

SUPPLEMENT
au
MANUEL DE VOL



DR400/135CDI

Document n° 1001639



SUPPLEMENT AU MANUEL DE VOL

pour les

DR400/120D
DR400/140B
DR400/180R
DR400/200R
DR400/RP

Equipé du groupe moto-propulseur TAE 125

Type DR400

Modèle..... 140B

N° de série **2644**

N° d'immatriculation. **F-HCAM**

Ce document est une traduction du "*Supplement Pilot's Operating Handbook*" doc. Nr.60-0310-600021 approuvé par l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESA).

Ce supplément doit être joint au manuel de vol lorsque le groupe moto-propulseur TAE 125 est installé en conformité avec le STC (Supplemental Type Certificate) EASA.A.S.01380.

Les informations contenues dans ce supplément et uniquement dans le contexte décrit, annulent et se substituent au manuel de vol approuvé par l'AESA.

Les données de limitations, procédures, performances et chargement non incluses dans ce supplément sont à consulter dans le manuel de vol DR400 approuvé par l'AESA.



Page intentionnellement blanche



LISTE DES REVISIONS

Révision	Pages	Approbation AESA de l'original en anglais
0	//////////	////////////////////
1	i à xii 0-1 à 0-2 1-1 à 1-14 2-1 à 2-10 3-1 à 3-16 4-1 à 4-14 5-1 à 5-12 6-1 à 6-4	04 août 2005 Validation du L.B.A. le 10 août 2005

Révision	Pages	Description	Approbation AESA de l'original en anglais
2	i à xii	Modifications éditoriales	06 octobre 2006
	1-1 à 1-14	Modèles de tableaux de bord	Validation EASA A.S.C. 01170 Rev1 du 22 Feb 2007
	2-1 à 2-10	Carburant quantité	
	4-1 à 4-14	Modifications éditoriales	
	5-1 à 5-12	Mise à jour performance	

Révision	Pages	Description	Approbation AESA de l'original en anglais
2	3-1 à 3-18	Mise à jour des procédures	16 novembre 2007 STC EASA A.S.01380 revision 2
3 de sept 2007	i à x	Modifications éditoriales	
	1-1 à 1-22	Différents modèles de moteur Additif diesel Schéma électrique Niveaux de bruit Tableaux de bord Modifications éditoriales	
		Différents modèles de moteur Température liquide de refroidissement corrigée Plafond pratique	
		Mise à jour des procédures	
		Performance de plané mise à jour	
	2-1 à 2-10		

Ce supplément est une traduction en français de l'édition 1 révision 3
en anglais approuvée par l'AESA.

26 NOV. 2007





Page intentionnellement blanche



TABLE DES MATIERES

LISTE DES REVISIONS.....	iii
ABREVIATIONS.....	xi

SECTION 0 GENERALITES

CONVENTIONS	0-1
POUR AVION DR400 A COMPTER DU NUMERO DE SERIE 2500 INCLUS	0-1

SECTION 1 DESCRIPTION

ENCOMBREMENT GENERAL.....	1-1
GROUPE MOTOPROPULSEUR.....	1-1
HELICE	1-2
LIMITATION ACOUSTIQUE.....	1-2
SYSTEME ELECTRIQUE.....	1-3
REINITIALISATION FADEC.....	1-5
CARBURANTS / FLUIDES.....	1-5
HUILE MOTEUR	1-6
CIRCUIT CARBURANT.....	1-6
RESERVOIR OPTIONNEL.....	1-7
CLIMATISATION ET VENTILATION	1-18



SECTION 2

LIMITATIONS

BASE DE CERTIFICATION.....	2-1
TYPE D'UTILISATION	2-1
FACTEUR DE CHARGE LIMITE A LA MASSE MAXIMALE AUTORISEE.....	2-2
MASSES MAXIMALES AUTORISEES	2-2
MASSE ET CENTRAGE.....	2-2
PLAN DE CHARGEMENT	2-3
LIMITATIONS MOTEUR.....	2-3
MARQUAGE INSTRUMENTS MOTEUR.....	2-6
MISE A LA TERRE AVANT ET PENDANT LE REMPLISSAGE DU RESERVOIR	2-6
QUALITE DE CARBURANT AUTORISE	2-7
QUANTITE MAXIMUM DE CARBURANT	2-7
Réservoir optionnel (uniquement JET A-1).....	2-7
LIMITE DE CHARGEMENT	2-7
LIMITE D'EMPLOI DANS LA CATEGORIE "U"	2-7
ETIQUETTES	2-8



SECTION 3

PROCEDURES D'URGENCE

PANNE MOTEUR OU PERTE DE PUISSANCE	3-2
Au décollage.....	3-2
Immédiatement après décollage.....	3-2
Panne moteur en vol	3-3
ATTERRISSAGE FORCE EN CAMPAGNE, MOTEUR EN PANNE...	3-4
Redémarrage après panne du moteur	3-5
Panne FADEC en vol	3-6
PANNE MOTEUR EN VOL.....	3-8
INCENDIE	3-8
Feu moteur au sol, à la mise en route.....	3-8
Feu moteur en vol.....	3-9
Feu électrique.....	3-10
MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU MOTEUR	
Pression d'huile trop basse (<2,3 bar en croisière ou < 1,2 bar au ralenti)	3-10
Température d'huile trop élevée	3-11
Température de liquide de refroidissement trop élevée	3-11
Voyant "niveau liquide de refroidissement" allumé	3-12
Température du réducteur trop élevée.....	3-12
Vitesse de rotation hélice trop élevée	3-12
Variations de la vitesse de rotation hélice.....	3-13
GIVRAGE	3-14
PANNE DE GENERATION ELECTRIQUE	3-15
VRILLE INVOLONTAIRE.....	3-16
PANNE SUR LA COMMANDE DE PROFONDEUR	3-16



SECTION 4 PROCEDURES NORMALES

VITESSE D'UTILISATION NORMALE	4-1
Vitesse optimale de montée	4-1
Vitesse de meilleure pente de montée	4-1
Vitesse maximale d'utilisation en air agité	4-1
Vitesse maximale volets sortis	4-1
Vitesse d'atterrissage (approche finale)	4-1
INSPECTION PREVOL	4-2
VERIFICATION INTERIEURE CABINE AVANT MISE EN ROUTE	4-5
DEMARRAGE DU MOTEUR	4-6
APRES LE DEMARRAGE	4-7
TEMPS DE CHAUFFAGE	4-7
ROULAGE	4-7
AVANT LE DECOLLAGE	4-8
DECOLLAGE	4-10
Décollage normal	4-10
Décollage court	4-10
Décollage par vent de travers	4-10
MONTEE	4-11
Montée normale	4-11
Montée à pente maximale	4-11
CROISIERE	4-11
DESCENTE	4-12
Approche ou vent arrière	4-12
Finale	4-12
ATTERRISSAGE	4-13
Atterrissage court	4-13
Remise de gaz	4-13
APRES ATTERRISSAGE	4-13
ARRET MOTEUR	4-13
Après l'arrêt du moteur	4-13



UTILISATION DU FREIN DE PARC.....	4-14
Frein serré	4-14
Frein desserré	4-14

SECTION 5

PERFORMANCE

CALIBRATION DE L'INSTALLATION ANEMOMETRIQUE	5-1
VITESSE DE DECROCHAGE	5-1
PERFORMANCE DE DECOLLAGE	5-2
Conditions	5-2
PERFORMANCE DE MONTEE.....	5-4
Taux de montée, volets rentrés, 980 kg (MMD)	5-4
Taux de montée, volets rentrés, 880 kg	5-6
Temps de montée, volets rentrés, 980 kg	5-7
Temps de montée, volets rentrés, 880 kg	5-8
Taux de montée, volets en position décollage	5-9
Performance de plané	5-9
PERFORMANCE DE CROISIERE	5-10
PERFORMANCE D'ATTERRISSAGE	5-12

SECTION 6

MASSE ET CENTRAGE

UTILISATION DU CENTROGRAMME	6-3
Exemple de calcul de chargement	6-3



Page intentionnellement blanche



ABREVIATIONS

- TAE** **Thielert Aircraft Engines GmbH, société de développement et de construction du TAE 125**
- FADEC** **Full Authority Digital Engine Control (système autonome de gestion électronique du moteur)**
- CED 125** **Compact Engine Display du TAE 125**
Instrument multifonction d'affichage des paramètres moteur