




<b>AEROCLUB RENAULT TRUCKS &amp; IRISBUS</b>		<b>FICHE LACHE AVION</b>
	<b>DR400 2+2 F-GBTZ</b>	<b>Mise à jour le 29/11/2006</b>
<b>Moteur :</b> Lycoming <b>Type :</b> O-235-H2C <b>Puissance :</b> 108 HP = 81 kW <b>Huile :</b> Total Aero D80 <b>Capacité :</b> 6,3 Litres	<b>Carburant :</b> 100 LL <b>Capacité des réservoirs :</b> 110 Litres <b>Quantité utilisable :</b> 100 Litres <b>Consommation :</b> 23 L/h <b>Autonomie :</b> 4 heures	<b>Masse Maxi décollage :</b> 865 Kg <b>Masse Maxi atterrissage :</b> 865 Kg <b>Charge utile avec le plein :</b> 247 Kg <b>Limitation vent de travers :</b> 22 Kt

### Particularités lié à cet avion

- **Sièges :** Vérifier que les deux sièges avant sont bien verrouillés, la manette de réglage doit être en buté avant.
- **Evolution au sol :** La roulette de nez est conjuguée avec la gouverne de direction, donc l'avion se manœuvre au sol en actionnant les palonniers, il est à noter que les palonniers sont conjugués avec les freins de manière à diminuer le rayon de braquage, il est donc nécessaire d'augmenter légèrement la puissance lors de la manœuvre.  
Ne pas tirer l'avion par les extrémités de l'hélice, mais par sa base.
- **Frein de service :** C'est un frein à main, il freine les deux roues du train principal de façon symétrique, lors d'un freinage important il est donc impossible de changer de direction pendant l'opération de freinage, les deux actions sont séquentielles, on freine et une fois le freinage terminé, on manœuvre. Le point blanc (verrouillage du frein) doit se trouver en position basse pendant le roulage et en vol.
- **Frein de parc :** C'est un frein à main, il n'est pas nécessaire de le tirer au maximum pour qu'il soit efficace. Lorsque l'avion à été stationné avec le frein de parc, **avant tout démarrage** il est nécessaire de l'enlever et de le remettre, en pompant si nécessaire afin de s'assurer d'avoir une immobilisation efficace de l'avion.
- **Roulette de nez :** Comme précisé auparavant elle est conjuguée au sol, en vol la roulette est fixe. Pour qu'elle soit conjuguée il faut une certaine charge sur le train avant afin d'enclencher le système de conjugaison. Il est possible lors d'un atterrissage que le mécanisme de conjugaison ne se soit pas enclenché ce qui pose un problème de maniabilité à faible vitesse (jusqu'à vitesse >30 km/h la gouverne de direction a de l'efficacité), si vous vous trouvez dans ce cas, une légère action à piquer sur le manche permet de charger la roulette et d'enclencher le mécanisme.
- **Les volets :** Ils sont manuels, et doivent être en position sortie lors du stationnement de l'avion.
- **Le stationnement :** si l'avion doit être stationné en extérieur pour une durée supérieure à la journée ou si le temps le nécessite (vent), il est impératif d'immobiliser les commandes de vol pour cela utilisez la ceinture de sécurité coté pilote pour immobiliser les commandes.
- **Tension d'alimentation :** L'avion a un circuit électrique fonctionnant en 12v.
- **Réservoirs d'essence :** l'avion est pourvu d'un seul réservoir de 110 litres. Seul l'avitaillement avec le plein du réservoir peut garantir l'autonomie réelle de l'avion.
- **Purges réservoirs :** L'avion possède trois points de purge, deux sous le réservoir et une sous le moteur.
- **Niveau d'huile :** Il est impératif de vérifier le niveau d'huile avant d'ouvrir à clé la verrière et ceci pour éviter de détériorer définitivement la verrière (ouverture de la verrière alors que la trappe à huile est ouverte), surtout si vous êtes plusieurs à vous affairer à la préparation de l'avion.
- **Protection de la verrière :** Il est interdit de pauser des affaires (casques ou planchette) sur la casquette du tableau de bord, car au moment de la fermeture de celle-ci, elle risque de se casser ou de se rayer (les cartes sont tolérées).
- **Performance :** Il est impératif avant tout vol de se référer au chapitre 5 du manuel de vol, concernant les performances de décollage de l'avion. C'est un avion faiblement motorisé, ce qui se répercute sur les performances de décollage. Les varicos sont faibles ce qui fait que tous les terrains ne sont pas forcément accessibles.

**Ce document ne remplace pas le manuel de vol**

<b>Visa Chef Pilote</b>  	<b>Nom Instructeur :</b>	<b>Nom du Pilote :</b>
<b>Visa Président</b>  	<b>Visa Instructeur</b>	<b>Visa Pilote</b> Précédé de « lu et approuvé »