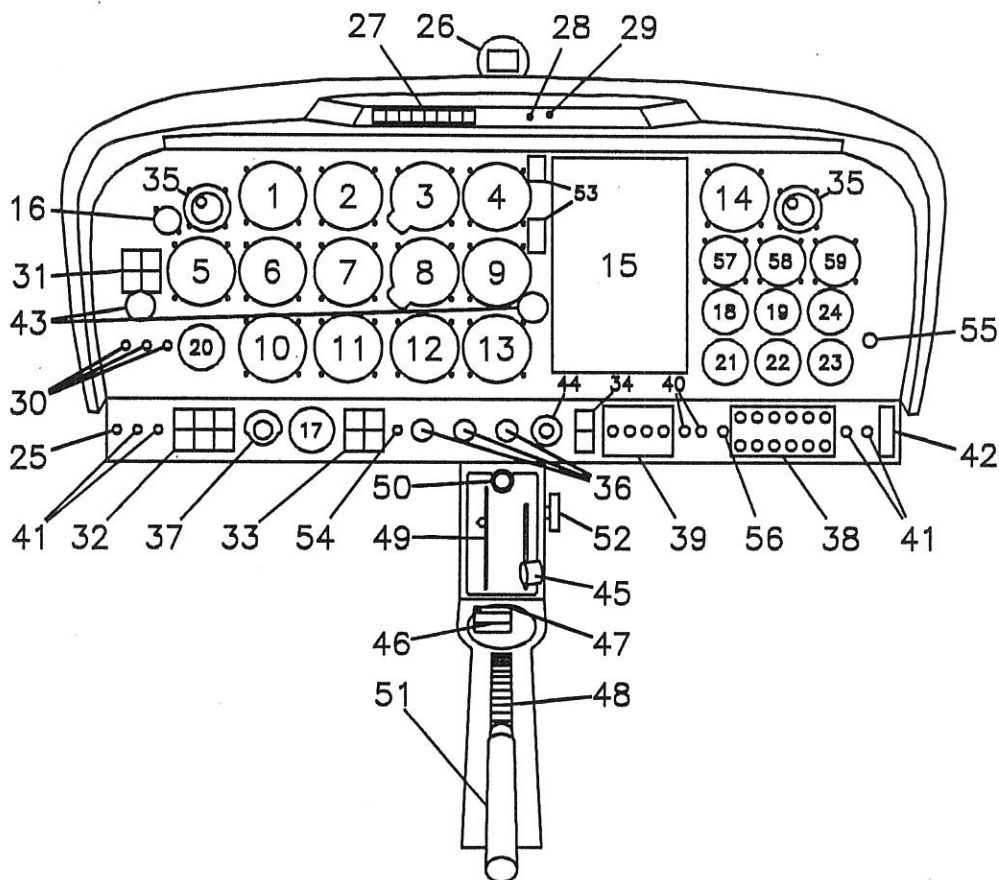
SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE



LEGENDE

	DISJONCTEUR		EQUIPEMENT OPTIONNEL
	INTERRUPTEUR DISJONCTEUR		CAPACITE
	FUSIBLE		DIODE
	BOUTON POUSSOIR		TRANSISTOR
	INTERRUPTEUR		RESISTANCE

PLANCHE DE BORD



- 1..... Anémomètre
- 2..... Horizon + Directionnel
- 3..... Altimètre
- 4, 5..... Instruments optionnels
- 6..... Bille en standard avec un
indicateur de virage en option
- 7..... Instrument optionnel
- 8..... Variomètre
- 9 à 13. Instruments optionnels
- 14..... Tachymètre
- 15..... Equipement Radio
- 16..... Indicateur de dépression
- 17..... Voltmètre
- 18..... Indicateur pression d'huile
- 19..... Indicateur température d'huile
- 20..... Equipement optionnel
- 21..... Jaugeur essence rés. Gauche
- 22..... Jaugeur essence rés. Principal
- 23..... Jaugeur essence rés. Droit
- 24..... Indicateur pression essence ou
jaugeur essence réservoir
Supplémentaire (opt.)
- 25..... ELT
- 26..... Compas magnétique
- 27..... Voyants (de gauche à droite)
Alerte
 - pression d'huile
 - pression d'essence
 - bas niveau d'essence
 - charge alternateur
 - démarreur engagéTémoins:
 - volets sortis
 - chauffage pitot
 - option
- 28..... Inverseur JOUR/NUIT
- 29..... Poussoir test voyants
- 30..... Rhéostats d'éclairage (de G à D)
 - éclairage 1 (planche de bord)
 - éclairage 2 (planche de bord)
 - éclairage (baie radio)
- 31..... Interrupteurs/Disjoncteurs (de G à D)
 - phare de roulage
 - phare d'atterrissage
- 32..... Interrupteurs/Disjoncteurs (de G à D)
 - feux de navigation
 - feux anti-collision
 - chauffage pitot
- 33..... Interrupteurs/Disjoncteurs (de G à D)
 - batterie
 - excitation alternateur
- 34..... Interrupteur/Disjoncteur pompe électrique
- 35..... Aérateurs
- 36..... Tirettes de cde de climatisation
- 37..... Sélecteur magnétos
- 38..... Panneau porte-fusible
- 39..... Panneau interrupteurs/Disjoncteurs
- 40..... Interrupteur/Disjoncteur
 - alternateur
 - batterie
- 41..... Micro casque
- 42..... Equipement optionnel
- 43..... Cde d'admission (manette des gaz)
- 44..... Cde de réchauffage carburateur
- 45..... Cde de richesse (mixture)
- 46..... Robinet sélecteur d'essence
- 47..... Bouton poussoir de démarrage
- 48..... Volant de commande de tab de
profondeur
- 49..... Répétiteur de position de tab
- 50..... Commande de frein de parc
- 51..... Levier de commande de volets
- 52..... Molette de durcissement de
cde de richesse (mixture)
- 53..... Equipements optionnels
- 54..... Réexcitation alternateur
- 55..... Statique de secours
- 56..... Interrupteur radio
- 57..... Instrument optionnel
- 58..... Instrument optionnel
- 59..... Instrument optionnel

SECTION 2 - LIMITATIONS

Les limitations de la section 2 ne sont pas affectées par l'utilisation en régime IFR, sauf la plaquette des conditions de vol page 2.08 qui est à remplacer par la suivante:

CET AVION DOIT ETRE UTILISE EN CATEGORIE NORMALE OU UTILITAIRE, CONFORMEMENT AU MANUEL DE VOL APPROUVE PAR LES SERVICES OFFICIELS.
SUR CET AVION, TOUS LES REPERES ET PLAQUES INDICATRICES SONT RELATIFS A SON UTILISATION EN CATEGORIE NORMALE.
POUR L'UTILISATION EN CATEGORIE UTILITAIRE, SE REFERER AU MANUEL DE VOL.
AUCUNE MANOEUVRE ACROBATIQUE N'EST AUTORISEE POUR L'UTILISATION EN CATEGORIE NORMALE.
VITESSE DE MANOEUVRE: 215 km/h - 116 kt
VRILLES INTERDITES • CONDITIONS DE VOL VFR DE JOUR ET IFR DE JOUR ET DE NUIT EN ZONE NON GIVRANTE • INTERDICTION DE FUMER

et rajouter les deux étiquettes ci-dessous:



SECTION 3 - PROCEDURES D'URGENCE

Les procédures d'urgence suivantes complètent celles de la Section 3.

Panne de l'anémomètre

En cas d'indications erronées de l'anémomètre, vérifier le fonctionnement du réchauffage de l'antenne anémométrique:

- voyant ambré éteint marche
- voyant ambré allumé arrêt

En cas d'indications erronées de l'anémomètre et de l'altimètre 1 (indication différente par rapport à l'altimètre 2), mettre le robinet "statique-secours" sur la position secours.

Panne éclairage 1

- éclairage 2 marche
- disjoncteur éclairage 1 vérifié

Si la panne persiste, l'éclairage 2 ainsi que la torche servent en éclairage de secours.

Panne de phares

- disjoncteur de phares vérifié

Panne de batterie

En cas de panne batterie totale entraînant une désexcitation de l'alternateur, donc une panne électrique totale, suivre la procédure suivante:

- disjoncteur batterie coupé
- disjoncteur alternateur coupé
- interrupteur radio coupé
- excitation alternateur coupé
- réexcitation alternateur secours marche
- disjoncteur alternateur marche
- interrupteur radio marche

Constater la remise sous tension des circuits

Panne électrique totale

Vérifier les disjoncteurs batterie et alternateur. Si le disjoncteur batterie seul est déclenché:

- couper les équipements électriques non indispensables à la poursuite du vol
- réenclencher les disjoncteurs batterie et alternateur
- couper tous les éléments électriques si nécessaire
- utiliser la lampe de poche de secours
- effectuer l'atterrissage en maintenant l'assiette donnée par les préaffichages de pente ILS.

SECTION 4 - PROCEDURES NORMALES

Les procédures normales suivantes complètent celles de la Section 4.

Préparation

Etude de la météorologie afin d'éviter le vol en conditions dangereuses (minima, givrage...).

Vérifier que les pleins sont suffisants en fonction du plan de vol et du respect de la réglementation.

Inspection prévol

Vérifier le fonctionnement des équipements suivants:

- feu anticollision vérifié
- feux de navigation vérifié
- éclairage cabine vérifié
- éclairage instruments de bord vérifié
- inverseur jour/nuit vérifié
- présence à bord d'une torche électrique de secours vérifié

Roulage

- anticollision marche
- feux de navigation marche
- chauffage pitot arrêt
- instruments gyroscopiques vérifiés par virages alternés
- horizon artificiel calage maquette
- directionnel rotation correcte
- bille aiguille sens correct

Avant le décollage

- chauffage pitot marche
- dépression instruments vérifiée
- VHF essai
- VOR essai
- radio compas essai
- lampes markers testées
- transpondeur stand-by
- chauffage désembuage à la demande

Alignement

- calage du directionnel

Décollage

- Maintenir toujours le variomètre positif.
- Eteindre les phares en bout de piste.

Montée et croisière

Au dessus de 8000 pieds, le pilote risque d'avoir des troubles de la vision nocturne.

Atterrissage

- feu d'atterrissage marche
- feu de roulage marche

Après l'arrêt du moteur

- feux coupés

SECTION 5 - PERFORMANCES

Les performances de la section 5 ne sont pas affectées.

TABLE DES MATIERES

Section1 Introduction.....	7.52
Section 2 Limitations	7.52
Section 3 Procédures d'urgence	7.52
Section 4 Procédures normales.....	7.52
Section 5 Performances.....	7.52
Section 6 Masse et centrage.....	7.52

SECTION 1 - INTRODUCTION

L'hélice SENSENICH 76EM8S5-0-58 peut être utilisée en option.

SECTION 2 - LIMITATIONS

Inchangées

SECTION 3 - PROCEDURES D'URGENCE

Inchangées

SECTION 4 - PROCEDURES NORMALES

Inchangées, sauf:

Décollage

Régime mini plein gaz 2350 tr/min

SECTION 5 - PERFORMANCES

Limitation acoustique

Conformément à l'arrêté du 19.02.1987, le niveau de bruit admissible pour l'avion DR400/180 correspondant à la masse de (2425 lb) 1100 kg est de 84,6 dB(A)(OACI annexe 16 chapitre 10).

Le niveau de bruit déterminé dans les conditions fixées par l'arrêté précité à la puissance maximale continue est de 75,2 dB(A).

L'avion DR400/180 a reçu le certificat de type de limitation de nuisance n°N45.

La distance de décollage est diminuée de 14%.

La vitesse ascensionnelle est augmentée de 10% au niveau de la mer à la vitesse de meilleur taux de montée de (86 kt) 160 km/h.

La vitesse de croisière est diminuée de 14%.

SECTION 6 - MASSE ET CENTRAGE

Inchangés



SUPPLEMENT AU MANUEL DE VOL

DETECTEUR DE MONOXYDE DE CARBONE (CO)

Ce supplément au manuel de vol contient les informations que les conditions de certifications exigent de fournir au pilote. Ces informations remplacent ou complètent celles du manuel de vol approuvé.

Ce supplément annule et remplace tout additif au manuel de vol concernant le détecteur de CO.

Révision	Date	Description	Approbation
////////	13 May 2008	Edition originale	EASA.A.C.04710
1	26 novembre 2010	Logo constructeur Suppression avions CAP	EASA AFM Approval 10033448 20.01.2011

APPLICABILITE

Type d'avion	Modèles	Modification constructeur
DR300	tous modèles	n°041204
DR400	tous modèles	n°041204
ATL	tous modèles	n°041204
R3000	tous modèles	n°041204
DR220	tous modèles	n°041204
DR221	tous modèles	n°041204
DR200		n°041204
DR250	tous modèles	n°041204
DR253	tous modèles	n°041204
HR100	tous modèles	n°041204
R1180T - R1180TD		n°041204



Les sections du manuel de vol sont affectées de la façon suivante :

1. GENERALITES

Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz toxique qui n'a ni couleur, ni saveur, ni odeur. Les symptômes d'une contamination au CO sont, par ordre d'apparition et d'intensité :

- sensation de léthargie, de chaleur, de tension crânienne ;
- mal de tête, pression ou battement dans les tempes, sifflement dans les oreilles ;
- violent mal de tête, fatigue générale, vertiges et baisse progressive de l'acuité visuelle ;
- perte de toute force musculaire, vomissements, convulsion et coma.

On trouve en particulier le CO dans les gaz d'échappement de l'avion. La cabine étant chauffée par l'air qui a circulé autour des tuyauteries d'échappement, une crique dans ces tuyauteries peut entraîner la pénétration de CO en cabine.

Par mesure de précaution, l'installation en cabine d'un détecteur de CO dans le champ visuel du pilote est recommandée.

2. LIMITATIONS

Sans changement.

3. PROCEDURES D'URGENCE

Si la pastille du détecteur de CO change de couleur ; ou bien si vous sentez une odeur de gaz d'échappement dans la cabine ; ou bien encore si un ou plusieurs des symptômes d'une contamination au CO (voir ci-dessus) apparaît, appliquer immédiatement les consignes suivantes :

- Fermez le chauffage cabine
- Ouvrez toutes les sources d'air frais
- Posez-vous dès que possible

Avant de reprendre le vol, l'avion devra être examiné par un mécanicien autorisé.

4. PROCEDURES NORMALES

VISITE PREVOL

En cas d'installation, vérifier la validité du détecteur de monoxyde de carbone.

5. PERFORMANCES

Non affectées.

6. MASSE ET CENTRAGE

Non affectées.



SUPPLEMENT AU MANUEL DE VOL

VFR DE NUIT

Ce supplément au manuel de vol contient les informations que les conditions de certifications exigent de fournir au pilote. Ces informations remplacent ou complètent celles du manuel de vol approuvé.

Ce supplément annule et remplace tout additif ou supplément au manuel de vol concernant le VFR de nuit.

Applicabilité

Type et modèle d'avion	Modification constructeur
DR400/120 DR400/140B DR400/160 DR400/180 DR400/180R DR400/200R	Dossier d'Evolution Technique DET n°060602R1
DR400/500	Dossier d'Evolution Technique DET n°061204

Liste des pages en vigueur

Pages	Date
1	26 novembre 2010
2	26 novembre 2010
3	26 novembre 2010
4	26 novembre 2010
5	26 novembre 2010

Approbation

Amendement	Date	Description	Approbation
O	04 décembre 2006	Edition originale	EASA.A.C.05014
1	16 avril 2007	Extension au DR400/500	EASA.A.C.05887
2	26 novembre 2010	Logo constructeur	EASA AFM Approval 10033448 20.01.2011

Les sections du manuel de vol sont affectées de la façon suivante.

SECTION 0. GENERALITES

Non affectée.

SECTION 1. DESCRIPTION

Les DR400/120, DR400/140B, DR400/160, DR400/180, DR400/180R, DR400/200R et DR400/500 équipés d'un éclairage de tableau de bord adéquat, sont éligibles à l'utilisation en régime VFR de nuit en condition non givrante.

Pour une utilisation en vol V.F.R. de nuit, les DR400/120, DR400/140B, DR400/160, DR400/180, DR400/180R, DR400/200R et DR400/500 doivent impérativement être équipés de l'équipement minimal exigé et décrit ci-après.

Vol et navigation

- un anémomètre
- un altimètre sensible et ajustable, d'une graduation de 1 000 pieds (304,80 mètres) par tour et avec un indicateur de pression barométrique de référence en hectopascal
- un compas magnétique compensable
- un variomètre
- un horizon artificiel (indicateur gyroscopique de roulis et de tangage)
- un deuxième horizon artificiel ou un indicateur gyroscopique de taux de virage avec un indicateur intégré de dérapage (indicateur bille - aiguille) alimenté indépendamment du premier horizon artificiel
- un indicateur de dérapage si l'avion est équipé de deux horizons artificiels
- un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap)
- un récepteur VOR ou un radiocompas automatique en fonction de la route prévue ou un GPS homologué en classe A, B ou C
- une lampe électrique autonome
- un jeu de fusibles de rechange
- un système de feux de navigation
- un système de feu anticollision
- un phare d'atterrissage
- un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité
- une montre marquant les heures et les minutes
- une plaquette indiquant l'aptitude au vol V.F.R. de nuit

Communication

- l'équipement émetteur-récepteur VHF conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne.

Surveillance

- l'équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne.



SUPPLEMENT AU MANUEL DE VOL

SECTION 2. LIMITATIONS

Les limitations de la section 2 ne sont pas affectées par l'utilisation en régime VFR de nuit, sauf l'étiquette des conditions de vol à remplacer par une étiquette affichant le texte suivant :

<p>CET AVION DOIT ÊTRE UTILISÉ EN CATÉGORIE <i>NORMALE</i> OU <i>UTILITAIRE</i>, CONFORMÉMENT AU MANUEL DE VOL APPROUVÉ PAR LES SERVICES OFFICIELS.</p> <p>SUR CET AVION, TOUS LES REPÈRES ET PLAQUES INDICATRICES SONT RELATIFS À SON UTILISATION EN CATÉGORIE NORMALE POUR L'UTILISATION EN CATÉGORIE UTILITAIRE, SE RÉFÉRER AU MANUEL DE VOL.</p> <p>AUCUNE MANŒUVRE ACROBATIQUE N'EST AUTORISÉE POUR L'UTILISATION EN CATÉGORIE NORMALE.</p>
<p>VRILLES INTERDITES</p> <p>VITESSE de MANŒUVRE : 215 km/h - 116 kt</p> <p>CONDITIONS de VOL: VFR de JOUR et de NUIT en ZONE NON-GIVRANTE</p> <p>INTERDICTION DE FUMER</p>

SECTION 3. PROCEDURES D'URGENCE

Les procédures d'urgence suivantes complètent celles de la Section 3.

Panne éclairage 1 et/ou 3/radio

- Eclairage 2 marche
- Fusible éclairage 1 vérifié
- Fusible éclairage 3/radio vérifié

Si la panne persiste, l'éclairage 2 ainsi que la torche servent en éclairage de secours.

Panne de phares

- Interrupteur disjoncteur de phares vérifié

Panne batterie (non applicable au DR400/135CDI)

Si l'alternateur se dé-excité à la suite d'une panne complète de la batterie, entraînant une panne totale d'alimentation, suivre la procédure suivante :

- disjoncteur batterie alternateur et radio (si installés) coupés
- interrupteur batterie marche
- interrupteur alternateur marche

Constater la remise sous tension des circuits. Remettre uniquement les interrupteurs nécessaires à la sécurité du vol.



SUPPLEMENT AU MANUEL DE VOL

SECTION 4. PROCEDURES NORMALES

Les procédures normales suivantes complètent celles de la section 4.

Préparation

Etude de la météorologie afin d'éviter le vol en conditions dangereuses (minima, givrage...).

Vérifier que les pleins sont suffisants en fonction du plan de vol et du respect de la réglementation.

Inspection prévol

Vérifier le fonctionnement des équipements suivants :

- Feu anticollision vérifié
- Feu de navigation vérifié
- Feu d'atterrissage vérifié
- Feu de roulage vérifié
- Eclairage cabine vérifié
- Eclairage tableau de bord vérifié
- Inverseur jour/nuit vérifié
- Présence à bord d'une torche électrique de secours vérifié

Eclairage

- Enclencher l'éclairage 2
- Ajuster à l'aide de l'éclairage 1 selon besoin

Roulage

- Anticollision marche
- Feu de navigation marche
- Feu de roulage marche
- Instruments gyroscopiques vérifiés par virages alternés
- Horizon artificiel calage maquette
- Directionnel rotation correcte
- Bille aiguille sens correct

Avant le décollage

- Dépression instruments vérifiée
- VHF essai
- VOR ou radio compas essai
- Chauffage désembuage à la demande
- Phare d'atterrissage marche

Alignement

- Calage du directionnel

Décollage

- Maintenir toujours le variomètre positif.
- Eteindre les phares en bout de piste.



SUPPLEMENT AU MANUEL DE VOL

Montée et croisière

Au-dessus de 8000 pieds, le pilote risque d'avoir des troubles de la vision nocturne.

Atterrissage

- Phare d'atterrissage marche
- Feu de roulage marche

Après l'arrêt du moteur

- Feux coupés

SECTION 5. PERFORMANCES

Les performances de la section 5 ne sont pas affectées.

SECTION 6. MASSE ET CENTRAGE

Non affectée.

SECTION 7. ADDITIFS

Tout additif ou supplément "VFR de nuit" est annulé et remplacé par ce supplément.

VOL SANS CARENES DE ROUES ***OPERATION WITHOUT WHEEL SPAT***

Ce supplément au manuel de vol contient les informations que les conditions de certifications exigent de fournir au pilote. Ces informations remplacent ou complètent celles du manuel de vol approuvé.

This Aircraft Flight Manual Supplement (AFMS) includes the material required to be furnished to the pilot and additional information provided by the manufacturer. The information contained herein supplements or supersedes any existing supplement concerning the approved Aircraft Flight Manual.

Applicabilité

Applicability

Type et modèle d'avion <i>Aircraft type and model</i>	Modification constructeur <i>Manufacturer change</i>
DR253 DR300 DR400 Tous types / <i>All types</i>	DET180102

Approbation

Approval

Amendement <i>Amendment</i>	Date	Description	Approbation <i>Approval</i>
0	21/06/2018	Edition originale <i>Original issue</i>	EASA MINOR CHANGE APPROVAL 10065924
1	10/01/2019	Utilisation des gardes boue / <i>Use of a Mudguard</i>	EASA MINOR CHANGE APPROVAL 10068274

Liste des pages en vigueur

List of effective pages

Pages	Date
1 à <i>(to)</i> 5	Janvier 2019 / <i>January 2019</i>

INTRODUCTION

Ce supplément au manuel de vol permet de renseigner les différentes données liées à l'utilisation des appareils sans carènes de roues.

Ce supplément a pour but d'autoriser, à titre exceptionnel et de manière ponctuelle (carène endommagée, piste détrempée et/ou boueuse) l'utilisation des appareils sans carènes de roues, afin d'éviter l'immobilisation de ceux-ci.

La révision 1 de ce supplément autorise l'utilisation des appareils sans carénages de roue, de manière permanente, si et seulement si les gardes boue sont installés.

This Aircraft Flight Manual Supplement (AFMS) allows to describe data due to a use of the aircrafts without wheel spat.

This AFMS exceptionally and punctually authorize (wheel spat damaged, wet and/or muddy runway) a use of the aircrafts without wheel spat to avoid a grounding of the aircrafts.

The revision 1 of this AFMS authorize permanently a use of the aircraft without wheel spat only when mudguards are installed.

MODIFICATION

Les sections du manuel de vol sont affectées de la façon suivante.

0. GENERALITES

Section non affectée.

1. DESCRIPTION

Section non affectée.

2. LIMITATIONS

UTILISATION SANS CARENES DE ROUES.

Le vol sans carènes de roues ni garde boue est possible à condition d'être réservé à des cas exceptionnels nécessitant le retrait de celles-ci. (Carène endommagée, conditions hivernales, piste boueuse ou détrempée).

Dans l'un de ces cas, il est nécessaire de démonter les carènes de roues en respectant la symétrie de l'avion. (Le démontage de la carène de train principal droit s'accompagne obligatoirement du démontage de la carène de train principal gauche.). De même, l'ajout des gardes boue doit se faire symétriquement.

The sections of the aircraft flight manual are affected as follows.

0. GENERAL

No change.

1. DESCRIPTION

No change

2. LIMITATIONS

OPERATION WITHOUT WHEEL SPAT.

Flight without wheel spat or without mudguards, is possible but reserved for exceptional cases requiring it removal. (Damaged spat, winter conditions, muddy or wet runway).

In one of these cases, it is necessary to remove the wheel spats respecting the symmetry of the aircraft. (The removal of the right main landing gear spat is automatically entailed by the removal of the left main landing gear spat.). In the same way, mudguards must be fitted symmetrically.

▲ **ATTENTION** : Le retrait des carènes de roue (sans ou avec utilisation des gardes boue) engendre une diminution globale des performances de l'avion pouvant atteindre 6% (Voir §5 PERFORMANCES), malgré un fonctionnement satisfaisant des autres systèmes.

SURFACE DES PISTES

Cet avion peut atterrir et décoller sur n'importe quelle surface de piste.

■ **REMARQUE** : les pistes non préparées ou sommairement préparées peuvent présenter des trous, des bosses ou des cailloux, susceptibles d'endommager l'hélice, les trains, le système de freinage, la voilure, les volets, le fuselage ou d'autres éléments par projection. Il est donc nécessaire de rester vigilant lors d'une utilisation des appareils sans carènes de roue. (Voir §4 PROCEDURES NORMALES)

3. PROCEDURES D'URGENCES

Section non affectée.

4. PROCEDURES NORMALES

INSPECTION PREVOL

A effectuer avant chaque vol.

▲ **WARNING:** Wheel spat removal (without or with mudguards use) entails a global performances decrease which could reach 6%. (See §5 PERFORMANCES), despite a satisfactory operation of the other systems.

RUNWAY SURFACES

This aircraft can take-off and land on any runway surface.

■ **REMARK:** unprepared or rough runways may have holes, bumps or stones that could damage the propeller, landing gears, wings, flaps, fuselage, or other projecting parts. Therefore, it is necessary to be vigilant when the aircraft is used without wheel spat. (See §4 NORMAL PROCEDURES)

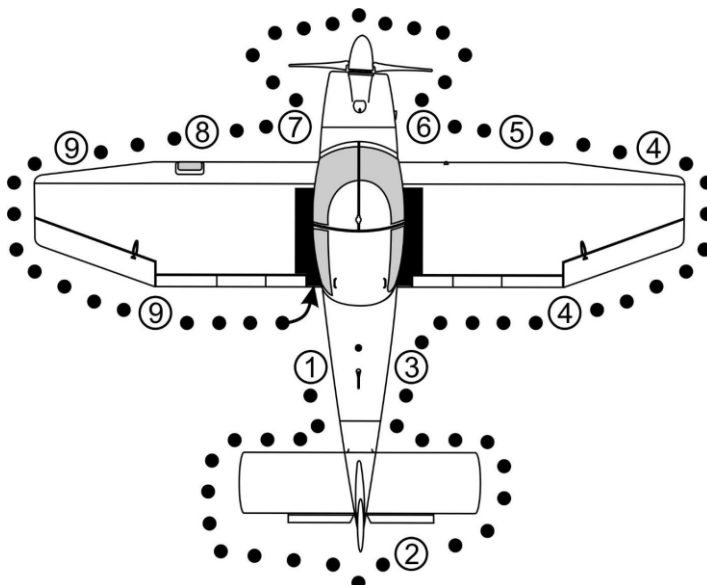
3. EMERGENCY PROCEDURES

No change.

4. NORMAL PROCEDURES

PRE-FLIGHT INSPECTION.

To be done before each flight.



Les points suivants doivent être ajoutés à la visite prévol en y portant une attention particulière :

5 _____

- a) Train principal droit :
Fixation et état vérifiés
Enfoncement amortisseur normal
Etat pneu : gonflage usure
Système de freinage : état, fixation, tuyauterie.
Etat général et fixation du garde boue (si installé)
- b) Voilure :
IntradosEtat vérifié et propre (pas d'accumulation de débris).
- c) Volet :
IntradosEtat vérifié et propre.
- d) Fuselage :Etat vérifié et propre.

7 _____

- a) Train avant :
Fixation et état vérifiés
Enfoncement amortisseur normal
Etat pneu : gonflage usure
Etat général et fixation du garde boue (si installé)
- b) Fuselage :Etat vérifié et propre.
- c) Capot moteur :Etat vérifié et propre.

8 _____

- a) Train principal gauche :
Fixation et état vérifiés
Enfoncement amortisseur normal
Etat pneu : gonflage usure
Système de freinage : état, fixation, tuyauterie.
Etat général et fixation du garde boue (si installé)
- b) Voilure :
IntradosEtat vérifié et propre (pas d'accumulation de débris).

The following points should be added to the pre-flight visit with special attention:

5 _____

- a) *Right main undercarriage:*
Check attachment and condition.
Shock absorber compression normal
Tyre condition: inflation and wear.
Break system: condition, attachment, piping checked.
Check attachment and condition of the mudguard (if installed)
- b) *Wing :*
Intrados.....Condition checked and clean.
- c) *Flaps :*
Intrados.....Condition checked and clean.
- d) *Fuselage:.....Condition checked and clean.*

7 _____

- a) *Nose undercarriage:*
Check attachment and condition.
Shock absorber compression normal
Tyre condition: inflation and wear.
Check attachment and condition of the mudguard (if installed)
- b) *Fuselage:Condition checked and clean.*
- c) *Engine cowls:*
.....Condition checked and clean.

8 _____

- a) *Left main undercarriage:*
Check attachment and condition.
Shock absorber compression normal
Tyre condition: inflation and wear.
Break system: condition, attachment, piping checked.
Check attachment and condition of the mudguard (if installed)
- b) *Wing :*
Intrados.....Condition checked and clean.

- c) Volet :
IntradosEtat vérifié et propre.
- d) Fuselage :Etat vérifié et propre.

- c) *Flaps :*
Intrados.....Condition checked and clean.
- d) *Fuselage:Condition checked and clean.*

5. PERFORMANCE

Performances de décollage

Augmentation de la distance de passage des 15m (50ft) de 3%

Performances de montée

Diminution de la Vz de 3%

Performances en palier

Diminution des vitesses de palier de 6%

6. MASSE ET CENTRAGE

Section non affectée.

7. DESCRIPTION SYSTEMES

Section non affectée.

8. MANŒUVRE ENTRETIEN MAINTENANCE

Section non affectée

5. PERFORMANCES

Take-off performances

Run to clear 15m (50ft) barrier increased by 3%

Climb performance

Vz decreased by 3%

Level flight performances

Level flight speeds decreased by 6%

6. WEIGHT AND BALANCE

No change.

7. SYSTEMS DESCRIPTION

No change

8. MAINTENANCE PROCEDURE

No change

UTILISATION DU SYSTEME DE FREIN A DISQUE

USE OF THE DISC BRAKING SYSTEM

Ce supplément au manuel de vol contient les informations que les conditions de certifications exigent de fournir au pilote. Ces informations complètent celles du manuel de vol approuvé.

This Aircraft Flight Manual Supplement (AFMS) includes the material required to be furnished to the pilot and additional information provided by the manufacturer. These information supplements the approved Aircraft Flight Manual.

Applicabilité

Applicability

Type et modèle d'avion <i>Aircraft type and model</i>		Modification constructeur <i>Manufacturer change</i>
Avions ROBIN	DR400 Tous modèles SN<2669 et non modifiés selon DET150102 (transformation en « DR401 ») / <i>All models SN<2669 and not modified by DET150102 (« DR401 » transformation)</i>	DET190301

Note : Pour les avions SN≥2669 ou transformés en « DR401 » (modification 150102), les informations de ce supplément sont intégrées au manuel de vol applicable. / *For aircraft SN≥2669 or transformed in « DR401 » (modification 150102), information contained in this supplement are already integrated in the approved aircraft flight manual.*

Approbation

Approval

Amendement <i>Amendment</i>	Date	Description	Approbation <i>Approval</i>
0	28/03/2019	Edition originale <i>Original issue</i>	EASA MAJOR CHANGE APPROVAL 10069430

Liste des pages en vigueur

List of effective pages

Pages	Date
1 à (to) 6	Janvier 2019 / <i>January 2019</i>

INTRODUCTION

Ce supplément au manuel de vol permet de compléter les procédures du manuel de vol concernant l'utilisation du système de frein à disque.

This Aircraft Flight Manual Supplement (AFMS) allows to complete data due to the use of the disc brake system.

MODIFICATION

Les sections du manuel de vol sont affectées de la façon suivante.

The sections of the aircraft flight manual are affected as follows.

0. GENERALITES

Section non affectée.

0. GENERAL

No change.

1. DESCRIPTION

Section non affectée.

1. DESCRIPTION

No change.

2. LIMITATIONS

Section non affectée.

2. LIMITATIONS

No change.

3. PROCEDURES D'URGENCES

Section non affectée.

3. EMERGENCY PROCEDURES

No change.

4. PROCEDURES NORMALES

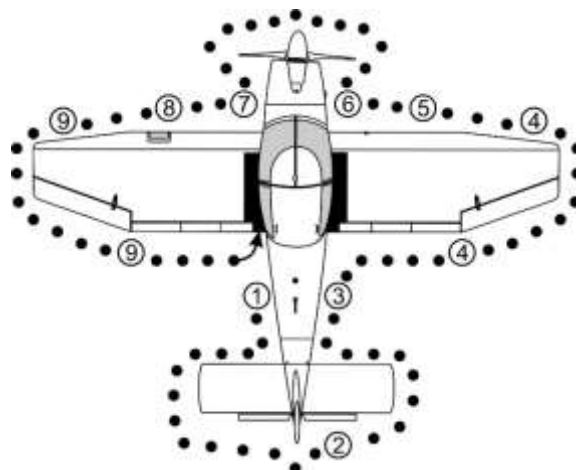
Les procédures normales sont les mêmes que celles de la Section 4 à l'exception de celles spécifiées ci-dessous :

4. NORMAL PROCEDURES

Normal procedures in the section 4 are the same, except the following definitions:

INSPECTION PREVOL

PRE-FLIGHT INSPECTION



5

Train principal droit : fixation et état vérifiés

Enfoncement amortisseur normal

État pneu : gonflage et usure

Carénages vérifiés : état et fixation, pas d'accumulation de débris, pas de traces d'huile sur le carénage ou au sol.

8

Train principal gauche : fixation et état carénage vérifiés

Enfoncement amortisseur normal,

État pneu : gonflage et usure

Carénages vérifiés : état et fixation, pas d'accumulation de débris, pas de traces d'huile sur le carénage ou au sol.

ROULAGE

■ **REMARQUE** : Pendant le roulage, diriger avec le palonnier, il n'est pas nécessaire de freiner pour changer de direction (train avant directionnel). Le roulage doit être effectué à allure modérée et à la puissance minimale nécessaire pour avancer sans utilisation permanente des freins. Un freinage continu ou excessif peut causer une surchauffe et/ou un départ de feu au niveau de la roue pouvant se propager à la voilure.

▲ **ATTENTION** : Si l'avion a des difficultés à avancer, qu'une puissance excessive doit être appliquée pour avancer ou que l'appareil a tendance à partir d'un côté sans action sur la commande de direction, vérifier qu'aucune action volontaire ou involontaire n'est appliquée sur la/les commande(s) de freins, stopper le roulage si nécessaire et notifier l'incident sur le carnet de route de l'avion.

Une action de maintenance doit être envisagée pour solutionner le problème.

5

Right main undercarriage: check attachment and condition

Shock absorber compression normal

Tyre condition: inflation and wear

Fairings: Check condition and attachment, check for accumulation of debris inside the fairings, no oil leakage on the fairings and on the ground.

8

Left main undercarriage:..... check attachment and condition

Shock absorber compression normal

Tyre condition: inflation and wear

Fairings: Check condition and attachment, check for accumulation of debris inside the fairings, no oil leakage on the fairings and on the ground.

TAXIING

■ **REMARK:** When taxiing, steer with the rudder pedals, it is not necessary to brake to change direction. Speed should be moderate and at the minimum power required to move forward without using the brakes. Continuous or excessive braking can cause overheating and/or a fire starting at the wheel that can spread to the wing.

▲ **CAUTION:** If the aircraft has difficulties to move, or an excessive power must be applied to move or if the aircraft tends to move from one side without action on the rudder control, check that there is no voluntary or involuntary action applied on the braking controls, stop taxiing if necessary and notify the incident on the aircraft logbook. Maintenance action should be considered to solve the problem.

UTILISATION DU FREIN DE PARC

Avions équipé d'une commande de frein de parc centrale.

Pour serrer le frein de parc

Tirer la commande centrale et appliquer un quart de tour à la poignée pour la bloquer en position tiré.

Pour desserrer le frein de parc

Tirer légèrement la poignée et la tourner dans sa position d'origine pour débloquer les freins. Repousser la poignée jusqu'en butée.

Avions équipés de freins au palonnier.

Pour serrer les freins

Appuyer sur les deux pédales. Maintenir la pression et tirer la commande de frein de parc.

Relâcher la pression sur les pédales, la commande de frein de parc doit rester en position tirée.

Ou

Tirer la commande de frein de parc. Appuyer sur les deux pédales puis relâcher la pression sur les pédales. La commande de frein de parc doit rester en position tirée.

Pour desserrer les freins

Pousser la commande de frein de parc.

▲ **ATTENTION** : Il ne faut pas tirer sur la commande frein de parc en vol. En cas d'atterrissage avec la vanne de frein de stationnement engagée, les freins maintiennent, à l'atterrissage, la pression appliquée. Ce qui risque de bloquer les roues et de provoquer un éclatement ou un feu.

5. PERFORMANCE

Section non affectée.

6. MASSE ET CENTRAGE

Section non affectée.

USE OF THE PARKING BRAKE

Aircraft equipped with a central parking brake control.

To apply the parking brake.

Pull the central control and apply a quarter turn to the handle to lock it in the pulled position.

To release the parking brake.

Pull the handle slightly and turn it to its original position to release the brakes. Push the handle fully, back to the stop.

Aircraft equipped with brake pedals.

To apply the parking brake

Press both pedals. Maintain the pressure and pull the parking brake plunger control upward.

Release the pressure on the pedals; the parking brake control must remain in the pulled (extended) position.

Or

Pull the parking brake plunger control up. Press both pedals firmly, then release the pedals. The parking brake control must remain in the pulled (extended) position.

To release the parking brake

Push the parking brake plunger fully down.

▲ **WARNING:** *Do not pull the parking brake control during flight. If landing with the parking brake engaged, the brakes will be fully applied as soon as the toe-brake pedals are pressed. This can lock the wheels and cause a tyre burst or a fire.*

5. PERFORMANCES

No change.

6. WEIGHT AND BALANCE

No change.

7. DESCRIPTION SYSTEMES

Utilisation des freins

Le système de freinage d'un avion n'est pas prévu pour être sollicité en permanence. Afin de préserver le système et d'éviter toute surchauffe il est important de :

- Lors de l'inspection pré-vol, s'assurer que le système de frein n'est pas bloqué.
- Rouler en utilisant la puissance mini, une fois en mouvement, sur piste en dur, le ralenti doit suffire à déplacer l'avion. Le besoin de rouler en permanence avec de la puissance peut être le signe d'un problème (frein qui lèche, pression résiduelle, pression des pneus...)
- Ne pas rouler avec de la puissance et en contrôlant la vitesse uniquement aux freins.
- Freiner par à-coup plutôt que de façon continue pour laisser le temps aux freins de refroidir entre les freinages.
- Rouler à vitesse modérée, c'est un élément de sécurité pour vous et les autres utilisateurs de la plateforme.

Pour les appareils équipés d'une commande de frein centrale :

Attention de ne pas exercer de traction involontaire sur la commande, il est recommandé de ne pas laisser la main en permanence sur la commande de frein durant le roulage.

Effectuer les virages à faible allure, le braquage du palonnier en bout de course entraîne le freinage de la roue à l'intérieur du virage.

7. SYSTEMS DESCRIPTION

Use of the brakes

The braking system of an aeroplane is not intended to be permanently activated. To prevent overheating of the braking system, it is important to:

- *During the pre-flight inspection, to make sure that the braking system is not locked.*
- *Taxi using minimum power. Once in motion, on hard ground, idle power should be sufficient to keep the aircraft moving. The need to continuously taxi with power can indicate a problem (brake binding, residual pressure in the brake system, low tyre pressure...).*
- *Not taxi with power and by controlling the speed with the brakes.*
- *Brake intermittently rather than continuously to allow the brakes to cool down between applications.*
- *Taxi at a moderate speed; it is safer both for you and for other users of the airfield.*

For aircraft equipped with a central brake control:

Be careful not to apply an involuntary action on the brake control with your hand, it is recommended to not put your hand permanently on the brake control during taxiing.

Turns should always be carried out at a low taxiing speed, applying full rudder actuates the brake on the wheel inside the turn.

Pour les appareils équipés des commandes de freins en partie haute des pédales de palonnier :

Attention de ne pas exercer une pression permanente sur le haut de la pédale (et donc les freins). Descendez vos pieds pour ne pas freiner en permanence.

8. MANŒUVRE ENTRETIEN MAINTENANCE

Section non affectée.

For aircraft equipped with brake pedals:

Be careful not to apply permanent pressure on the top of the pedals (thus applying the brakes). Lower your feet so as not to prevent applying continuous braking.

8. MAINTENANCE PROCEDURE

No change

EMETTEUR / RECEPTEUR VHF RECEPTEUR VOR/ILS RECEPTEUR GPS GARMIN GTN 650/750

Ce supplément au manuel de vol contient les informations que les conditions de certifications exigent de fournir au pilote.

Ce supplément doit être inséré dans le Manuel de Vol approuvé par l'EASA quand le GTN 650/750 pour une utilisation VFR est installé.

Ces informations remplacent ou complètent celles du manuel de vol approuvé. Le manuel de vol reste valide pour toutes les limitations et procédures opérationnelles ainsi que les performances non incluses dans ce supplément.

Applicabilité

Type et modèle d'avion		Modification constructeur
DR400	Tous modèles	Modification mineure DET n°130201R2

Approbation

Amendement	Description	Date	Approbation
//////	Edition originale	19 mars 2013	EASA. 10044100
1	Intégration du GTN 750	06 septembre 2013	EASA. 10046306

Liste des pages en vigueur

Pages	Date
1 à 4	22 Juillet 2013



Les sections du manuel de vol DR 400 sont affectées de la façon suivante :

GENERALITES

Le GTN 650/750 est un appareil de radiocommunication et de radionavigation intégré qui possède les fonctions de récepteur / calculateur GPS, de récepteur / convertisseur VOR ILS, et, d'émetteur / récepteur VHF.

Ce supplément ne constitue pas une autorisation d'utilisation opérationnelle.

L'installation du GARMIN GTN 650/750, est conforme STC GARMIN EASA 10037574 pour une utilisation en VFR.

1. DESCRIPTION

Sans changement.

2. LIMITATIONS

Général

Le GTN 650/750 doit être utilisé conformément au manuel d'utilisation.

GTN 650 : Le manuel d'utilisation de référence 190-01004-03 Rév.C NOV 2012 ou dernière révision doit être disponible à bord de l'aéronef.

GTN 750 : Le manuel d'utilisation de référence 190-01007-03 Rév.B MARS 2011 ou dernière révision doit être disponible à bord de l'aéronef.

Le GTN 650/750 doit utiliser les dernières versions approuvées des logiciels suivants :

- Principale : 3.00
- GPS : 5.00
- COMM : 2.10
- NAV : 1.10

La principale version du logiciel est affichée sur la page du self test du GTN 650/750, ceci, 5 secondes après la mise en route.

La référence du logiciel indiquée dans le manuel d'utilisation doit être conforme à celle indiquée sur l'équipement.

Les équipements de navigation requis par la réglementation pour chaque phase de vol doivent être disponibles et en état de fonctionnement.

L'exactitude des informations de la base de données ne peut être garantie. En conséquence, il incombe au pilote de vérifier (si possible avant le vol) l'exactitude des informations contenues dans la base de données qui seront utilisées au cours du vol. Cette vérification devra se faire par rapport à la documentation officielle.

Etiquettes

Une plaquette de limitation portant la mention suivante :

« GPS UTILISABLE UNIQUEMENT EN VFR »

est accolée à proximité du GPS.

3. PROCEDURES D'URGENCES

Les pannes du système ou les conditions anormales sont indiquées par l'apparition d'un message MSG délivré par l'équipement Les annonceurs « MSG » (MeSsaGe) informent les pilotes de cette situation.

Perte de la fonction RAIM

En cas de perte du RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitor), utiliser les autres moyens de navigation approuvés pour la route ou la phase de vol. Toutefois, en phase en route, on peut continuer à utiliser le GPS ; dans ce cas, la position doit être vérifiée toutes les 15 minutes à l'aide des autres moyens de navigation.

Perte de la navigation GPS

Si l'information de navigation du GPS est perdue ou déclarée invalide, utiliser les autres moyens de navigation disponibles.

L'ATC doit être contacté et informé, pour un retour à une navigation classique.

4. PROCEDURES NORMALES

GTN 650 : Les procédures normales sont décrites dans le manuel d'utilisation du GARMIN GTN 650 référencé : 190-01004-03 Rév.C NOV 2012 ou révision plus récente.

GTN 750 : Les procédures normales sont décrites dans le manuel d'utilisation du GARMIN GTN 650 référencé : 190-01007-03 Rév.B MARS 2011 ou révision plus récente.

Les informations de navigation GPS, VOR et ILS apparaissent sur l'indicateur GI 106A si installé.

La sélection des informations est obtenue en exerçant une pression sur la touche CDI du GTN 650/750.

Cette sélection est annoncée par l'allumage du voyant :

- VLOC (voyant blanc) dans le cas d'une sélection des informations VOR ILS.
- GPS (voyant vert) dans le cas d'une sélection des informations GPS.

Les autres informations disponibles sont annoncées par les voyants installés à proximité de l'indicateur et sont les suivantes :

- MSG couleur ambre Clignote quand le GPS vous informe d'un message.
Reste allumé tant qu'un message reste d'actualité.
- WPT couleur ambre Clignote lorsque l'aéronef est à 15 secondes d'un point tournant annonçant un changement de course.
Reste allumé lorsque l'aéronef est à 2 secondes d'un point tournant annonçant un changement de course. Le voyant ne s'éteint qu'après avoir effectué le changement de course.

5. PERFORMANCES

Sans changement.

6. MASSE ET CENTRAGE

Sans changement.