

MANUEL de VOL
FLUGHANDBUCH
FLIGHT MANUAL

DR 400/160

avions pierre robin



MANUEL DE VOL

Avion DR 400 - 160 - CHEVALIER

Immatriculation : **F-HFMS**

N° de série : **774**

Certificat de type n°45 du 10 Mai 1972.

Constructeur : Avions PIERRE ROBIN

AERODROME DE DAROIS

21121 FONTAINE LES DIJON

FRANCE

tel : (80) 35.61.01

MANUEL APPROUVE PAR LE
SECRETARIAT GENERAL A
L'AVIATION CIVILE

Chapitre	Pages	Date et visa S.G.A.C
2	2.1 à 2.5	
3	3.1 à 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 - 0.5 A

Chapitre I : Généralités :

Description et caractéristiques	1.1 - 1.8
Description des différents instruments	1.9 - 1.12
Planche de bord	1.13 à 1.13ter
Circuit essence	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 - 2.2
Facteurs de charge	2.2
Masse maximale	2.2
Centrage	2.2 - 2.3
Vent limite plein travers	2.3
Plaquettes	2.3 - 2.4
Limitation moteur	2.4
Carburant - évolutions - interdictions	2.4 - 2.5
	2.5 bis

Chapitre III : Procédures 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 : Procédures normales :

Préparation des vols	4.1 - 4.1 bis
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 l'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	5.1
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. Installation d'un réservoir supplémentaire.	7.1
2. Utilisation du stabilisateur de roulis	7.2.-7.3
3. Nouveaux tableaux de bord	7.4 à 7.9
4. Hélice SENSENICH 74 DM655-2-64	7.9 à 7.13
5. VFR de nuit et de jour	7.14 à 7.21

- MISES A JOUR -

N°	Pages révisées	N° de l'édition	Nature des amendements	Approbation du S.G.A.C.
		1	Edition originale du 10-5-1972	Dates/Visés
1	1.13 1.13 bis	2	Déplacement des voyants suivant modif. majeure n°13	16.05.72
2	0.4 7.1	3	Réservoir supplémentaire.	28.5.76
3	7.2-7.3 0.4	4	Utilisation du stabilisateur de roulis (option)	16.07.79
4	0.3 - 1.13 1.13bis - 1.13ter	5	Tableau de bord version n° 2	
5	0.4 - 0.5 7.4 à 7.8	6	Schéma électrique et nouveau tableau de bord.	
6	0.4 - 0.5 7.9 à 7.13	7	Hélice SENSENICH 74 DM 6S5-2-64	

16.07.79

MISES A JOUR

N°	Pages révisées	N° de l'édi- tion	Nature des Amendements	Approbation
7	0.3 - 0.4 0.5A - 1.5 2.4 5.0	8	Limitation acoustique	 08-01-80

MISES A JOUR

N°	Pages révisées	N° de l'édition	Nature des amendements	Approbation du
8	7.14 à 7.21 0.4	9	VFR de nuit et de jour en conditions non givrantes	
9	0.5 b 7.22 7.23	9	Grand tableau de bord - Modèle 88	L'Ingénieur et de 
10	0.5 b 7.23 a 7.23 b	Juil. 88	REVISION tableau de bord - Modèle 88	26.10.88 L'Ingénieur Technicien d'Étude et de Fabrications  BRIDON

Chapitre I : Généralités

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.

Type du profil	: 43012 modifié
Allongement	: 5,35
Dièdre en bout d'aile	: 14° intrados
Corde de la	
partie rectangulaire	: 1,71 m
Surface	: 14,2 m2

Ailerons :

Surface des 2 ailerons : 1,15 m²
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 métalliques :

Surface des 2 volets : 0,669 m²
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°) | 1° cran | : | 15° ± 05 (15 mm) | décollage |
| 3°) | 2° cran | : | 60° ± 05 (15 mm) | atterrissage |

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

Empennage horizontal :

Surface : 2,88 m²

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

Le volant de commande du tab est situé sur le
tunnel entre les sièges A.V. - Un index indi-
que la position du tab sur une lumière graduée
de 0 à 10. - 0 = plein piqué
 - 10 = plein cabré

Débattements de l'empennage
horizontal : page 1.17

Surface de l'anti-tab = 0,26 m²
Débattements de l'anti-tab : page 1.17

Empennage vertical :

Surface de la gouverne de direction : 0,63 m²
La commande de la gouverne de direction est classique, par palonniers et par câbles.

Débattements de la gouverne 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.

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

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 : 2 bars
AR : 2 bars
Amortisseur, (course) : AV : 160 mm
AR : 180 mm
Pression de gonflage des
amortisseurs : AV : 4,5 bar:
AR : 5,5 bar:
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 (places AV).

Le frein à main agit sur les 2 roues princi-
pales.

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

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

Groupe motopropulseur (G.M.P.) :

- Moteur : - **Lycoming**
- 4 cylindres opposés à
plat horizontalement
à prise directe.
- Refroidissement par air

Type : 0.320 D
Régime maximum continu : 2700 t/mn.
Taux de compression : 8,5
Température maxi de culasse : 260° C
 maxi de fût : 160° C
Sens de rotation du moteur : horaire
Ordre d'allumage : 1.3.2.4.
Régime maxi d'utilisation normale : 2700 t/min

Huile :

Carter d'huile immergé, capacité : 7,5 l
Pression d'huile : Ralenti (bars) : 1,75
 Normale (") : 4,5 à 6,1
Choix de l'huile en fonction de la température
extérieure :

Température supérieure à 15° C : SAE 50 n°100
" comprise entre 30°C et -20° : 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 : 91-96
ou 100-130

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

Réservoir d'essence Principal AR : 110 l.

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

Réservoir d'essence A.V. Droit : 40 l.
Réservoir d'essence A.V. Gauche : 40 l.

Le robinet de commande se trouve sur le
tunnel de tableau de bord et permet de choisir
l'un des 3 réservoirs et de fermer le circuit.

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).

Hélices :

MARQUE	Sensenich	Sensenich	Sensenich IH
TYPE	M74 DMS 2.66	74. DM655-2-66	74 DM 655-2-64
DIAMETRE	72" nota 1	72" nota 1	72" nota 1
PAS	66"	66"	64"
Régime mini Plein gaz Pas Fixe Niveau mer	2150 t/mn	2150 t/mn	2250 t/mn
	Nota 1 : Pas de réduction de diamètre acceptable par réparation		

Cabine :

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

Les 2 sièges AV disposent de 6 positions de réglage.

Les sièges A.V. et A.R. sont équipés de ceintures de sécurité à débouclage rapide.

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 différents équipements :

a) Standards :

Double manette de gaz centrale (cde pompe
reprise)
Contrôle de richesse (tirette jaune)
Réchauffage carburateur
Coupe-batterie
Bouton poussoir du démarreur

Clef de contact sur sélecteur de magnétos

Ventilation cabine
Tirette commande chauffage cabine
" " désembuage pare-brise
Robinet d'essence (4 positions)
Avertisseur sonore de décrochage "SAFEFLIGHT"
64
Poignée de frein à main
Volant de commande de tab
Jaugeur essence 4 réservoirs sur ensemble
Jeager
Température d'huile
Amperemètre
Compte-tours avec totaliseur d'heures fonc-
tionnement
Compas magnétique
Niveau transversal à bille
Indicateur de vitesse
Altimètre
Variomètre
Radiateur d'huile et valve thermostatique

- Manuel de vol -

DR 400/160

Edition n° : 1

du : 10-5-1972

Témoin lumineux de - volets

- réserve essence AV et AR
- pression d'huile
- pression d'essence
- alternateur

Interrupteurs-disjoncteurs thermiques :
(breakers)

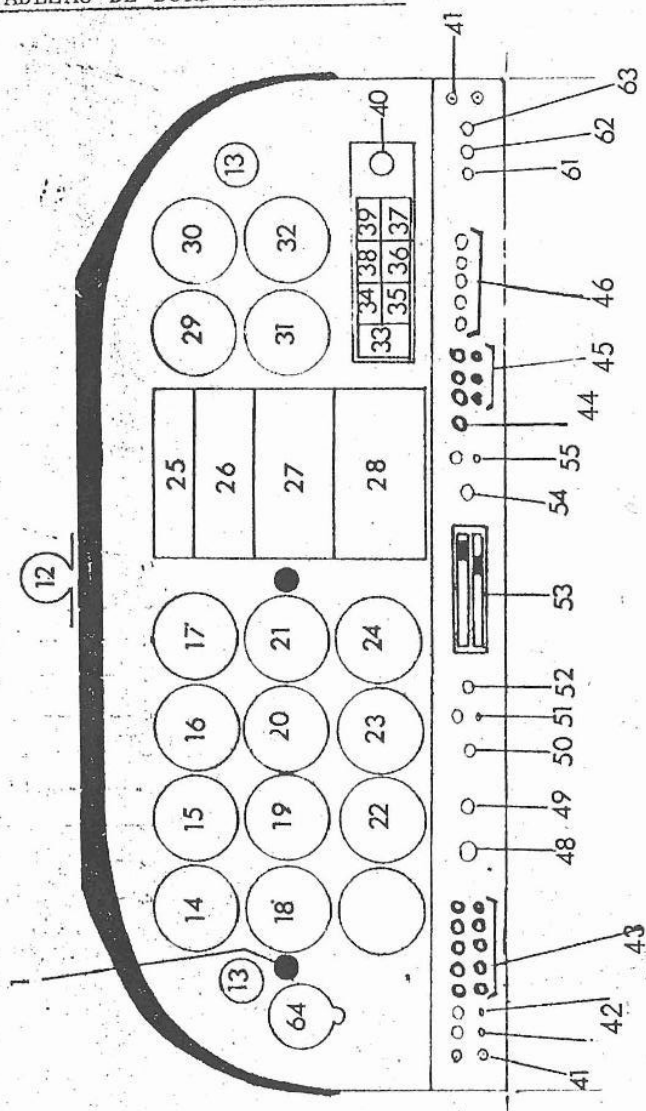
- Indicateurs
- Pompe électrique
- Décrochage
- Démarreur
- Servitudes
- Alternateur
- **voyants**

b) Sur Option :

Indicateur de pression d'huile
Thermomètre pare-brise pour température exté-
rieure
Thermomètre à distance pour température exté-
rieure
Compas au-dessus du tableau de bord
Compas électrique à distance
Contrôle du mélange carburateur (mixture-moni-
tor)
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 antiparasite

Coordinateur de virage "BRITAIN"
Feu anti-collision rotatif
Radio V.H.F.
Radio compas
VOR
ILS
DME
Radio HF

TABLEAU DE BORD VERSION Nr 1



Manuel de vol -

DR 400/160

Edition n° : 1

du : 10-5-1972

- Marker Beacon -

Thermo carburateur

Thermo culasse

Phare droit et gauche + interrupteur et
fusible

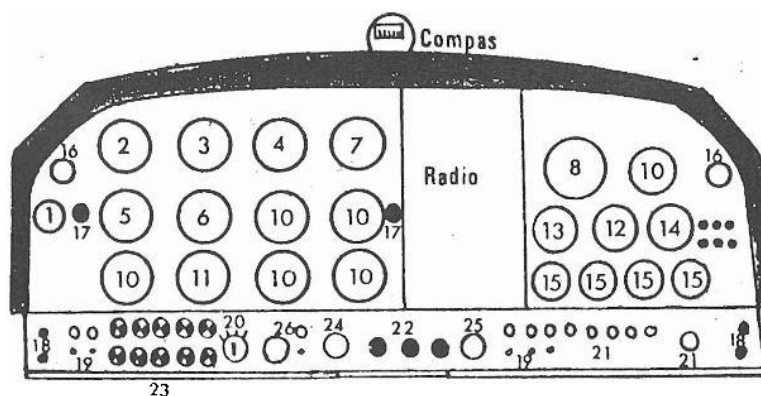
Feux de navigation

TABLEAU DE BORD VERSION Nr 1

1 Manette de gaz	46 Fusibles
12 Compas magnétique	48 Sélecteur magnétos
13 Aérateurs	49 Démarreur
14 Anémomètre	50 Coupe-batterie
15 Horizon artificiel	51 Alternateur
16 Altimètre 1	52 Mixture
17 VOR + ILS	53 Chauffage cabine
18 Bille	54 Réchauffage carbu.
19 Directionnel	55 Pompe électrique
20 Variomètre	61-62-63 Fusibles
21 Récepteur VOR	64 Chronomètre.
22 Suction PSV	
23 Altimètre 2	
24 Compteur d'heures	
25 Sélecteur d'écoute	
26 Radio-compas	
27 VHF n°1	
28 VHF n°2	
29 Pression d'admission	
30 T° culasses	
31 Tachymètre	
32 T° extérieure	
33 Ampèremètre	
34 T° huile	
35 Pression d'huile	
36 Jaugeur essence AVG	
37 Jaugeur essence AVD	
38 Jaugeur essence AR	
39 Jaugeur essence sup.	
40 Fusible 40 ampères	
41 Jacks Radio	
42 Interrupteurs fusibles	
43 Voyants	
44 Eclairage tableau de bord (option)	
45 Interrupteurs fusibles	

1.13 bis

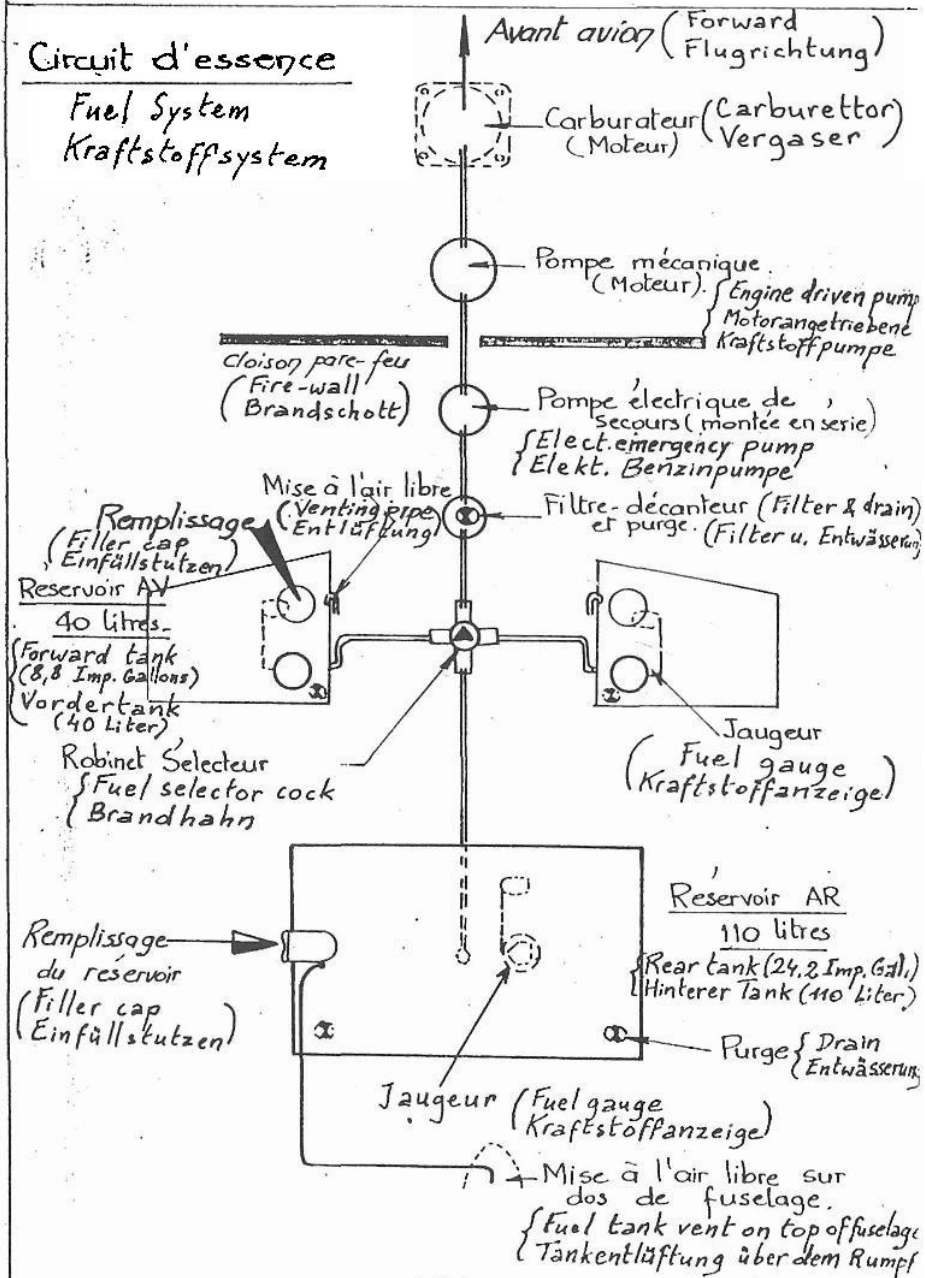
TABEAU DE BORD VERSION N° 2

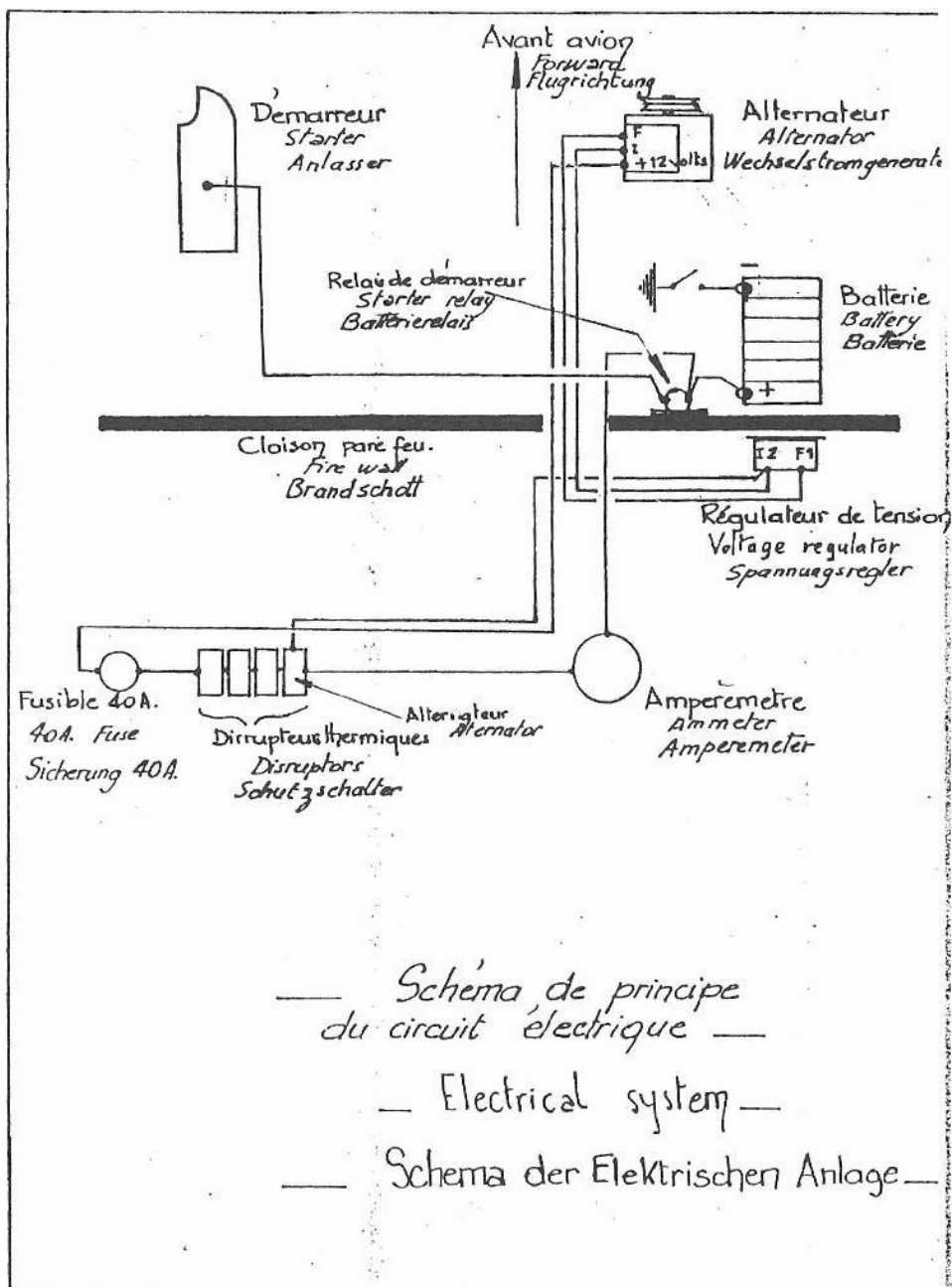


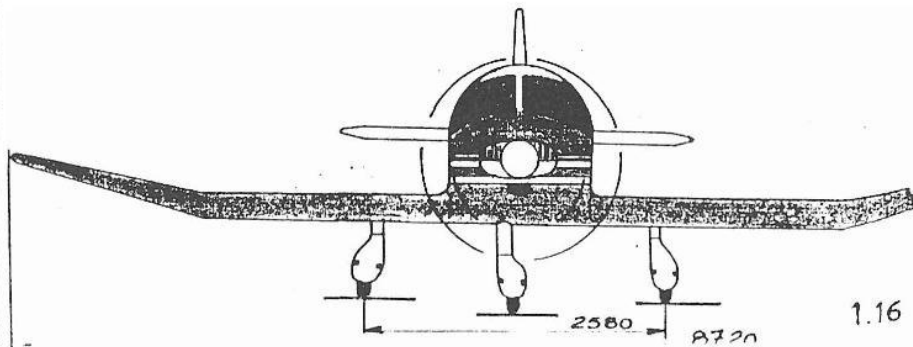
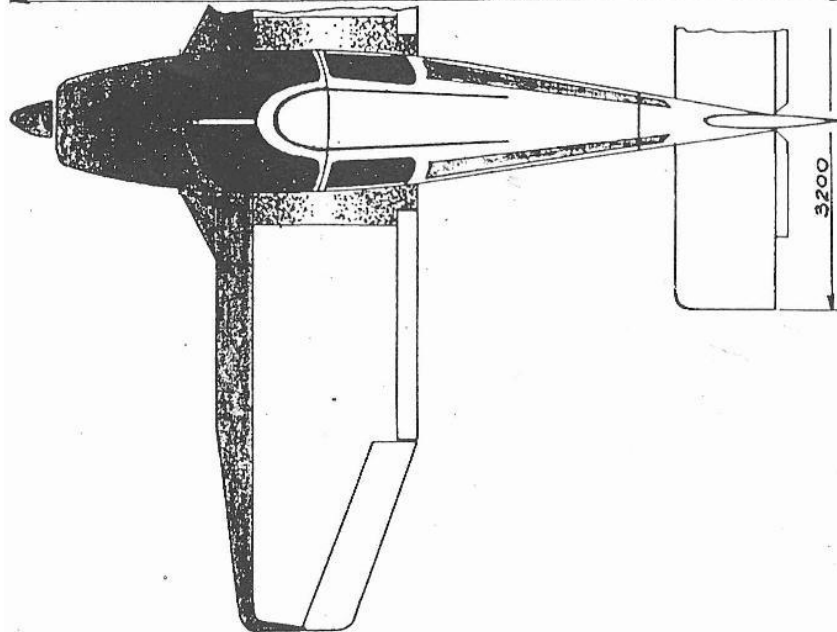
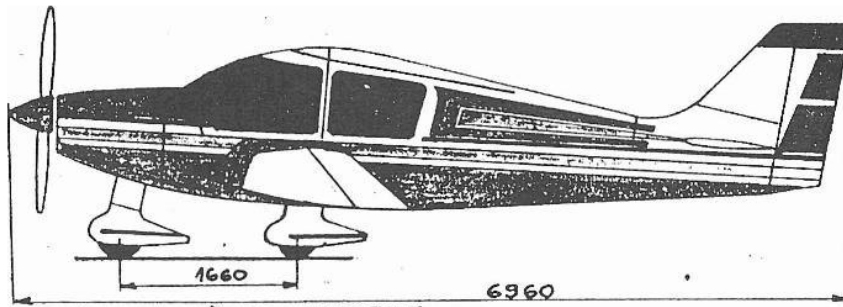
- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1- Chronomètre (option) | 16- Aérateur |
| 2- Anémomètre | 17- Manette des gaz |
| 3- Horizon | 18- Jacks radio (option) |
| 4- Altimètre | 19- Interrupteurs-disjoncteurs |
| 5- Indicateur de virage | 20- Selecteur magnéto |
| 6- Conservateur de cap (opt.) | 21- Disjoncteurs |
| 7- Variomètre | 22- Chauffage-désembuage |
| 8- Tachymètre | 23- Voyants |
| 10- Options | 24- C.de mélange |
| 11- Manomètre de dépression (opt.) | 25- Réchauffage carburateur |
| 12- Température d'huile | 26- Inter. batterie et alternateur |
| 13- Pression d'huile | |
| 14- Ampèremètre ou voltmètre | |
| 15- Indicateurs de quantité d'essence | |

Circuit d'essence

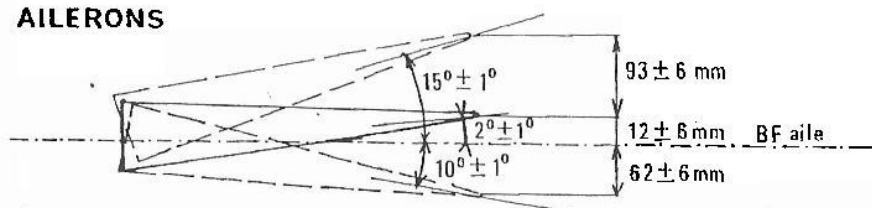
Fuel System
Kraftstoffsystem



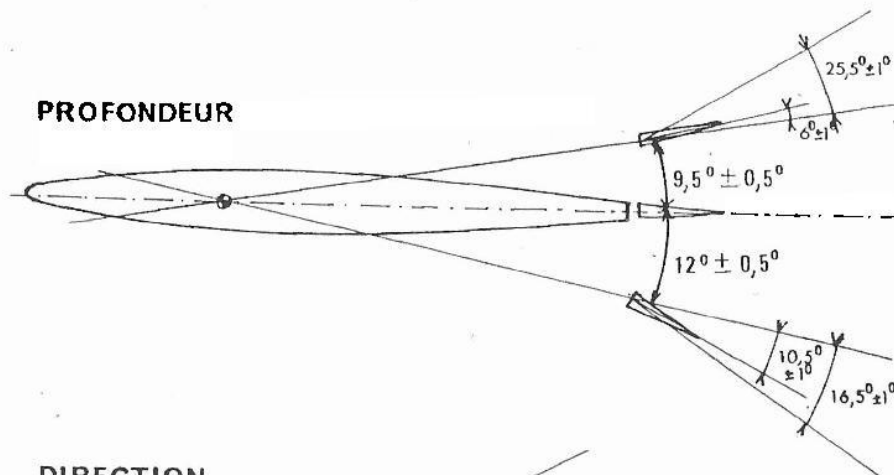




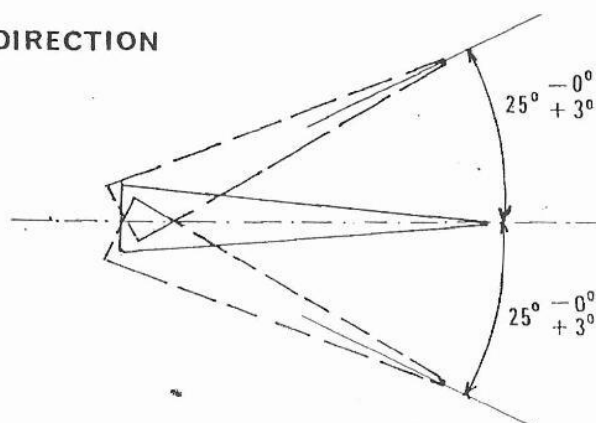
AILERONS



PROFONDEUR



DIRECTION



Attaque freins :
 - tambours : $16^\circ - 0^\circ$
 - disques : $20^\circ - 0^\circ$
 $+ 3^\circ$

VOLETS

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

Chapitre II : Limites d'emploi

a) Bases de certification :

L'avion DR 400-160-Chevalier a été certifié le 10-5-1972 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 23 et 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 "
Vc :	(Vitesse de calcul en croisière)	:260 "
Va :	(Vitesse de manoeuvre)	:215 "
Vfe :	(Vitesse Limite, volets sortis)	:170 "

Repères sur l'anémomètre :

- trait radial rouge : 308 Km/h
 - Arc jaune de 260 à 308 Km/h
zône de précaution "air calme"
 - Arc vert de 103 à 260 Km/h
zône d'utilisation normale
 - Arc blanc de 93 à 170 Km/h
zône d'utilisation des volets
- L'avertisseur de décrochage fonctionne 10 à 15 Km/h avant le décrochage.

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

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

d) Masse maximale autorisée : (Kg)

- | | |
|----------------------------|-----------|
| - Décollage | : 1050 Kg |
| - Atterrissage | : 1045 Kg |
| - Evolutions catégorie "U" | : 950 Kg |

e) Centrage :

Mise à niveau : Longeron supérieur du fuselage
Référence du centrage : Bord d'attaque de la
partie rectangulaire de
de l'aile

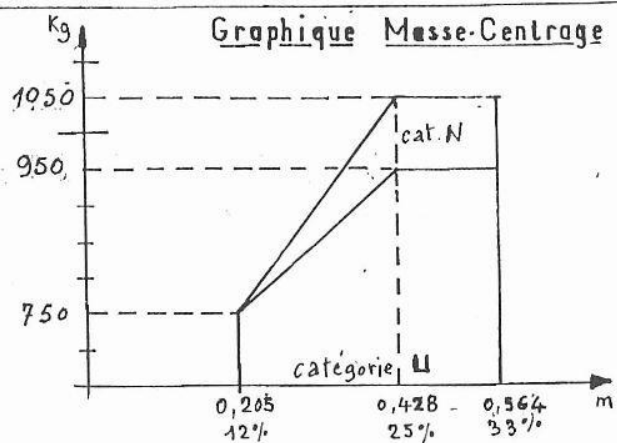
Longueur de la corde de
référence : 1,71 m

Catégorie "N"

	<u>Limite AV</u> :	0,205 m à 750 Kg
		soit 12 %
	:	0,428 m à 1050 Kg
	:	soit 25 %
	<u>Limite AR</u> :	0,564 m (33 %)
	(Limite valable pour toute masse)	

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

Nota : La banquette AR doit comporter une ceinture par passager.



f) Vent Limite plein travers : 22 Kts.

g) Plaquettes obligatoires :

1) SOUTE à BAGES
Maxi : 40 Kg
Voir Centrogramme

2) NE PAS FUMER

3) Conditions de vol
VFR DE JOUR.
En zone non givrante

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 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 $V_a = 215 \text{ Km/h} =$ vitesse maximum à laquelle on peut braquer les gouvernes à fond. (Profondeur. Direction. Ailerons)

h) Limitations moteur :

Régime maximum continu : 2700 t/mn (trait radial
 Température maxi culasses : 260°C rouge)
 Huile : Température maximum : 118°C (trait rouge)
 Pression normale : 4,5 à 6,3 bars (arc
 Mini ralenti : 1,75 bars vert)
 Essence : Pression minimum : 0,035 bar
 Puissance maximale utilisation normale : 2700 t/mn

i) Repères sur le tachymètre :

Arc vert 2300 à 2700 t/mn
 Trait rouge à 2700 t/mn

j) Carburant :

Essence "AVIATION" indice d'octane
 mini : 91/96 ou
 100/130

Réservoirs	Capacité totale
Principal	110 l
AV Gauche	40 l
AV Droit	40 l

k) Lubrifiant :

Capacité du réservoir : 7,5 litres (8 quarts)
Jauge minimum : 3,8 litres (4 quarts)
Jauge maximum : 7,5 litres (8 quarts)

l) Evolutions :

Décrochage (Voir page 5.1)

Interdiction :

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

Vrilles interdites

Limites d'emploi dans la catégorie "U"

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

Virages serrés
Huit lent
Virage en montée dynamique
Décrochages de mises en garde

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

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

Chapitre III : Procédures 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'aver-
tisseur 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 deux 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 : Procédures 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).

Détermination du centrage pour un poids donné

1° Méthode :

Utiliser le centrogramme fourni par le constructeur.

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

2° Méthode :

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

Passagers AV	:	0,41 m
Banquette AR	:	+ 1,19
Essence AR	:	+ 1,12
Essence AV	:	+ 0,10
Bagages	:	+ 1,9

Exemple de calcul de chargement :

Masse de l'avion à vide : 570 Kg

Centrage de l'avion à vide : 0,239 m (14 %)

- Moment à vide	:	570 × 0,239	=	136,23
- Passagers Avant	:	154 × 0,410	=	63,14
- Passagers A.R	:	154 × 1,19	=	183,26
- Essence A.R	:	80 × 1,12	=	89,60
- Essence A.V	:	58 × 0,1	=	5,80
- Bagages	:	30 × 1,9	=	57,0
		<u>1046</u> Kg		<u>535,03</u>

Centrage en charge :

$$\frac{535,03}{1046} = 0,511 \text{ m}$$

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

2) Visite pré-vol :

- 1) Pousser l'interrupteur général (coupe-batterie) sur marche
 - Vérifier l'indication des jaugeurs 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 les bouchons de fermeture des réservoirs d'essence
 - Vérifier la mise à l'air libre des réservoirs
 - 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 : 2 bars
AV : 2 bars
- 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 trou 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 de carène de roues
-
- 7) - Vérifier la propreté verrière
-
- 8) - Vérifier le niveau d'huile (Ne pas voler
avec moins de 3,8 litres)
- 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 sur la poignée à 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 marche 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 gauche (Position "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.
- Déserrer 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.

DR 400/160

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 décollage :

- 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 (125t/mn 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) Décollage :

- **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 : 100 Km/h
- Palier de sécurité
- Début de la montée vers : 125 Km/h

Décollage 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) Montée :

- Passage des obstacles

Vitesse de meilleur angle de montée :
1er cran de volets 130 Km/h

- Montée normale :

- Rentrer les volets
- Toujours plein gaz, accélérer à la vitesse optimum de montée 160 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) Croisières :

- 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 2700 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 de 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
 - VI = 1,3 fois la vitesse de décrochage
 - VI = 120 Km/h à 1045 Kg
- Réchauffage carburateur tiré à fond et bloqué
- Richesse poussée (Plein riche).

- Surveiller la vitesse surtout par vent fort
- Arrondir progressivement

Atterrissage manqué :

- La remise des gaz est possible en toute configuration
- Pousser le réchauffage carburateur
- Rentrer les volets dès que possible à la position décollage (1er 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) Après l'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) Déplacement de l'avion au sol :

- Utiliser la fourchette 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) Précautions à l'entrepôt :

- Sans housse, le soleil fera apparaître des marbures 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 400/160 correspondant à la masse totale maximale de certification de 1050 kg est de 74,0 dB (A).

Le niveau de bruit déterminé dans les conditions fixées par l'arrêté précité à la puissance maximale continue est de 73,3 dB (A).

L'avion DR 400/160 a reçu conformément à l'arrêté du 30 juillet 1975 le certificat de type limitation de nuisance n° N 45 à la date du 12 décembre 1979.

**En vigueur pour les avions dont le premier vol a été effectué après le 1er janvier 1980.*

Vent de travers limite démontré

40 Km/h - 25 M.P.H. - 22 Knots

Vitesse de décrochage : V_i en Km/h (au poids total)

Inclinaison de l'avion	0°	30°	60°
Volets rentrés	103	111	146
Volets 1er cran - décollage	97	104	137
Volets 2e cran - atterrissage	93	100	132

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.

Performances de décolage

Par vent nul, volets au 1er cran, hélice Sensenich 74 - 2 x 66

Altitude feet	Température O°	Masse 1050Kg		Masse 850 Kg	
		Piste Béton	Piste Herbe	Piste Béton	Piste Herbe
0	Std -20	560 (280)	660 (380)	360 (175)	405 (220)
	Std = 15	620 (310)	745 (435)	395 (195)	450 (250)
	Std +20	690 (350)	830 (490)	435 (215)	500 (280)
4000	Std -20	750 (375)	925 (550)	470 (230)	550 (310)
	Std = 7	840 (420)	1055 (635)	525 (260)	615 (350)
	Std +20	940 (475)	1195 (730)	580 (290)	690 (400)
8000	Std -20	1030 (510)	1355 (835)	635 (315)	765 (445)
	Std = -1	1165 (580)	1565 (980)	710 (355)	870 (515)
	Std +20	1310 (650)	1805 (1145)	790 (400)	980 (590)

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

Influence du vent de face : pour 10 Kt multiplier par 0,8
pour 20 Kt multiplier par 0,66
pour 30 Kt multiplier par 0,55

Performances de montée

en atmosphère standard,
Volet à 0°,
pleine admission, mixture optimale
hélice Sensenich 74 - 2 x 66

A la masse de 1050 Kg

Vitesse ascensionnelle au sol 3,8 m/s
Réduction de 0,22 par 1000 ft
Plafond pratique 14500 ft
Vitesse optimum 165 au sol, 145 au plafond

A la masse de 850 Kg

Vitesse ascensionnelle au sol 5,3 m/s
Réduction de 0,25 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 0,22 m/s.

Performances en palier

à la masse maximale 1050 Kg,
en atmosphère standard,
au réglage mixture optimale,
sans réserve de carburant,
par vent nul,
hélice Sensenich 74 - 2 x 66

Puissance Consommation Durée	Altitude feet	V vraie Km/h	Régime moteur	Distance Km
Pleine Admission	0 4000 8000 12000	266 261 255 248		
75 % 35 l/H 5H 25	0 4000 8000	237 246 255	2500 2600 2700	1280 1330 1380
60 % 28 l/H 6 H 47	0 4000 8000 12000	216 223 230 236	2300 2390 2480 2570	1460 1510 1560 1600

Performances en plané

Moteur coupé l'avion plane 9,8 fois sa hauteur
à Vi 145

L'altitude et la température n'ont pas d'in-
fluence sensible

Performances d'atterrissage

Par vent nul, volet au 2e cran

Altitude feet	Température °C	Masse 1045 Kg		Masse 845 Kg	
		Freinage... modéré sur herbe	Sans frein sur herbe	Freinage modéré	Sans frein sur herbe
0	Std -20	510 (230)	630 (350)	435 (190)	530 (285)
	Std = 15	545 (250)	670 (375)	460 (205)	560 (305)
	Std +20	575 (270)	705 (400)	485 (215)	595 (325)
4000	Std -20	565 (260)	695 (390)	475 (210)	580 (315)
	Std = 7	600 (280)	730 (420)	505 (230)	615 (340)
	Std +20	635 (300)	785 (450)	535 (245)	655 (365)
8000	Std -20	620 (295)	770 (445)	520 (240)	640 (360)
	Std = -1	660 (320)	820 (480)	555 (260)	685 (390)
	Std +20	700 (340)	875 (515)	585 (275)	725 (415)

Dans chaque case : - Distance totale en m depuis le passage des 15 m
à V = 1,3 V_{SO} jusqu'à l'arrêt
- (Longueur de roulement après impact à V_{SO})

Influence du vent de face : pour 10 Kt multiplier par 0,8
pour 20 Kt multiplier par 0,66
pour 30 Kt multiplier par 0,55

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

I - 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 30

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

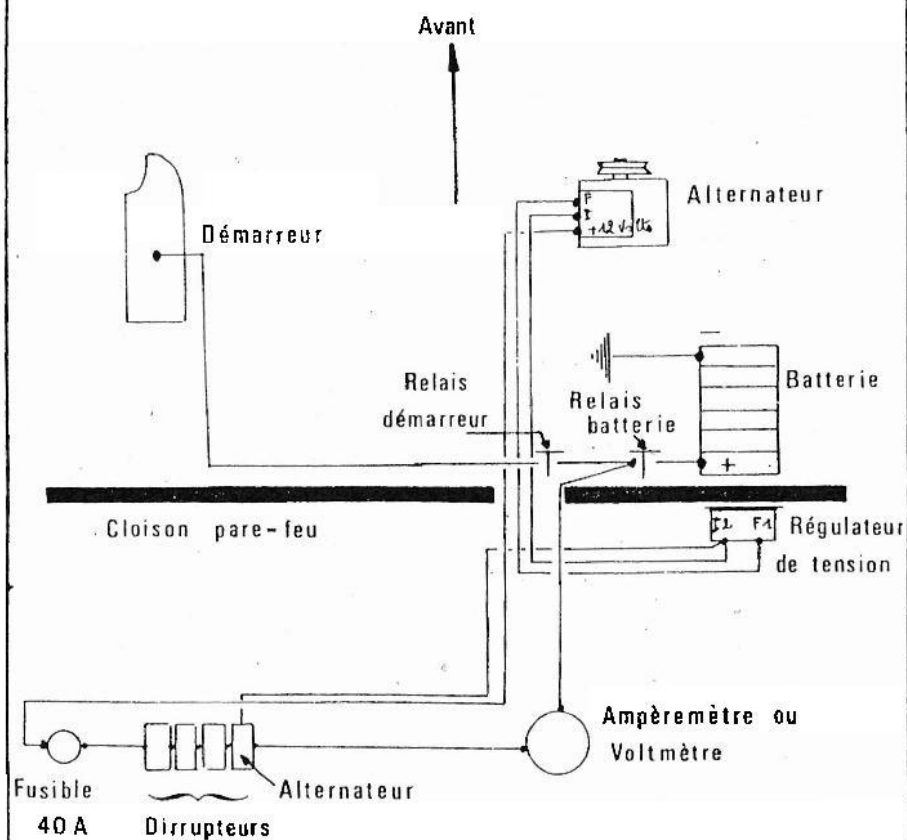
4.3 Montée, croisière, descente

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

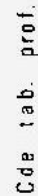
Le bouton "TURN" étant réglé au neutre, ajuster le bouton marqué "TRIM" pour éviter toutes dérives de cap.

Un virage peut être commandé soit manuellement 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.



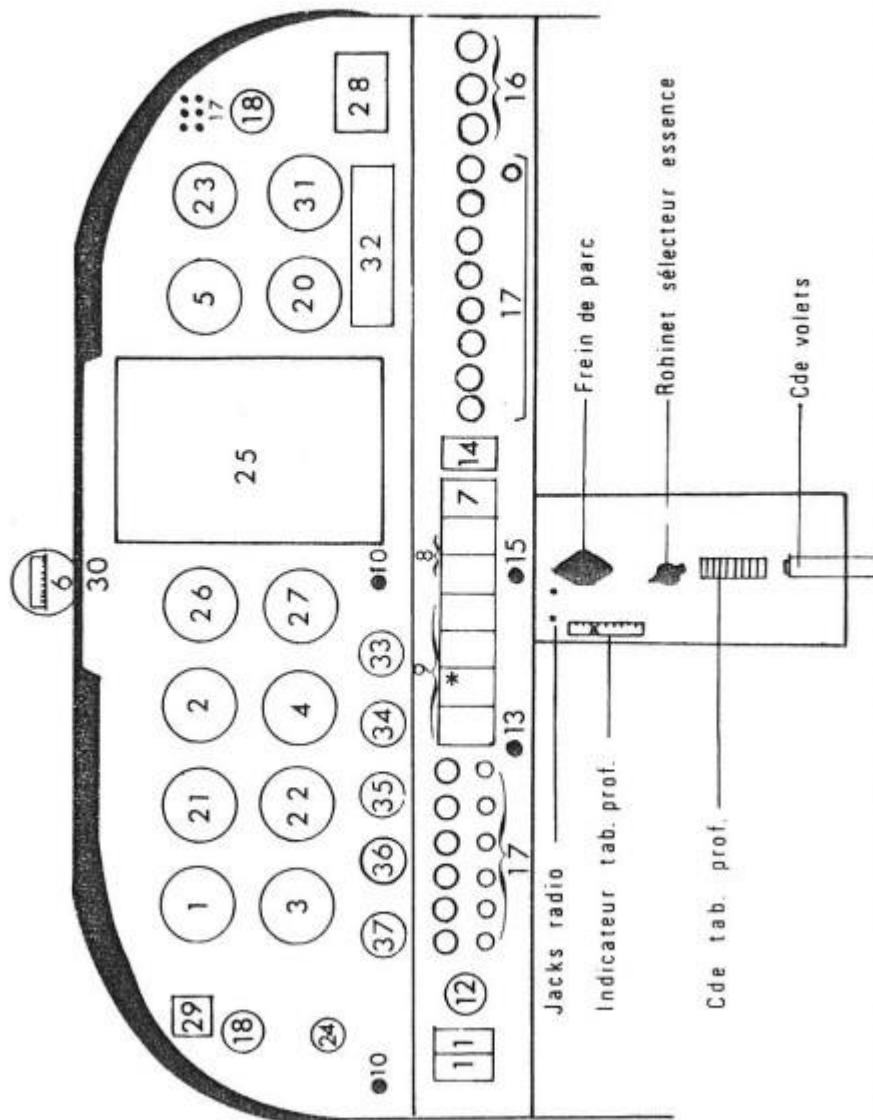
SCHEMA DE PRINCIPE
DU CIRCUIT ELECTRIQUE



<u>Equipements</u>	<u>Positions possibles</u>
Anémomètre.....	1
Altimètre 1.....	2
Indicateur de virage 1.....	3
Variomètre.....	4-26
Tachymètre.....	5-20-26
Compass 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
Démarrreur 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.....	



<u>Equipements</u>	<u>Positions possibles</u>
- 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
<u>OPTIONS</u>	
- 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 20-23
- Pression d'admission.....	
- Température carburateur.....	

4 - HELICE SENSENICH

1. Généralités

- . Hélice 74 DM 685-2-64
- . Diamètre 1,83 m
- . Pas 64"
- . Régime maximal : 2700 RPM
- . Régime minimum point fixe niveau mer : 2250 RPM

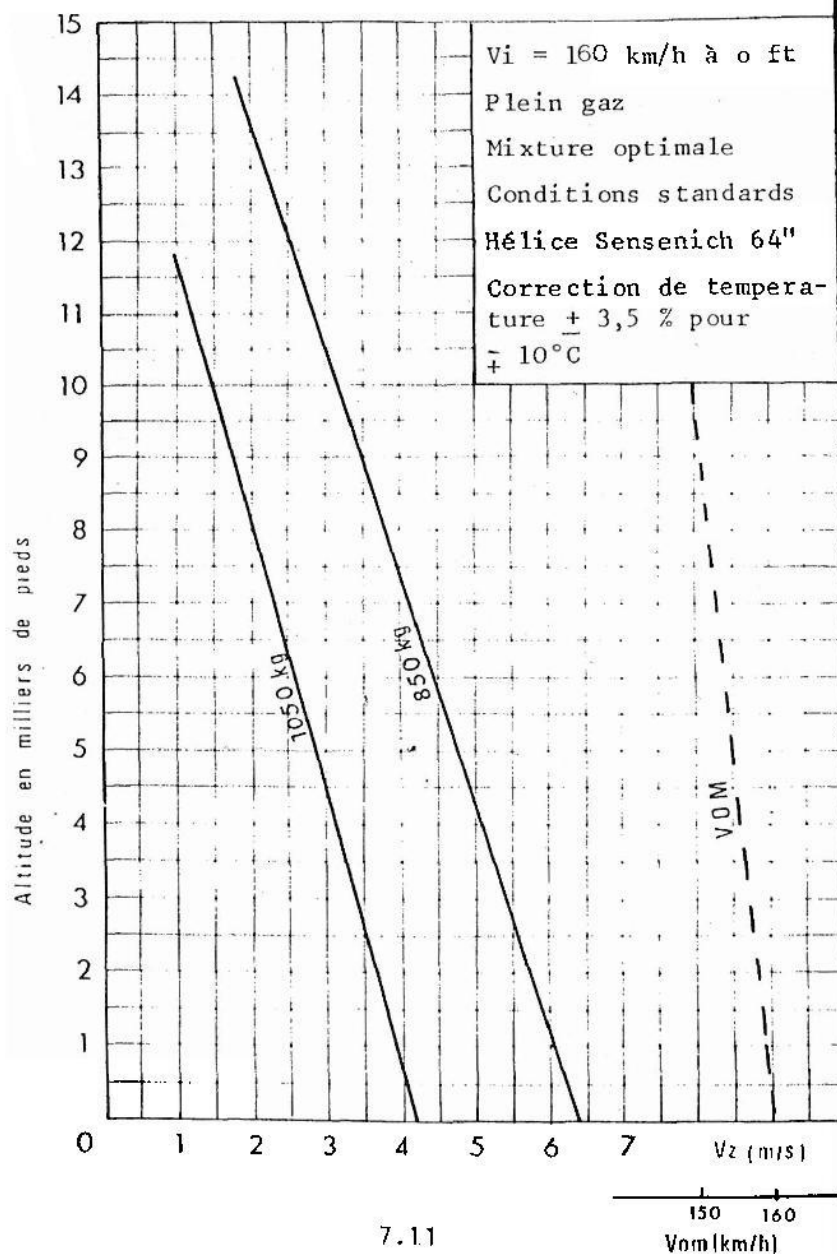
2. Performances

Voir pages 7.10 à 7.13

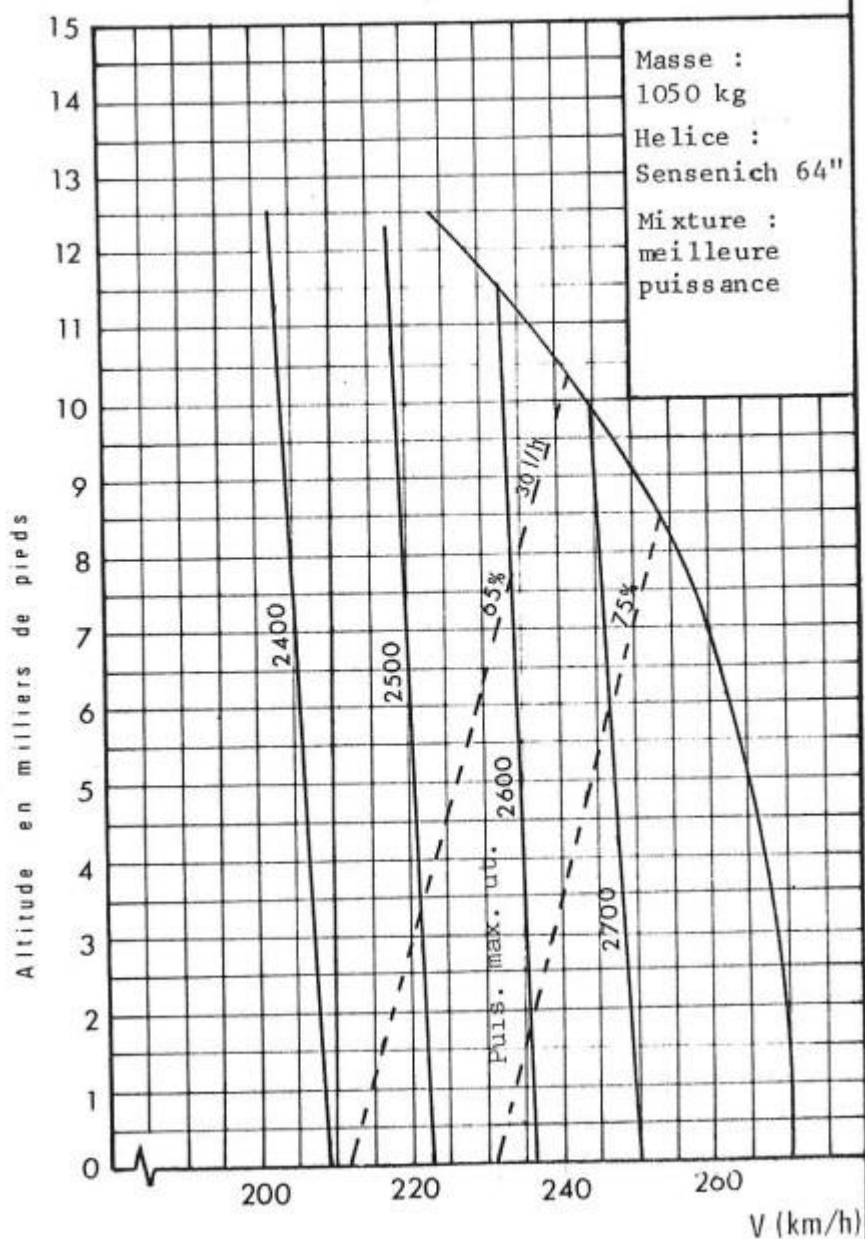
PERFORMANCES DE DECOLLAGE PISTE EN DUR										VOLETS 1er Cran	
MASSE (kg)	TEMPERATURE °C	NIVEAU DE LA MER + 15°C			4000 feet 7°C			8000 feet - 1°C			
		Roulement (m)	Passage 15 m		Roulement (m)	Passage 15 m		Roulement (m)	Passage 15 m		
1050	Std. -20	265	530		355	710		485	980		
	Std.	295	590		400	800		550	1105		
	Std. +20	330	655		450	890		620	1250		
850	Std. -20	170	340		220	445		300	605		
	Std.	185	375		260	500		340	675		
	Std. +20	205	415		275	550		380	750		
PISTE EN HERBE											
VOLETS 1er Cran											
1050	Std. -20	360	630		520	880		795	1290		
	Std.	415	710		600	1000		930	1490		
	Std. +20	465	790		695	1135		1090	1715		
850	Std. -20	210	385		295	520		420	725		
	Std.	240	430		330	585		490	825		
	Std. +20	265	475		380	655		560	930		

NOTA : Influence du vent de face : Pour 10 kt multiplier par 0,8
 Pour 20 kt multiplier par 0,66
 Pour 30 kt multiplier par 0,55

PERFORMANCES DE MONTEE



PERFORMANCES DE CROISIERE



PERFORMANCES D'ATERRISSAGE PISTE EN HERBE OU EN DUR FREINAGE MODERE										VOILETS 2 ^e Cran	
MASSE MAXIMALE (kg)	TEMPERATURE	NIVEAU DE LA MER + 15°C		4000 feet 7°C		8000 feet - 1°C		Roulement (m)	Passage 15 m	Roulement (m)	Passage 15 m
		Roulement (m)	Passage 15 m	Roulement (m)	Passage 15 m	Roulement (m)	Passage 15 m				
1050	Std. -20	230	510	260	565	295	620	295	620	295	620
	Std.	250	545	280	600	320	660	320	660	320	660
	Std. +20	270	575	300	635	340	700	340	700	340	700
850	Std. -20	190	435	210	475	240	520	240	520	240	520
	Std.	205	460	230	505	260	555	260	555	260	555
	Std. +20	215	485	245	535	275	585	275	585	275	585
PISTE EN HERBE (SANS FREIN)											
VOILETS 2 ^e Cran											
1050	Std. -20	350	630	390	695	445	770	445	770	445	770
	Std.	375	670	420	740	480	820	480	820	480	820
	Std. +20	400	705	450	785	515	875	515	875	515	875
850	Std. -20	285	530	315	580	360	640	360	640	360	640
	Std.	305	560	340	615	390	685	390	685	390	685
	Std. +20	325	595	365	655	415	725	415	725	415	725

NOTA : Influence du vent de face : Pour 10 kt multiplier par 0,8
Pour 20 kt multiplier par 0,66
Pour 30 kt multiplier par 0,55

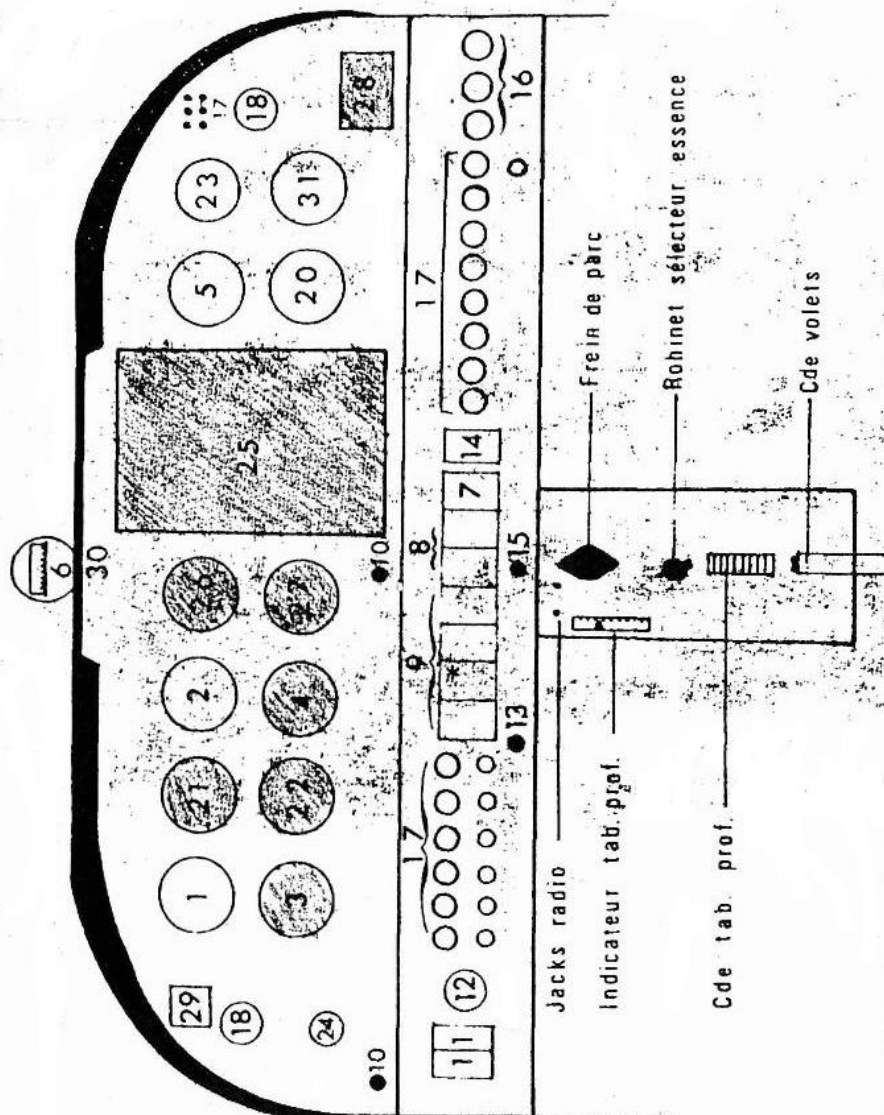
7.5 UTILISATION DU DR 400/160 EN

REGIME V.F.R. DE NUIT EN ZONES NON GIVRANTES

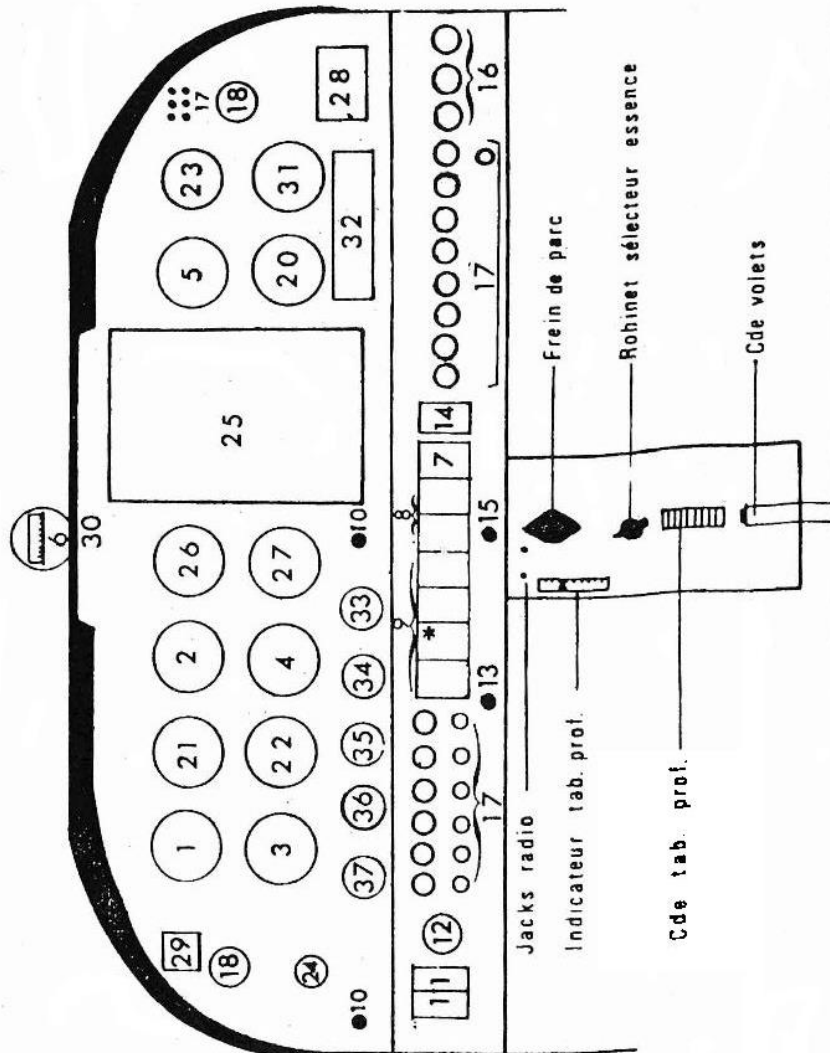
- 7 +Liste des équipements spéciaux montés en plus des équipements de pilotage et de navigation exigés pour la délivrance du certificat de navigabilité pour le vol V.F.R. de jour.

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-compas de catégorie 2.
- 12 - Plaquette VFR de nuit
- 13 - Fusibles de rechanges



<u>Equipements</u>	<u>Positions possibles</u>
- 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
<u>OPTIONS</u>	
- 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.....	



<u>Equipements</u>	<u>Positions possibles</u>
- 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
<u>OPTIONS</u>	
- 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 20-23
- Pression d'admission.....	
- Température carburateur.....	

- 2 - 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

3 - 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

4 - 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.

5 - 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 DE COLLAGE

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

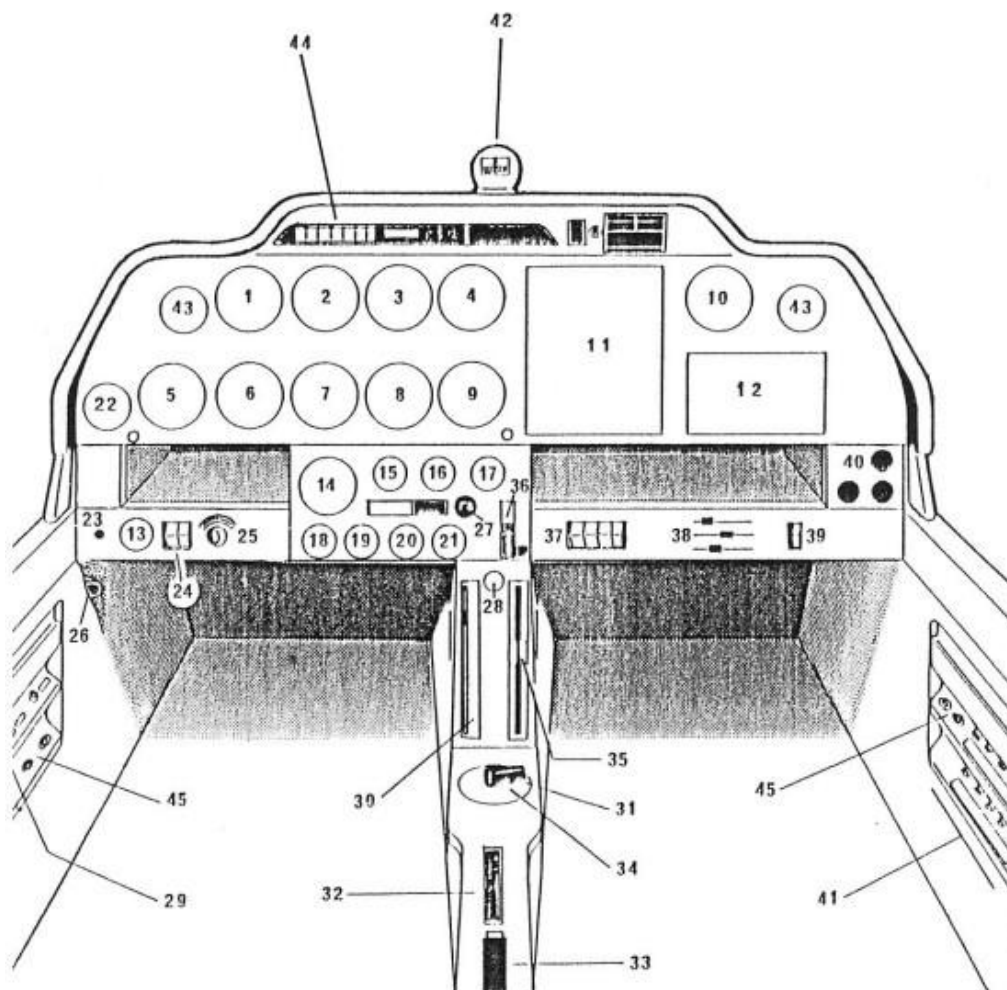
5) DE COLLAGE

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

6) UTILISATION DE L'ECLAIRAGE DE NUIT

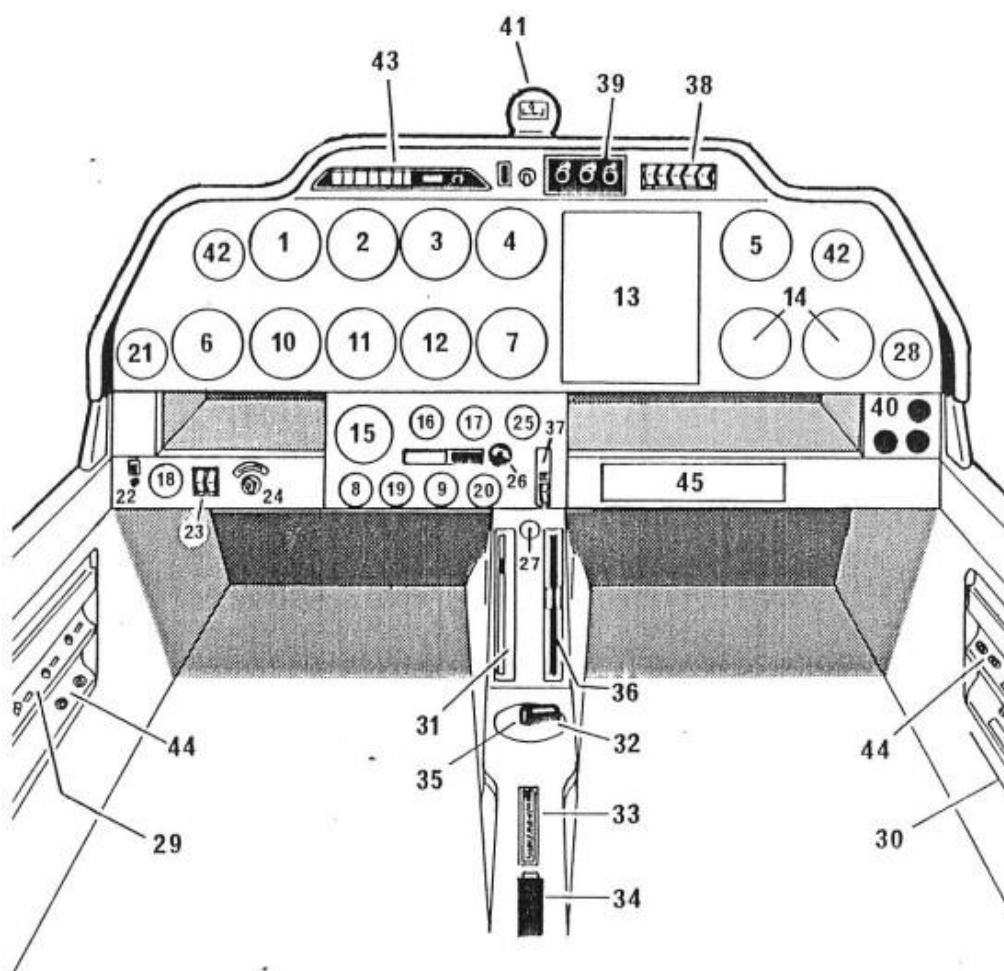
- a - Enclencher l'éclairage - 2
- b - Ajuster à l'aide de l'éclairage 1
selon besoin.

PLANCHE DE BORD " MODELE 88 "



- 1..... Anémomètre
- 2..... Horizon artificiel ou Altimètre (Option)
- 3..... Altimètre
- 4, 5..... Equipements optionnels
- 6..... Indicateur de virage ou Bille
- 7..... Conservateur de cap (option) ou Variomètre
- 8..... Variomètre (option) ou Température culasse
- 9, 10..... Instruments optionnels
- 11, 12..... Radio
- 13..... Voltmètre
- 14..... Tachymètre
- 15..... Pression d'huile
- 16..... Température d'huile
- 17..... Equipement optionnel
- 18..... Réservoir d'emplanture Gauche
- 19..... Réservoir d'emplanture Droit
- 20..... Réservoir principal
- 21..... Pression d'essence
- 22..... Indicateur de dépression (option)
- 23..... Disjoncteur charge
- 24..... Interrupteurs Batterie, Alternateur
- 25..... Sélecteur magnétos
- 26..... Tirette de réservoir supplémentaire (option)
- 27..... Réchauffage carburateur
- 28..... Tirette de Frein de parc
- 29..... Disjoncteurs
- 30..... Indicateur de position de Tab
- 31..... Bouton de démarreur (masqué par robinet d'essence position "Fermé")
- 32..... Volant de Tab
- 33..... Levier de commande de volets
- 34..... Robinet d'essence
- 35..... Mixture
- 36..... Interrupteur "Pompe électrique"
- 37..... Interrupteurs
- 38..... Potentiomètres "Eclairage tableau de bord" (Option)
- 39..... Chauffage Pitot (Option)
- 40..... Tirettes de chauffage
- 41..... Fusibles
- 42..... Compas magnétique
- 43..... Aérateurs
- 44..... Barrette de Voyants
- 45..... Prises micro et casque

PLANCHE DE BORD



7.23 a

- 1..... Anémomètre
- 2..... Horizon artificiel
- 3..... Altimètre
- 4 à 8..... Radio ou Equipements optionnels
- 9..... Réservoir principal
- 40..... Indicateur de virage ou Bille
- 11..... Directionnel
- 12..... Variomètre
- 13, 14..... Radio/NAV ou Equipements optionnels
- 15..... Tachymètre
- 16..... Pression d'huile
- 17..... Température d'huile
- 10..... Voltmètre
- 19..... Equipements optionnels ou Réservoir sup.
- 20..... Pression d'essence
- 21..... Indicateur de dépression (Opt.)
- 22..... Disjoncteur de charge
- 23..... Interrupteurs Batterie + Alternateur
- 24..... Sélecteur magnétos
- 25..... Equipement optionnel
- 26..... Réchauffage carburateur
- 27..... Tirette de frein de parc
- 28..... Indicateur de Température extérieure
- 29..... Disjoncteurs
- 30..... Fusibles éclairages et Radio
- 31..... Indicateur de position de Trim
- 32..... Démarreur (masqué par robinet d'essence position "FERME")
- 33..... Commande de Trim
- 34..... Levier de commande de volets
- 35..... Coupe circuit essence
- 36..... Commande de mixture
- 37..... Interrupteur "Pompe électrique"
- 38 ou 45..... Interrupteurs
- 39 ou 45..... Potentiomètre éclairage
- 40..... Commande de chauffage
- 41..... Compas magnétique
- 42..... Aérateurs
- 43..... Barrette de voyants
- 44..... Jacks radio
- 45..... Radio ou Equipement optionnel

AVIONS PIERRE ROBIN

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 AV. départ des opérations de chargement de l'appareil. (Veiller à ce que les lignes horizontales du CENTROGRAMME soient bien parallèles aux lignes témoins du parallélisme de la feuille des vecteurs de chargement)
- Pointer au crayon (x) sur le CENTROGRAMME la charge désirée sur les PLACES AVANT (Poids du pilote et du passager AVANT).
- Recaler l'origine du vecteur PLACES AR. 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 AR. (Poids des passagers ARRIERES).
- 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 du centrage partant de 12% en allant vers 33%. (Ces pourcentages sont considérés par rapport à la référence cord. de voilure = 1,710 m).

REMARQUE IMPORTANTE :

Si le dernier point n'était 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.

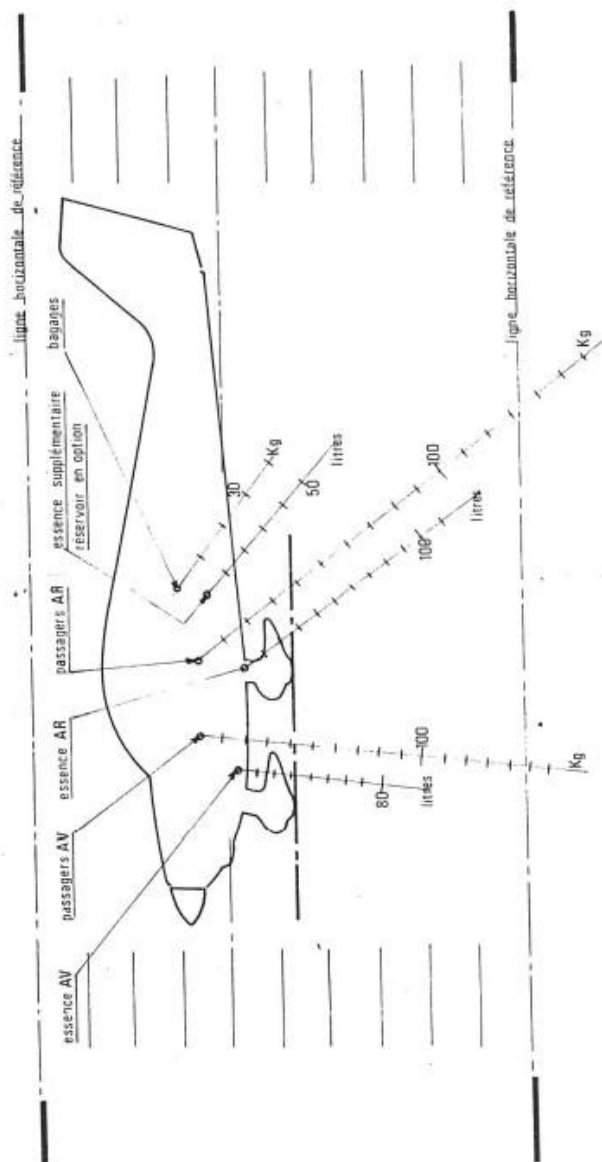
Il en est de même si le dernier point est à l'extérieur des pointillés en catégorie "U".

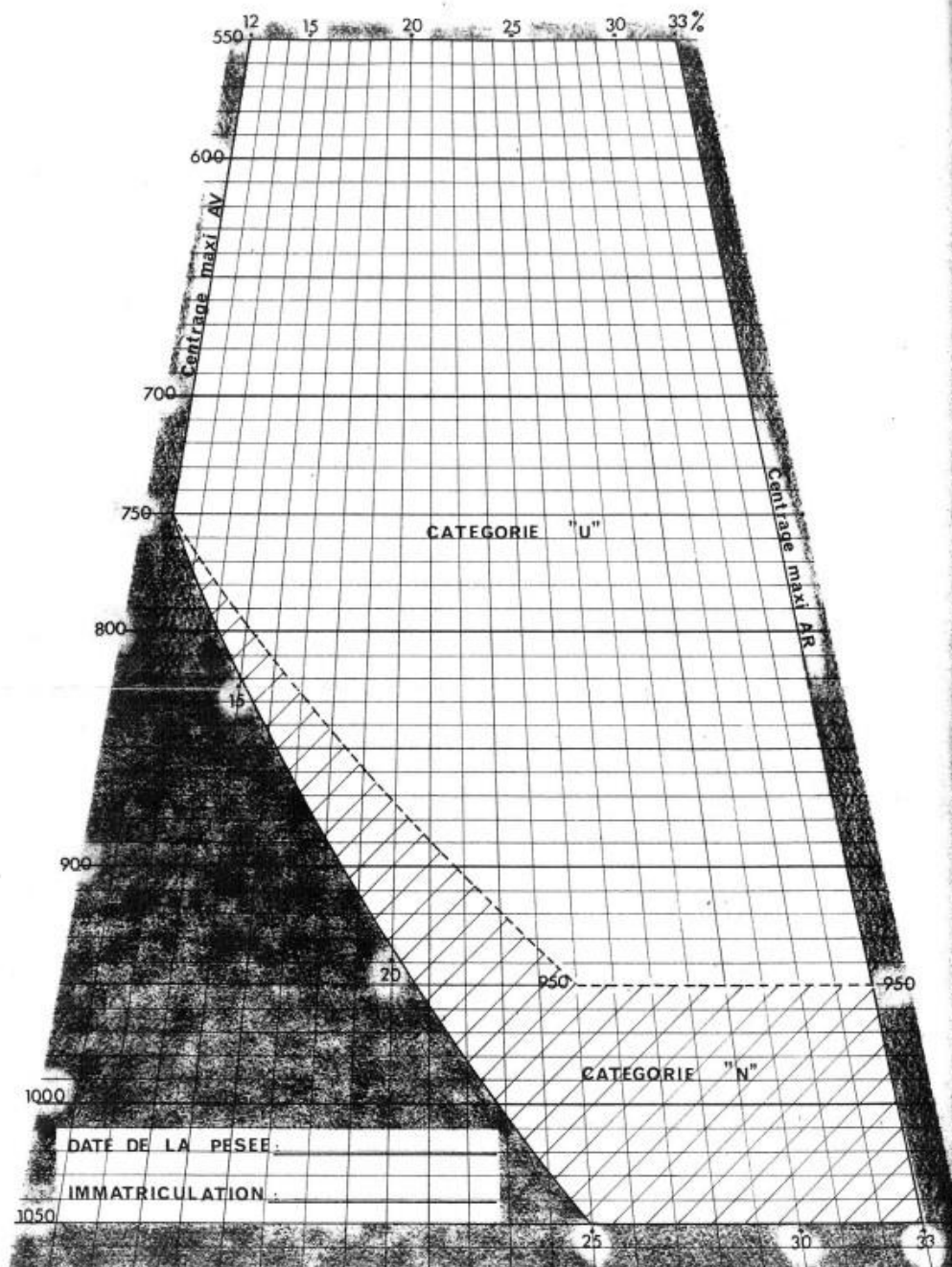
A titre indicatif, les opérations de chargement peuvent être effectuées de la manière suivante :

- Placer les charges qui ne varient pas souvent (Poids du pilote entre autre) en premier lieu.
- Continuer par le chargement passager AV, passager(s) AR 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 (x) de crayon primitivement portés. (Utiliser un crayon à mine tendre de préférence, afin d'éviter de marquer trop profondément le CENTROGRAMME).





— AVIONS PIERRE ROBIN DR400/160 —

AVIONS ROBIN

1, route de Troyes 21121 DAROIS - FRANCE Tél. 33 (0)3 80 44 20 50 Fax: 33 (0)3 80 35 60 80

BULLETIN SERVICE N° 157 / SERVICE BULLETIN N° 157

IMPERATIF

OBJET:

UTILISATION EN CATEGORIE UTILITAIRE

AVIONS CONCERNES

DR315, DR340, DR360, DR300/108, DR300/120, DR300/125, DR300/140, DR400 2+2, DR400/100, DR400/120, DR400/120A, DR400/120D, DR400/125, DR400/140, DR400/140B, DR400/160, DR400/160D, DR400/180, DR400/180S, DR400/180R, DR400/200R, DR400 RP

DELAI D'APPLICATION

Dès réception du BS

APPROBATION DGAC

06.11.97

BS remplace les manoeuvres données en section 2 du manuel de vol: "Limites d'em- dans la catégorie U".

Les limites de cette catégorie sont au- sées les manoeuvres suivantes:

rages serrés, huit paresseux, chandelles ec inclinaison dépassant 60°
icrochages (sauf décrochages dynami- ies)

conditions d'application de ces manoeu- s restent inchangées.

appel: En catégorie Normale, en plus des manoeuvres dues au vol normal, sont autori- s les manoeuvres suivantes:

icrochages sauf décrochages dynamiques
rages serrés avec inclinaison à 60° au aximum

irez ce BS en section 2 de votre manuel vol en attente d'une révision ultérieure.

MANDATORY

SUBJECT

USE IN UTILITY CATEGORY

AIRCRAFT AFFECTED

DR315, DR340, DR360, DR300/108, DR300/120, DR300/125, DR300/140, DR400 2+2, DR400/100, DR400/120, DR400/120A, DR400/120D, DR400/125, DR400/140, DR400/140B, DR400/160, DR400/160D, DR400/180, DR400/180S, DR400/180R, DR400/200R, DR400 RP

TIME OF COMPLIANCE

On SB receipt

DGAC APPROVAL

06.11.97

This SB replaces maneuvers indicated in the Flight Manual Section 2: "Operational limits in "U" category".

In the limits of this category, following ma- neuvers are authorised:

- steep turns, lazy eights, chandelles with bank exceeding 60°
- stalls (except whip stalls)

The conditions of application of these ma- neuvers are unchanged.

Reminder: In normal category, in addition to maneuvers in normal flight, following ma- neuvers are authorised:

- stalls except whip stalls
- steep turns with 60° bank maximum

Awaiting the next AFM revision insert this SB in section 2.

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>
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

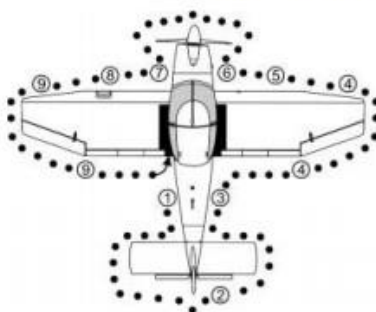
Les procédures normales sont les mêmes que celles de la Section 4 à l'exception de celles spécifiées ci-dessous :

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