

DR 400 140B F-GYLC

(Cette aide ne remplace en rien l'utilisation du manuel de vol qui est obligatoire)

UTILISATION NORMALE

PHASE DE VOL	Volets	Vp	Régime	Conso	Autonomie
	deg	km / kt	tr/min	l/h	H sans réserve avec 100l 'utilisable'
Rotation	15	100 / 55	mini 2200		
Montée initiale	15	130 / 70	maxi 2700		
Montée normale	0	160 / 87			
Montée meilleur taux	0	150 / 78			
Montée meilleur pente	15 et 0	130 / 70			
Croisière	0	216 / 116	2500	33	3h00
Descente	0	240 / 130	2500		
Finesse max (f=9,3)	0	145 / 77			
Palier attente	0	160 / 87	2000		
Palier approche	15	150 / 81	2100		
Descente approche	15	130 / 70	1500		
Descente atterrissage	60	130 / 70	1500		
Descente att. (panne volet)	0	135 / 73	1600		

VITESSES DE DECROCHAGE (1 000KG)

Configuration	Vs	1,2Vs (îmax 10°)	1,3Vs (îmax 20°)	1,45Vs (îmax 37°)
Lisse	99 / 54	119 / 64	129 / 69	144 / 78
Volet 15°	93 / 51	112 / 60	120 / 64	135 / 73
Volet 60°	87 / 47	105 / 55	113 / 62	126 / 63

MASSES MAXIMALES

Utilisation Normale

Décollage	1000kg
Atterrissage	1000kg
Soute à bagages	40kg
C/O max avec plein du principal	331kg

LIMITATIONS

VNE	308km/h / 166kt
VNO	260km/h / 140kt
VA	215km/h / 116kt
VFE	170km/h / 91kt

VENT DE TRAVERS MAX

Vt	22 kt
----	-------

Par fort vent de travers, piste non limitative, atterrir volet 15°, Vi en finale 130km/h / 70kt + ½ valeur rafale

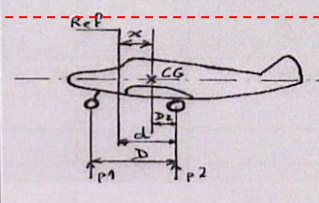
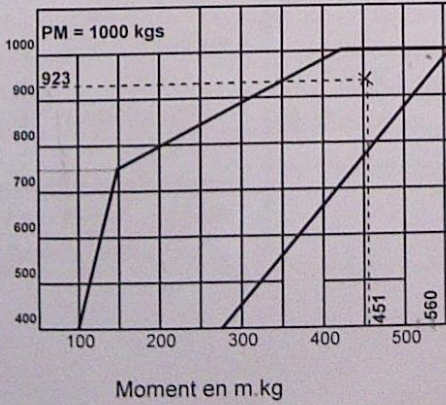
FACTEURS DE CHARGE

Lisse (cat. Normale)	-1,9 < n < +3,8
Volets sortis	0 < n < +2

CARBURANT

Total	110 l (80kg) + 50 l (36kg)
Réserve de 20min	10 l

MASSE ET CENTRAGE (F-GYLC)

RAPPORT DE PESEE		Appareil type : DR 400/140B Immatriculation : F-GYLC		Date : _____																																				
				Lieu : AC CREIL																																				
				Signature :																																				
Mise à niveau : _____ Référence : _____		Mise à niveau : <i>Longeron Supérieur</i>	Référence : <i>AV du bord d'attaque del'aile</i>																																					
 d = _____ m D = _____ m 				d = 0,82 m D = 1,67 m																																				
Distance du C.G.		Masse à vide (kg)			Distance du C.G.																																			
aux roues principales $D_1 = p2 \times D / M$ à la référence $x = d + D_1$		<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;">Masse lue</td> <td style="width:33%;">Tare</td> <td style="width:33%;">Masse nette</td> </tr> <tr> <td>Roue G</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Roue D</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Roue AV</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Masse à vide mesurée</td> <td>M kg</td> </tr> </table>	Masse lue	Tare	Masse nette	Roue G			Roue D			Roue AV			Masse à vide mesurée		M kg	aux roues principales $D_2 = p1 \times D / M = 0,5121$ à la référence $x = d - D_2 = 0,31$																						
Masse lue	Tare	Masse nette																																						
Roue G																																								
Roue D																																								
Roue AV																																								
Masse à vide mesurée		M kg																																						
Corrections																																								
Masse(kg)		Bras de levier (m)		Moments (p rapport référence) (m x kg)																																				
Valeurs lues																																								
Résultats corrigés																																								
Limites de Centrage			Exemple de chargement																																					
			<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Masse (kg)</th> <th>Bras de levier</th> <th>Moment (m x kg)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avion vide</td> <td style="border: 2px dashed red;">923</td> <td style="border: 2px dashed red;">0,31</td> <td style="border: 2px dashed red;">186</td> </tr> <tr> <td>Equipage</td> <td>154</td> <td>0,41</td> <td>63,14</td> </tr> <tr> <td>Passagers</td> <td>80</td> <td>1,19</td> <td>95,20</td> </tr> <tr> <td>Bagages</td> <td>10</td> <td>1,90</td> <td>19,00</td> </tr> <tr> <td>Essence (110l)</td> <td>79</td> <td>1,12</td> <td>88,48</td> </tr> <tr> <td>Essence (50l)</td> <td></td> <td>1,61</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Huile:</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">Comprise dans la masse à vide</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>923</td> <td>0,49</td> <td>450,54</td> </tr> </tbody> </table>			Masse (kg)	Bras de levier	Moment (m x kg)	Avion vide	923	0,31	186	Equipage	154	0,41	63,14	Passagers	80	1,19	95,20	Bagages	10	1,90	19,00	Essence (110l)	79	1,12	88,48	Essence (50l)		1,61		Huile:	Comprise dans la masse à vide			TOTAL	923	0,49	450,54
	Masse (kg)	Bras de levier	Moment (m x kg)																																					
Avion vide	923	0,31	186																																					
Equipage	154	0,41	63,14																																					
Passagers	80	1,19	95,20																																					
Bagages	10	1,90	19,00																																					
Essence (110l)	79	1,12	88,48																																					
Essence (50l)		1,61																																						
Huile:	Comprise dans la masse à vide																																							
TOTAL	923	0,49	450,54																																					
			Masse à vide : 596,5 kg																																					
			Date : 3-oct.-07																																					

Le centrage doit être inclus dans l'enveloppe opérationnelle de l'avion.

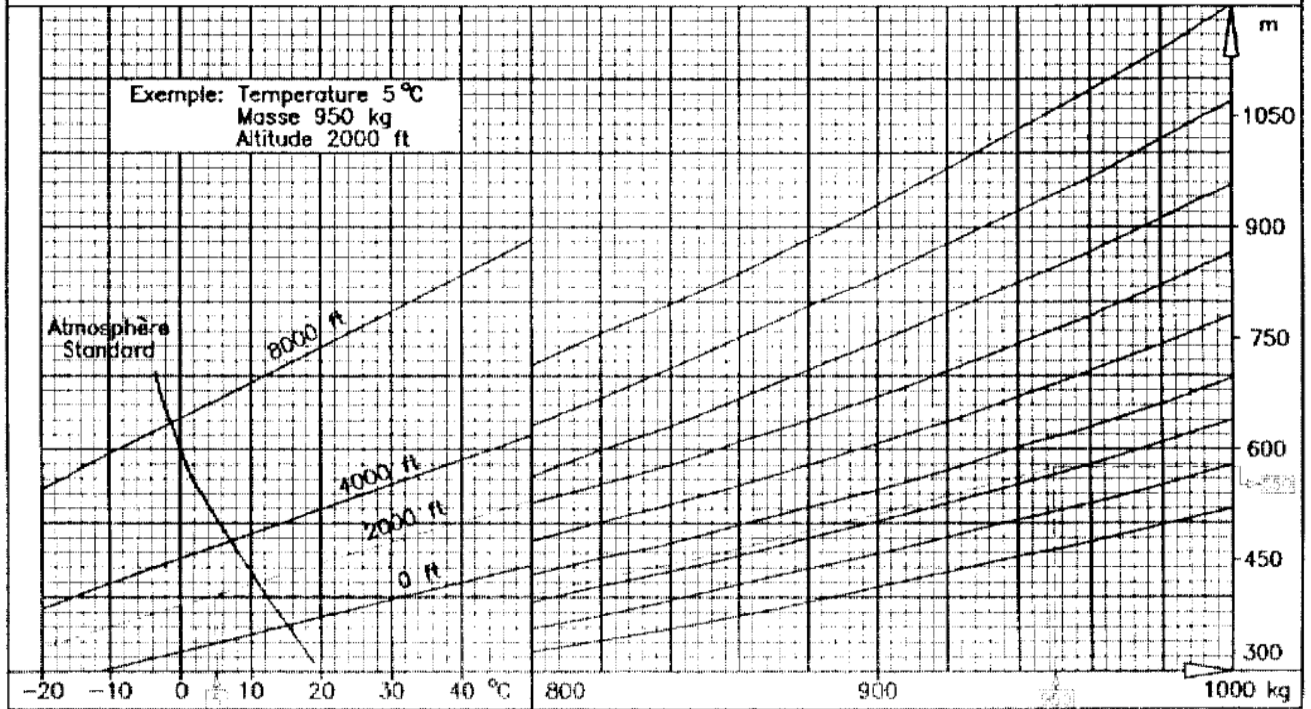
Moment (m.kg) = Masse (kg) x Bras levier (m)

PERFORMANCES DR400 140 (consultez le manuel de vol)

PERFORMANCES DE DECOLLAGES

Par vent nul
 Volets 1^{er} cran
 Plein gaz
 Piste en dur sèche et plane
 Passage des 15 m, V = 120 km/h
 Décollage, V = 100 km/h

Influence du vent de face: Pour 10 kt multiplier par 0,79
 Pour 20 kt multiplier par 0,64
 Pour 30 kt multiplier par 0,53
 Influence du vent arrière : Par tranche de 2 kt, rajouter 10%
 Pour piste sèche en herbe, rajouter 15%



PERFORMANCES D'ATTERRISSAGE

Par vent nul
 Volets 2^e cran
 Gaz réduits
 Piste en dur sèche et plane
 Passage des 15 m, V = 115 km/h
 Impact, V = 87 km/h

Influence du vent de face: Pour 10 kt multiplier par 0,79
 Pour 20 kt multiplier par 0,64
 Pour 30 kt multiplier par 0,53
 Influence du vent arrière : Par tranche de 2 kt, rajouter 10%
 Pour piste sèche en herbe, rajouter 15%

