

DR 400 / 120

F GAOQ ou F GEIR ou F GJQZ

CONTROLE INTERIEUR

Frein de parking	APPLIQUE
Tous interrupteurs	OFF
Interrupteur de batterie	ON
Jaugeurs carburant	VERIFIES
QFE QNH Température extérieure	NOTES
Interrupteur de batterie	OFF
Compensateurs de Profondeur	NEUTRE
Verrière	VERIFIEE et PROPRE
Carnet de route et Documentation	A BORD
Hora mètre	NOTE
Magnétos	ARRET CLEFS ENLEVEES

CONTROLE EXTERIEUR

Volets, fixation	VERIFIES
Aileron Fixation et liberté	BON ETAT
Bord d'attaque Gauche	VERIFIES
Prise pression totale	VERIFIE
Train principal Gauche, pneu	VERIFIEES
Capot Gauche	VERIFIE
Train avant, amortisseur, Pneu	VERIFIES
Barre de remorquage	ENLEVEE
Entrée d'air admission	VERIFIE
Hélice et casserole	VERIFIEES, , ABSENCE D'ENTAILLES
Niveau d'huile moteur	VERIFIE 7 qts Minimum
Capot Droit	VERIFIE
Train principal, Droit, pneu	VERIFIES
Avertisseur de décrochage	VERIFIE
Bord d'attaque Droit	VERIFIE
Aileron Fixation et liberté	VERIFIES
Volets, fixation	VERIFIES
Prise de pression statique droite	VERIFIE
Fuselage arrière, anticollision	VERIFIES
Gouvernes, Tab	VERIFIES
Prise de pression statique gauche	VERIFIE
Mise à l'air libre essence	VERIFIE
Bouchon essence	VERIFIE, FERME

AVANT DEMARRAGE MOTEUR

Visite extérieure	EFFECTUEE
Verrière	FERMEE NON VEROUILLÉE
Bagages licences passeports	A BORD
Documentation technique et Navigation	PREPAREES
Masse et Centrage	VERIFIES
Horamètre	NOTE
Carnet de route Cartes de crédit	A BORD
Altimètre au QNH	QFE CALCULE, QNH NOTE
Freins	ESSAYES ET SERRES
Sièges, ceinture de siège, bretelles	REGLES NON ATTACHES
Radios et équipements électriques	OFF
Tous les disjoncteurs	ENFONCES
Interrupteur de batterie	MARCHE
Anticollision	MARCHE
Tous voyants	VERIFIES (Sur JOUR pour IR)
Sélecteur carburant	OUVERT
Quantité de carburant	VERIFIEE
Volets	RENTRES

DEMARRAGE DU MOTEUR.

Mélange	RICHE
Pompe essence	MARCHE
Injections	2 à 3
Manette des gaz	1/2 Cm.
Champ d'hélice	DEGAGE
Magnétos	LEFT
Contact démarrage	START
Voyant Pression d'huile	VERIFIEES sinon MELANGE TIRE
Magnétos	BOTH
Manette des gaz	1200 t/mn
Alternateur	MARCHE
Charge	VERIFIEE
Pompe essence	ARRET

APRES LA MISE EN MARCHE

Toutes les Radios	MARCHES
Fréquence COM et Volume	REGLES
Fréquence NAV et Volume	REGLES
Fréquence Transpondeur (7000)	REGLE
Indicateur NAV QDM ou QDR	REGLE
Dépression	4 pouces MINI
Conservateur de cap	REGLE
Ceintures et harnais	ATTACHES
Autorisation de rouler	OBTENUE

ROULAGE

Essais des freins
Contrôle H.A. C.C. I.V.

POINT FIXE

Frein de parking
Essai ralenti
Point fixe moteur:
a) Instruments moteurs
b) Manette des gaz
c) Magnétos
d) Réchauffage carburateur
e) Alternateur
f) Manomètre de dépression
g) Manette des gaz
Commandes de vol
Instruments Gyro
Commande de mélange
Pompe essence
Tabs de profondeur
Verrière
Volets hypersustentateurs
Phares

DECOLLAGE.

Conservateur de cap
PLEIN GAZ
Rotation
Vitesse de montée
A 300 Feet Volets
Pompe essence, Phare
Vitesse optimum de montée

CROISIERE.

Altimètre
Régime
Mélange
Conservateur de Cap

DESCENTE.

Réglages altimètre
Conservateur de Cap
Régime
Mélange
Descente 500 feet/min. Compensateur

EFFECTUES
EFFECTUE

APPLIQUE
EFFECTUE (800 T/M)
VERIFIES PLAGE VERTE
1800 T/MN.
CHUTE MAXIMALE 125 T/M DIFFERENCE
MAXI DE 50 T/MN
ESSAYE TEMPERATURE VERIFIEE
VERIFIE
VERIFIE
1200 T/MN
DEBATTEMENT LIBRE
REGLES
PLEIN RICHE
MARCHE
REGLE
FERMEE VEROUILLEE
1° CRAN
MARCHES

REGLE AU QFU REEL
RÉGIME 2200 T/M MINI
110 KM/H
130 KM/H MINI
RENTRES
ARRETS
150 KM/H

REGLE
SUIVANT MANUEL DE VOL 75%
APPAUVRI
REGLE

QNH
REGLE
2500 T/MN.
ENRICH
REGLE

VENT ARRIERE.

Volets si Vi < 170 KM/H
Gaz
Réchauffage Carburateur
Vitesse indiquée
Mélange
Pompe essence
Phare

AVANT ATERRISSAGE - FINALE.

Gaz
Vitesse
Volets
Compensateur de profondeur
Plan

ATERRISSAGE.

Impact
POSER DOUCEMENT
Freinage

APRES ATERRISSAGE.

Piste dégagée radio
Volets
Réchauffage Carburateur
Pompe essence et Phare
Radios inutiles

AU PARKING.

Radio
Frein de parking
Alternateur
Essai coupure magnétos
Mélange
Magnétos
Batterie et tous interrupteurs
Horamètre
Essence
Volets
Cache-pitot
Verrière
Plein essence
AVION

1° CRAN
2200 t/m
MARCHE EN FONCTION TEMP. CARBU.
150 KM/H
RICHE
MARCHE
MARCHE

1800 T/M
120 KM/H + K VENT
PLEINS SORTIS
REGLE
5% OU ADAPTE SUIVANT AERODROME

ROUES PRINCIPALES
LA ROULETTE DE NEZ
MINIMAL INDISPENSABLE

ANNONCEE
RENTRES
FROID SI UTILISE
ARRETS
ARRETS

CLOTURE et ARRET
A LA DEMANDE
ARRET
EFFECTUE A 1000 T/M MAXI
ETOUFFOIR
ARRET CLEF ENLEVEE
ARRET
NOTE
FERMEE
SORTIS
EN PLACE
FERMEE
EFFECTUE
RENTRE DANS HANGAR

DR 400 / 120

Procédures Particulières F GAOQ et F GEIR et F GJQZ

1° Vitesses de Décrochage

Configuration	Vitesse indiquée		
	Inclinaison 0°	Inclinaison 30°	Inclinaison 60°
Lisse	94 KM/H	101 KM/H	133 KM/H
Atterrissage	83 KM/H	89 KM/H	117 KM/H

2° Vent de Travers

Composante Max. sur Piste sèche ou mouillée 22 Kts

Décollage

Aileron du côté du vent
Maintenir l'axe à l'aide de la direction
Rotation franche à 110 KM/H
Vitesse de montée initiale 130 KM/H

Atterrissage

Approche dans le plan à 5% où adapté Vitesse indiquée 120 KM/H + K vent
Volets (2° cran)
Approche en crabe Aile basse dans le vent à partir de 100 feet
Arrondi en gardant l'axe de l'avion sur l'axe de piste
Au sol manche dans le vent utilisation modérée des freins

3° Vol par temps agité

Vi Max.	(VNO)	260 KM/H
Vi recommandée	(Va)	215 KM/H

4° Décollage Court

Plein gaz sur freins
Volets 1° cran
Rotation à 100 KM/H à FL 0 et Tempe +15
Vitesse de montée initiale 120 KM/H Avion aux grand angles Inclinaison aux palonniers
300 feet Volets rentrés
Pompe et phare arrêt
Loi de montée selon nécessité **Montée normale Vi 150 KM/H ou Pente Max. Vi 130 KM/H**

5° Atterrissage Court

Approche dans plan à 5% ou suivant fiche d'aérodrome
Volets 3° cran
Vma 1,3 Vso + K vent (120 KM/H)
Sur les peignes 1,2 Vso (100 KM/H)
Réduction des gaz à l'impact
Sur piste mouillée ou glissante volets rentrés
Freinage selon nécessité manche butée arrière

6° Montée à Pente Max.

Procédure de décollage court
Volets rentrés à 300 feet mini
Vitesse indiquée 130 KM/H
Prendre Vi montée normale 500 feet au dessus de l'obstacle

7° Montée à Vario Max.

Loi de montée à utiliser uniquement pour libérer le FL ou Z le plus vite possible
Volets rentrés
Plein gaz
Vitesse indiquée 135 KM/H

8° Remise des Gaz

Plein gaz chauffage carbu froid
Assiette + 5° Avion aux grand angles Inclinaison aux palonniers
Vario positif et Altimètre monte: rentrée progressive des volets au 1° cran
Procédure radio éventuellement
Loi de montée selon nécessité

DR 400 / 120

Procédures d ' Urgence F GAOQ et F GEIR et F GJQZ

1° Panne Moteur au Décollage

Réduire à fond les gaz
Freiner avec précaution manche secteur arrière
Piste courte ou glissante volets rentrés

2° Panne Moteur Après Décollage

Utiliser au mieux la puissance disponible pour chercher un terrain **DEVANT SOI**
Vi Mini 135 KM/H
Volets 2° cran lorsque on est certain d'atteindre le terrain et Vi 120 KM/H
Verrière Déverrouillée
Essence Fermée
Mélange Etouffoir
Contacts Magnéto et Batterie Coupés
Ne jamais chercher à virer en dessous de 500 feet

3° Panne Moteur en Vol

Vi 135 KM/H
Gaz 2 Cm. en arrière
Pression essence dans le vert
Pompe à essence Marche
Réservoir **OUVERT**
Chauffage carburateur sur chaud si température carburateur dans le jaune
Mixture Riche poussée
Si moteur ne redémarre pas **XPR 7700 identification Balise détresse Marche manuel**
A 2000 feet sol effectuer un encadrement classique

4° Feu Moteur en Vol

Essence fermée
Pompe essence arrêt
Mélange étouffoir Tiré
Contacts magnétos arrêt
Vol dissymétrique si nécessaire
Tous contacts arrêt
Ventilation et chauffage arrêt
XPR 7700 identification Balise détresse Marche manuel
A 2000 feet sol effectuer un encadrement classique

5° Feu Moteur au Sol à la Mise en route

Continuer à actionner le démarreur
Essence fermée et pompe à essence arrêt
Mélange étouffoir et plein gaz
Ne jamais enlever les capots moteur
Diriger le jet de l'extincteur vers la prise d'air et vers la sortie de refroidissement.

6° Givrage

Le vol en zone de givrage n'est pas autorisé, cependant il est impératif de sortir au plus vite de cette zone par mise en montée si la nébulosité le permet.
Un givrage inégal des pales d'hélice provoque des fortes vibrations

7° Panne Électrique

Ampèremètre à 0:

Alternateur sur arrêt, Réduire la consommation électrique au minimum
Disjoncteur alternateur vérifié et réenclenché
Alternateur sur marche, si la panne persiste atterrissage pour changer alternateur

Consommation électrique excessive

Interrupteur Alternateur sur Marche
Interrupteur Batterie sur Arrêt
Si la charge de l'alternateur est réduite, réduire la consommation électrique
Si la charge de l'alternateur n'est pas réduite Interrupteur alternateur sur Arrêt
Interrupteur batterie à la demande

Dans ces deux cas atterrir le plus tôt possible cause panne électrique totale

8° Sortie de Vrille

Gaz tout réduit
Gauchissement au neutre
Palonnier à fond dans le sens opposé à la rotation
Manche au neutre légèrement secteur avant
Lorsque la rotation s'arrête Palonnier au neutre et ressource souple

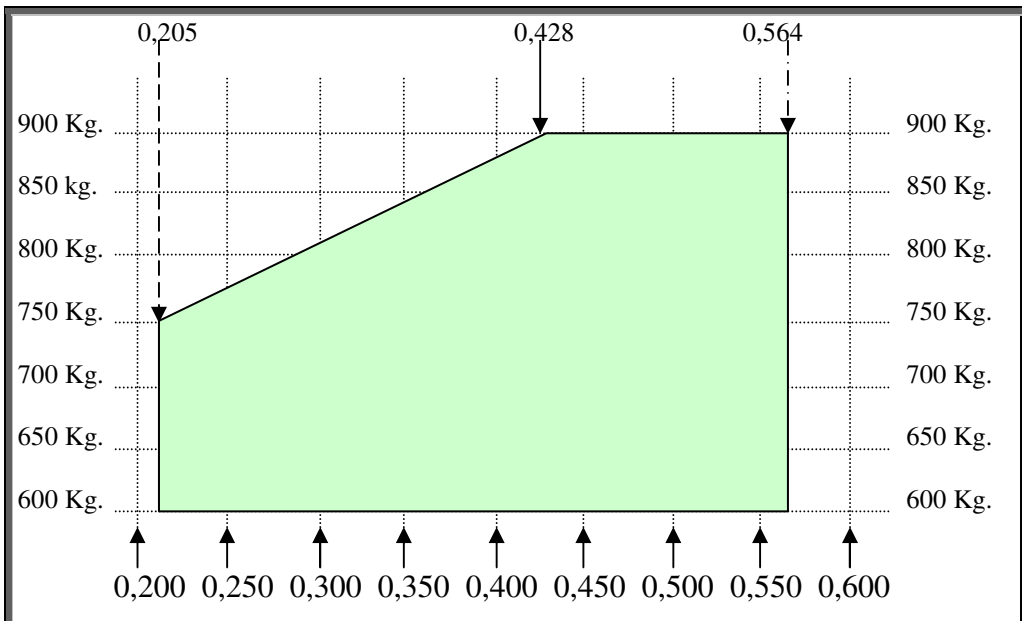
9° Panne de Volets

Approche dans plan à 5% ou suivant fiche d'aérodrome
Vitesse indiquée 130 KM/H + K vent
Réduction des gaz au toucher des roues
Garder la roue avant haute le plus possible
Freinage modéré

Devis de poids et Forme de Centrage

F GAOQ et F GEIR et F GJQZ

	Masse Kilogramme s	Bras de Levier Mètres	Moment M.Kg;
Masse à vide de base			
Pilote		0,41	
Passager Av.		0,41	
Passagers Arrière		1,19	
Bagages et documentation		1,90	
Carburant au Décollage Ar.....L.=Kg.		1,12	
Masse au décollage			
Carburant Consommé. Ar.....L. :=Kg.		1,12	
Masse à l'atterrissage			



ALTITUDE DENSITE

