

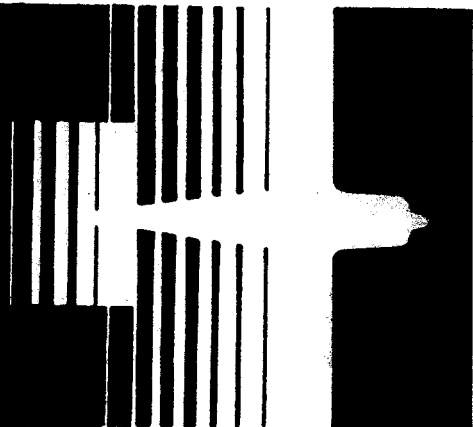
***MANUEL de VOL***  

---

***FLUGHANDBUCH***  
***FLIGHT MANUAL***

**DR 400/2+2**

***avions pierre robin***



**MANUEL DE VOL**

**AVION DR 400/2+2**


**Immatriculation :**

**N° de Série :**

**Certificat de type N°45 du 19 décembre 1972**

**Constructeur : Avions PIERRE ROBIN**  
**AERODROME DE DAROIS**  
**21121 FONTAINE LES DIJON**  
**FRANCE**  
**tel : (80) 35 61 101**

**MANUEL APPROUVE par le SECRETARIAT**  
**GENERAL à l'AVIATION CIVILE**

<b>Chapitre</b>	<b>Pages</b>	<b>Date et visa SGAC</b>
2	2.1 à 2.5	
3	3.1 3.2	
5	5.1	

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 DANS  
L'AVION.

---

Page de garde	0.1 - 0.2
Table des matières	0.3 - 0.4
Liste des mises à jour	0.5

CHAPITRE I : GENERALITES :

Description et caractéristiques	1.1 - 1.8
Description des différents instruments	1.13- 1.13 bis
Circuit essence	1.15
Planche de bord	1.14
Circuit électrique	1.15
Plan 3 vues	1.16
Débattements des gouvernes	1.17

CHAPITRE II : LIMITES D'EMPLOI :

Bases de certification	2.1
Vitesses limites	2.1
Facteurs de charge	2.2
Masse Maximale	2.2
Centrage	2.2
Plaquettes	2.3
Limitation moteur	2.4
Carburant-évolutions-interdictions	2.4
Limites d'emploi dans la catégorie "U"	2.5

CHAPITRE III : PROCEDURES D'URGENCE :

Feu de moteur en vol et au sol	3.1
Panne génératrice	3.1
Givrage carburateur	3.2
Atterrissage de fortune	3.2
Vrille involontaire	3.2

CHAPITRE IV - PROCEDURES NORMALES :

Préparation des vols	4.1 - 4.1 bis
	- 4.1 ter
Visite pré-vol	4.2 - 4.5
Avant de mettre le moteur en marche	4.4
Mise en marche du moteur	4.5 - 4.6
Roulage	4.6 - 4.7
Avant le décollage	4.7
Décollage	4.7 - 4.8
Montée	4.8
Croisière	4.9 - 4.10
Descente	4.10
Atterrissage	4.10- 4.11
Après atterrissage	4.11- 4.12
Déplacement de l'avion au sol	4.12
Amarrage et précautions à l'entrepôt	4.12 -4.13

CHAPITRE V : PERFORMANCES :

Limitation acoustique	5.0
Vent de travers - Vitesses de décrochage	
Etalonnage anémométrique	5.1
Décollage	5.2
Vitesses ascensionnelles.	5.3
Croisière	5.4
Atterrissage	5.5

CHAPITRE VI : ENTRETIEN COURANT :

Nettoyage et vidange	6.1
----------------------	-----



CHAPITRE VII :ADDITIFS :

1. Réservoir supplémentaire.	7.1
2. Utilisation du stabilisateur de roulis	7.2 - 7.3
3. Nouveaux tableaux de bord	7.4 - 7.8
4. VFR de nuit et de jour	7.9 à 7.16

- MISES A JOUR -

N°	Pages révisées	N° de l'édition	Nature des amendements	Approbation du S.G.A.C.
		1	Edition originale du 1-9-1972	Date: 1/9/72
1	1.13 1.13bis	2	Déplacement des voyants suivant modif. majeure n°13	
2	0.4 7.1	3	Réservoir supplémentaire	
3	1.5	4	Moteur Lycoming O-235-H2C	
4	7.2-7.3 0.4	5	Stabilisateur de roulis (option)	
5	0.4 7.4-7.8	6	Schéma électrique et nouveaux tableaux de bord	

MISES A JOUR

N°	Pages révisées	N° de l'édition	Nature des amendements	Approbation du S.G.A. VIREM
6	0.4 7.9 à 7.16	7	VFR de nuit et de jour en conditions non givrantes	
7	0.4 0.5b 5.0	8	Limitation acoustique	<p>L'ingénieur en chef</p> 

GENERALITES

CHAPITRE I :

I) - Descriptions et caractéristiques :

Définition : Envergure ( m ) : 8,72  
Longueur totale ( m ) : 6,96  
Hauteur totale ( m ) : 2,23  
Garde hélice au sol (m) : 0,28  
Garde hélice pneu et  
amortisseur AV dégonflés : positive

---

Voilure : La voilure du type "JODEL" dispose  
d'une structure monolongeron à  
revêtement Dacron

Allongement : 5,35  
Dièdre en bout d'aile : 14° intrados  
Corde de la partie  
rectangulaire : 1,71 m  
Surface : 13,6 m<sup>2</sup>

---

Ailerons : Surface des 2 ailerons : 1,15 m<sup>2</sup>  
Angles de débattement : page 1.17

La commande des ailerons s'effectue au moyen du  
manche par l'intermédiaire de guignols, câbles  
et poulies de renvoi.

Les ailerons sont équilibrés statiquement.

---



VOLETS DE COURBURE METALLIQUES :

Surface des 2 volets : 0,669 m<sup>2</sup>.

La commande des volets est manuelle et s'effectue au moyen d'un levier situé entre les 2 sièges AV.

3 positions verrouillées.

- 1°) Lisse = Volets rentrés
- 2°) 1er cran 15° + 0 ( 15 mm ) Décollage  
                  - 5
- 3°) 2e cran 60° + 0 ( 15 mm ) Atterrissage  
                  - 5

Nota : En position décollage et atterrissage un jeu de 15 mm au bord de fuite du volet est normal.

---

EMPENNAGE HORIZONTAL :

SURFACE : 2,88 m<sup>2</sup>

L'empennage horizontal équilibré statiquement est du type monobloc à commande par câbles, équipé d'un anti-tab métallique automatique.

Le volant de commande du tab est situé sur le tunnel entre les sièges AV. Un index indique la position du tab sur une lumière graduée de 0 à 10 :

0 = Plein piqué  
10 = Plein cabré

Débattement de l'empennage horizontal

Page 1.17

Surface de l'anti-tab = 0,26 m<sup>2</sup>

Débattement de l'anti-tab

Page 1.17

---

EMPENNAGE VERTICAL :

Surface de la gouverne de direction : 0,63 m<sup>2</sup>

La commande de la gouverne de direction est classique, par palonniers et par câbles.

Débattements de la g. de direction : Page 1.17.

---

ATTERRISSEURS :

Le train fixe tricycle caréné à 3 roues identiques dispose d'une suspension oléo-pneumatique à grand débattement.

Le démontage des carènes de roues entraîne une diminution importante de la vitesse sur trajectoire et des vitesses ascensionnelles.

L'avion démuné de ses carènes ne répond plus aux conditions de délivrance du C.D.N. au poids total.

Le train AV est conjugué au palonnier par l'intermédiaire de biellettes à ressorts.

Il est équipé également d'un verrouillage automatique en vol de la roue dans l'axe.  
( amortisseur détendu ).

Voie : 2,58 m  
Empattement : 1,65 m  
Dimension des roues : 380 x 150

Pression de gonflage des pneus	{ AV : 1,6 bar AR : 1,8 bar
Amortisseurs ( course )	{ AV : 160 mm AR : 180 mm
Pression de gonflage des amortisseurs	{ AV : 4 bars AR : 4,5 bars
Huile : SHELL Fluid 4. BP Hydraulic 1 Aéro.	

---

**FREINS :**

L'ensemble de freinage du type hydraulique comporte un circuit indépendant sur chaque roue.

Le freinage est obtenu en fin de course des palonniers ( Place AV ).

Le frein à main agit sur les 2 roues principales.

A l'arrêt, il est indispensable de caler l'avion.

Huile du circuit hydraulique : MIL.H.5606-A

---

---

GROUPE MOTO-PROPULSEUR ( G.M.P. )

Moteur { Lycoming  
4 cylindres opposés à plat  
Horizontalement à prise directe  
Refroidissement par air.

Type : 0.235-H2C ou -C2C

Régime maximum continu : 2600 t/mn  
Taux de compression : 6,75/1  
Température maxi de culasse : 260° C  
Température maxi de fût : 160° C  
Sens de rotation du moteur : horaire  
Ordre d'allumage : 1.3.2.4.

---

HUILE :

Carter d'huile immergé capacité : 5,67 l  
Pression d'huile : Ralenti ( bar ) : 1,75  
Normale : 4,5 à 6,3

Choix de l'huile en fonction de la température extérieure :

Température supérieure à 15°C - SAE 50 (n°100)  
Température comprise entre 30°C et -20°C SAE 40 (n°80)

Température maxi de l'huile : 118°C

---

Electricité : Une lampe témoin ( rouge ) indique le non fonctionnement de l'alternateur. Ce circuit est protégé par un fusible temporisé de 40 A.

ESSENCE :

Essence " Aviation" indice octane mini : 80      87

---

Pression d'essence maxi	:	0,560	bar
désirée	:	0,210	bar
mini	:	0,035	bar

---

Réservoir d'essence principal AR : 110 l

( 10 derniers litres de ce réservoir ne sont utilisables qu'en vol horizontal ).

Le robinet de commande se trouve sur le tunnel avant

---

L'installation G.M.P. dispose d'un réchauffage carburateur. ( Commande par tirette à blocage " Tout ou rien" ) et d'une commande de richesse ( Tirette jaune ).

---

HELICES:

	1	2	3	4
<u>MARQUE</u>	<u>E V R A</u>	<u>MAC CAULEY</u>	<u>MAC CAULEY</u>	<u>MAC CAULEY</u>
<u>TYPE</u>	88-75-34 F	1A 105 BCM 70-60	1A 105 BCM 70-56	1B 90 ECM 72-50
<u>DIA METRE</u>	1,76 m	1,78 m	1,78 m	1,83 m
<u>PAS</u>		60'	56'	50'
<u>Régime mini plein gaz pas fixe niveau mer</u>		2250 t/mn	2250 t/mn	2300 t/mn
<u>REGIME MAXI AUTORISE</u>		2600 t/mn	2600 t/mn	2800 t/mn

DR 400/2+2

du : 1-9-1972

---

CABINE :

L'habitacle est accessible par une verrière coulissante largable s'ouvrant de l'arrière vers l'avant.

Les 2 sièges AV disposent de 6 positions de réglage.

Les sièges AV. sont équipés de ceinture de sécurité à débouclage rapide. Des ceintures de sécurité peuvent également être installées en option sur la banquette arrière.

Dimensions de la cabine :

Longueur :	1,62 m
Largeur :	1,10 m
Hauteur :	1,23 m

---

CONDITIONNEMENT :

2 aérateurs au tableau de bord assurent l'alimentation en air frais.

Le débit et l'orientation sont réglables.

Les passagers disposent également de :

- 1) commande de désembuage.
- 2) chauffage cabine.

L'ensemble du chauffage est assuré par un échangeur qui enveloppe le collecteur d'échappement droit.

DESCRIPTION DES DIFFERENTS EQUIPEMENTS :

a) STANDARDS :

- Double manette de gaz centrale ( Cde pompe reprise ).
- Contrôle de richesse ( Tirette jaune ).
- Réchauffage carburateur.
- Coupe-batterie.
- Clef de contact sur sélecteur de magnétos
- Bouton poussoir du démarreur.
- Ventilation cabine.
- Tirette commande chauffage cabine.
- " " désembuage pare-brise.
- Robinet d'essence ( 2 positions ).
- Avertisseur sonore de décrochage
- Poignée de frein à main.
- Volant de commande de tab.
- Jaugeur essence sur réservoir principal.
- Température d'huile.
- Ampèremètre.
- Compte-tours avec totaliseur d'heures fonctionnement
- Compas magnétique.
- Niveau transversal à bille.
- Indicateur de vitesse.
- Altimètre
- Variomètre
- Radiateur d'huile et valve thermostatique.



Témoin lumineux de :

- Volets
- réserve d'essence AR
- pression d'huile
- pression d'essence
- alternateur

Interrupteurs - disjoncteurs thermiques :  
( Breakers )

- Voyants
  - indicateurs
  - pompe électrique de secours
  - décrochage
  - démarreur
  - servitudes
  - alternateur
-

**b) SUR OPTION :**

Indicateur de pression d'huile.

Thermomètre pare-brise pour température extérieure.

Thermomètre à distance pour température extérieure.

Compas au-dessus du tableau de bord.

Compas électrique à distance.

Contrôle du mélange carburateur ( Mixture-Monitor )

Manomètre de pression d'admission.

Altimètre de précision (3 aiguilles) en pieds.

Compteur d'heures JAEGER.

Chronomètre de bord.

Manomètre de dépression pour contrôle des instruments P.S.V.

Directionnel pneumatique

Horizon artificiel pneumatique (alimenté par pompe à vide )

Horizon artificiel électrique avec son interrupteur et son fusible.

Eclairage de tableau de bord : 2 voyants rouges avec rhéostat.

Antenne "Pitot" chauffante (+ interrupteur + lampe témoin )

Indicateur de virage électrique anti-parasité

Coordinateur de virage " BRITTAIN "

Feu anti-collision rotatif.

Radio V.H.F.

VOR.

Radio compas.

ILS.

Radio H.F

DME.

Marker beacon.

Thermo carburateur.

Thermo culasse.

Phare droit et gauche + interrupteur - disjoncteur  
thermique.

Feux de navigation.

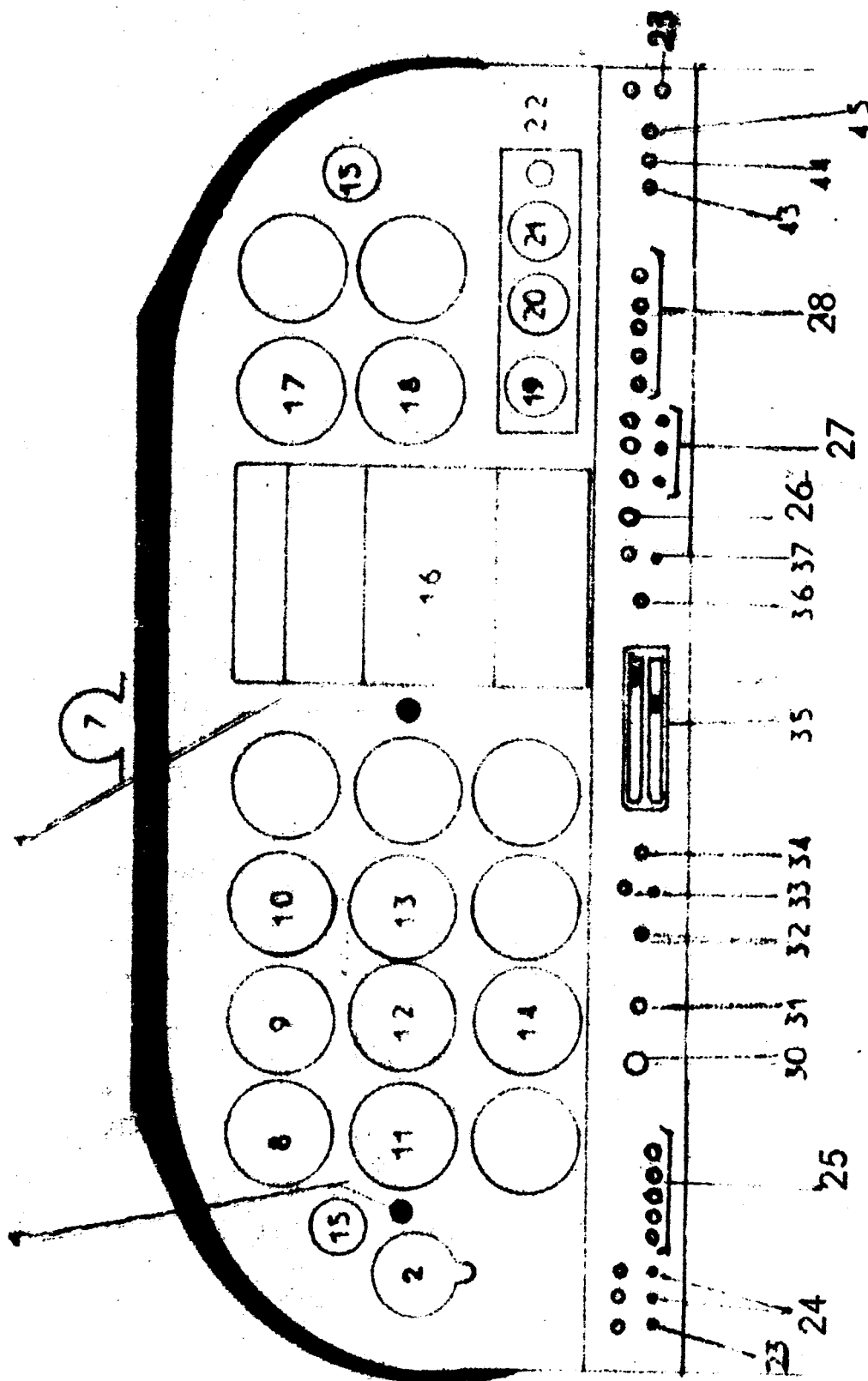
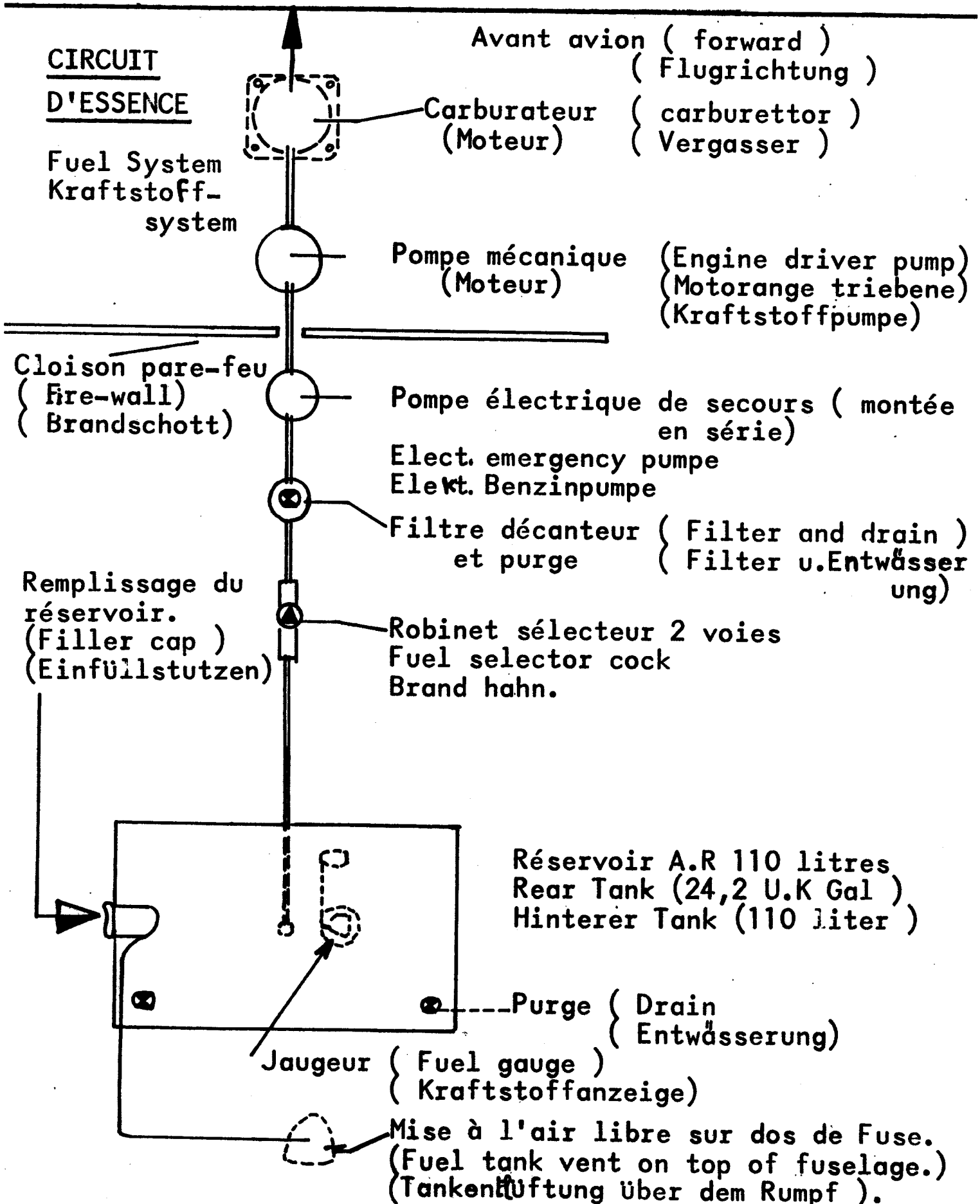
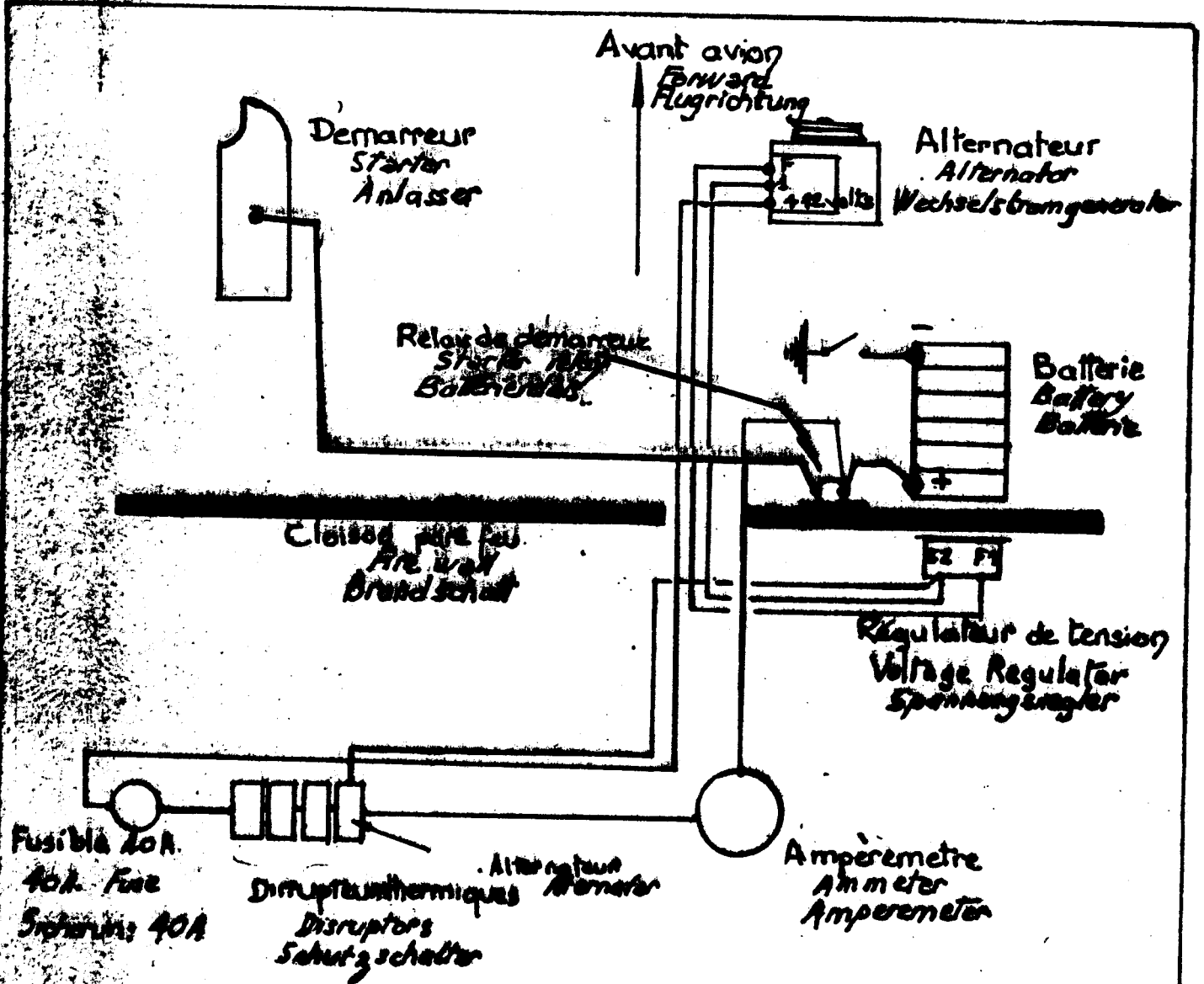


TABLEAU DE BORD

- 1 Manette de gaz
- 2 Chronomètre (option)
- 7 Compas (option)
- 8 Anémomètre
- 9 Horizon artificiel  
(option) ou compas
- 10 Altimètre
- 11 Bille
- 12 Directionnel (option)
- 13 Variomètre (option)
- 14 Manomètre de dépression (option)
- 15 Aérateur
- 16 Radio (option)
- 17 Pression admission (option)
- 18 Tachymètre
- 19 Jaugeur réservoir AR
- 20 Température d'huile
- 21 Ampèremètre
- 22 Fusible 40 ampères
- 23 Jacks radio (option)
- 24 Interrupteurs fusibles (option)
- 25 Voyants
- 26 Eclairage tableau de bord (option)
- 27 Interrupteurs fusibles (option)
- 28 Fusibles
- 30 Sélecteur de magnéto
- 31 Démarreur
- 32 Coupe-batterie
- 33 Excitation alternateur
- 34 Commande de mélange
- 35 Chauffage
- 36 Réchauffage carburateur
- 37 Pompe électrique
- 43-44-45 Fusibles (option)

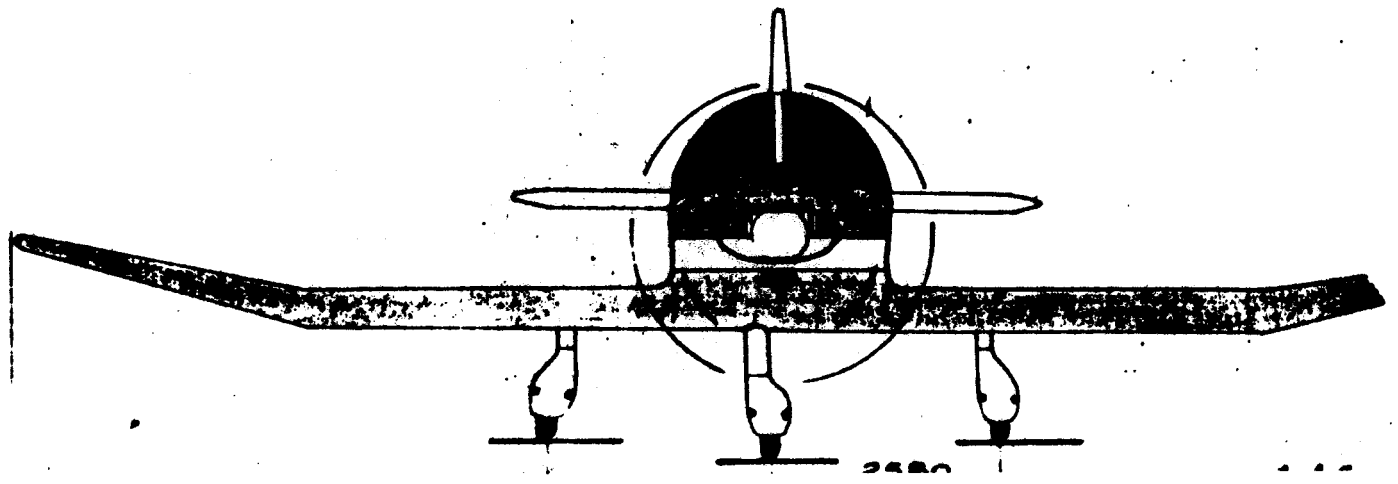
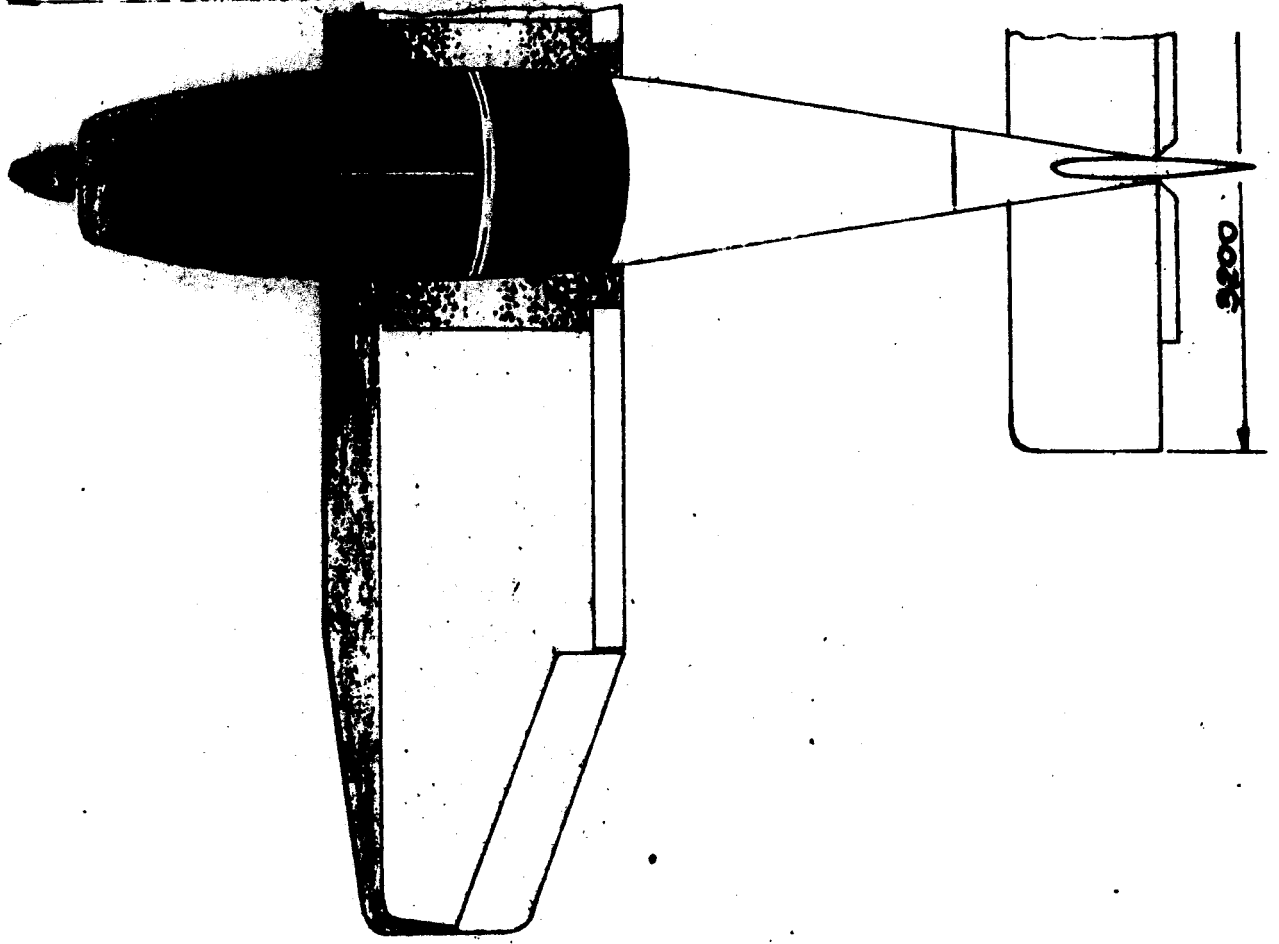
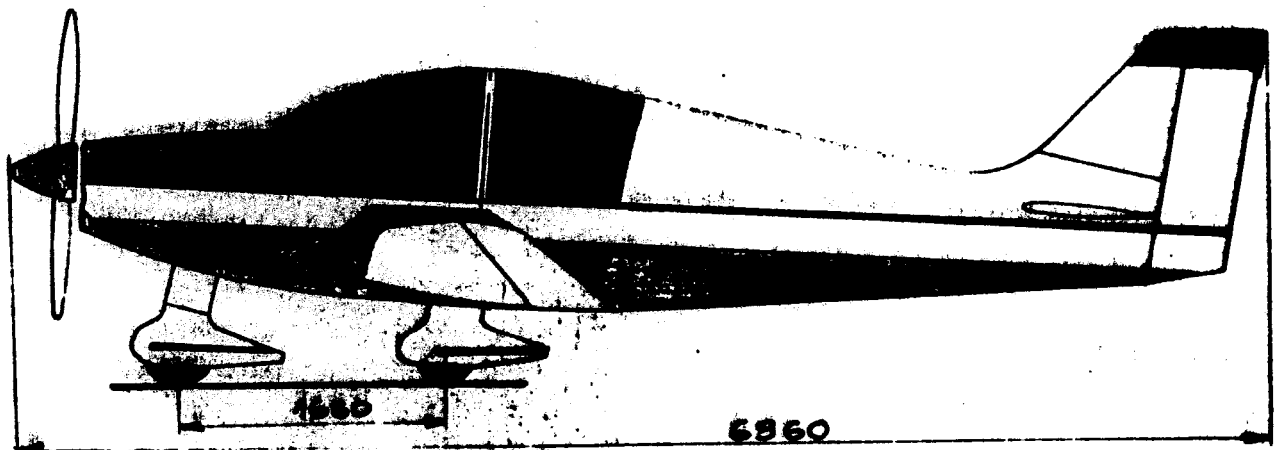




— Schéma de principe  
du circuit électrique —

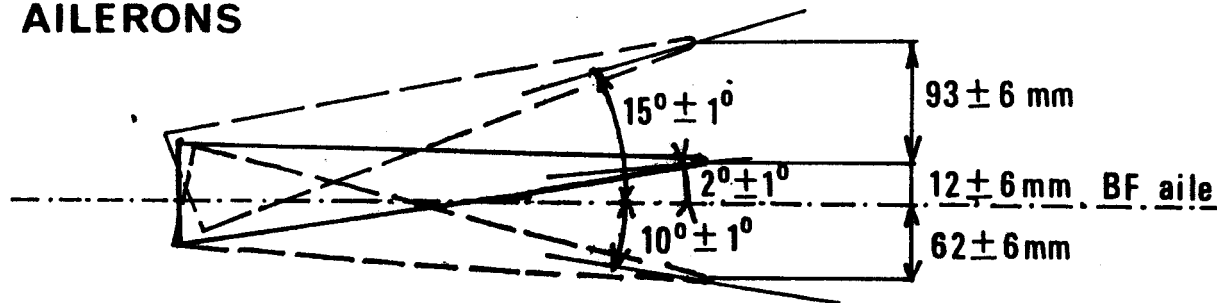
— Electrical system —

— Schema der Elektrischen Anlage —

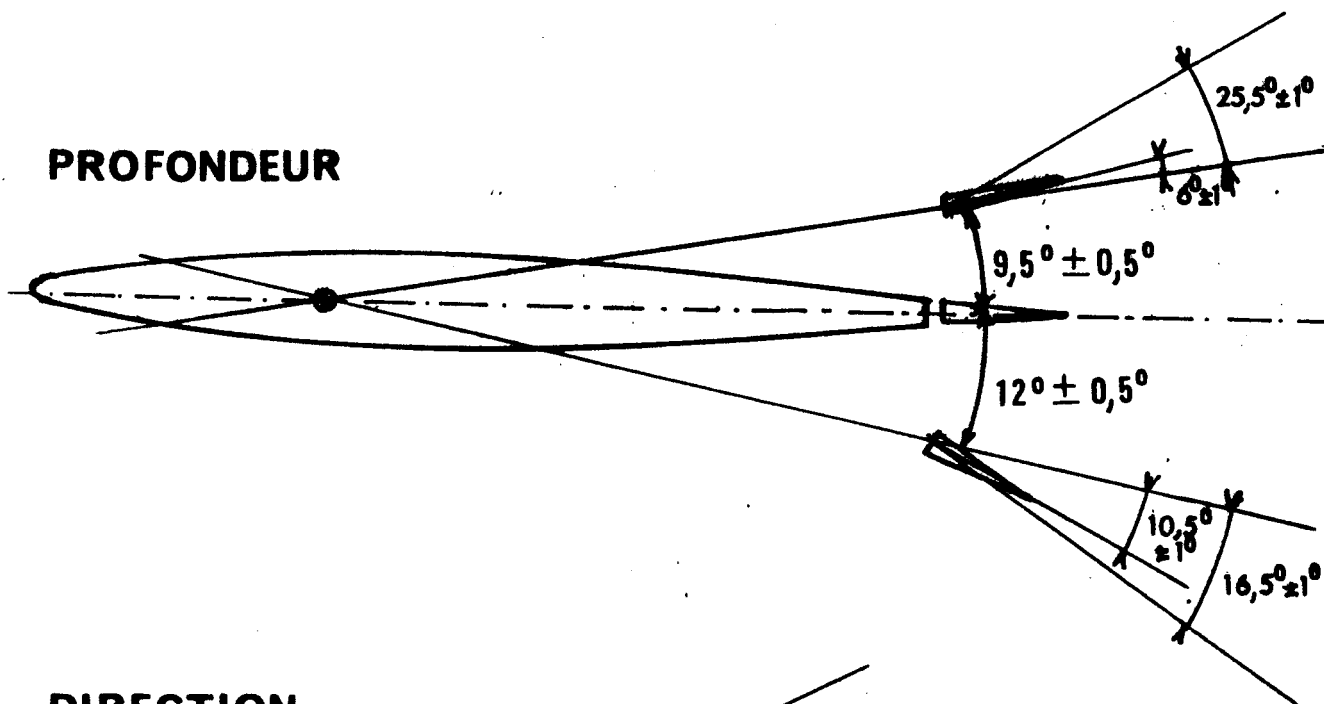




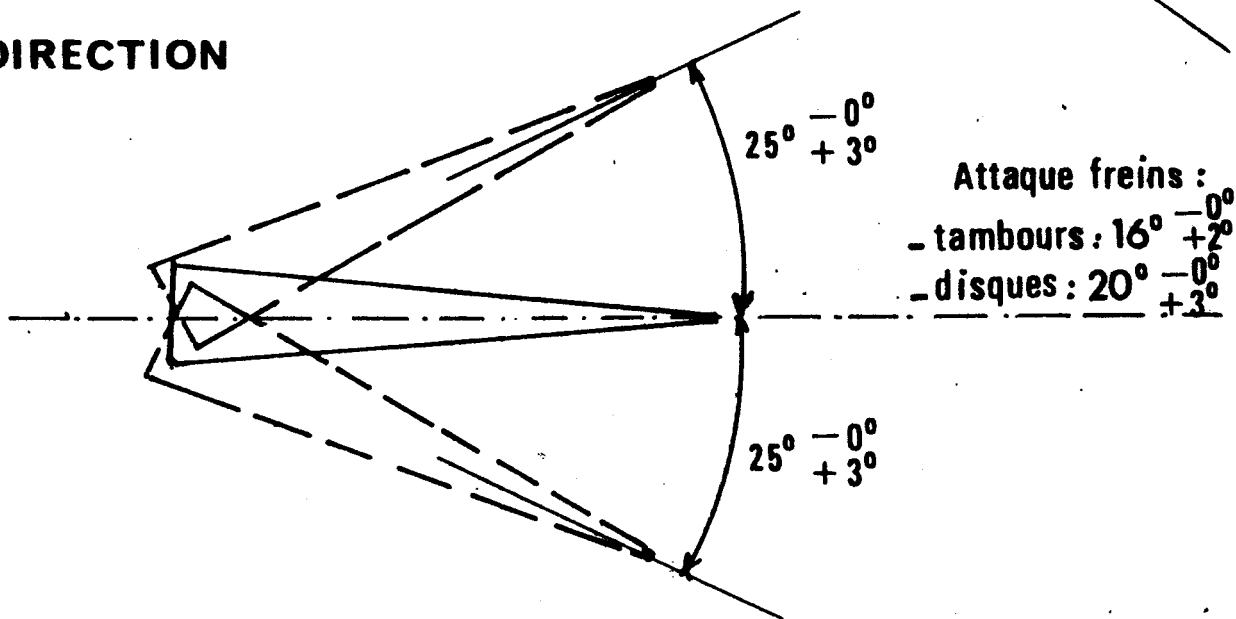
**AILERONS**



**PROFONDEUR**



**DIRECTION**



**VOLETS**

$60^\circ - 5^\circ + 0^\circ$

## CHAPITRE II : Limites d'emploi

### a) Bases de certification :

L'avion DR 400/2+2 a été certifié le 19-12-72 en catégorie normale et utilitaire conformément aux conditions techniques suivantes :

- Conditions générales du règlement AIR 2052 mise à jour du 6 Juin 1966.
- Conditions complémentaires pour conformité à Far part 23 - amendement 7
- Conditions particulières relatives au largage verrière.

### b) Vitesses limites ( Equivalent de vitesse, EAS) à la masse maximale :

Vne	: ( Vitesse à ne pas dépasser )	: 308 km/h
Vno	: ( Vitesse maxi d'utilisation normale )	: 260 km/h
Vo	: ( Vitesse de calcul en croisière )	: 260 km/h
Va	: ( Vitesse de manoeuvre )	: 215 km/h
Vf	: ( Vitesse limite, volets sortis )	: 170 km/h

### Repères sur l'anémomètre :

- Trait radial rouge : 308 km/h
- Arc jaune de 260 à 308 km/h  
( Zone de précaution "air calme" )
- Arc Vert de 92 à 260 km/h  
( Zone d'utilisation normale ).
- Arc blanc de 81 à 170 km/h  
( Zone d'utilisation des volets )

L'avertisseur de décrochage fonctionne 10 km/h avant le décrochage.

---

c) Facteurs de charge limite de calcul à la masse maximale :

- Volets escamotés (lisse) :  $n = + 3,8$  et  $- 1,9$  cat N  
 $n = + 4,4$  et  $- 2,2$  cat U
- Volets sortis  $n = + 2$

d) Masse maximale autorisée : (kg)

- Décollage = 865 kg
- Atterrissage = 865 kg
- Evolutions catégorie "U" = 865 kg.

---

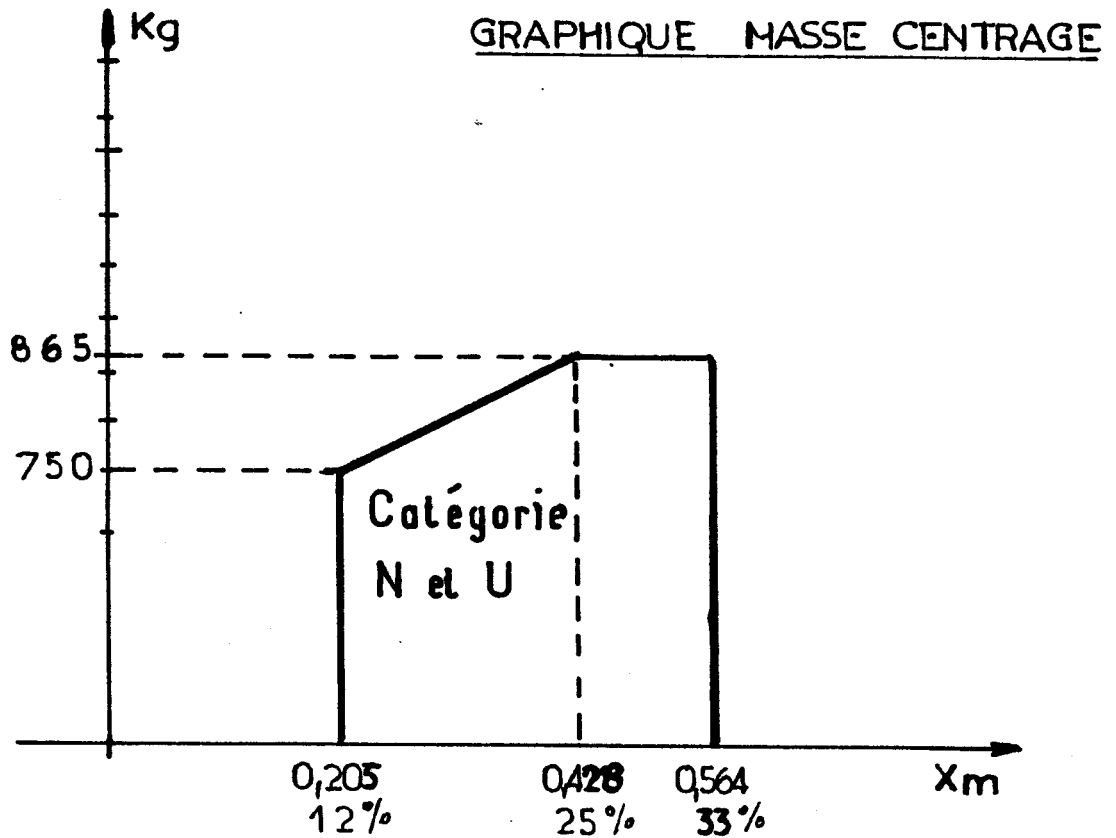
e) Centrage :

- Mise à niveau : Longeron supérieur du fuselage
- Référence du centrage : (Bord d'attaque de la partie rectangulaire de l'aile).
- Longueur de la corde de référence : 1,71 m.
- Catégorie "N" et "U" Limite AV : à 750 kg et au-dessous : 0,205 à 865 kg : 0,428  
Limite AR : 0,564  
( Limite valable pour toute masse )

---

Avant tout chargement le pilote doit s'assurer par exemple, à l'aide du centrogramme que la masse et le centrage sont à l'intérieur des limites prescrites.

NOTA : En cas d'installation de passagers sur la banquette arrière, celle-ci doit être équipée d'une ceinture par passager.



f) Plaquettes obligatoires:

1) Ne pas FUMER

2) Conditions de vol:  
V FR de jour  
En zône non givrante

3) Chargement Places A.R.  
Maxi 130 kg  
Vérifier le centrage

5)

Cet avion doit être utilisé en catégorie normale ou utilitaire conformément au manuel de vol de l'avion approuvé par les Services Officiels.  
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.  
Aucune manoeuvre acrobatique y compris la vrille n'est autorisée pour l'utilisation en catégorie normale.

Vitesse de manoeuvre  $V_a = 215$  km/h = vitesse de manoeuvre à laquelle on peut braquer les gouvernes à fond - (Profondeur - Direction - Ailerons ).

g) Limitations moteur :

Régime maximum continu : 2600 t/mn  
Température maxi culasse : 260° C  
Huile : Température maximum : 118° C ( trait rouge  
Pression normale : 4,5 à 6,3 bars ( arc vert  
Mini ralenti : 1,75 bars  
Essence : Pression minimum : 0,035 bar.

h) Repères sur le tachymètre

Arc vert de 2100 à 2600 T/mn  
Trait rouge à 2600 t/mn

i) Carburant :

Essence " Aviation " Indice d'octane mini : 80/ε

Réservoirs	Capacité totale
Principal	110 l.

j) LUBRIFIANT :

Capacité du réservoir	:	5,67 L.
Jauge minimum	:	1,9 L. (2quarts)
Jauge maximum	:	5,67 L. (6quarts)

---

k) EVOLUTIONS :

Décrochages ( voir page 5.1 )

---

INTERDICTION :

Aucune manoeuvre acrobatique n'est autorisée en catégorie "N".

Vrilles interdites.

LIMITES D'EMPLOI DANS LA CATEGORIE "U"

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

- Virages serrés
- Huit lent
- Virage en montée dynamique
- Décrochages de mise en garde

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

Les sièges AR. doivent être inoccupés.  
Les vitesses d'entrée et de sortie doivent se situer dans le domaine d'utilisation normale.

---

CHAPITRE III : PROCEDURES D'URGENCE :

1) Feu de moteur en vol :

Fermer l'essence.

Mettre plein gaz jusqu'à épuisement du combustible

Couper les contacts allumage.

Couper le contact batterie et l'excitation de l'alternateur avant l'atterrissage.

NOTA : La coupure contact batterie supprime également le fonctionnement de l'avertisseur de décrochage.

---

2) Feu de moteur au sol :

Ne pas enlever les capots.

Diriger le jet de l'extincteur dans la prise dynamique ou par le trou de passage des échappements.

---

3) Panne de l'alternateur :

Si l'ampèremètre indique "décharge" (-) couper l'excitation de l'alternateur et réduire les consommations électriques au minimum. ( Radio, instruments ) puisque seule la batterie fournit du courant.

Aucune anomalie de fonctionnement du moteur n'est à craindre.



#### 4) GIVRAGE DU CARBURATEUR

Si le régime diminue sans autre variation des paramètres de vol (Vitesse-altitude) tirer le réchauffage carburateur à fond. Commande à 2 positions, tout ou rien. Le régime augmentera dès que la glace sera fondue. Le fait de tirer le réchauffage carburateur provoque normalement une chute de régime de 150 T/mn et augmente la consommation horaire. Si le givrage est brutal, tirer le réchauffage carburateur et mettre plein gaz.

---

#### 5) ATTERRISSAGE DE FORTUNE :

- Vérifier les ceintures de sécurité.
- Fermer l'essence et couper le circuit électrique avant l'atterrissage pour éviter tout risque d'incendie.

NOTA : En cas de déformation du capot moteur consécutive à un incident au cours de l'atterrissage et empêchant l'ouverture normale de la verrière vers l'avant, utiliser le système de largage : soulever les 2 anneaux rouges de largage, ouvrir le verrou central de verrière.

#### 6) VRILLE INVOLONTAIRE :

En cas de vrille involontaire la récupération doit être effectuée par des actions normales, classiques. (Manche aux neutres, pied contraire). Les volets doivent être rentrés.

CHAPITRE IV      PROCEDURES NORMALES :

1) Préparation des vols :

Avant chaque vol, s'assurer que la masse et le centrage sont à l'intérieur des limites prescrites ( par exemple à l'aide d'un centrogramme.)

DETERMINATION DU CENTRAGE POUR UN POIDS DONNE.

1° - METHODE.

Utiliser le centrogramme fourni par le constructeur.

Important: Vérifier que le point de départ corresponde bien à la dernière fiche de pesée.

---

2° - METHODE.

Effectuer le calcul classique des moments avec les bras de levier suivants ( en m ).

Passagers AV : + 0,41  
Banquette AR : + 1,19  
Essence AR : + 1,12

---

Exemple de calcul de chargement :

Masse de l'avion à vide :			520 kg
Centrage de l'avion à vide :			0,309 m ( 18% )
Moment à vide	: 520 x 0,309	=	160,68
Passagers AV	: 154 x 0,410	=	63,14
Passagers AR	: 111 x 1,19	=	132,09 ( voir nota)
Essence	: 80 x 1,12	=	89,60
	<hr/>		<hr/>
Total	865 kg		445,51 m

Centrage en charge :

$$\frac{445,51}{865} = 0,515$$

Le centre de gravité est donc à l'intérieur des limites et la masse totale est égale à la masse maxi autorisée.

NOTA : En cas d'installation de passagers sur la banquette arrière, celle-ci doit être équipée d'une ceinture par passager.

---

2ème EXEMPLE DE CALCUL DE CHARGEMENT :

Seul un pilote occupe les sièges AV - Deux passagers occupent la banquette arrière équipée de deux ceintures. Cas de chargement possible lors d'un vol de coquelûche.

Masse de l'avion à vide : 532 kg

Centrage de l'avion à vide : 0,328 m

Moment à vide : 532 x 0,328 : 174,50

Pilote : 77 x 0,41 : 31,57

Passager AR : 130 x 1,19 : 154,70

Essence : 80 x 1,12 : 89,60

TOTAL : 819 kg 450,37 m kg

Centrage en charge :  $\frac{450,37}{819} = 0,550$  m

Le centre de gravité est à l'intérieur des limites autorisées et la masse totale est inférieure à la masse maximum autorisée.

2) Visite pré-vol :

- 1) Pousser l'interrupteur général ( coupe batterie sur marche.
    - Vérifier l'indication du jaugeur d'essence.
    - Tirer l'interrupteur général ( coupé ) contacts magnétos coupés, robinet d'essence ouvert, correcteur altimétrique ( richesse ) tiré.
  
  - 2) Avant le premier vol de la journée et après chaque plein de carburant, après avoir laissé reposer quelques instants, appuyer sur les purges essence.  
( voir planche 1-14 )
    - Vérifier le bouchon de fermeture de réservoir d'essence.
    - Vérifier la mise à l'air libre du réservoir.
    - Vérifier la propreté des prises d'air statiques.
- 

- 3) Vérifier l'état des empennages.  
Vérifier le tab ( charnières libres )  
Vérifier les charnières de la direction.
- 

- 4) Vérifier l'état des volets et leurs charnières.

S'assurer qu'en position fermée, les volets soient en appui sur les cales.

---

5) Vérifier les charnières d'ailerons.  
Enlever les cordes d'amarrage et la fourche de manoeuvre s'il y a lieu.

---

6) Vérifier l'état des atterrisseurs principaux.

Pression de gonflage des pneus :

AR : 1,8 bar

AV : 1,6 bar

Vérifier que la course restante des amortisseurs soit au moins égale à 70 mm.

( Le haut de la carène de roue doit se trouver sous le repère de la carène fixe. - avion vide essence quelconque). Sinon regonfler l'amortisseur.

( Pressions indiquées sur la jambe de train de l'avion ).

Vérifier l'état des carènes de roues.

---

7) Vérifier la propreté verrière.

---

8) Vérifier le niveau d'huile (Ne pas voler avec moins de 1,9 litre).

- Repère n° 2 sur la jauge.

Faire le plein pour un vol prolongé.

Vérifier l'état de l'hélice, du cône, des déflecteurs.

Vérifier l'état de l'entrée d'air de la prise dynamique et s'assurer de sa propreté.

Vérifier la fixation des échappements.

Purger le filtre-décanteur.

Démonter s'il y a lieu le filtre à air et le nettoyer.

Fermer et verrouiller la trappe de visite d'huile.

Vérifier la fixation du capot moteur supérieur ( DZUS )

Effectuer la visite pré-vol complète avant le premier vol de la journée. Ensuite on peut limiter les vérifications à l'état des gouvernes. Avant de s'installer dans la cabine vérifier l'arrimage des bagages.

---

### 3) AVANT DE METTRE LE MOTEUR EN MARCHE :

Régler et verrouiller les sièges et les ceintures de sécurité.

Verrouiller la fermeture de la cabine.

Vérifier les commandes de vol.

Serrer le frein de parc ( point blanc de la poignée sur 12 H.)

Pousser l'interrupteur général.

Régler le tab au neutre.

Pousser la commande de richesse. ( Plein riche )

Pousser le réchauffage carburateur.

Ouvrir l'essence.

Rentrer les volets.

---

4) MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR :

- Pompe électrique en marche.
- Lorsque les pulsations s'espacent, actionner la pompe d'injection ( commande de gaz ) sur toute sa course, 2 fois.
- Réduire les gaz.
- Batterie et excitation en circuit.
- Contacts sur magnéto "Left" ( L )
- Démarrage.
- Contact sur "Both".
- Laisser le moteur tourner aussi près du ralenti que possible ( surtout s'il est froid ) à un régime où il ne vibre pas.

Des explosions espacées suivies de "puff" et fumée noire dans les échappements indiquent un moteur noyé.

Couper les contacts magnétos, pousser les gaz à fond, faire tourner l'hélice au démarreur une dizaine de tours pour éliminer l'excès d'essence.

Recommencer le démarrage normal sans pomper.

Si le moteur est sous-alimenté ( temps froid ) il est nécessaire d'effectuer des injections supplémentaires.



Dès les premiers allumages corrects, ouvrir légèrement les gaz pour entretenir la rotation.

Par temps très froid, brasser l'hélice à la main puis essayer comme ci-dessus.

NOTA : Laisser refroidir le démarreur entre chaque tentative afin de ne pas le griller prématurément.

---

### 5) ROULAGE :

Freins bloqués, mettre un peu de gaz pour faire basculer le nez de l'avion et être assuré que la roue AV est déverrouillée.

Desserrer le frein de parc.

Rouler doucement pour éviter autant que possible d'avoir à freiner brutalement.

Meilleur régime de refroidissement au parking :  
1200 t/mn.

Pour un roulage rectiligne, éviter de solliciter continuellement le palonnier.

Les virages au sol doivent toujours s'effectuer à faible vitesse.

Pour des virages serrés à faible vitesse freiner à fond de course de palonnier.

En roulage avec vent de travers, incliner le manche dans le vent pour contrôler l'avion.

Rouler particulièrement doucement sur terrain caillouteux ( risque de projection sur pales d'hélice, carène de roues, empennage horizontal ).

NOTA : Le refroidissement étant calculé pour le vol, éviter de surchauffer le moteur au sol, en effectuant des points fixes notamment ).

Par temps humide et froid, tirer le réchauffage carburateur pendant le roulage et les actions vitales. ( Ne pas oublier de le repousser pour le décollage ).

#### 6) AVANT LE DECOLLAGE :

- Faire chauffer s'il y a lieu vers 1200 t/mn
- Ne pas effectuer de point fixe moteur.
- Vérifier les magnétos individuellement à 1800 t/mn ( 125 t/m maxi entre 1 et 2 et 1 + 2 ).
- Vérifier la coupure de contact vers 1000 t/mn.
- Vérifier les instruments et la radio.
- Effectuer les actions vitales ( ACHEVER ).

---

#### 7) DECOLLAGE :

- Réchauffage carburateur et commande richesse poussés.
- Mettre plein gaz doucement.
- Contrôle du régime moteur ( mini 2200 ).
- Si le régime est inférieur interrompre le décollage et faire contrôler le moteur.

- Ne pas soulager la roue AV pour faciliter la tenue dans l'axe.
- Décoller franchement vers 90 - 100 km/h
- Palier de sécurité.
- Début de la montée vers 115 km/h.

---

### DECOLLAGE PAR VENT DE TRAVERS.

- Utiliser les ailerons pour diminuer la composante transversale due au vent.
- Accélérer l'avion à une vitesse supérieure à la normale.
- Décoller très franchement pour éviter de retoucher la piste.
- Une fois en l'air, orienter l'avion vers le vent pour corriger la dérive.

---

### 8) MONTEE :

#### \* Passage des obstacles.

Vitesse de meilleur angle de montée avec 1° cran de volets : 115 km/h.

#### \* Montée normale :

- Rentrer les volets.
- Toujours plein gaz, accélérer à la vitesse optimum de montée vers 140 km/h.
- Régler le tab de compensation des efforts sur la profondeur.
- Couper la pompe électrique.

NOTA : La montée au plus grand angle doit être de courte durée en raison du refroidissement moteur.

Les 10 derniers litres du réservoir d'essence arrière ne sont pas consommables en montée.

---

9) CROISIERES:

- Manette de gaz pour régler le régime moteur en fonction de la puissance désirée.
- Réglage du tab de profondeur.
- Réglage de la richesse.

Correcteur manuel de la richesse du mélange.

Appauvrir progressivement jusqu'à ce que le moteur ne tourne plus rond, puis, enrichir suffisamment pour qu'il tourne à nouveau régulièrement.

La richesse doit être réajustée après chaque changement de régime ou d'altitude.

---

Altitude de croisière :

Pour maintenir une puissance constante il est nécessaire de pousser la manette des gaz lorsque l'altitude augmente.

( Voir Chapitre " Performances ) .

Il n'y a aucun inconvénient sur le plan mécanique à utiliser un régime de croisière dit "rapide" à savoir voisin mais inférieur à 2000 t/mn ( régime maximum ) à condition que la puissance soit elle-même inférieure ou égale à 75 %.

---

### 10) DESCENTE :

- Tirer systématiquement le réchauffage carburateur, moteur réduit.
- Diminuer la vitesse - régler le tab.
- Pousser la commande richesse ( plein riche )
- Pompe électrique de secours en marche.
- En dessous de 170 km/h sortir les volets au moment opportun.
- Réajuster le tab.

---

NOTA : Durant une descente prolongée, augmenter de temps en temps le régime afin de maintenir le moteur chaud.

---

### 11) ATTERRISSAGE :

- Vitesse de présentation  
(  $V_i = 1,3$  fois la vitesse de décrochage  
(  $V_i = 107$  km/h à 865 kg.
- Réchauffage carburateur tiré à fond et bloqué.
- Richesse poussé ( Plein riche ).

- Surveiller la vitesse surtout par vent fort.
  - Arrondit progressivement.
- 

### ATTERRISSAGE MANQUE :

- La remise des gaz est possible en toute configuration.
- Pousser le réchauffage carburateur.
- Rentrer les volets dès que possible à la position décollage ( 1° cran ).

### ATTERRISSAGE PAR VENT DE TRAVERS :

- Présentation à inclinaison nulle en corrigeant la dérive ou avec une aile basse ( aile au vent ) ou un combiné des 2.
  - Redresser juste avant de toucher.
  - Maintenir la ligne droite au palonnier ainsi qu'à l'aide du gauchissement qui sera maintenu du côté d'où vient le vent.
- 

## 12) APRES ATTERRISSAGE.

- Rentrer les volets dès le roulage.
- A l'arrêt sortir les volets ( on évitera ainsi de les détériorer à la descente des passagers ).
- Verrouiller le frein de parc.
- Moteur à 1200 t/mn
- Sélectionner chaque magnéto et vérifier la coupure des contacts

Tirer à fond la commande de richesse qui agit comme étouffoir en fin de course.

- couper le circuit allumage.
  - couper la batterie.
  - fermer l'essence.
  - caler les deux roues principales.
- 

### 13 ) DEPLACEMENT DE L'AVION AU SOL :

- Utiliser la fourche de direction de la roue AV.
  - Un centrage AR entraîne le verrouillage de la roue AV. Dans ce cas le déverrouillage de cette roue est obtenu en soulevant la queue de l'avion ou en appuyant sur l'hélice.
- 

NOTA : Un braquage trop important de la roue AV entraîne le serrage des freins de l'une des roues principales.

---

### 14 ) AMARRAGE :

- Avion vent arrière.
  - Bloquer le manche avec la ceinture de sécurité de la place pilote.
  - Amarrer par les 2 anneaux sous les ailes et l'anneau situé à l'arrière du fuselage.
  - Ne pas bloquer le frein de parc.
  - Caler les roues
  - Mettre la housse.
-

15 ) PRECAUTIONS A L'ENTREPOT :

- Sans housse, le soleil fera apparaître des marbrures dans le plexiglass de la verrière.
- Si l'avion est inutilisé un certain temps, veillez à sa propreté.

" Un petit effort sera toujours récompensé ".

- Brasser également l'hélice quelques tours au minimum toutes les 2 semaines pour lubrifier les parties internes du moteur.

Le plein d'essence empêche la condensation  
dans les réservoirs.



LIMITATION ACOUSTIQUE

- Conformément à l'arrêté du 3 avril 1980, le niveau maximal de bruit admissible pour l'avion DR 400/2+2, correspondant à la masse totale maximale de certification de 865 kg, est de 71,5 dB(A)
  
- Le niveau de bruit déterminé dans ces conditions fixées par l'arrêté précité à la puissance maximale continue est de 69,2 dB(A)
  
- L'avion DR 400/2+2, a reçu le certificat de type de limitation de nuisance N° N 45

\*\*\*\*\*

Vent de travers limite démontré

40 km/h - 25 M.P.H. - 22 knots

Vitesses de décrochage :  $V_i$  en km/h.  
( au poids total )

Inclinaison de l'avion	0°	30°	60°
Volets rentrés	92	99	130
Volets 1er cran décollage	86	92	122
Volets 2e cran atterrissage	81	87	115

ETalonnage anémométrique :

L'installation anémométrique étant bien adaptée, les vitesses indiquées sont pratiquement égales aux vitesses conventionnelles.

$V_i = V$  conventionnelle.

Les vitesses indiquées ne seront corrigées qu'en fonction de l'altitude et de la température extérieure.

## DR 400/2-2

## PERFORMANCES DE PIVOTAGE

Par vent nul, volets au 1er cran, hélice Mac Cauley 70-56

Altitude Feet	Température C°	Masse 865 kg		Masse 865 kg	
		Piste béton	Piste herbe	Piste béton	Piste herbe
0	-5	460 (215)	540 (295)	270 (120)	300 (130)
	Std = 15	510 (240)	605 (335)	295 (135)	330 (170)
	+35	565 (270)	675 (380)	325 (150)	365 (190)
4000	-13	615 (285)	755 (425)	350 (160)	400 (210)
	Std = 7	690 (325)	860 (495)	390 (180)	445 (235)
	+27	765 (365)	965 (565)	430 (200)	495 (265)
8000	-21	845 (390)	1100 (645)	465 (215)	550 (300)
	Std = -1	955 (450)	1265 (760)	520 (245)	620 (345)
	+19	1070 (505)	1455 (890)	580 (275)	700 (395)

Dans chaque case : - Distance totale en m depuis l'arrêt  
 pour passer 15 m à  $V = 1,3 \text{ Vs1}$   
 (Longueur de roulement pour atteindre 1,1 Vs1)

Influence du vent de face : pour 10 kt multiplier par 0,77  
 pour 20 kt multiplier par 0,62  
 pour 30 kt multiplier par 0,51

Performances de montée

en atmosphère standard  
volet à 0°  
pleine admission, mixture optimale  
hélice Mac Cauley 70-56

A la masse de 865 kg

Vitesse ascensionnelle maxi au sol : 3,3 m/s  
Réduction de 0,2 m/s par 1000 ft  
Plafond pratique 14.000 ft  
Vitesse optimum 150 au sol, 135 au plafond

A la masse de 665 kg

Vitesse ascensionnelle maxi au sol 5 m/s  
Réduction de 0,22 m/s par 1000 ft  
Plafond pratique 20 000 ft

Influence de la température :

Chaque 10° au dessus du standard abaisser le  
plafond de 1000 ft et diminuer la vitesse  
ascensionnelle de 0,2 m/s

Performances de Plané

Moteur coupé, l'avion plane 10 fois sa  
hauteur (par vent nul) à  $V_i = 135 \text{ km/h}$   
L'altitude et la température n'ont pas  
d'influence sensible.

400/ 2+2

Performances en palier

à la masse maximale, en atmosphère standard, au réglage mixture optimal sans réserve de carburant et par vent nul.

Hélice Mac Cauley 70-56

Régime Moteur	Altitude 1000 feet	V vraie Km/h	Puissance Ch	Consommation l/h	Durée h/mn	Distance km
Pleine admission	0	239	120			
	4	234	102			
	8	226	87			
	12	215	73			
2600	0	216	91	28,2	3.54	840
	4	214	82	24,6	4.28	955
	8	211	75	22,5	4.53	1030
	12	208	68	20,4	5.23	1120
2500	0	206	82	25,4	4.20	890
	4	204	74	22,2	4.57	1010
	8	201	68	20,4	5.23	1080
	12	197	63	18,9	5.49	1145
2400	0	197	73	22,6	4.56	970
	4	194	67	20,1	5.28	1060
	8	190	62	18,6	5.55	1120
	12	183	58	17,4	6.19	1155
2300	0	187	66	20,5	5.22	1000
	4	183	60	18	6.07	1115
	8	178	56	16,8	6.33	1165
	12	166	54	16,2	6.47	1125

PERFORMANCES D'ATTEINDISSEMENT

Par vent nul, volet au 2e cran

Altitude Feet	Température C°	Masse 865 kg		Masse 665 kg	
		Freinage modéré béton ou herbe	Sans frein sur herbe	Freinage modéré béton ou herbe	Sans frein sur herbe
0	-5	425 (175)	515 (265)	350 (135)	420 (205)
	Std = 15	450 (190)	545 (285)	370 (145)	445 (220)
	+35	470 (205)	570 (305)	390 (155)	470 (235)
4000	-13	465 (200)	565 (300)	380 (150)	460 (230)
	Std = 7	490 (215)	595 (320)	400 (165)	485 (250)
	+27	515 (230)	630 (345)	420 (175)	510 (265)
8000	-21	510 (225)	620 (335)	415 (170)	505 (260)
	Std = -1	540 (240)	660 (360)	440 (185)	535 (280)
	+19	570 (260)	700 (390)	465 (200)	565 (300)

Dans chaque case : - Distance totale en m depuis le passage des 15 m  
à V = 1,3 V<sub>50</sub> jusqu'à l'arrêt  
(longueur de roulement après impact à V<sub>50</sub>)

Influence du vent de face : pour 10 kt multiplier par 0,77  
pour 20 kt multiplier par 0,62  
pour 30 kt multiplier par 0,51

CHAPITRE VI Entretien courant :

1) Nettoyage :

- Laver à l'eau et au savon - Rincer à l'eau claire.
  - Ne jamais utiliser le jet.
  - Lustrer les peintures avec des produits très légèrement abrasifs.
  - Ne pas employer de produits à base de silicone.
  - Pour la verrière employer un produit spécial pour plexiglass.
- 

2) Vidange :

La vidange de l'huile moteur doit être effectuée toutes les 50 heures.

NOTA : Pour l'inspection des 50 et 100 h, se référer au manuel d'entretien.

CHAPITRE VII : ADDITIFS

1 - INSTALLATION D'UN RESERVOIR SUPPLEMENTAIRE

( sur option)

Capacité : 50 litres

Bras de levier : 1,61 m

Localisation : sous le coffre à bagages

Pour utiliser le carburant contenu dans le réservoir supplémentaire consommer d'abord une quantité suffisante du réservoir arrière puis vidanger le carburant du réservoir supplémentaire dans ce dernier à l'aide de la tirette placée sur le tunnel avant.

La quantité de carburant contenue dans le réservoir supplémentaire est donnée par un indicateur placé dans la partie supérieure droite du tableau de bord.



2 - UTILISATION DU STABILISATEUR DE ROULIS  
(OPTION)

1) TYPE

Stabilisateur de roulis EDO-AIRE-MITCHELL CENTURY 1-AK 306

2) LIMITES D'EMPLOI

Ne pas utiliser le stabilisateur lors du décollage et de l'atterrissage.

3) PROCEDURES D'URGENCE

En cas de mauvais fonctionnement le stabilisateur peut être coupé momentanément soit en appuyant sur le poussoir situé sur le manche, soit en coupant l'interrupteur principal situé au tableau de bord.

De plus le stabilisateur peut être facilement surpassé en actionnant les commandes de vol manuelles.

4) PROCEDURES NORMALES

4.1 Contrôle prévol

- Enclencher l'interrupteur principal du stabilisateur.
- Tourner le bouton de commande marqué "TURN" à gauche ou à droite et vérifier que le volant tourne dans la bonne direction.
- Durant le roulage, le bouton "TURN" étant au neutre, contrôler que le manche tourne dans la direction opposée lorsque l'on effectue un virage.
- Vérifier le mouvement des ailerons.
- Contrôler que lorsque l'on appuie sur le bouton-poussoir situé sur le manche le stabilisateur est désengagé momentanément.

#### 4.2 Avant décollage et atterrissage

Couper l'interrupteur principal du stabilisateur.

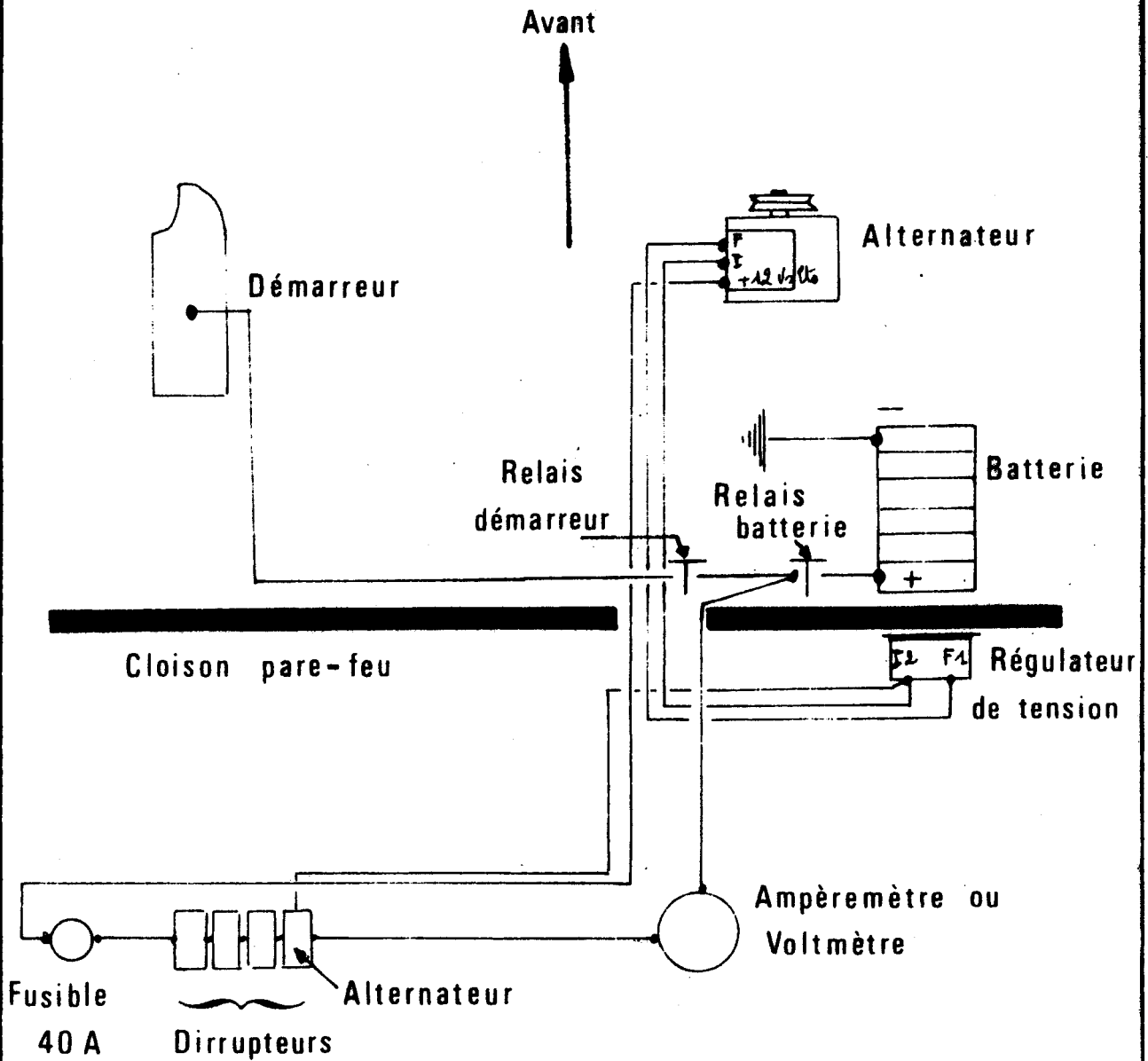
#### 4.3 Montée, croisière, descente

Après avoir stabilisé l'attitude de l'avion et réglé le trim de profondeur, enclencher l'interrupteur principal du stabilisateur.

Le bouton "TURN" étant réglé au neutre, ajuster le bouton marqué "TRIM" pour éviter toutes dérive de cap.

Un virage peut être commandé soit manuellement en appuyant sur le bouton poussoir du manche et en actionnant les commandes, soit en tournant le bouton "TURN" (virage à taux standard).

NOTE : Pour voler horizontalement et sans dérive de cap, il est nécessaire d'avoir bien réglé le trim du stabilisateur, et de veiller à garder la bille de l'indicateur au milieu.



**SCHEMA DE PRINCIPE**  
**DU CIRCUIT ELECTRIQUE**

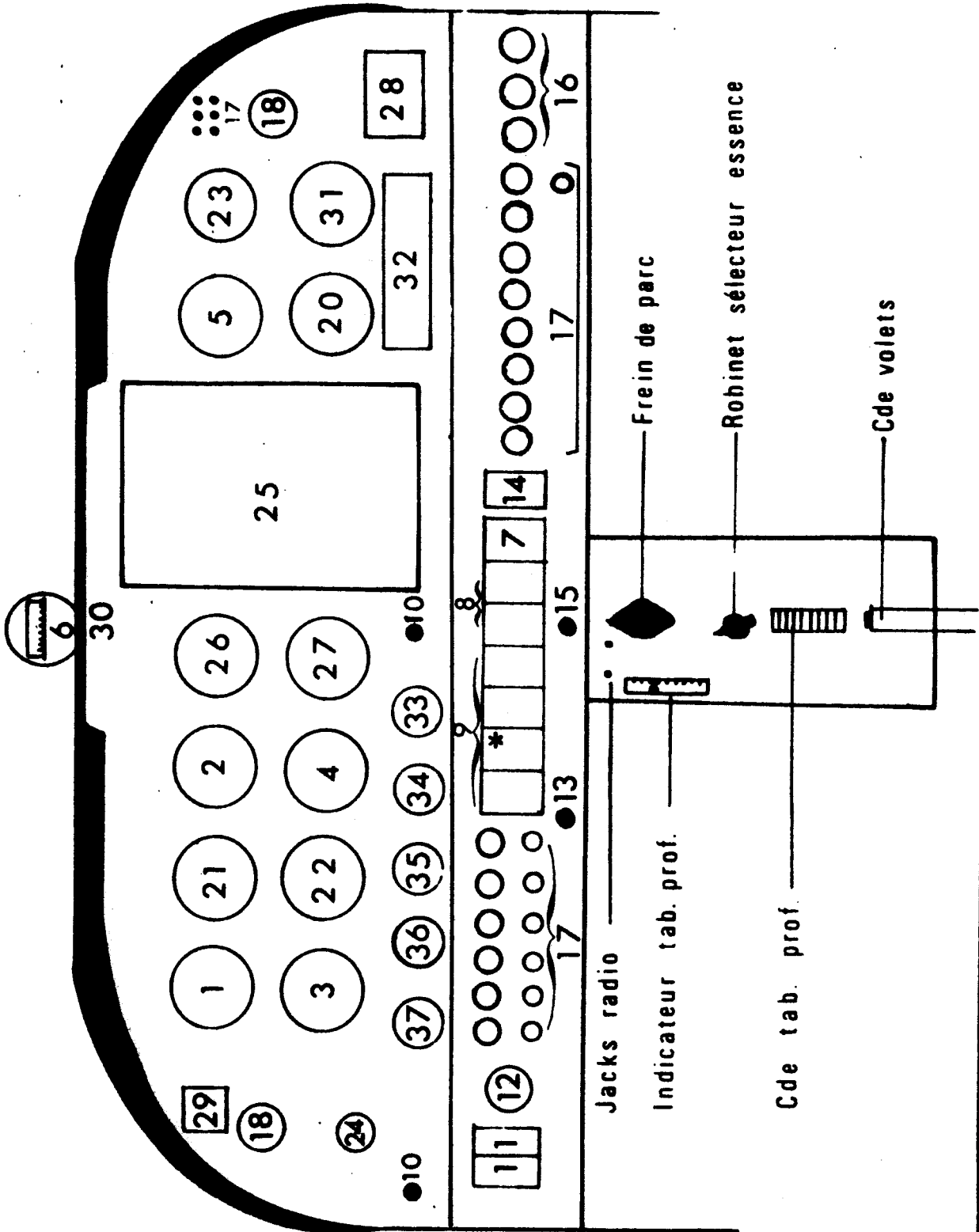


EquipementsPositions possibles

- Anémomètre.....	1
- Altimètre 1.....	2
- Indicateur de virage 1.....	3
- Variomètre.....	4-26
- Tachymètre.....	5-20-26
- Compas magnétique.....	6-21
- Ampèremètre ou voltmètre.....	7
- Température et pression huile...	8
- Indicateurs et pression essence.	9
- Commande des gaz.....	10
- Contact général et interrupteurs	11
- Démarreur et sélecteur magnéto..	12
- Mixture.....	13
- Pompe électrique.....	14
- Réchauffage carburateur.....	15
- Tirettes chauffage.....	16
- Disjoncteurs et fusibles.....	17
- Aérateurs.....	18

OPTIONS

- Altimètre 2.....	20-5
- Horizon artificiel.....	21
- Conservateur de cap.....	22
- Température extérieure.....	23
- Indicateur de dépression.....	24
- Radio.....	25-26-27
- Rhéostat éclairage.....	28
- Chronomètre.....	29
- Voyants.....	30
- Température cylindres.....	31-20-23-9*
- E.G.T.....	} 31-20-23
- Compteur d'heures.....	
- Pression d'admission.....	
- Température carburateur.....	



Equipements

Positions possibles

- Anémomètre.....	1
- Altimètre 1.....	2
- Indicateur de virage 1.....	3
- Variomètre.....	4-26
- Tachymètre.....	5-20-26
- Compas magnétique.....	6-21
- Ampèremètre ou voltmètre.....	7
- Température et pression huile...	8
- Indicateurs et pression essence.	9
- Commande des gaz.....	10
- Contact général et interrupteurs	11
- Démarreur et sélecteur magnéto..	12
- Mixture.....	13
- Pompe électrique.....	14
- Réchauffage carburateur.....	15
- Tirettes chauffage.....	16
- Disjoncteurs et fusibles.....	17
- Aérateurs.....	18

OPTIONS

- Altimètre 2.....	20-5
- Horizon artificiel.....	21
- Conservateur de cap.....	22
- Température extérieure.....	23
- Indicateur de dépression.....	24-35-36
- Radio.....	25-26-27-32
- Rhéostat éclairage.....	28
- Chronomètre.....	29
- Voyants.....	30
- Température cylindres.....	31-33-34-35-36-37-
- E.G.T.....	20-23-9*
- Compteur d'heures.....	/ 31-33-34-35-36-37
- Pression d'admission.....	
- Température carburateur.....	

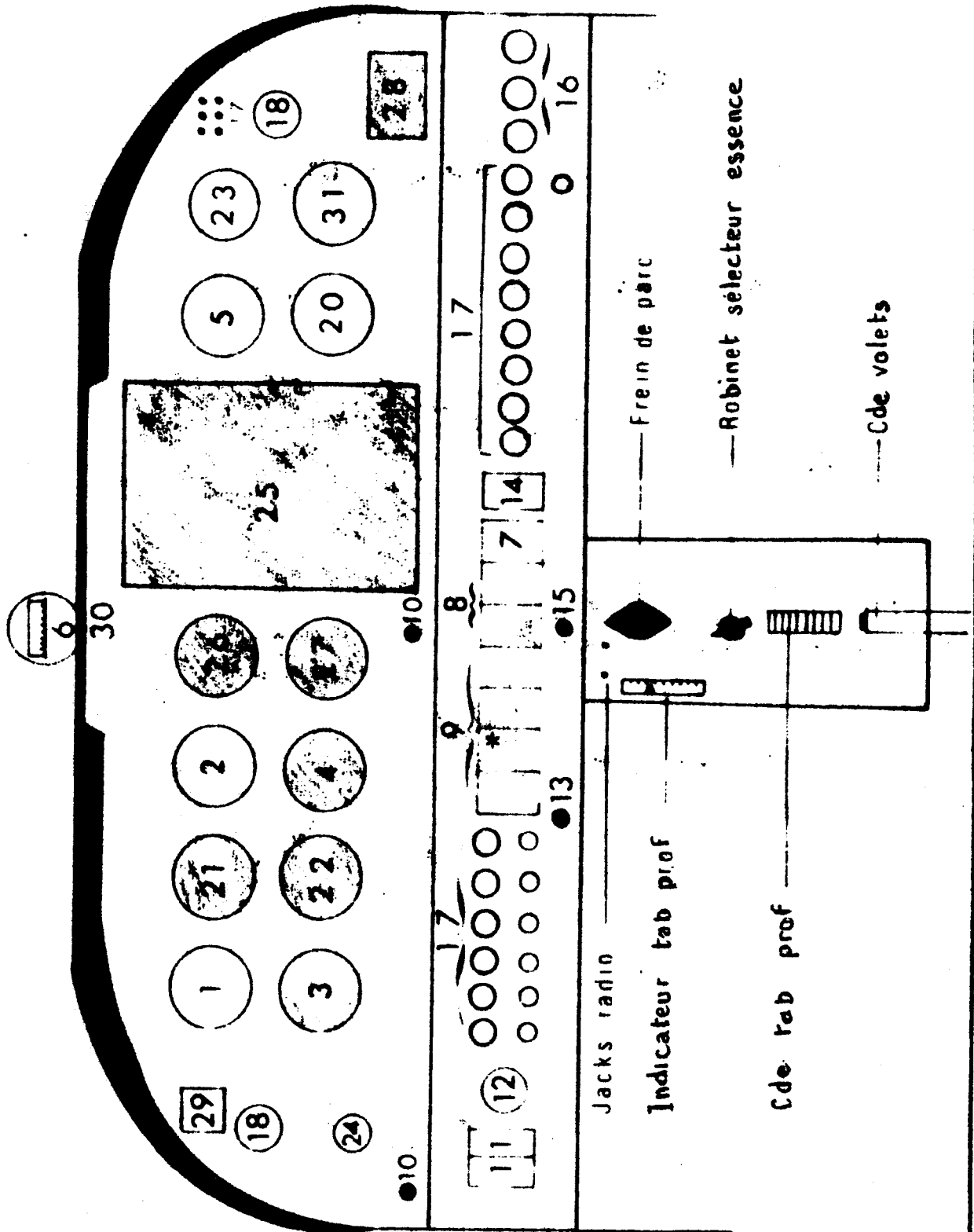
**7. 4 UTILISATION DU DR 400/2+2****REGIME V.F.R. DE NUIT EN ZONES NON GIVRANTES**

- 7 - Liste des équipements spéciaux montés en plus des équipements de pilotage et de navigation exigés pour la délivrance du certificat de navigabilité pour le vol V.F.R. de jour.

En accord avec l'arrêté du 10 Novembre 1967  
modifié par l'arrêté du 8 juillet 1976.

- 1 - Un horizon artificiel
- 2 - Un indicateur bille-aiguille
- 3 - Un indicateur gyroscopique de direction
- 4 - Un variomètre
- 5 - Des feux de position
- 6 - Un feu anti-collision
- 7 - Deux feux d'atterrissage
- 8 - Un dispositif d'éclairage du tableau de bord
- 9 - Une torche électrique
- 10 - Un émetteur récepteur V.H.F. de catégorie 2
- 11 - Un récepteur V.O.R. de catégorie 2 ou un radio-compass de catégorie 2.
- 12 - Plaquette VFR de nuit
- 13 - Fusibles de rechanges





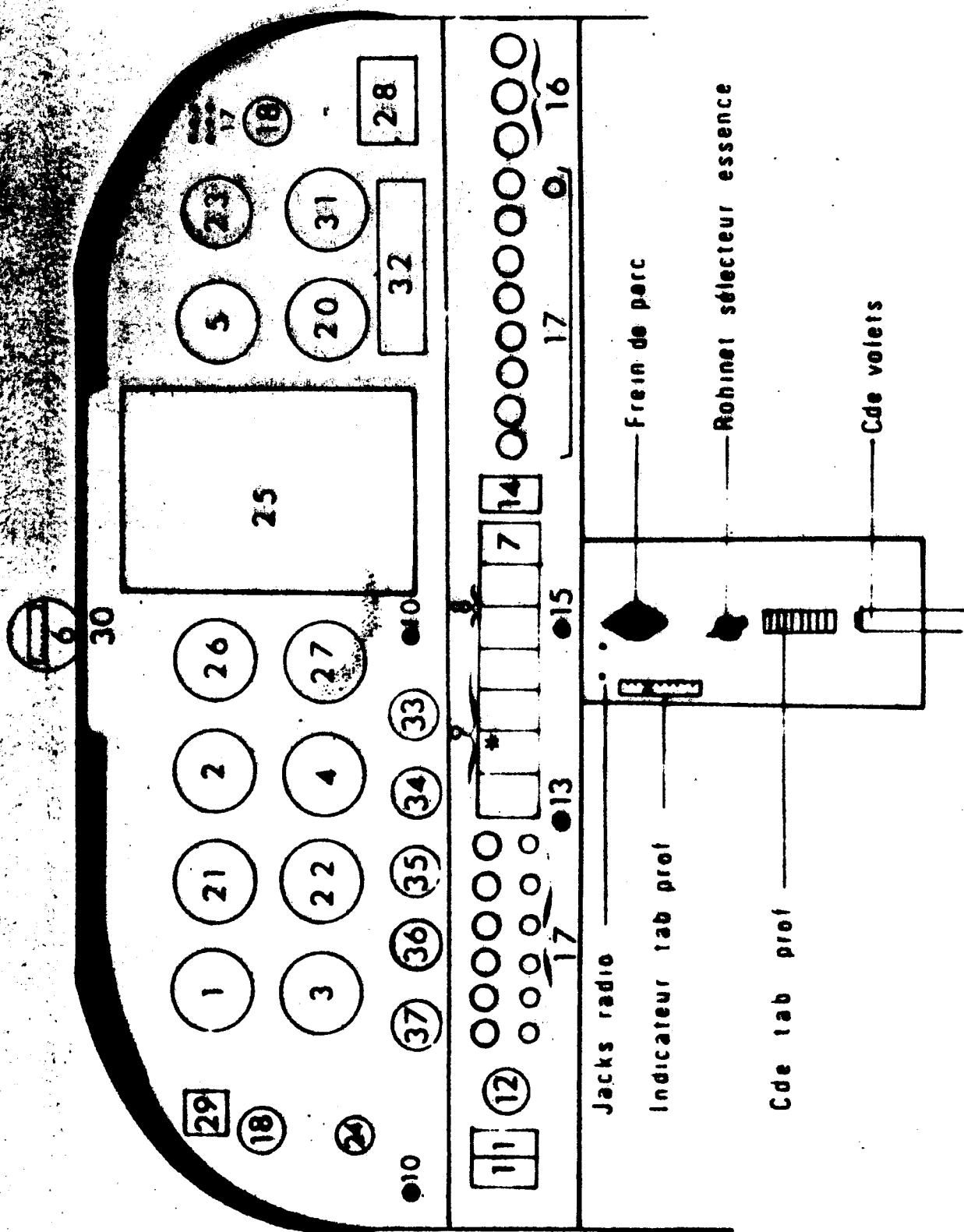
Equipements

Positions possibles

- Anémomètre.....	1
- Altimètre 1.....	2
- Indicateur de virage 1.....	3
- Variomètre.....	4 -26
- Tachymètre.....	5-20-26
- Compas magnétique.....	6-21
- Ampèremètre ou Voltmètre.....	7
- Température et pression d'huile.....	8
- Indicateur et pression essence.....	9
- Commande des gaz.....	10
- Contact général et interrupteur.....	11
- Démarreur et sélecteur magnéto.....	12
- Mixture.....	13
- Pompe électrique.....	14
- Réchauffage carburateur.....	15
- Tirettes chauffage.....	16
- Disjoncteurs et fusibles.....	17
- Aérateurs.....	18

Options

- Altimètre 2.....	20-5
- Horizon artificiel.....	21
- Conservateur de cap.....	22
- Température extérieure.....	23
- Indicateur de dépression.....	24
- Radio.....	25-26-27
- Rhéostat éclairage.....	28
- Chronomètre.....	29
- Voyants.....	30
- Température cylindres.....	31-20-23-9*
- E.G.T.....	} 31-20-23
- Compteur d'heures.....	
- Pression d'admission.....	
- Température carburateur.....	



Equipements

Positions possibles

- Anémomètre.....	1
- Altimètre 1.....	2
- Indicateur de virage 1.....	3
- Variomètre.....	4 -26
- Tachymètre.....	5-20-26
- Compas magnétique.....	6-21
- Ampèremètre ou Voltmètre.....	7
- Température et pression d'huile.....	8
- Indicateur et pression essence.....	9
- Commande des gaz.....	10
- Contact général et interrupteur.....	11
- Démarreur et sélecteur magnéto.....	12
- Mixture.....	13
- Pompe électrique.....	14
- Réchauffage carburateur.....	15
- Tirettes chauffage.....	16
- Disjoncteurs et fusibles.....	17
- Aérateurs.....	18

Options

- Altimètre 2.....	20-5
- Horizon artificiel.....	21
- Conservateur de cap.....	22
- Température extérieure.....	23
- Indicateur de dépression.....	24 - 35-36
- Radio.....	25-26-27-32
- Rhéostat éclairage.....	28
- Chronomètre.....	29
- Voyants.....	30
- Température cylindres.....	31-33-34-35-36-
- E.G.T.....	37-20-23-9*
- Compteur d'heures.....	} 31-33-34-35-36-
- Pression d'admission.....	
- Température carburateur.....	

- La plaquette suivante doit être apposée au tableau de bord.

CONDITIONS DE VOL V.F.R  
DE JOUR ET DE NUIT  
EN ZONE NON GIVRANTE

**PANNE ALIMENTATION ELECTRIQUE SUITE A 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 installé) : COUPES
- Remettre :
  - . Interrupteur batterie : MARCHE
  - . Interrupteur alternateur : MARCHE
- Constater la remise sous tension des circuits.
- Remettre uniquement les interrupteurs qui sont nécessaires à la sécurité du vol sur : MARCHE.

**PANNE ALIMENTATION ELECTRIQUE**

Voir page 3.1

**RECOMMANDATION POUR L'UTILISATION DE NUIT**

Il est rappelé qu'au dessus de 8000 pieds, il existe des risques de troubles de la vision nocturne pour le pilote.

- PROCEDURES NORMALES POUR LE VOL DE NUIT

Ces procédures complètent celles de l'avion en équipement standard, décrites en section IV

1) PREPARATION

Etude de la météorologie afin d'éviter le vol en conditions dangereuses (minima, givrage...)  
Vérifier que les pleins sont suffisant pour le respect de la réglementation

2) AVANT-VOL

Vérification du fonctionnement

- du feu anti-collision
- des feux de navigation
  
- des phares
- de l'inverseur Jour/Nuit
- de la présence à bord d'une torche électrique de secours

3) ROULAGE

- Feu anti-collision, feux de navigation et phare : MARCHE
- Vérification du fonctionnement des instruments gyroscopique
- Horizon - calage de la maquette - barre horizontale
- Directionnel - rotation correcte
- Bille aiguille - sens correct

4) AVANT DECOLLAGE

- Vérifier dépression instruments
- Essai VHF
- Essai VOR ou radio compas
- Chauffage - désambuage selon nécessité

5) DECOLLAGE

- Maintenir le variomètre positif
- De nuit, éteindre les phares en bout de piste.

6) UTILISATION DE L'ECLAIRAGE DE NUIT

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

-----

**IMPORTANT**

L'ORIGINE PORTEE SUR LE CENTROGRAMME, VALABLE POUR CET APPAREIL AVEC SON EQUIPEMENT, A ETE DETERMINEE PAR LA PESEE DU .....

**TOUTE MODIFICATION ULTERIEURE DEVRA FAIRE L'OBJET D'UNE NOUVELLE PESEE. CETTE PESEE DEVRA OBLIGATOIREMENT ETRE ACCOMPAGNEE DU RECALAGE DE L'ORIGINE INITIALE.**

**UTILISATION**

- Superposer le CENTROGRAMME (grille translucide) et la feuille des vecteurs de chargement ;
- Caler l'origine du CENTROGRAMME avec l'origine du vecteur PLACES AVANT départ des opérations de chargement de l'appareil. (Veiller à ce que les lignes horizontales du CENTROGRAMME soient bien parallèles aux lignes témoin du parallélisme de la feuille des vecteurs de chargement).
- Pointer au crayon sur le CENTROGRAMME la charge désirée sur les PLACES AVANT (Poids du pilote et du passager AVANT).
- Recaler l'origine du vecteur PLACES ARRIERE sur le point obtenu en veillant toujours au parallélisme des lignes horizontales et porter sur le CENTROGRAMME un nouveau point fonction de la charge désirée sur les PLACES ARRIERES (Poids des passagers ARRIERE).
- Procéder de la même façon en partant de ce dernier point pour les autres charges (bagages, essence), et ainsi de suite de proche en proche.
- Le dernier point obtenu ainsi porté sur le CENTROGRAMME détermine le centrage pour le chargement considéré. Les lignes inclinées hachurant la zone claire du CENTROGRAMME indiquent les différents pourcentages de centrage partant de 12 % en allant vers 33 %. (Ces pourcentages sont considérés par rapport à la référence corde de voilure = 1,710 m).

**REMARQUE IMPORTANTE**

**Si le dernier point n'était pas situé dans la zone claire du CENTROGRAMME, il serait nécessaire de modifier le chargement, l'appareil ne devant pas être utilisé hors de ces limites.**

Il en est de même si le dernier point est à l'extérieur des pointillés en catégorie « U ».

A titre purement indicatif, les opérations de chargement peuvent être effectuées de la manière suivante :

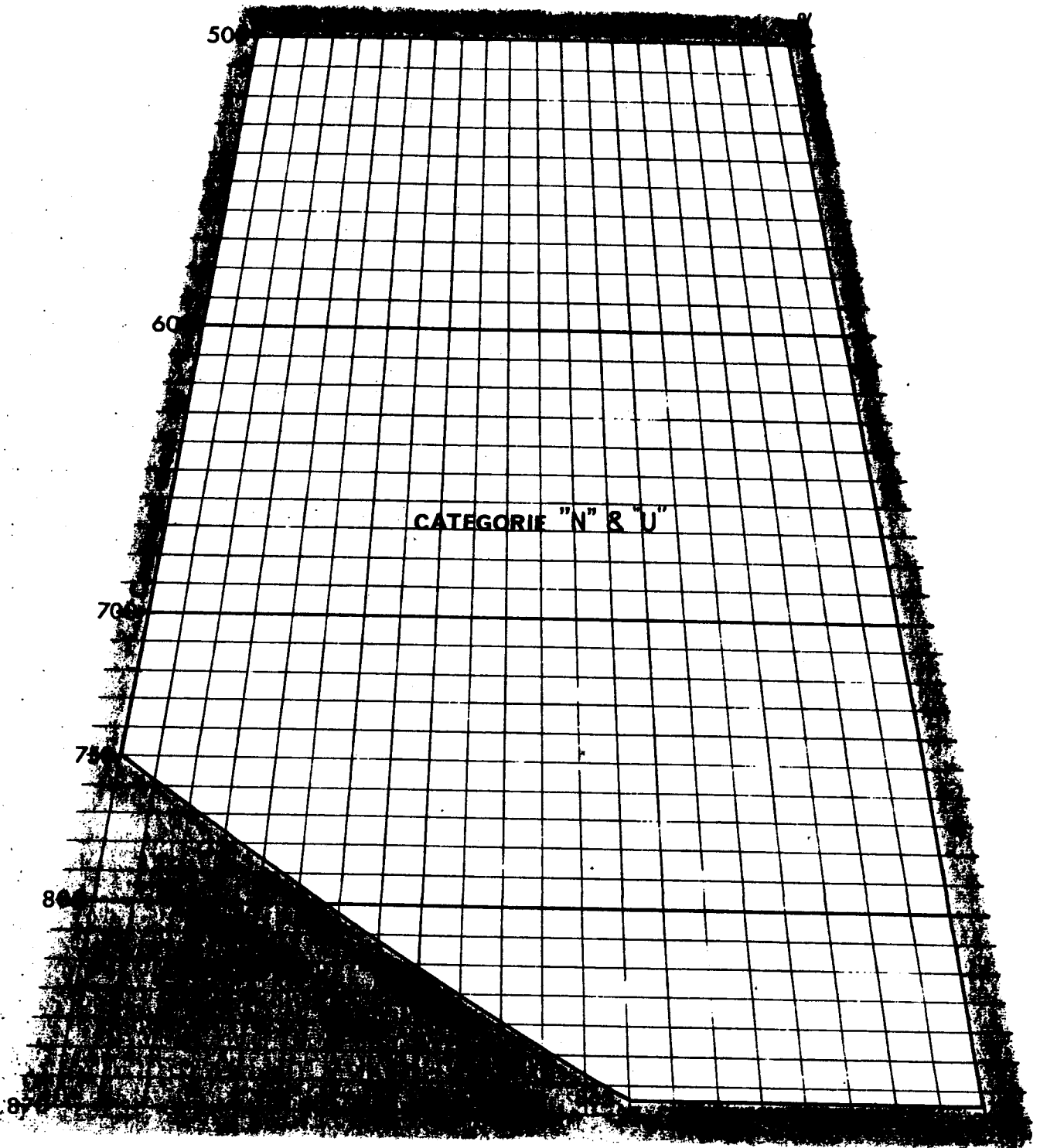
- Placer les charges qui ne varient pas souvent (poids du pilote entre autres) en premier lieu
- Continuer par le chargement passager AVANT, passager (s) ARRIERE et bagages;
- Terminer par le chargement en carburant. Il est alors aisé de juger de l'influence que peut avoir la consommation de l'essence sur le centrage obtenu et d'en déduire l'utilisation rationnelle des différents réservoirs pour conserver un centrage correct en cours de vol.

Il est bien entendu que l'ordre dans lequel figurent ces opérations de chargement n'est pas impératif et que l'utilisateur est seul juge de la conduite des opérations de chargement à adopter pour chaque cas particulier.

- A l'occasion d'un chargement différent, ce CENTROGRAMME peut resservir. Il suffit d'effacer les points de crayon primitivement portés. (Utiliser un crayon à mine tendre de préférence, afin d'éviter de marquer trop profondément le CENTROGRAMME).

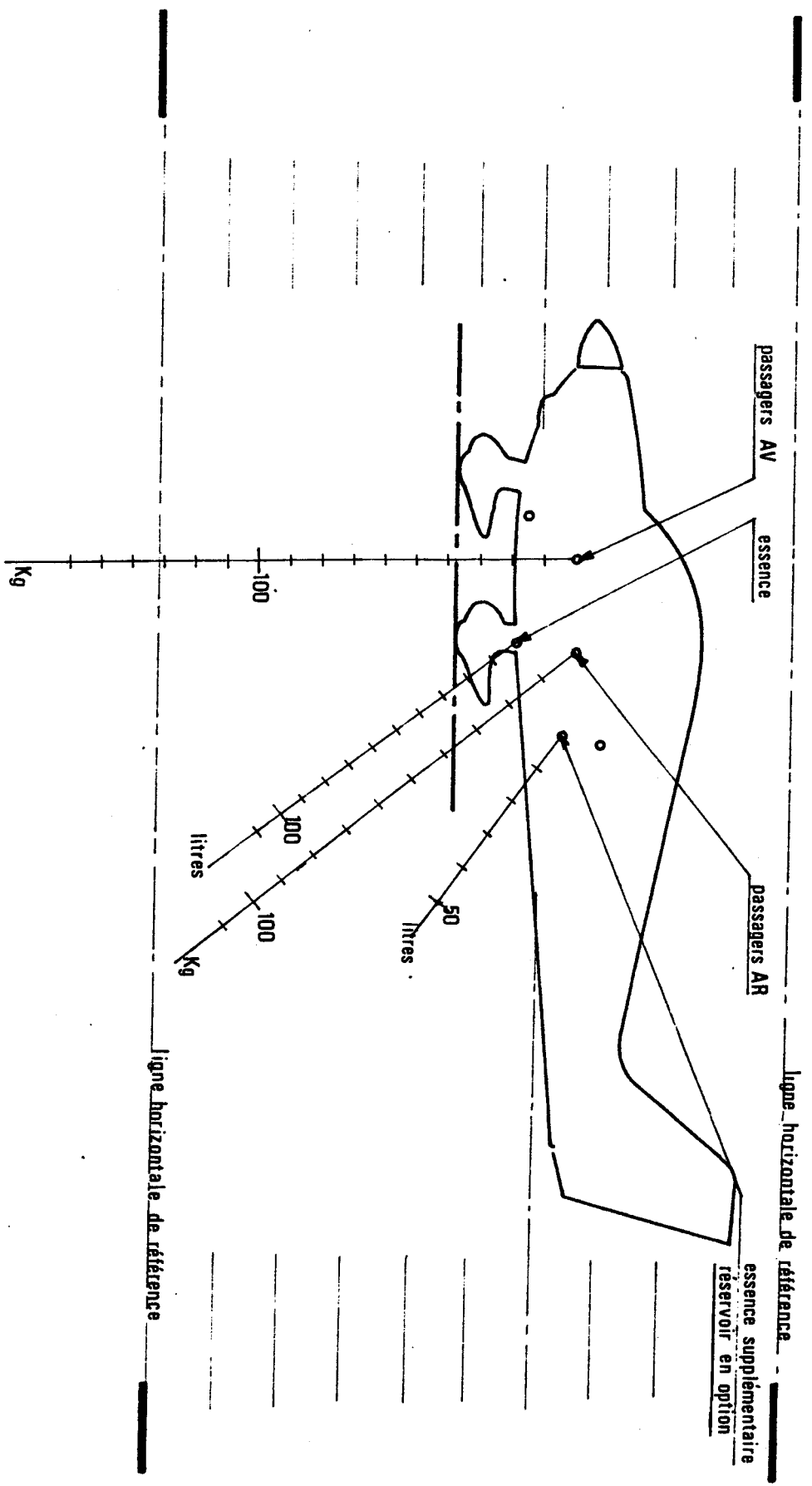


**AVIONS PIERRE ROBIN DR 400/2+2**



**Date de la pesée** : \_\_\_\_\_

**Immatriculation** : \_\_\_\_\_



CHARGEMENT