

AERO CLUB
CLAUDE CHAUTEMPS



ROBIN DR 400/120

F-GSRC

Cet aide-mémoire ne remplace pas la connaissance :

- a)- du manuel de vol*
- b)- de la fiche de pesée de l'avion utilisé*

Mise à jour le **18 octobre 2008**

Sommaire :

Document	Page
- Aérodromes voisins de LASBORDES	16
- Après atterrissage :	10
- Après décollage :	9
- Après mise en route :	7
- Arrêt moteur :	10
- Avant décollage :	8
- Avant descente :	9
- Avant mise en route :	6
- Avant montée :	9
- Balise de détresse :	14
- Circuit carburant :	11
- Conduite à tenir en cas d'accident :	15
- Croisière :	9
- Déroutement :	9
- Essais moteur :	7
- Page de garde :	1
- Paramètres et limites d'utilisation :	3
- Point tournant :	9
- Réservé :	4
- Sommaire :	2
- Urgences :	13
- Visite avant vol :	5

DR 400/120

2

18 octobre 2008

**PARAMETRES ET LIMITES D'UTILISATION
DR 400/120 F-GSRC**

CHARGEMENT ET CENTRAGE

Voir le manuel de vol, la fiche de pesée et la
fiche de centrage de l'avion utilisé

- Masse maxi au décollage (kg)	900
- Masse maxi à l'atterrissage (kg)	900
- Masse maxi aux places arrière (kg)	135
- Masse maxi des bagages de soute (kg)	40
- Masse maxi essence plein principal (kg)	80

DECOLLAGE ET MONTEE

- Régime minimum (tr/mn)	2220
- Sollicitation à Vr (km/h)	100
- Montée initiale (pente max) (km/h)	130
- Montée normale (Vz max) (km/h)	140

CROISIERE

- Régime préconisé (tr/mn)	2500
- Consommation horaire (l/h)	25

*Voyant bas niveau allumé, il reste environ
quinze litres (15) dans le réservoir.*

DESCENTE

- Mixture : Plein riche (haut)	
- Réchauffage carburateur : Chaud	
☞ VNE (km/h)	308
☞ Va (km/h)	215
☞ Finesse max 10 à (km/h)	135

APPROCHE ET ATERRISSAGE

- Réchauffage carburateur : Chaud	
- Vi préconisée sans vent à la masse maxi:	
☞ Volets 1 cran (km/h)	130
☞ Volets 2 crans (km/h)	120
- Limite de vent traversier (kt)	22

DECROCHAGE masse max, vol rectiligne

☞ Lisse (km/h)	94
- Configuration : ☞ Volets 1 cran (km/h)	88
☞ Volets 2 crans (km/h)	83

UTILISATION DU MOTEUR

*Si le régime du moteur diminue et que la
température carburateur est dans le jaune:*

- Réchauffage carburateur: Chaud + Plein gaz	
---	--

DR 400/120

3

22/04/2008

RESERVE.

DR 400/120

4

18 octobre 2008

VISITE AVANT VOL

- Inventaire : **Effectué**
- Magnétos : **Clés retirées**
- Verrière : **Propre**
- Chrono : **Remonté et réglé**
- Commandes : **Libres, sens correct**
- Contact batterie : **Marche**
- Jaugeurs carburants : **Vérifiés**
- Essence : **Ouverte**
- Mixture : **Pauvre**
- Anticollision : **Essayé puis OFF**
- Phares : **Essayés puis OFF**
- Feux de nav : **contrôlés puis OFF**
- Avertisseur décrochage : **Testé**
- Feux de nav : **OFF**
- Contact batterie : **Arrêt**
- Purges essence : **Effectuées** ⇒ (2)
- Essence : **Fermée**
- 1/2 aile gauche : **Vérifiée**
- Cache prise totale : **Retiré**
- Atterrisseur G : **Vérifié** ⇒
 ☞ (pneu - carénage - amortisseur)
- Symétrie de l'avion : **Contrôlée**
- Hélice et cône : **Vérifiés** ⇒ (criques, chocs)
- Capots moteur : **Fixations vérifiées**
- Entrées d'air moteur : **Dégagées**
- Echappement : **Vérifié**
- Niveau d'huile : **Vérifié** ⇒ (5 Litres mini)
- 1/2 aile droite : **Vérifiée**
- Atterrisseur D : **Vérifié** ⇒ (Idem G)
- Bouchon réservoir sup : **Vérifié**
- Cache prise statique droit : **Retiré**
- Fixations antennes : **Vérifiées**
- Empennages : **Vérifiés**
- Patin d'étambot : **Vérifié**
- Cache prise statique gauche : **Retiré**
- Bouchon réservoir principal : **Vérifié**

DR 400/120

5

22/04/2008

AVANT MISE EN ROUTE

- Cahier d'ordre : **Rempli et signé**
- Documents : **A bord**
- Index horocompteur : **Noté**
- Sièges : **Réglés et Verrouillés**
- Commandes : **Libres sans points durs**
- Compensateur : **Essayé puis neutre**
- Frein de parc : **Serré**
- Verrière : **Tirée**
- Tous moyens radio : **OFF**
- Tous interrupteurs : **OFF**
- Balise de détresse : ⇒ **Voir consignes P 14**
- Contact batterie : **Marche**
- Voyants : **Testés**
- Volets : **Rentrés** ⇒ (Voyant)
- Robinet d'essence : **Ouvert**
- Réchauffage carbu : **Selon besoin**
- Mixture : **Riche**
- Anticollision : **Marche**
- Manche : **Tenu**
- Contact magnétos : **1 + 2 (BOTH)**
- Pompe électrique : **Marche** ⇒ (Voyant - Mano)
- Injections manette des gaz ⇒
 - ☞ Moteur froid 5 à 7
 - ☞ Moteur chaud 1
- Manette des gaz : **Réglée** ⇒ (1 cm)
- Abords : **Dégagés**

Personne devant !

- Démarreur : **20 secondes max**
- Pression huile : **Voyant éteint**
- Régime moteur : **1200 Tr/mn**

DR 400/120

6

15 octobre 2008

APRES MISE EN ROUTE

- Alternateur : **Marche**
- Pompe électrique : **Arrêt** ⇒ (Voyant, Mano)
- Feux de navigation : **Selon besoin**
- Instruments moteur : **Contrôlés**
- Instruments pilotage : **Contrôlés, réglés**
- Instruments navigation : **Contrôlés, réglés**
- Moyens radio : **Marche**
- ATIS : **Écouté, noté** ⇒ (VHF 2)
- Autorisation : **Accordée** ⇒ (VHF 1)
- Harnais : **Attachés**
- Réchauffage carbu : **Froid**
- Heure : **Notée**
- Phare roulage : **ON**
- Frein de parc : **Desserré**

ROULAGE

- Manche : **Tenu**
- Freins : **Essayés**
- Instruments : **Vérifiés en virage** ⇒
 - ☞ (Horizon, Conservateur de cap,
 - ☞ Indicateur de virage)

ESSAIS MOTEUR

- Frein de parc : **Serré**
- Moteur chaud : **températures** ⇒
 - ☞ Huile : **40°** ou Culasses : **100°**
- Régime moteur : **2 000 tr/mn vérifier**
- Magnétos : ⇒
 - ☞ Perte maxi **175 tr/mn**
 - ☞ Ecart maxi **50 tr/mn**
- Mixture : **Contrôlée**
- Réchauffage carbu : **Chaud** ⇒ **N ↓, T° ↑**
- Succion : **Dans le vert**
- Contrôle ralenti : **600 à 700 tr/mn**
- Régime moteur : **1200 tr/mn**

DR 400/120

7

22/04/2008

AVANT DECOLLAGE

- Sièges : **Réglés et verrouillés**
- Harnais : **Attachés**
- Commandes : **Libres** ⇒
 - ☞ à fond
 - ☞ sens correct
- Compensateur : **Réglé**
- Contact magnétos : **1 + 2 (BOTH)**
- Carburateur : **Froid**
- Mélange : **Riche**
- Essence : **Ouverte**,
- Autonomie : **Annoncée** ⇒ (Temps de vol)
- Pompe électrique : **Marche** ⇒ (Voyant, Mano)
- Volets : **Un cran** ⇒ (Voyant)
- Gyros : **Contrôlés et Réglés** ⇒
 - ☞ horizon artificiel,
 - ☞ conservateur de cap
- Altimètre : **Réglé** ⇒ (Erreur notée 3 hPa maxi)
- Huile : **Pression et Température**
- Habitacle : **Rangé**
- Verrière : **Verrouillée**
- Voyants : **Rouges et Jaunes éteints** ⇒ (Test)
- Phares : ⇒
 - ☞ Roulage : **OFF**
 - ☞ Atterrissage : **ON**
- Etude du départ : **Effectuée**
- Piste et approche : **Libres**
- Message radio : **Effectué**
- Autorisation : **Obtenue**
- Frein de parc : **Desserré**

DECOLLAGE

Aligné sur la piste :

- Transpondeur : **ALT 7000**
- Vérifier le compas
- Recaler le conservateur
- Prendre un **TOP**
- Pleine puissance.

DR 400/120

8

22/04/2008

APRES DECOLLAGE

- Volets : **Rentrés** ⇒ (Voyant)
- Pompe électrique : **Arrêt** ⇒ (Voyant, Mano)
- Phares: **Coupés**

CROISIERE

- Paramètres moteur : **corrects**
- Altimètre : **Contrôlé et réglé**
- Directionnel : **Vérifié et recalé** ⇒ (Compas)
- Essence : **Consommation** ⇒
⇒ (Autonomie annoncée)

AVANT MONTEE

- Mixture : **Riche**
- Essence : **Vérifiée**
- Directionnel : **Vérifié et recalé** ⇒ (Compas)
- Altimètre : **Contrôlé et réglé**
- Assiette ⇒ puissance

AVANT DESCENTE

- Mixture : **Riche**
- Essence : **Vérifiée**
- Directionnel : **Vérifié et recalé** ⇒ (Compas)
- Altimètre : **Contrôlé et réglé**
- Assiette ⇒ puissance

POINT TOURNANT

- Top chrono : **Index**
- Cap
- Altitude ou niveau ⇒ (Altimètre recalé)
- Estimée ⇒ (LOG)
- Index sur estimée
- Radio COM et radio NAV ⇒ (Modif PLN)
- Paramètres moteur
- Bilan carburant
- MTO

DEROUTEMENT

- Cap approximatif
- Trait
- Cap exact
- Ensuite identique à ⇒ POINT TOURNANT

DR 400/120

9

22/04/2008

APRES ATERRISSAGE

- Phares ⇒
 - ☞ Atterrissage : **OFF** –
 - ☞ Roulage : **ON**
- Volets : **Rentrés**
- Carburateur : **Froid**
- Pompe électrique : **Arrêt**
- Moyens radio ⇒
 - ☞ VHF 2 : **OFF**
 - ☞ Transpondeur : **OFF**

ARRET MOTEUR

- Frein de parc : **Serré**
- Heure : **Notée**
- Phare roulage : **OFF**
- Message radio
- Moyens radio : **Coupés**
- Feux de navigation : **Coupés**
- Alternateur : **Arrêt**
- N < 1 000 tr/min : **Essai coupure**
- Régime moteur : **1 200 tr/min**
- Mixture : **Pauvre**
- Contact magnétos : **Coupé** ⇒ (Clés retirées)
- Robinet essence : **Fermé**
- Volets : **Sortis 2 crans**
- Voyants : **Contrôlés**
- Anticollision : **Arrêt**
- Contact batterie : **Arrêt**
- Caches prises : **En place**
- Documents : **Renseignés**

CIRCUIT CARBURANT

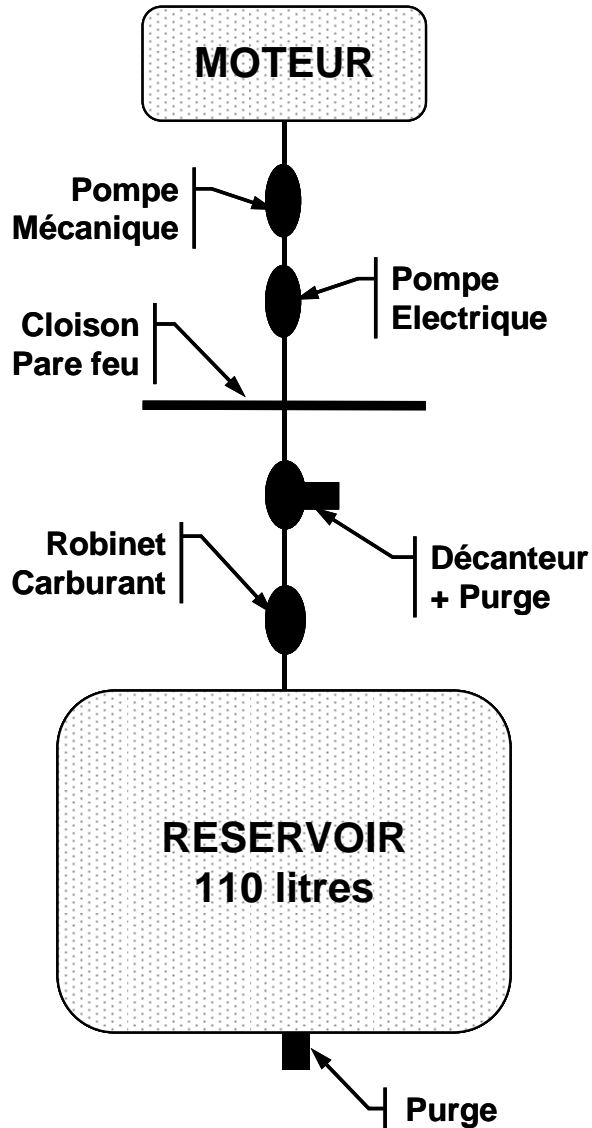
1°) Capacités :

- Capacité totale maximum	110 litres
- Capacité totale consommable	109 litres
- Capacité inutilisable	1 litre

2°) Utilisation du réservoir supplémentaire :

C'est avion n'est pas équipé d'un réservoir supplémentaire.

3°) Schéma :



DR 400/120

11

18 octobre 2008

RESERVE.

DR 400/120

12

18 octobre 2008

URGENCES

PANNE MOTEUR NON IDENTIFIEE :

- Moteur : **Plein gaz**
- Carburateur : **Chaud**
- Mélange : **Riche**
- Essence : **Ouverte**
- Pompe électrique : **Marche**
- Magnétos : **1 + 2 BOTH**

Dès que la panne est identifiée:

- Essence : **Fermée**
- Magnétos : **Coupées**
- Transpondeur : **7700 ou 77XX**
- Mayday - Mayday - Mayday
- Habitacle : **Verrière déverrouillée**
- Harnais : **Serrés**
- Contact général : **Coupé**
- Balise de détresse : **ON**

FEU AU MOTEUR :

- Essence : **Fermée**
- Moteur : **Plein gaz**
- Magnétos : **Coupées**
- Transpondeur : **7700 ou 77XX**
- Mayday - Mayday - Mayday
- Habitacle : **Verrière déverrouillée**
- Harnais : **Serrés**
- Contact général : **Coupé**
- Balise de détresse : **ON**

FUMÉES DANS LA CABINE :

- Chauffage et désembuage : **Fermés**
- Aération : **Ouverte en grand**
- Batterie et Alternateur : **Coupés**
- Tous moyens radio et électriques : **Coupés**
- Batterie puis Alternateur : **Marche**
- Sélectionner les éléments défectueux.

PANNE GENERATION ELECTRIQUE :

- Alternateur : **Coupé, puis Marche**
- Si la panne persiste ⇒
 - ☞ Alternateur : **Arrêt**
 - ☞ Moyens électriques : **Délestés**

PANNE VHF :

- Transpondeur : 7600 ou 76XX
- Conduite du vol ⇒
 - ☞ selon les dernières instructions
 - ☞ ou selon la carte VAC

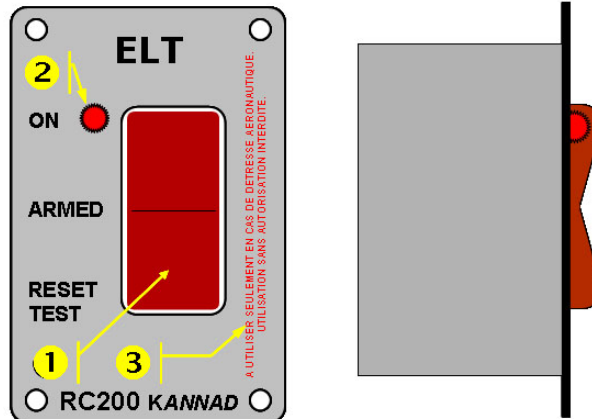
DR 400/120

13

15 octobre 2008

BALISE DE DETRESSE KANNAD 406 AF-COMPACT

A - BOITIER DE COMMANDE.



1 - SWITCH 3 positions :

- a) ON : - ELT en mode émission.
- b) ARMED : - ELT active en cas de choc par G'SWITCH.
- c) RESET/TEST : - Arrête l'émission de la balise ou active une séquence test.

2 - Voyant rouge de signalisation :

- a) La balise est en fonctionnement.
- b) Indications de la séquence test.

3 - Etiquette d'information :

A utiliser seulement en cas
de détresse aéronautique.
Utilisation sans autorisation interdite.

B - TEST BALISE :

- Suite à une impulsion sur la position test,
- Après 10 secondes environ :
- 1 long flash du voyant indique la validité du test.
- une série de flash court indique un mauvais fonctionnement :

 - 3 + 1 batterie faible.
 - 3 + 2 puissance émission faible.
 - 3 + 3 VCO non verrouillé.
 - 3 + 4 aucune programmation de la balise.

Dans tous ces cas le vol est interdit.

Il est nécessaire de prévenir un responsable club pour un dépannage rapide. (Voir liste page 15).

C - NOTE :

- Afin de ne pas épuiser la batterie trop rapidement ne pas effectuer de test avant chaque vol.
- Un test par semaine est recommandé.
- Le test ne doit pas dépasser 5 secondes.
- Après 50 secondes le signal transmis est considéré valide par les satellites.

DR 400/180

14 15 octobre 2008

CONDUITE A TENIR
EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT

- Prendre les mesures d'urgence pour assurer le sauvetage et la sauvegarde des vies humaines et du matériel, par exemple.
- Protection contre les risques incendie, explosion ou autres.
- Déclenchement de la balise de détresse.
- Prévenir la Gendarmerie la plus proche, ou un service de la Navigation aérienne habilité à transmettre les messages réglementaires.
- Prendre contact avec le responsable des vols de Claude CHAUTEMPS tél. [05 61 20 00 92](tel:0561200092),
- ou l'un des responsables de la liste ci-dessous, en précisant bien remplacement exact où se trouvent l'avion et ses occupants: lieu, adresse et téléphone. Ceci, afin d'engager rapidement les démarches utiles pour préserver les intérêts et les droits de l'aéro-club, de ses membres et des tiers.
- Rédiger un compte-rendu circonstancié rassemblant tous les éléments connus ou présumés qui permettront d'analyser les faits en vue de éviter le renouvellement.

A3C LASBORDES :

Tel : 05 61 20 00 92

Fax : 05 61 80 32 04

Mail : a3clasbordes@wanadoo.fr

Gilles MAURY (P) : 06 82 49 56 05

Paul CHAUVEAU (SG) : 06 31 72 38 95

Lionel FONTAINE (T) : 06 87 39 95 98

Gérard DESIMONE (CP) : 06 17 70 18 72

AERODROME DE TOULOUSE LASBORDES :

TWR :

Tel : 05 62 47 53 20

Fax : 05 62 47 53 23

Chef d'aérodrome :

Tel : 05 62 47 53 21

Nota : Cette liste doit toujours être réactualisée

Tous avions 15 MAJ 29 juillet 2008

Aérodromes voisins de LASBORDES		
AGEN TWR 121.300	204 ft AG 400	11/29 AGN 326°
ALBI AFIS 118.950	565 ft AB 323	09/27 GAI 102°
AUCH AFIS 123.000	411 ft LMT 420	18/36 AGN 226°
CARCASS TWR 121.000	433 ft CS 345	10/28 TOU 129°(*)
CASTELNAUD A.A. 118.900	553 ft	11/29 TOU 131°
CASTELSAR A.A.121.050	243 ft	10/28 AGN 044°
CASTRES AFIS 118.500	785 ft CVU 356	14/32 GAI 140°(*)
GAILLAC A.A. 119.950	445 ft	07/25 GAI 154°
GRAULHET A.A. 119.650	583 ft	10/28 GAI 145°
MONTAUBAN A.A. 120.600	353 ft	14/32 GAI 284°
MURET TWR 123.200	623 ft MUT 350	12/30 TOU 189°
PAMIERS AFIS 118.175	1 114 ft PMR 384	09/27 TOU 155°
REVEL A.A. 119.575	643 ft	13/31 GAI 167°
Tse Bourg St B A.A. 118.850	526 ft AD Réserve	12/30 TOU 104°
Tse Lasbordes TWR 122.700	460 ft	16/34 TOU 125°
Tse Blagnac FIS : Info 121.250 TWR 118.100	499 ft	14/32
AGN 114.80	GAI 115.80	TOU 117.70
(*) Indications non relevées sur la carte VAC		
Tous avions 16 MAJ le 24 octobre 2008		