



Éléments de pilotage du DR400 F-GBLH

*Ce document a pour seul but de vous rappeler les points clés qui permettent de piloter correctement cet avion,
notamment à St Jean en Royans
Il existe d'autres façon de faire, mais c'est ce qu'on attend de vous à l'ACRV*

Alignement

Vous devez prendre le maximum de piste et ne pas en laisser derrière vous.

Néanmoins un décollage ne peut réglementairement commencer que sur la piste, aussi vous devez vous assurer d'avoir le train principal sur la piste et pas en dehors.

Rotation

La rotation se fait à 100km/h

On ne commence pas la montée avant d'avoir atteint les 130km/h

Montée initiale

La montée initiale se fait à la pente max soit 130km/h.

La pente max est utilisée pour se mettre rapidement en sécurité au décollage afin de pouvoir atteindre un champ, notamment en secteur droit à St Jean, en cas de panne moteur

Si un vent de face important amène une assiette trop haute à 130km/h, on diminue l'assiette pour obtenir une vitesse de montée de 150km/h afin de se mettre en sécurité et voir devant.

A 300 ft sol (soit 1200ft QNH à St Jean), on effectue les actions après décollage dans cet ordre

- Assiette
(Diminution de l'assiette pour laisser l'avion accélérer vers la vitesse de meilleur taux: 170km/h)
- Pompe
- Volet

Note : ces actions doivent être enchaînées afin d'avoir rentré les volets avant la VFE

Vent arrière: 3 étapes

1 - Trajectoire

- Pré affichage de la puissance à 1800t/mn
- Assiette de palier 150km/h (Assiette que vous devez avoir mémorisée)
- **Compensation** (Si vous oubliez cette étape, vous passerez presque à coup sur sous l'altitude de TDP !!!)

Cette étape est trop souvent mal faite voir complètement oubliée, ce qui pourri tout le reste du TDP !!

2 - Préparation Machine (=> circuit visuel)

- Puissance ajustée (si c'est nécessaire, c'est forcément au dessus de 1800tr/mn, ça ne peut pas être moins)
- T° carbu vérifiée
- Vérification de la jauge de réservoir arrière
- Pompe sur ON
- Réchauff carbu ? en fonction de ce que vous avez lu sur la T° carbu
- Mixture poussée plein riche
- Sélecteur carburant sur arrière
- Vérifier la vitesse dans l'arc blanc puis volet 1er cran

Détail de ce circuit visuel:



Note: Ce circuit visuel fonctionne très bien en point tournant.

Dans ce cas:

- Adapter simplement le réservoir (jauge et sélecteur) à la situation du point tournant
- Adapter la mixture à votre altitude de vol
- Normalement vous n'avez pas à utiliser les volets

3 - Radio

Dernier virage

Vu notre environnement et le risque de dépasser les inclinaisons maximums, notamment en 32 la vitesse en dernier virage doit être maintenue à 150km/h (attention à la VFE en condition venteuse)

Finale

Vu notre environnement restreint à St Jean, il est important d'être efficace et de procéder comme suit:

- En fin de dernier virage, on remet les ailes à plat
- Tout de suite réduction complète du moteur
- Capot positionné correctement en fonction du point d'aboutissement
- Vérification de la vitesse <150km/h
- Sortie du 2eme cran de volet (en poussant sur le manche pour ne pas passer au dessus du plan)
- Seulement lorsque la vitesse est sur le point de passer en dessous de la vitesse désirée, on applique la puissance moteur nécessaire pour tenir sa vitesse au moteur

Note 1 : on ne rajoute pas du moteur si la vitesse est supérieure à la vitesse attendue

Note 2 : La vitesse en finale doit être adaptée en fonction de la masse.

Les indications suivantes donnent en général de bons résultats, mais restent à adapter également aux conditions du jour

- 1 personne à bord: 115km/h
- 2 personnes à bord: 120km/h
- 3 personnes à bord: 125km/h
- 4 personnes à bord: 130km/h

Note 3 : En 32 uniquement, il est admis de sortir le deuxième cran de volet juste avant le dernier virage, si on est au dessus du plan.

On ne sort pas systématiquement les plein volets en étape de base, car si vous êtes sur le plan, voir pire au dessous, vous aller devoir rajouter au minimum 500tr/mn pour tenir votre plan ce qui fait beaucoup de bruit pour rien du tout.

Il vaut nettement mieux une remise de gaz que de déranger systématiquement le voisinage avec une puissance proche du plein gaz à cette hauteur.

(Le bruit est le premier facteur déclencheur d'action de riverain sur les terrains d'aviation !!)