

AERO CLUB

CLAUDE CHAUMPS



ROBIN DR 400/140

F-GMRA

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
- Réserve :	4
- Sommaire :	2
- Urgences :	13
- Visite avant vol :	5

DR 400/140

2

18 octobre 2008

**PARAMETRES ET LIMITES D'UTILISATION
DR 400/140 B**

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)	1000
- Masse maxi à l'atterrissage (kg)	1000
- Masse maxi aux places arrière (kg)	154
- Masse maxi bagages de soute (kg)	40
- Masse maxi essence plein complet (kg)	116

DECOLLAGE ET MONTEE

- Régime minimum (tr/min)	2200
- Sollicitation à Vr (km/h)	100
- Montée initiale (pente max) (km/h)	130
- Montée normale (Vz max) (km/h)	150

CROISIERE

- Régime préconisé (tr/min)	2500
- Consommation horaire (l/h)	35

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

DESCENTE

- Mélange : Plein riche (Poussée)	
- Réchauffage carburateur : Chaud	
☞ VNE (km/h)	308
☞ Va (km/h)	215
☞ Finesse max 10 à (km/h)	145

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)	99
Configuration : ☞ Volets 1 cran (km/h)	93
☞ Volets 2 crans (km/h)	87

UTILISATION DU MOTEUR

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

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

DR 400/140

3

23 mars 2008

RESERVE.

DR 400/140

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 : **Contrôlé puis OFF**
- Phares : **Contrôlés puis OFF**
- Feux de nav : **Contrôlés puis OFF**
- Avertisseur décrochage : **Contrôlé**
- Feux de nav : **OFF**
- Contact batterie : **Arrêt**
- Purges essence : **Effectuées** ⇒ (3)
- 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** ⇒ (7 Litres mini)
- 1/2 aile droite : **Vérifiée**
- Atterrisseur D : **Vérifié** ⇒ (Idem G)
- Bouchon réservoir sup : **Vérifié**
- Cache prise statique droit : **Retiré**
- Fixation antennes : **Vérifiées**
- Empennages : **Vérifiés**
- Patin d'étambot : **Vérifié**
- Cache prise statique gauche : **Retiré**
- Bouchon réservoir principal : **Vérifié**

DR 400 /140 B

5

23 mars 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 radios : **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**

MISE EN ROUTE :

Personne devant !

- Démarreur : **20 secondes max**
- Pression huile : **Voyant éteint**
- Régime moteur : **1200 Tr/mn**
- * **Voir circuit carburant page 11.**

DR 400 / 140 B

6

12 Octobre 2008

APRES MISE EN ROUTE :

- Alternateur : **Marche** ⇒ (Voyant)
- Pompe électrique : **Arrêt** ⇒ (Voyant, Mano)
- Feux de navigation : **Selon besoin**
- Instruments moteur : **Contrôles**
- Instruments pilotage : **Contrôles, 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 : **Desserré**

ROULAGE :

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

ESSAIS MOTEUR :

- Frein de parc : **Serré**
- Moteur chaud températures ⇒
 - ☞ Huile : **40°** ou Culasses : **100°**
- Régime moteur : **2 000 tr/mn vérifier** ⇒
 - Magnétos : ⇒
 - ☞ Perte maxi **125 tr/mn**
 - ☞ Ecart maxi **50 tr/mn**
 - Mixture : **Contrôlée**
 - Chauffage carbu : **Chaud** ⇒ **N ↓, T° ↑**
 - Succion : **Dans le vert**
- Contrôle ralenti : **600 à 700 tr/mn**
- Régime moteur : **1200 tr/mn**

DR 400/140 B

7

23 mars 2008

AVANT DECOLLAGE :

- Sièges : **Réglés et verrouillés**
- Harnais : **Attachés**
- Commandes : **Libres** ⇒ à fond et 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 max)
- 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 400/140 B

8

23 mars 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 400/140 B

9

23 mars 2008

APRES ATERRISSAGE :

- Phares ⇒
 - ☞ Atterrissage : **OFF**
 - ☞ Roulage : **ON**
- Volets : **Rentrés**
- Carburateur : **Froid**
- Pompe électrique : **Arrêt**
- VHF 2 : **OFF**
- ADF : **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** ⇒ (Tiré)
- Contact magnétos : **Coupé** ⇒ (Clés retirées)
- Robinet essence : **Fermé**
- Commande supplémentaire : **Repoussée**
- Volets : **Sortis 2 crans**
- Voyants : **Contrôlés**
- Anticollision : **Arrêt**
- Contact batterie : **Arrêt**
- Caches prises : **En place**
- Documents : **Renseignés**

DR 400/140 B

10

12 Octobre 2008

Circuit carburant (1):

1° Capacités :

- Capacité totale maximum 160 litres
- Capacité totale consommable 159 litres
- Capacité inutilisable 1 litre

2° Utilisation du réservoir supplémentaire :

- Le réservoir supplémentaire est une nourrice dont le contenu se déverse par gravité dans le réservoir principal.
- La vitesse d'écoulement du carburant est supérieure à la consommation moteur.
- Procédure à appliquer pour utilisation :
 1. consommer dans le principal une quantité de carburant ≥ 1 heure 15 heure de vol,
 2. à l'aide de la tirette placée sur le tableau de bord transférer par gravité le supplémentaire dans le principal.
 3. contrôler le bon déroulement du transfert (la jauge du principal doit se stabiliser ou remonter)
 4. vider complètement le supplémentaire.

Nota 1 :

- ☞ Le réservoir supplémentaire ne possède pas d'alarme bas niveau.

Nota 2 :

- ☞ Afin de pallier une éventuelle défaillance du système de transfert ne pas attendre trop longtemps pour procéder à cette opération.

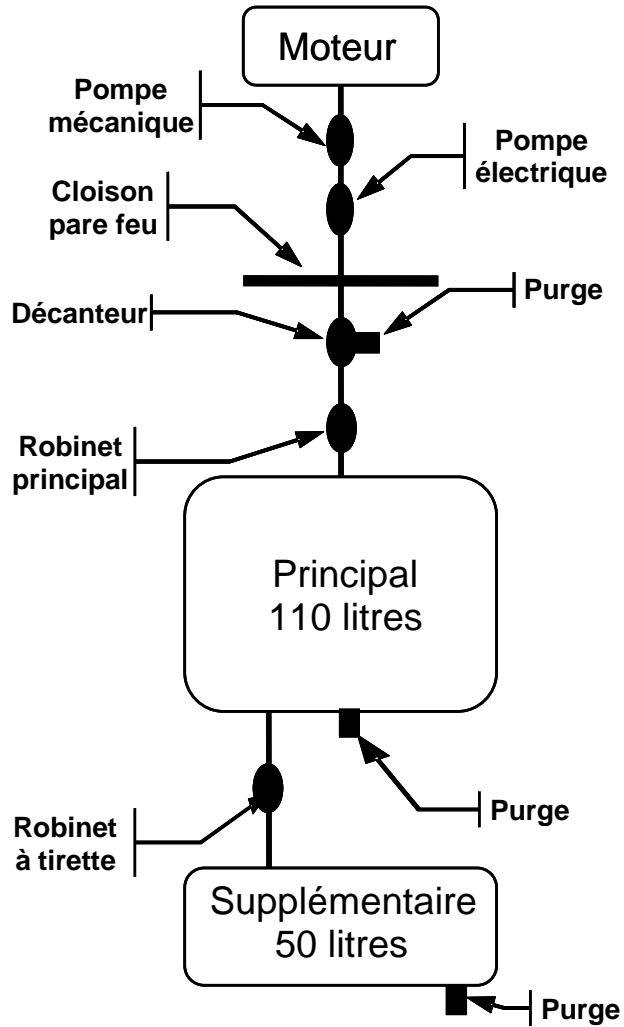
Nota 3 :

- ☞ En fin de vol, pour éviter un débordement, ne pas oublier, en fin de vol, de repousser la commande du réservoir supplémentaire.

Voir le schéma circuit page 12.

Circuit carburant (2):

3°) Schéma :



DR 400/140 B

12

23 mars 2008

URGENCES

PANNE MOTEUR NON IDENTIFIEE :

- Moteur : **Plein gaz**
- Carburateur : **Chaud**
- Mélange : **Riche**
- Essence : **Principal et sup** (Ouverts)
- 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

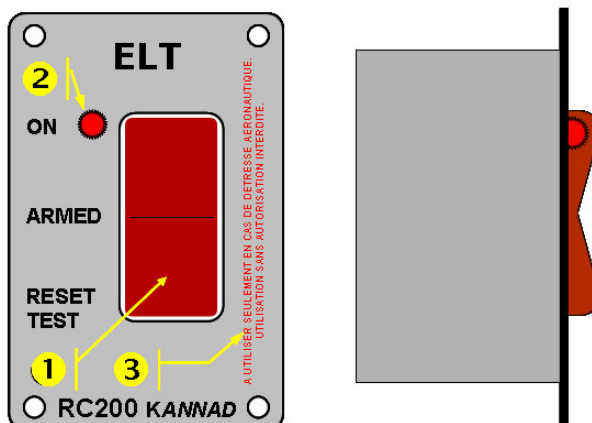
DR 400 /140

13

12 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 400/140

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,
- ou l'un des responsables de la liste ci-dessous, en précisant bien remplacement exact où se trouve 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		