



DR400-140B

F-GYLC

DOC REDUITE

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

REV 3
02/06/2026

Listes des pages effectives

Pages	Rév.	Pages	Rév.	Pages	Rév.
1	3	7	3	13	0
2	3	8	2	14	0
3	0	9	0	15	2
4	3	10	0	16	0
5	3	11	0	17	3
6	3	12	2		

Table des révisions

Les modifications de la révision sont indiquées par un « I » devant l'élément concerné.

Rév.	Date	Objet
0	16/11/24	Création
1	15/04/25	Pg 4 : Ajout encadré prévol Pg 5 : Cde de vol remplacé par Manche/palonnier Réservoir Ess. AUX Ouvert » remplacé par Fermé Pg 6/7 : Ajout Phare de roulage et atterrissage dans les C/L
2	16/11/25	Pg 6 : C/L Avant Décollage : ajout Directionnel vérifié Pg 8 : « Panne moteur après décollage » ajout V plané en lisse et 1 ^{er} cran Pg 12 : Paramètres Volets 1/2 au lieu de 15/60 Pg 15 : TDP redessiné Pg 17 : Changement contact aéroclub
3	11/05/26	Pg 4 : Croisement aile gx/dx Pg 5 : Transpondeur GND Pg 6 : Transpondeur ALT Pg 7 : Transpondeur GND Pg 17 : Mise à jour Contacts club

Ce manuel comporte les chapitres suivants :

Procédures Normales

Procédures Secours

Procédures d'Urgence

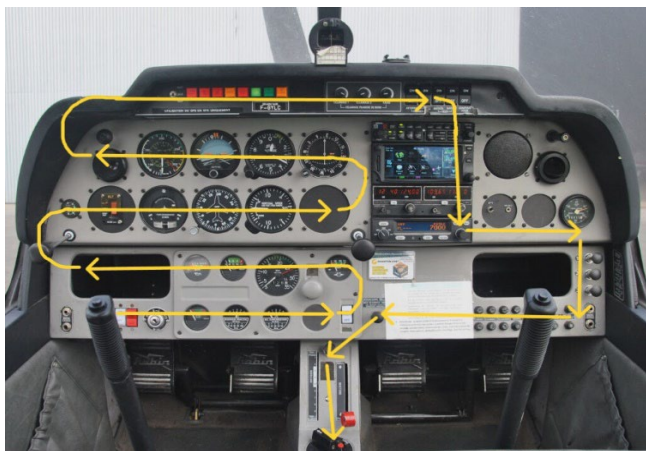
Limitations et performances

Divers

Cette documentation ne remplace pas le manuel de vol.

Les C/L Encadrées doivent être exécutées de mémoire

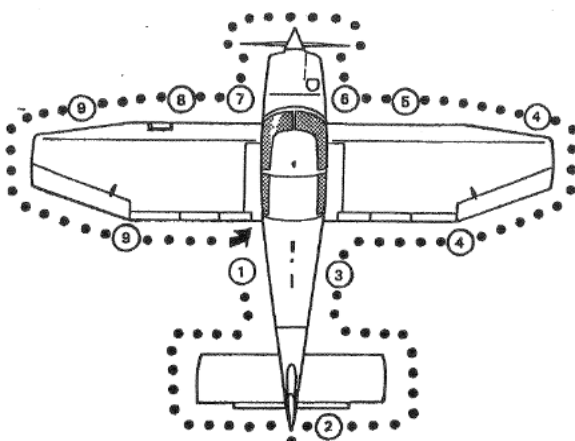
Les check-Lists respectent le scanning suivant :



INSPECTION PRE-VOL

Contact Magnétos..... OFF
Commandes Libérées
Volets Sortis
Batterie..... ON
Quantité d'essence..... Vérifiée
Tous feux Vérifiés
Avertisseur décrochage .. Testé
Flammes..... Retirées
Batterie Off
Documents avion..... Vérifiés
Bagages..... Arrimés

PREVOL EXTERIEURE



- | | |
|----|---|
| 1/ | Fuselage Gauche Vérifié
Bouchon réservoir..... En place
Purges des Réservoirs
Principal + AUX ... Effectuées
Prise statique Non obstruée |
| 2/ | Gouverne profondeur... Vérifié/ pas de jeu
Compensateur Vérifié
Gouv. direction/dérive ...Vérifiées
Sabot de queue Vérifié |
| 3/ | Fuselage droitVérifié
Prise statique Non obstruée |
| 4/ | Volet Bon état /Pas de jeu
Aileron Vérifié
Saumon/ feu de nav Vérifiés
Intrados/ extradados Bon état
Bord d'attaque Bon état |
| 5/ | Train Principal Vérifié
Avertisseur décrochage Bon état |
| 6/ | Capot moteurVérifié
Niveau d'HuileVérifiée
Train avantBon état
ÉchappementBon état
Hélice + côneBon état
Filtre à air carburateur.. Non obstrué
Barre de tractage Enlevée
Purge filtre essence Effectuée |
| 7/ | Capot moteur Vérifié |
| 8/ | Phares Bon état
Pitot Vérifié, non obstrué |
| 9/ | Aile gauche..... Idem aile droite |

AVANT MISE EN ROUTE

Inspection Extérieure ...Effectuée
Barre de tractage A bord
Sièges Réglés/verrouillés
Disjoncteurs/fusibles ... Vérifiés
Verrière Fermée
Manche/palonniers..... Vérifiés libres
Batterie ON
Alternateur..... OFF
Réchauf. Carbu..... Froid
Instruments moteur..... Vérifiés
Altimètre Régulé QNH / Ecart < 60ft
Voyants alarmes Testés
Anticollision ON
Feux de nav..... ON si nécessaire
Moyens radio OFF
Reservoir Ess. AUX Fermé
Compensateur..... Décollage
Sélecteur Carburant Ouvert/Autonomie h
Frein de parc Serré
Mixture Plein riche
Volets..... Rentrés

MISE EN ROUTE

Magnétos Both
Pompe Essence ON
Voyant Press° Essence..Eteint
Injections 3 moteur froid/ 0 chaud
Manette Gaz ¼ en avant
Champ d'hélice Dégagé
DémarrreurON (30s MAX)
Pression d'huile Etablie 30s
Régime 1200 tr/mn

• ***En cas de moteur noyé***

Pompe Essence OFF
MixtureEtouffoir
Manette GazPlein gaz
DémarrreurON

- ***Dès que le moteur tourne : Plein riche***
- ***Après 30s d'utilisation du démarreur, attendre au moins 1 mn avant un nouvel essai***

APRES MISE EN ROUTE

Alternateur ON
Charge Plage verte
Pompe essence..... OFF
Directionnel Recalé
Voyant P° EssenceEteint
Moyens FRQ COM/NAV...Réglés
TranspondeurGND
Ceintures Pilote+PaxAttachées
Briefing roulage Effectué
Position, Taxiways, piste, particularités

DESCENTE

Briefing arrivée Effectué
 Mixture Plein riche
 Réchauf. Carbu. Si nécessaire
 Directionnel Recalé
 Altimètre Régulé

APPROCHE

Phares..... ON
 Réchauf. Carbu. Chaud
 Pompe Essence ON
 Volets 1^{er} cran

ATTERRISSAGE

Volets 2^{ième} cran

REMISE DE GAZ

Réchauf. Carbu. Froid
 Manette des gaz Plein Gaz
 Vitesse 130 km/h
 Volets 1^{er} cran
Puis poursuivre sur proc. « décollage »

APRES ATTERRISSAGE

Volets Rentrés
 Compensateur Décollage
 Réchauf. Carbu. Froid
 Pompe essence OFF
 Transpondeur GND
 Phare d'atterrissage ... OFF

ARRET MOTEUR

Frein de parc Serré
 Phare de roulage OFF
 Moyens Radio OFF
 Transpondeur OFF
 Coupure Magnétos Testée à 900 puis 1000 tr/mn
 Mixture Etouffoir
 Magnétos OFF/Clé retirée
 Feu Anti-Collision..... OFF
 Volets 2^{ième} cran
 Alternateur OFF
 Batterie OFF

Procédures d'urgence

PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE

- ***Si piste restante suffisante :***
 Manette des gaz Réduite à fond
 Freins Appliqués
- ***Si piste restante NON suffisante :***
 Manette des gaz Réduite à fond
 Freins Appliqués
 Mixture Etouffoir
 Robinet Essence Fermé
 Magnétos OFF
 Batterie OFF

PANNE MOTEUR APRES DECOLLAGE

- ***Atterrir droit devant en évitant les obstacles***
- ***Ne pas tenter le ½ tour***
 V. Plané Volet 1^{er} cran ...135 km/h
 Mixture Etouffoir
 Robinet Essence Fermé
 Magnétos OFF
 Batterie OFF

PANNE MOTEUR EN VOL

- ***Si Altitude suffisante, tenter la remise en route***
 Vitesse plané en lisse .. 145 km/h
 Robinet Essence Ouvert
 Pompe Essence ON
 Mixture Plein Riche
 Manette des Gaz 1/4 Avant
 Magnétos Both
- ***Si l'hélice tourne : le moteur devrait redémarrer***
- ***L'hélice est calée : actionner le démarreur,***
- ***Si le moteur ne redémarre pas : préparer un atterrissage sans moteur.***

ATTERRISSAGE SANS MOTEUR

- ***Choix du terrain :***
Vent Etat Relief Dimension Obstacle
 Ceintures Serrés
 Pompe Electrique..... OFF
 Mixture Etouffoir
 Manette des Gaz Plein Réduit
 Magnétos..... OFF
 Robinet Essence Fermé
 Radio..... MAYDAY
 Alternateur..... OFF
 Batterie OFF
- ***En finale***
 Volets Volets 2^{ième} cran
 Verrière Déverrouillée

ATTERRISSAGE DE PRECAUTION

MOTEUR EN MARCHÉ

- *Reconnaissance du terrain VERDO*
- *Passage à 150 km/h (80 kt), Volet 1^{er} cran*
Top 13s mini entre extrémités terrain
- *Message Mayday envoyé*
- *Approche à 120 km/h, Volets 2^{ème} cran*
- *En finale*

Verrière Déverrouillée

- *Avant de toucher le sol*

Magnétos OFF

Batterie OFF

- *En cas de blocage verrière :*
Déverrouiller la poignée de la verrière.
Dégager les 2 leviers de largage verrière situés
sur les côtés et les amener en position verticale.

FEU MOTEUR AU SOL

- *A la mise en route : laisser tourner le moteur*

Robinet Essence Fermé

Pompe Electrique OFF

Manette des Gaz Plein Gaz

Mixture Etouffoir

- *Si le feu persiste*

Magnétos OFF

Batterie..... OFF

Alternateur OFF

- *Evacuer l'avion*

FEU MOTEUR EN VOL

Robinet Essence Fermé

Manette des Gaz Plein Gaz

Mixture..... Etouffoir

Pompe Essence..... OFF

Alternateur OFF

Chauffage Cabine Coupé

Ventilation Coupée

- *Effectuer C/L Atterrissage sans moteur*
- *Ne pas retenter une mise en route moteur*

FEU DANS LA CABINE

- *Eteindre le foyer par tous les moyens dispos*
- *Eliminer les fumées en ouvrant la ventilation*
- *Si feu d'origine électrique :*

Ventilation Coupée

Alternateur OFF

Batterie OFF

Breaker Alternateur Tiré

Breaker Batterie Tiré

- *Atterrir rapidement si le feu persiste*

Procédures de secours

VIBRATION/IRREGULARITE MOTEUR

A vérifier dans l'ordre :

- 1. Givrage carburateur (voir « GIVRAGE »)**
- 2. Réglage mixture : trop pauvre ou trop riche.**
- 3. Impuretés dans circuit carburant : Vérifier Pression essence, pompe électrique ON**
- 4. Problème magnétos : sélectionner celle procurant le meilleur fonctionnement du moteur puis atterrir dès que possible**

PANNE D'ALIMENTATION EN HUILE

- Si baisse de Pression : surveiller la T°**
- Si T° en zone rouge : réduire la puissance**
- Dérouter ou atterrissage en campagne**

GIVRAGE

Réchauf. Carbu. Chaud

Manette des gaz Augmenter les gaz

Climatisation Désembuage

- Faites demi-tour ou changer d'altitude.**
- Envisager d'atterrir dès que possible voire atterrissage forcé si givrage sévère.**
- Vs augmente très rapidement avec une couche de 0,5 cm de givre.**
- V en finale : 135 km/h**
- Si maintien permanent du Rechauf. Carbu : ajuster la mixture pour un fonctionnement régulier du moteur.**
- Utilisation Rechauf. Carbu : "Tout ou Rien", risque d'aggravation si utilisé en position intermédiaire.**

PANNE DE GENERATION ELECTRIQUE

Voyant ambre "Panne Alternateur" allumé

Alternateur OFF puis ON

- Si la panne persiste :**

Alternateur OFF

- Couper les Equipements Electriques non essentiels.**
 - Se poser dès que possible.**
- Le moteur fonctionne normalement avec une panne d'alternateur.**

VRILLE INVOLONTAIRE

Manette des gaz Réduit

Direction A fond contre le sens de rotation

Profondeur Au neutre

Aileron Au neutre

- Dès l'arrêt de la rotation :**

Direction Au neutre

- Puis effectuer une ressource dans les limites du domaine de vol.**
- Si volets sortis : les rentrer au plus vite.**

PANNE COMMANDE DE PROFONDEUR

Si perte d'efficacité de la commande :

- ***Stabiliser l'avion en vol horizontal à 130 km/h, volets rentrés, à l'aide du trim et des gaz.***
- ***Ne plus toucher au trim***
- ***Contrôler l'angle de descente au gaz.***
- ***Ne réduire qu'en courte finale près du sol***

PANNE DE VOLETS

- **Volets bloqués 1^{er} cran ou 2^{ième} cran :**
Maintien vitesse dans l'arc blanc.
- **Volets bloqués 1^{er} cran :**
 - **V finale : 130 km/h**
 - **Distance atterrissage +30%**
- **Volets bloqués rentrés :**
 - **V finale : 140 km/h**
 - **Distance atterrissage +50%**

Aide à titre indicatif, veuillez consulter le manuel de vol

Paramètres d'utilisation DR400-140B F-GYLC				
Phase de vol	Vo let	V km/h	θ°	P tr/mn
Rotation	1	100		PG
Montée initiale	1	130	+8°	PG
Montée normale	0	160	+6°	PG
Montée Pente Max	1	130	+8°	PG
	0	130	+7°	PG
Montée Vz Max	1	140	+7°	PG
	0	145	+6°	PG
Croisière 33l/h	0	216	0°	2500
Descente VNO	0	240	-3°	2500
Descente croisière	0	192	-3°	2100
Descente planée	0	145		Réduit
F max = 9.3	1	135		Réduit
Approche	0	150	+3°	1900
Vent arrière	1	150	0°	2000
Base	1	150	-3°	1700
Finale Volets 2	2	115+kve*	-3°	1400
Volets 1	1	130+kve*	-1°	1500
Sans volet	0	135+kve*	0°	1600

*kve : +10 km/h pour vent effectif de 0 à 10 kt
+20 km/h pour vent effectif > 10 kt

Carburant : Avgas 100LL
Réservoir principal 110 l, autonomie 3h20
Réservoir auxiliaire 50 l, autonomie 1h30
Soit autonomie totale de 4h50

Huile : 80W Qté Max 8 qt (7.5 l) Min 6 qt (5.7 l)

Limitations vitesse :

Vitesse (km/h)	Arc Blanc	Vso – Vfe	87 - 170
	Arc Vert	Vs1 – Vno	99 - 260
	Arc Jaune	Vno – Vne	260 - 308

Masses Maxi : DEC/ ATT 1000 kg

Coffre à bagages : 40 kg Max

Vent de travers max : 22 kt (Décollage/atterrissage)

Vitesses de décrochage (km/h) à Masse Max (1000 kg):

Inclinaison	0°	30°	60°
Volets rentrés	99	106	140
Volets 1 ^{er} cran	93	99	131
Volets 2 ^{ième} cran	87	93	123

PERFOS DECOLLAGE

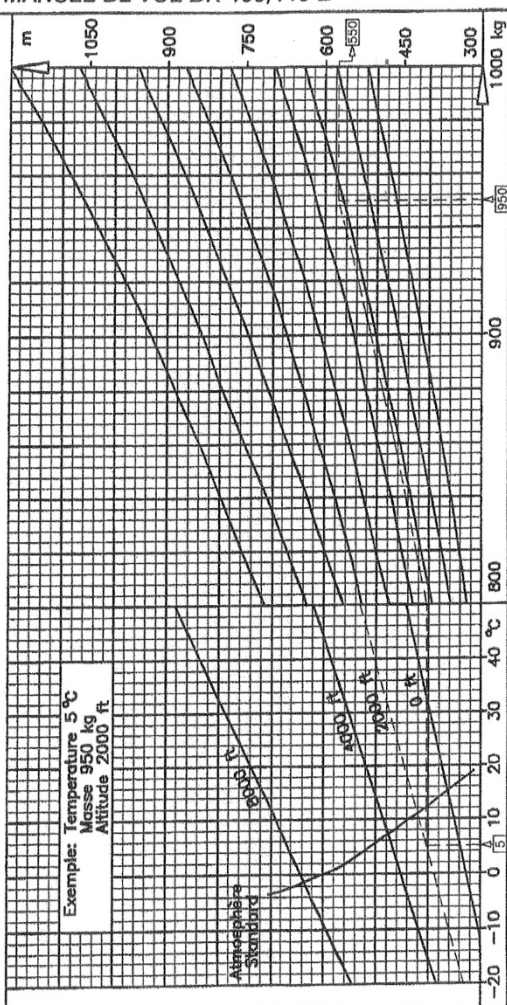
MANUEL DE VOL DR 400/140 B

PERFORMANCES DE DECOLLAGE

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%



Edition 6 - Avril 1992

5.03

PERFOS ATERRISSAGE

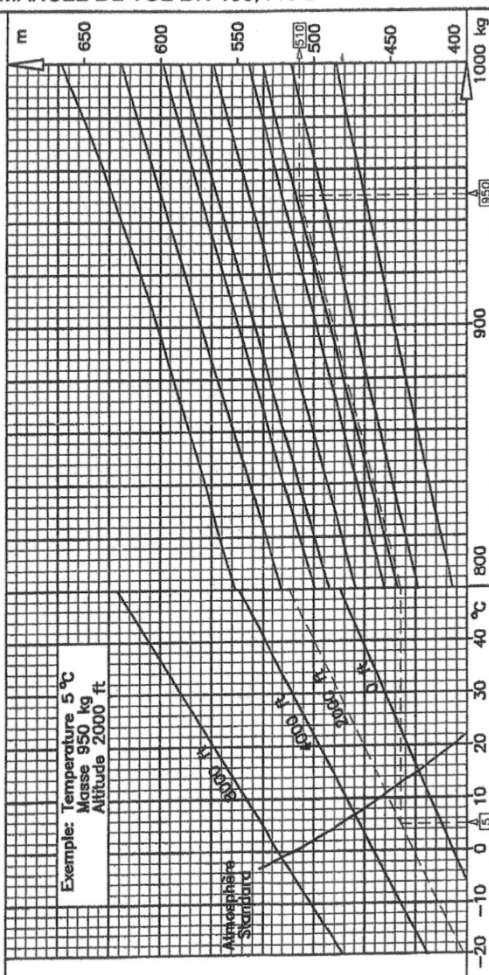
MANUEL DE VOL DR 400/140 B

PERFORMANCES D'ATERRISSAGE

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%

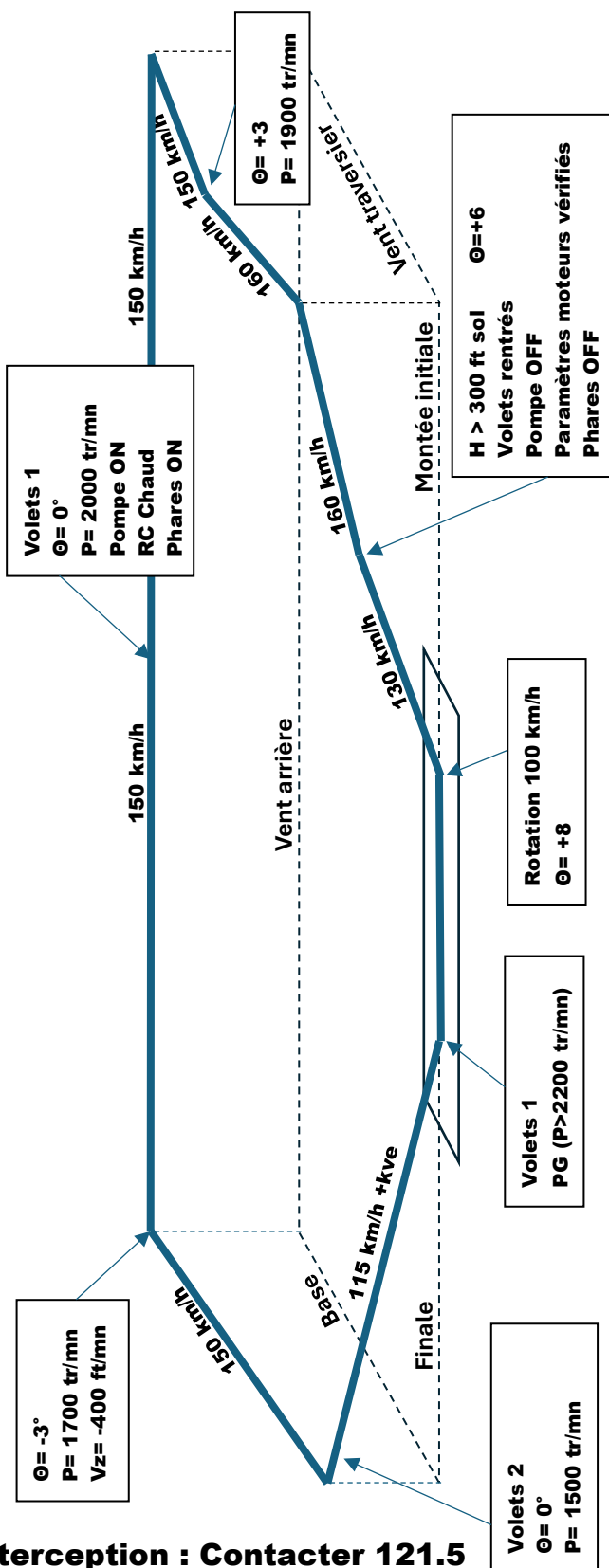
Exemple: Température 5 °C
Masse 950 kg
Altitude 2000 ft



Edition 6 - Avril 1992

5.07

Tour de piste DR44



Interception : Contacter 121.5

Signification des signaux de l'intercepteur		Signification de la réponse de l'Intercepté	
Se place au-dessus - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux Large virage en palier	Suivez-moi	Compris j'obéis	Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux et suivre
Dégagement brusque en montée	Vous pouvez continuer	Compris j'obéis	Battements d'ailes
Sortie train, phares allumés Survole piste en service	Atterrissez sur cet aérodrome	Compris j'obéis	Sortie train, phares allumés Survole piste en service et atterrir
Train rentré - Battements d'ailes Clignotement irrégulier des feux	Compris, suivez-moi	Je ne peux pas atterrir	Rentrer train - Clignotement des phares - Survole piste 1000 ft
Dégagement brusque en montée	Compris	Je ne peux pas obéir	Clignotement régulier de tous feux disponibles
Dégagement brusque en montée	Compris	En détresse	Clignotement irrégulier de tous feux disponibles

Signaux Sol



ATTerrissage ou DECollage



Direction du DECollage



Tour de piste à droite



Interdiction d'atterrir



Attention, précautions spéciales à l'ATT



Vols de planeurs en cours



**ATT/DEC interdit en dehors des pistes
Roulage interdit en dehors des TWYs**



**ATT/DEC interdit en dehors des pistes
Roulage autorisé en dehors des TWYs**



Piste / TWY / Aire de manœuvre fermés



Bureau de piste

AIDE-MÉMOIRE

MÉTÉO (Prévisionniste) — — — —

0899 701 215

(2.99 € puis coût d'un appel local)

ZONES BASSE ALTITUDE ET MANOEUVRE

Pour connaître l'activité:

0800 245 466

ou 01 56 301 301

PLAN DE VOL — — — —

01 56 301 301 (24h/24h)

Ce numéro peut servir pour

- déposer, modifier, clôturer un plan de vol
- obtenir des informations aéronautiques
- signaler une communication que l'on n'a pas pu clôturer à fin de relais.

ZIT ou ZONE P — — — —

En cas de pénétration accidentelle dans les ZIT ou Zones P

❖ signaler l'événement dès que possible à un organisme de la circulation aérienne.

❖ après atterrissage, appeler le **0800 397 375 (24h/24)**

(Centre National des Opérations Aériennes) afin d'expliquer les circonstances qui ont amené à pénétrer dans la zone.

URGENCE :

- ❖ **191** urgence aéronautique
- ❖ **112** numéro d'urgence européen
- ❖ **15** SAMU
- ❖ **17** police
- ❖ **18** pompiers

En cas de déclenchement intempestif de la balise de détresse, appeler COSPAS-SARSAT au : **05 61 27 41 39**

Contact CLUB

Club :	+33 6 48 18 23 12 (Régis Corbeau)
Président :	+33 6 35 12 75 21 (Roland Maguer)
Chef Pilote :	+33 6 17 15 44 48 (Gilles Van Der Goes)
CPS:	+33 6 52 07 12 11 (Mounir Boukerma)
RP:	+33 6 95 57 39 51 (Basset Stéphane)