

AERO CLUB

CLAUDE CHAUTEMPS



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 : **octobre 2020**

Sommaire :

Document	Page
- Page de garde :	1
- Sommaire :	2
- Paramètres et limites d'utilisation :	3
- Réserve :	4
- Visite avant vol :	5
- Avant mise en route :	6
- Après mise en route :	7
- Essais moteur :	7
- Avant décollage :	8
- Après décollage :	9
- Croisière :	9
- Avant montée :	9
- Avant descente :	9
- Point tournant :	9
- Déroutement :	9
- Après atterrissage :	10
- Arrêt moteur :	10
- Circuit carburant :	11 +12
Urgences :	13+14
- Balise de détresse :	15
- Conduite à tenir en cas d'accident :	16
- Aérodrômes voisins de LASBORDES	17
- Détecteur CO	18

DR 400/140

2

octobre 2020

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)	115

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)	33

DESCENTE

- Mélange : Plein riche (Poussée)	
- Réchauffage carburateur : Chaud	
VNE (km/h)	308
Va (km/h)	215
Finesse max 9,3 à (km/h)	145

APPROCHE ET ATERRISSAGE

- Réchauffage carburateur : Chaud	
- Vi préconisée sans vent à la masse maxi:	
Volets 2 crans (km/h)	115
-Par vent de travers ou fortes rafales	130
Volets 1 cran (km/h)	
- 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

octobre 2020

RESERVE.

DR 400/140

4

octobre 2020

VISITE AVANT VOL :

- Inventaire : **Effectué** trousse de secours, brise verrière
- Magnétos : **Clés retirées**
- Détecteur de CO : **Contrôlé** ⇒ Voir Page 18
- 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** octobre 2020

AVANT MISE EN ROUTE :

- Cahier d'ordre : **Rempli et signé**
- Fourche : **enlevée et rangée**
- 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 15
- Contact batterie : **Marche**
- Voyants : **Testés**
- Volets : **Rentrés** ⇒ (Voyant)
- Robinet d'essence * : **Ouvert**
- 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 2 à 3
⇒ Moteur chaud 1 pas d'injection
- Manette des gaz : **Réglée** ⇒ (1 cm)
- Abords : **Dégagés**

MISE EN ROUTE :

Personne devant !

- Démarreur : **10 secondes max**
- Pression huile : **Voyant éteint**
- Régime moteur : **1200 Tr/mn**
- * Voir circuit carburant page 11.

DR 400 / 140 B **6** octobre 2020

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**
- Transpondeur : **Code + ALT** ou **7000 + ALT (*)**
- ATIS **Écouté, Noté** ⇒ (VHF 2)
- Harnais : **Attachés**
- Autorisation : **Accordée** ⇒ (VHF 1)
- Heure : **Notée**
- Phare roulage : **ON**
- Frein : **Desserré après réduction**

ROULAGE :

- Manche : **Tenu**
- Freins : **Essayés**
- Instruments : **Vérifiés en virage** ⇒
⇒ (Horizon, directionnel,
⇒ 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/min**
⇒ Ecart maxi entre magnétos **50 tr/min**
 - Mixture : **Contrôlée**
 - Chauffage carbu : **Chaud** ⇒ **N ↓, T° ↑**
 - Succion : **Dans le vert**
 - Contrôle ralenti : **600 à 650 tr/mn**
 - Régime moteur : **1200 tr/mn**
- (*) Code si code affecté, 7000 si code non affecté.

DR 400/140 B

7

octobre 2020

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,
⇒ Directionnel
- 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**
- Vérifier le compas
- Recaler le conservateur
- Prendre un **TOP**
- Pleine puissance.

DR 400/140 B

8

octobre 2020

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 - Directionnel : **recalé**
- 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** octobre 2020

APRES ATERRISSAGE :

- Phares ⇒
⇒ Atterrissage : **OFF**
⇒ Roulage : **ON**

- Volets : **Rentrés**
- Carburateur : **Froid**
- Pompe électrique : **Arrêt**
- VHF inutilisée : **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** octobre 2020

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 h 15 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.

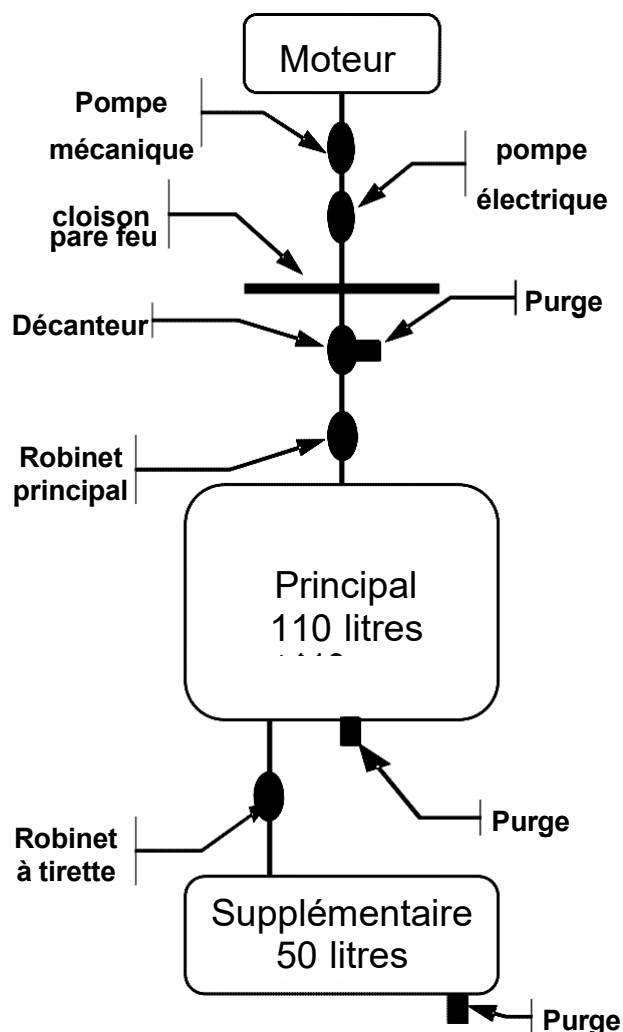
DR 400/140 B

11

octobre 2020

Circuit carburant (2):

3°) Schéma :



DR 400/140 B

12

octobre 2020

U R G E N C E S

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

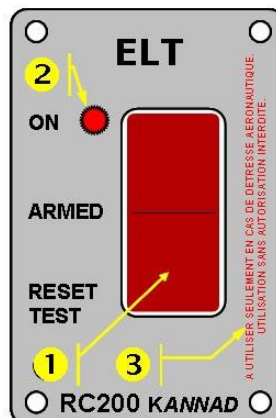
13

octobre 2020

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

15

octobre 2020

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.

- **Appeler le 191 URGENCE AERONAUTIQUE (CCR)**

- 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 CHAITEMPS 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 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 d'en éviter le renouvellement.

A3C LASBORDES :

Tel : 05 61 20 00 92

Fax : 05 61 80 32 04

Mail : a3clasbordes@wanadoo.fr

Ph JEANMOUGIN (P) : 06 64 08 20 00

Paul CHAUVEAU (SG) : 06 46 52 80 55

Patrick MÜLLER (RP+ T) : 06 88 47 33 09

René BOSCARIOL(RP adj): 0621 85 8197

AERODROME DE TOULOUSE LASBORDES :

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 16 août 2026

Aérodromes voisins de LASBORDES

AGEN TWR 121.305	204 ft	11/29
ALBI AFIS 118.955	565 ft	09/27
AUCH AFIS 123.005	411 ft LMT 420	18/36
CARCASS TWR 134.505	434 ft	10/28 TOU 129°(*)
CASTELNAUD A.A. 118.905	553 ft	11/29 TOU 128°
CASTELSAR A.A.121.055	243 ft	10/28
CASTRES AFIS 118.505	785 ft	14/32
GAILLAC A.A. 119.955	441 ft	07/25
GRAULHET A.A. 119.655	583 ft	09/27
MONTAUBAN A.A. 120.605	353 ft	13/31
MURET TWR 123.200	623 ft MUT 350	12/30
PAMIERS AFIS 118.180	1 114 ft PMR 384	09/27
REVEL A.A. 119.575	643 ft	13/31 GAI 166°
Tse Bourg St B A.A. 118.855	526 ft AD Réserve	12/30
Tse Lasbordes TWR 122.705	460 ft	15/33
Tse Blagnac FIS : Info 121.250 TWR 118.105	499 ft	14/32
		TOU 117.70

(*) Indications non relevées sur la carte VAC

Tous avions 17 16 août 2026

Détecteur de monoxyde de carbone (CO).

Le monoxyde de carbone (CO) est le produit de la combustion incomplète du carbone.

Il se trouve dans les gaz d'échappement des moteurs d'avion qui peuvent pénétrer dans l'habitacle.

Incolore et inodore, mais très dangereux, le (CO) est difficilement détectable sans l'aide d'un indicateur dont la DGAC préconise l'installation.

L'A3C a choisi le détecteur de type QUANTUM EYE.



Présentation :

- 1) De format carte de crédit, placé sur le tableau de bord, (place droite), la lecture d'une pastille par contrôle colorimétrique est aisée, fiable et rapide.
- 2) Cette pastille fournit 3 niveaux de détection :
 - a) Normal
 - b) Attention
 - c) Danger
- 3) Sa durée de validité est de 18 mois A/C de la date portée sur le détecteur.

Utilisation au sol :

Lors de la visite prévol vérifier que :

- a) La pastille centrale indique normal (jaune).
- b) La péremption de 18 mois n'est pas atteinte.

Utilisation en vol :

- 1) Vérifier périodiquement que la teinte de la pastille reste jaune.
- 2) Si la teinte vire vers le bistre ou le noir appliquer rapidement la procédure suivante :
 - a) Chauffage cabine fermé.
 - b) Aérations cabine ouvertes en grand.
 - c) Essayer de respirer l'air provenant des aérateurs.

1^{ers} symptômes d'une contamination au (CO) :

Céphalées, nausées, vomissements, pouvant être confondus avec une intoxication alimentaire.

Dans le doute appliquer immédiatement la procédure préconisée ci-dessus même si la pastille n'a pas viré.

A3C tous avions

18

Maj 9 avril 2012

URGENCES

PANNE IMMEDIATEMENT APRES LE D/L

- Vitesse de plané : **135 km/h**
- Mixture : **Etouffoir**
- Essence : **Fermé**
- Contact magnétos : **Coupés**
- Batterie : **Off**
- Atterrir secteur avant.

LARGAGE VERRIERE



- 1- Ouvrir la verrière.
- 2- Pousser la verrière de quelques centimètres vers l'avant.
- 3- Ramener les 2 leviers de largage situés sur les accoudoirs à la verticale.

BRISE VERRIERE



- 1- Appliquer le pointeau sur les coins hauts ou bas de la verrière situés à proximité de l'arceau de sécurité.
- 2- **Renouveler l'opération jusqu'à créer une crique.**
- 3- Briser ensuite la verrière en donnant un coup sec avec le pied, la main.

DR400/140

14

octobre 2020