



19, rue de l'Aviation 21121 DAROIS FRANCE ☎: (33) 03 80 35 60 62 Fax: (33) 03 80 35 60 63

Exploitation

REF: K EX NO 01

MANUEL D'UTILISATION DU MCR PICK-UP

N° d'exemplaire

Edition de base:

| Pages | Date | Rédigé par | Visa | Vérifié par | Visa |
|-------|----------|------------|------|-------------|------|
| 34 | 19/04/06 | C BELIN | | | |

Mise à jour:

| | | | | | |
|----|----------|---------|--|--|--|
| 33 | 11/07/06 | C BELIN | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Date : 13/07/06

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| 1. GÉNÉRALITÉS | 5 |
| 1.1. INTRODUCTION | 5 |
| 1.2. BASE DE CERTIFICATION | 5 |
| 1.3. DONNÉES DESCRIPTIVES | 6 |
| 1.4. DÉBATTEMENT DES GOUVERNES | 6 |
| 1.5. PLAN TROIS VUES | 7 |
| 2. LIMITATIONS | 9 |
| 2.1. INTRODUCTION | 9 |
| 2.2. VITESSE-AIR | 9 |
| 2.3. REPÈRES DES INDICATEURS DE VITESSE-AIR | 9 |
| 2.4. INSTALLATIONS MOTRICES | 10 |
| 2.5. REPÈRES DES INSTRUMENTS DE L'INSTALLATION MOTRICE | 13 |
| 2.6. MASSES | 13 |
| 2.7. CENTRAGE | 14 |
| 2.8. MANOEUVRES APPROUVÉES | 14 |
| 2.9. FACTEURS DE CHARGE DE MANOEUVRE | 14 |
| 2.10. EQUIPAGE DE VOL | 14 |
| 2.11. TYPES DE FONCTIONNEMENT | 15 |
| 2.12. CARBURANT | 15 |
| 2.13. NOMBRE MAXIMUM DE SIÈGES | 15 |
| 2.14. PRESSION DES PNEUS | 15 |
| 2.15. LIMITATION MASSE DU TABLEAU DE BORD. | 15 |
| 2.16. VOL SOLO. | 15 |
| 3. PROCÉDURES D'URGENCES | 17 |
| 3.1. INTRODUCTION | 17 |
| 3.2. PANNE MOTEUR | 17 |
| 3.3. DÉMARRAGE EN L'AIR | 18 |
| 3.4. FUMÉE ET FEU | 18 |
| 3.5. VOL PLANÉ | 19 |
| 3.6. ATTERRISSAGE D'URGENCE | 19 |
| 3.7. RÉCUPÉRATION D'UNE VRILLE NON INTENTIONNELLE | 20 |
| 3.8. AUTRES URGENCES | 20 |
| 3.9. MISE EN ŒUVRE DU PARACHUTE (SI INSTALLÉ). | 20 |
| 4. PROCÉDURES NORMALES | 22 |

| | |
|--|-----------|
| 4.1. INTRODUCTION | 22 |
| 4.2. HAUBANAGE ET DES HAUBANAGE | 22 |
| 4.3. INSPECTION JOURNALIÈRE | 22 |
| 4.4. INSPECTION AVANT VOL | 24 |
| 4.5. PROCÉDURES NORMALES ET LISTE DE CONTRÔLE | 24 |
| 5. PERFORMANCES | 28 |
| 5.1. INTRODUCTION | 28 |
| 5.2. DONNÉES APPROUVÉES | 28 |
| 6. MASSE ET ÉQUILIBRAGE | 30 |
| 6.1. INTRODUCTION | 30 |
| 6.2. ENREGISTREMENT DE MASSE ET ÉQUILIBRAGE ET GAMME DE CHARGE UTILE PERMISE | 30 |
| 7. MISE EN OEUVRE, SERVICE ET ENTRETIEN DE L'AVION | 32 |
| 7.1. INTRODUCTION | 32 |
| 7.2. PÉRIODES D'INSPECTION DE L'AVION | 32 |
| 7.3. MODIFICATIONS OU RÉPARATIONS DE L'AVION | 32 |
| 7.4. PARCAGE | 33 |
| 7.5. NETTOYAGE ET SOINS | 33 |
| 8. SUPPLÉMENTS | 34 |
| 8.1. INTRODUCTION | 34 |
| 8.2. LISTE DES ÉQUIPEMENTS MINIMAUX | 34 |

Page laissée intentionnellement blanche

1. GENERALITES

1.1. INTRODUCTION

Ce manuel d'utilisation de l'avion a été préparé pour fournir aux pilotes et aux instructeurs des informations pour l'utilisation sans danger et efficace de cet avion très léger.

Ce manuel comprend les textes qui doivent être fournis impérativement au pilote du *MCR Pick Up*. Il contient également des données supplémentaires fournies par le constructeur avion.

Un emplacement sur le plancher du coffre à bagage doit être réservé pour ranger ce manuel.

1.2. BASE DE CERTIFICATION

Ce type d'aéronef a été approuvé par le ministère chargé de l'aviation civile conformément à la réglementation en vigueur sur les aéronefs Ultra Légers Motorisés.

Catégorie de Navigabilité : ULM Classe 3.

1.3. DONNEES DESCRIPTIVES

Aile cantilever basse

Structure et revêtement voilure carbone et gouverne en alliage léger.

| | | |
|------------------------|------|----------------|
| Envergure | 8.66 | m |
| Surface alaire | 8.15 | m ² |
| Allongement | 9.2 | |
| Largeur cabine | 1.17 | m |
| Réservoir de carburant | 120 | l |
| Longueur hors tout | 6.72 | m |
| Hauteur au sol | 1.95 | m |

1.4. DEBATTEMENT DES GOUVERNES

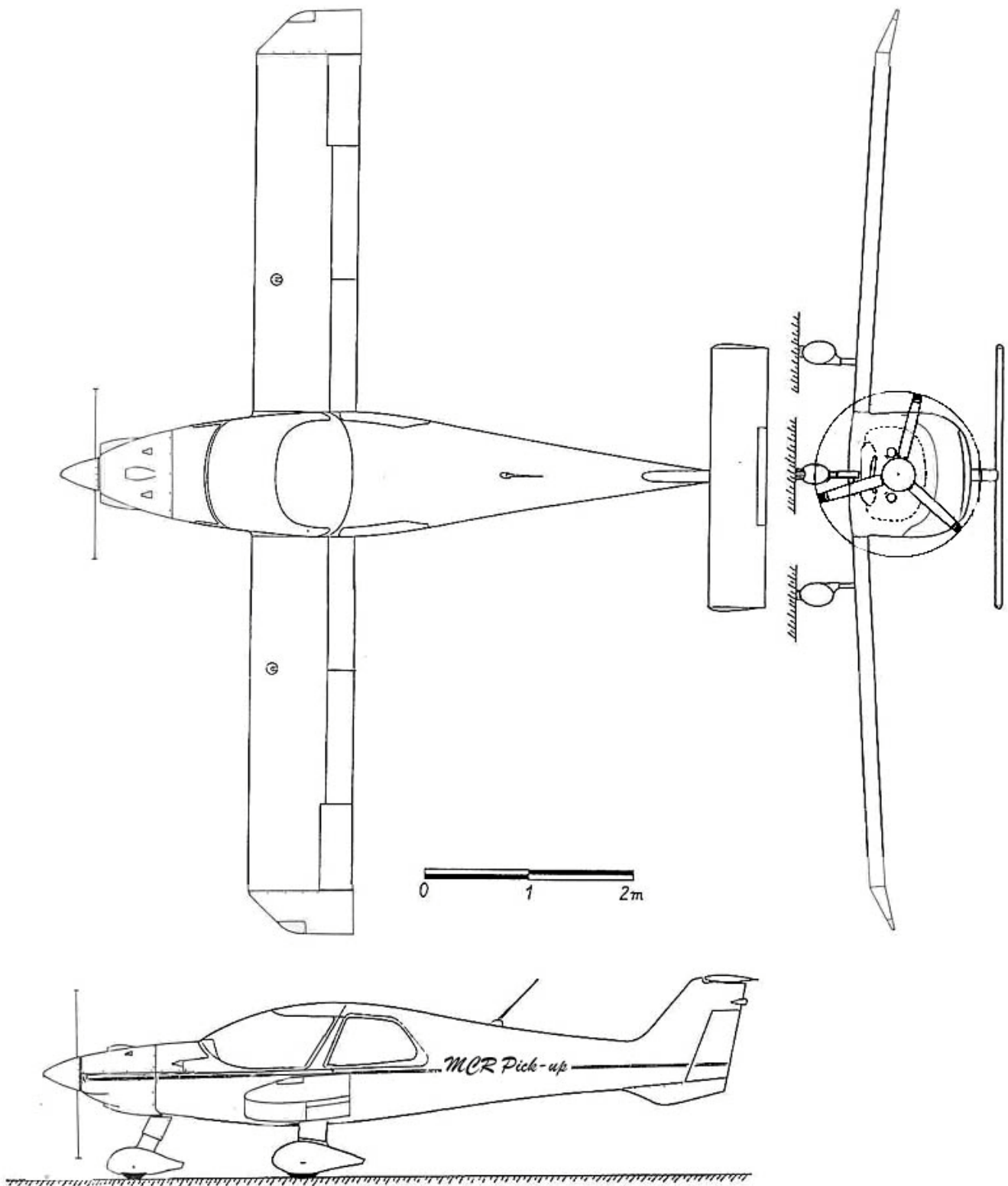
Ailerons - 20° ^(±1) bord de fuite vers le haut
 +10° ^(±1) bord de fuite vers le bas

Volets 0-45° ⁽⁺⁰⁻¹⁾

Direction 20° ⁽⁻⁰⁺⁵⁾ dans les deux sens (gauche et droite)

Profondeur -10° ⁽⁺⁰⁻²⁾ bord de fuite vers le haut
 +3.5° ⁽⁻⁰⁺¹⁾ bord de fuite vers le bas

1.5. PLAN TROIS VUES



Page laissée intentionnellement blanche

2. LIMITATIONS

2.1. INTRODUCTION

Cette section inclut les limitations de fonctionnement, les repères d'instruments et les plaquettes indicatrices de base nécessaires pour l'utilisation sans danger de l'avion, de son moteur, de ses systèmes standards et de ses équipements standards.

2.2. VITESSE-AIR

Les limitations de la vitesse-air et leur signification opérationnelle sont indiquées ci-dessous.

| | Vitesse | (IAS) | Remarques |
|-----|--|---------------------|---|
| VNE | Vitesse à ne jamais dépasser | 270 km/h 146 kts | Ne dépasser cette vitesse dans aucune Utilisation, |
| VNO | Vitesse maximale de croisière Structural | 210 km/h 113 kts | Ne pas dépasser cette vitesse, sauf en air calme Et avec précaution, |
| VA | Vitesse de manoeuvre | 175km/h 94kts | Ne pas effectuer de mouvements complets ou Brusques des commandes au-dessus de cette Vitesse, parce que, dans certaines conditions, l'aéronef peut être soumis à des efforts exagérés Par un mouvement complet des commandes, |
| VFE | Vitesse maximale avec volet déployés à 45° | 140 km/h 76 kts | Ne pas dépasser ces vitesses avec les volets Sortis |

2.3. REPERES DES INDICATEURS DE VITESSE-AIR

Les repères de l'indicateur de vitesse-air et la signification de leur code de couleurs sont indiqués ci-dessous.

| Repère | Valeur ou gammes (IAS) | Signification |
|-------------|-------------------------------------|---|
| Arc blanc | (63 / 140 km/h) (34 / 76 kts) | Gamme de fonctionnement avec volet positif, |
| Arc vert | (86 / 210 km/h) (46 / 113 kts) | Gamme de fonctionnement normal, |
| Arc jaune | (210 / 270 km/h) (113 / 146 kts) | Les manoeuvres doivent être effectuées avec Précaution et seulement en air calme, |
| Ligne rouge | (270 km/h) (146 kts) | Vitesse maximale pour tous les fonctionnements, |

2.4. INSTALLATIONS MOTRICES**Seules les configurations suivantes sont autorisées****Moteur Rotax 912 ULS-FR**

| | |
|--|-------------------|
| Constructeur du moteur | Rotax |
| Modèle du moteur | 912 ULS-FR |
| Rapport de réduction vilebrequin moteur / hélice | 2.43 / 1 |
| Puissance limitée à (ou pa<25.4" Hg) | 80 CV |
| Décollage | 80 HP |
| Continue | 80 HP |
| Vitesse de rotation maximale du moteur à MSL | |
| Décollage | 5800 RPM |
| Continue | 5500 RPM |
| Température maximale de culasse: | 135°C |
| Température maximale de l'huile: | 130°C |
| Pression d'huile | |
| minimale: | 0.8 Bar |
| maximale: | 7 Bars |
| Pression carburant | |
| minimale: | 0.15 Bar |
| maximale: | 0.40 Bar |
| Indice d'octane du carburant: | Voir manuel Rotax |
| Qualité d'huile: | Voir manuel Rotax |

Hélice EVRA pas fixe pour Rotax 912 ULS-FR

| | |
|---|--------------------------|
| Constructeur de l'hélice: | EVRA |
| Modèle d'hélice | 156-178-106 |
| Type | Pas Fixe |
| Diamètre de l'hélice | 1.56 m |
| Pas de référence normal: | à 75% du rayon 178 mm |
| Restriction de la Vitesse de rotation de l'Hélice | 2550 Tr/min |
| Couple de serrage hélice | 2.2 daN.m |

!!!! Resserrer l'hélice avant le premier vol, après 1 heure de vol et 5 heures de vol. Puis contrôler toutes les 50 heures de vol et après chaque immobilisation supérieure à 1 mois. !!!

Hélice MT Propeller à pas fixe pour Rotax 912 ULS-FR uniquement

| | |
|---|--------------------------|
| Constructeur de l'hélice: | MT Propeller |
| Modèle d'hélice | MT 156-220-2M |
| Type | Bipale pas fixe |
| Diamètre de l'hélice | 1.56 Mètre |
| Pas de référence Normal: | à 75% du rayon 220 mm |
| Restriction de la Vitesse de rotation de l'Hélice | 2400 tr/mn |
| Couple de serrage hélice | 1.6 daN.m |

!!!! Resserrer l'hélice avant le premier vol, après 1 heure de vol et 5 heures de vol. Puis contrôler toutes les 50 heures de vol et après chaque immobilisation supérieure à 1 mois. !!!

Hélice Neuform à pas fixe pour Rotax912ULS-FR uniquement

| | |
|---|----------------------------------|
| Constructeur de l'hélice: | Neuform |
| Modèle d'hélice | Dynaero MCR |
| Type | Bipale pas fixe, réglable au sol |
| Restriction de la Vitesse de rotation de l'Hélice | 2400 tr/mn |
| Couple de serrage hélice | 2.5 daN.m |

Hélice DUC à pas fixe pour Rotax912ULS-FR uniquement

| | |
|---|-----------------------------------|
| Constructeur de l'hélice: | DUC (Swirl) |
| Modèle d'hélice | Rotax |
| Type | Tripale pas fixe, réglable au sol |
| Restriction de la Vitesse de rotation de l'Hélice | 2400 tr/mn |
| Couple de serrage hélice | 2.5 daN.m |

Hélice MT Propeller à pas variable pour Rotax 912 ULS-FR uniquement

| | |
|---|-------------------------------|
| Constructeur de l'hélice: | MT Propeller |
| Modèle d'hélice | MV1A 156-122 ou MTV6A 156-122 |
| Type | Bipale pas variable |
| Diamètre de l'hélice | 1.56 Mètre |
| Pas de référence | à 75% du rayon |
| Normal: | 1220 mm |
| Restriction de la Vitesse de rotation de l'Hélice | 2400 tr/mn |
| Couple de serrage hélice | Voir manuel MT |

2.5. REPERES DES INSTRUMENTS DE L'INSTALLATION MOTRICE**2.5.1. Moteur Rotax 912 ULS-FR**

| Instrument | Unités | Ligne rouge Limite Minimale | Arc orange Gamme d'Attention | Arc vert Fonctionnement Normal | Arc orange Gamme d'Attention | Ligne rouge Limite Maximale |
|--------------------------|--------|-----------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| Tachymètre | Tr/Min | 1400 | 1400 à 3500 | 3500 à 5500 | 5500 à 5800 | 5800 |
| Température d'huile | °C | 50 | 50 à 90 | 90 à 110 | 110 à 130 | 130 |
| | °F | 122 | 122 à 194 | 194 à 230 | 230 à 266 | 266 |
| Température culasse | °C | 60 | 60 à 80 | 80 à 110 | 110 à 135 | 135 |
| | °F | 140 | 140 à 176 | 176 à 230 | 230 à 275 | 275 |
| Pression de carburant | Bar | 0.15 | | 0.15 à 0.40 | | 0.40 |
| | PSI | 2.2 | | 2.2 à 5.8 | | 5.8 |
| Pression d'huile | Bar | 0.8 | 0.8 à 2 | 2 à 5 | 5 à 7 | 7 |
| Quantité de carburant | Litre | 2 | | | | 120 |

Note importante :

Ne jamais couper le contact général avant d'éteindre le moteur.

**LE PUISSANCE MAXI ETANT LIMITEE A 80 CV, NE JAMAIS DEPASSER 25.4" HG DE
PRESSION D'ADMISSION**

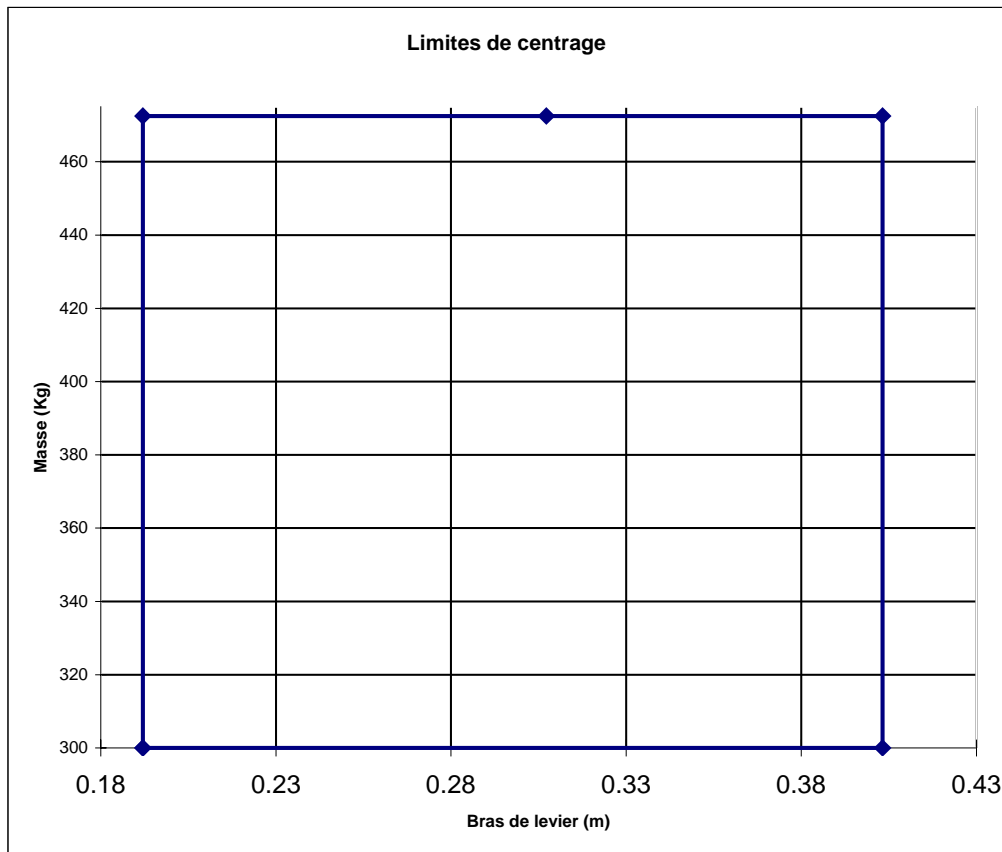
2.6. MASSES

| | | |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| | Avec parachute | Sans parachute |
| Masse maximale de décollage: | 472.5 kg | 450 kg |
| Masse maximale à l'atterrissage: | 472.5 kg | 450 kg |

2.7. CENTRAGE

Gamme de centrage
Donnée de référence

20 / 40% cma
cma



cma =960 mm ; référence de centrage devant le bord d'attaque aile

2.8. MANOEUVRES APPROUVEES

AUCUNE MANOEUVRE ACROBATIQUE N'EST AUTORISEE.
VRILLES INTERDITES.

2.9. FACTEURS DE CHARGE DE MANOEUVRE

+ 4 / - 2 g

2.10. EQUIPAGE DE VOL

L'équipage minimal est composé d'un pilote.
Deux places maximum.

2.11. TYPES DE FONCTIONNEMENT

VFR de jour hors conditions givrantes.

2.12. CARBURANT

| | |
|-------------------------|-------|
| Carburant total: | 120 l |
| Carburant utilisable: | 118 l |
| Carburant inutilisable: | 2 l |

2.13. NOMBRE MAXIMUM DE SIEGES

Deux

2.14. PRESSION DES PNEUS

| | | |
|-------------------|--------------|---------|
| Train avant : | diam. 260 mm | 2.2 bar |
| Train principal : | diam. 280 mm | 2.2 bar |

2.15. LIMITATION MASSE DU TABLEAU DE BORD.

La masse maxi du tableau de bord tout équipé et câblé est portée à 15 kg.

2.16. VOL SOLO.

Pour tout vol en solo, il est impératif de boucler le harnais autour du siège non utilisé.

Page laissée intentionnellement blanche

3. PROCEDURES D'URGENCES

3.1. INTRODUCTION

Cette section fournit une liste de contrôle et des procédures détaillées pour maîtriser les urgences qui peuvent se produire. Les urgences dues au mauvais fonctionnement des avions ou des moteurs sont extrêmement rares, si des inspections convenables avant le vol et un bon entretien sont pratiqués.

Cependant, si une urgence se produit, les directives de bases décrites dans cette section devraient être prises en considération et appliquées si nécessaire pour résoudre le problème.

3.2. PANNE MOTEUR

3.2.1. Panne moteur au décollage (roulage)

S'il reste suffisamment de piste :

- Réduire à fond les gaz. Freiner.

S'il ne reste pas suffisamment de piste :

- Réduire à fond les gaz
- Freiner énergiquement
- Robinet essence..... **fermé**
- Contacts magnétos..... **coupés**
- Batterie **coupée**

3.2.2. Panne moteur immédiatement après décollage

- Vitesse **130 km/h**
- Robinet essence..... **fermé**
- Contacts magnétos..... **coupés**
- Volets **à la demande**
- Batterie **coupée**

Ne jamais tenter de faire demi-tour vers la piste.

3.3. DEMARRAGE EN L'AIR

3.3.1. Remise en route au démarreur

Si l'altitude est suffisante pour tenter une remise en route:

- Vitesse..... **130 km/h**
- Robinet essence..... **ouvert**
- Pompe électrique..... **marche**
- Manette des gaz..... **1/2**
- Contacts magnétos..... **"BOTH"**
- Démarreur **actionné**

Si le moteur ne démarre pas, préparer un atterrissage en campagne.

3.3.2. Remise en route en piqué

Si l'altitude est suffisante pour tenter une remise en route (perte d'altitude mini 1500 pieds) :
Mettre l'avion en piqué tel que

- Vitesse..... **>250 km/h**
- Robinet essence..... **ouvert**
- Pompe électrique..... **marche**
- Manette des gaz..... **1/2**
- Contacts magnétos..... **"BOTH"**

Si le moteur ne démarre pas, préparer un atterrissage en campagne.

3.4. FUMEE ET FEU

3.4.1. Feu au démarrage

Laisser tourner le moteur ou continuer au démarreur

- Manette des gaz..... **plein gaz**
- Pompe électrique..... **coupée**
- Robinet essence..... **fermé**

Si le feu persiste :

- Contacts magnétos..... **coupés**
- Batterie **coupée**

EVACUER L'AVION

3.4.2. Feu moteur en vol

- Robinet essence..... **fermé**

- Manette des gaz **plein gaz jusqu'à arrêt moteur**
- Pompe électrique..... **coupée**
- Chauffage cabine et ventilation **coupés**
- Vitesse..... **110 km/h**

Préparer un atterrissage moteur en panne.

3.4.3. Feu dans la cabine

Eteindre le foyer.

Pour éliminer les fumées, ouvrir à fond la ventilation.

En cas de feu d'origine électrique (odeur caractéristique d'isolants brûlés) :

- Réduire la ventilation
- Batterie **coupée**

SE POSER RAPIDEMENT

3.5. VOL PLANE

- La vitesse air recommandée, **130 km/h**
- Volets **0°**
- Finesse **16**

3.6. ATERRISSAGE D'URGENCE

3.6.1. Atterrissage de précaution en campagne moteur arrêté

Choisir un terrain approprié

- Vitesse de finesse maximale **130 km/h**
- Volets **au neutre**
- Ceintures et harnais **serrés**
- Pompe électrique..... **arrêt**
- Manette des gaz **réduit**
- Contacts magnétos..... **coupés**
- Robinet essence..... **fermé**
- Batterie **coupée**

3.6.2. Atterrissage de précaution en campagne moteur en marche

- Procéder comme un atterrissage normal
- V finesse max..... **130 km/h**
- En finale, déverrouiller la verrière
- En finale V **85 km/h**

Avant de toucher le sol :

- Contacts magnétos..... **coupés**
- Batterie **coupée**

3.7. RECUPERATION D'UNE VRILLE NON INTENTIONNELLE

- Gaz.....**réduire**
- Volets**rentrés**
- Direction **à fond contre**
- Profondeur.....**au neutre**
- Gauchissement**au neutre**

3.8. AUTRES URGENCES

3.8.1. Vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur : causes possibles

- Impuretés dans l'essence.....**mettre la pompe électrique**
- Allumage : contacts magnétos sur **"L", puis sur "R", puis retour sur "BOTH"**

Sélectionner la position procurant le meilleur fonctionnement du moteur et rejoindre le terrain le plus proche.

3.8.2. Panne d'alimentation d'huile

Si la pression baisse, surveiller la température d'huile

Si celle-ci s'élève anormalement (trait rouge), ne pas toucher à la manette des gaz, joindre l'aérodrome le plus proche, se préparer à un atterrissage en campagne.

3.8.3. Givrage

Eviter les zones de givrage en rebroussant chemin, changer d'altitude.

Mettre le chauffage à fond sur désembuage (si équipé).

3.8.4. Panne de génération électrique

- Voyant charge **allumé**

Baisse de l'indication de charge (voltmètre).

Couper tous les équipements électriques non indispensables et rejoindre l'aérodrome le plus proche.

3.9. MISE EN ŒUVRE DU PARACHUTE (SI INSTALLE).

Merci de lire les scénarii décrits dans le manuel du constructeur avant de voler afin de comprendre les situations pouvant justifier l'utilisation du parachute avion dans les meilleures conditions.

En cas de nécessité :

- Goupille de sécurité..... **retirée**
- Moteur**éteint**

- Pilotes et passagers **vérifier attache harnais de sécurité**
- Poignée parachute **prendre à pleine main et tirer fermement**
- Pilotes et passagers
..... **se protéger le visage et regrouper les membres contre son corps**

Après atterrissage et analyse des dégâts et blessures éventuels évacuer l'avion au plus vite

4. PROCEDURES NORMALES

4.1. INTRODUCTION

Cette section fournit une liste de contrôles et des procédures détaillées pour la conduite d'une utilisation normale. Des procédures normales associées aux systèmes optionnels peuvent être trouvées dans la section "Suppléments".

4.2. HAUBANAGE ET DES HAUBANAGE

Sans objet.

4.3. INSPECTION JOURNALIERE

1 CABINE

- Sièges réglés, verrouillés
- Attache harnais de sécurité vérifiées
- Courroie commande de volets en place, tendue
- Axes principaux de voilure en place, goupillés
- Système de commande d'ailerons en place, verrouillées
- Système de commande de volets en place, verrouillées
- Tube pitot raccordé
- Commandes libérées
- Contacts magnétos coupés
- Interrupteur batterie marche
- Quantité d'essence vérifiée
- Réservoir niveau vérifié
- Bouchon de réservoir en place, verrouillé
- Interrupteur batterie coupé
- Documents de bord présence vérifiée
- Chargement : centrage, et position des bagages vérifiés
- Propreté verrière vérifiée

2 FUSELAGE, COTE GAUCHE

- Prise statique gauchepropre, non obstruée
 - Fixation antenne vérifiée
- Faire attention de ne pas se blesser avec les antennes

3 EMPENNAGE

- Etat de surface vérifié
- Direction articulations et fixation des câbles vérifiées / absence de jeu
- Profondeur articulations et fixation des bielles vérifiées / absence de jeu
- Axe de commande en place, serré
- Commande de tab-antitab en place

4 FUSELAGE, COTE DROIT

- Prise statique droitepropre, non obstruée
 - Fixation antenne vérifiée
- Faire attention de ne pas se blesser avec les antennes

5 AILE DROITE

- Etat et articulation volet, aileron vérifié
- Etanchéité du raccord voilure - fuselage vérifié
- Etanchéité du raccord carène de roue - pantalon de train principal vérifié
- Etat saumon et (le cas échéant) feu de navigation vérifié
- Train principal droit frein et gonflage du pneu vérifiés

6 AUTOUR DU CAPOT MOTEUR

- Fixation du capot-moteur vérifiée
- Prises d'air propres, non obstruées
- Cône d'hélice visserie vérifiée et absence de jeu
- Hélice propre, en bon état
- Niveau d'huile vérifié*
- Purges : Vérification d'absence d'eau et d'impuretés actionnées
- Tuyau d'échappement fixations vérifiées
- Mise à l'air libre du réservoir carburant propre et débouchée

* Pour une bonne lecture du niveau d'huile, il est important de sortir et d'essuyer la jauge avant de la replonger pour effectuer la mesure.

7 AILE GAUCHE

- Train principal gauche fixation, frein et gonflage du pneu vérifiés
- Pitot propre, non obstrué
- Etat saumon et (le cas échéant) feu de navigation vérifié
- Etat et articulation aileron, volet vérifié
- Etanchéité du raccord voilure - fuselage vérifié
- Etanchéité du raccord carène de roue - pantalon de train principal vérifié

4.4. INSPECTION AVANT VOL

Répéter l'inspection journalière

4.5. PROCEDURES NORMALES ET LISTE DE CONTROLE

4.5.1. VERIFICATION A L'INTERIEUR CABINE AVANT MISE EN ROUTE

- Frein de parc **bloqué**
- Volets..... **rentrés**
- Sièges..... **réglés**
- Palonniers..... **réglés**
- Harnais de sécurité..... **serrés**
- Commandes de vol..... **libres**
- Trim débattement **vérifié / position décollage**
- Verrière..... **fermée non verrouillée**

4.5.2. MISE EN ROUTE A FROID (ROTAX)

- Batterie **marche**
- Robinet essence **fonctionnement vérifié / ouvert**
- Quantité essence..... **notée**
- Pompe électrique..... **marche**
- Hélice..... **plein petit pas**
- Manette des gaz **plein ralenti**
- Starter..... **tiré**
- Champs hélice..... **libre**
- Contacts magnétos..... **BOTH**
- Démarreur **actionné à la demande**

Dès que le moteur tourne :

- Pompe à essence de secours **arrêt**
- Starter..... **repoussé**
- Régime **1 600 tr/mn**
- Pression d'huile **dans secteur jaune en 10 sec**
- Charge..... **vérifiée**
- Verrière..... **verrouillée / vérifiée**

4.5.3. MISE EN ROUTE A CHAUD

- Batterie **marche**
- Robinet essence **ouvert**
- Pompe à essence de secours **marche**
- Quantité essence..... **notée**
- Hélice..... **plein petit pas**
- Manette des gaz **réduit**
- Contacts magnétos..... **BOTH**
- Champs hélice **libre**
- Démarreur **actionné**

Puis procéder idem mise en route à froid

4.5.4. ROULAGE

- Frein de parc **débloqué**
- Freins **essayés**

4.5.5. POINT FIXE

- Frein de parc **bloqué**
- Pression température huile..... **supérieur au mini**
- Afficher **3 850 tr/mn**
- Contacts magnétos..... **"L", BOTH, "R", BOTH**
- **chute maxi 300tr/mn, écart maxi 100tr/mn, vérifiés**
- Ralenti **1 600 tr/mn**
- Hélice pas variable (si montée) **vérification régulation**

4.5.6. AVANT DECOLLAGE

- Contacts magnétos..... **BOTH**
- Commandes **libres**
- Cabine (verrière, harnais)..... **vérifiés**
- Pression / température huile..... **supérieurs aux minis**
- Charge **vérifiée**
- Trim.... **réglé**
- Altimètre **vérifié**
- Robinet essence..... **ouvert**
- Quantité essence..... **vérifiée**
- Pompe électrique..... **marche**
- Panneau d'alarme..... **éteint**
- Volets..... **sortis à fond puis position décollage**
- Compas **vérifié**
- Hélice à pas variable (si montée) **plein petit pas**

4.5.7. DECOLLAGE

- Régime mini plein gaz **5 500 tr/mn vérifié**
- Vitesse de décollage..... **100 km/h**
- Vitesse de montée initiale..... **Vx : 130 km/h**
- Après franchissement des obstacles **Vy : 165 km/h**
- Pompe électrique à 300 ft/sol **coupée**
- Instruments moteur..... **vérifiés**
- Panneau d'alarme..... **éteint**
- Volets **Rentrés**

4.5.8. MONTEE

Puissance maxi, afficher la vitesse de 165 km/h jusqu'à 4000 ft

4.5.9. CROISIERE

Se reporter à la section 5 pour les régimes et les performances.

4.5.10.DESCENTE

- Robinet essence..... **ouvert**

- Régime mini..... **1 400 tr/mn**

4.5.11.APPROCHE

- Cabine (harnais) **serrés**
- Pompe électrique..... **marche**
- Volets en-dessous de 125 km/h **pleins sortis**
- Panneau d'alarme..... **vérifié**
- Altimètre **réglé**
- Freins..... **desserrés**
- Hélice à pas variable (si montée) **plein petit pas**

4.5.12.FINALE

- Vitesse..... **85 km/h**

4.5.13.REMISE DES GAZ

- Vitesse **> 85 km/h**
- Volets **rentrés**
- Vitesse de montée..... **150 km/h**

4.5.14.APRES ATTERRISSAGE

- Volets **rentrés**
- Pompe électrique..... **coupée**

4.5.15.ARRET MOTEUR

- Frein de parc **serré**
- Radio NAV **coupé**
- Laisser tourner 45 secondes au ralenti..... **vérifié**
- Contacts magnétos..... **essais de coupure à 1500 tr/mn**
- Anticollision **arrêt**
- Contacts magnétos..... **coupés**
- Batterie **arrêt**

Page laissée intentionnellement blanche

5. PERFORMANCES

5.1. INTRODUCTION

Cette section fournit des données approuvées par l'étalonnage de la vitesse-air, les vitesses des décrochages et les performances de décollage et des informations supplémentaires non approuvées.

5.2. DONNEES APPROUVEES

5.2.1. Etalonnage du système indicateur de vitesse-air

$$V = V_i \pm 2/-3 \text{ km/h}$$

5.2.2. Vitesse de décrochage (km/h)

$$m = 450 \text{ kg}$$

| | Volets | 0 ° | 17 ° | 30 ° | 45 ° |
|-------------|--------|-----|------|------|------|
| Inclinaison | | | | | |
| 0 ° | | 87 | 73 | 67 | 64 |
| 30 ° | | 93 | 78 | 72 | 69 |
| 60 ° | | 123 | 103 | 95 | 90 |

$$m = 400 \text{ kg}$$

| | Volets | 0 ° | 17 ° | 30 ° | 45 ° |
|-------------|--------|-----|------|------|------|
| Inclinaison | | | | | |
| 0 ° | | 82 | 68 | 64 | 60 |
| 30 ° | | 88 | 73 | 68 | 65 |
| 60 ° | | 116 | 97 | 90 | 85 |

5.2.3. Performances de décollage

5.2.3.1. Taux de montée

A masse maxi = 472.5 kg = 1000 ft/mn = 5 m/s (Avec une hélice à pas fixe Neuform).

5.2.3.2. Moteur Rotax 912 ULS-FR et hélice Neuform pas fixe

Roulement = 200

Pente à 130 Km/h = 15 %

Passage des 15 m = 315 m

5.2.4. Distance d'atterrissage

Approche 85 km/h = 1.3 VS

La distance atterrissage sur piste en dur dans les conditions standards est de 270 m.

5.2.5. Mesure de décollage

Les distances de décollage sont à majorer de:

20% sur une piste en herbe.

40% sur une piste détremée (décollage uniquement)

Elles sont à minorer de:

10% par tranche de 10 kts de vent de face.

Elles peuvent être extrapolées pour des masses intermédiaires en ajoutant ou en retranchant 2.5% par écart de 10 kg.

5.2.6. Effet sur les performances et les caractéristiques de vol causées par la pluie ou l'accumulation d'insectes

Diminue les performances indiquées de 4%

5.2.7. Performances en vent de travers démontrées

20 kts

6. MASSE ET EQUILIBRAGE

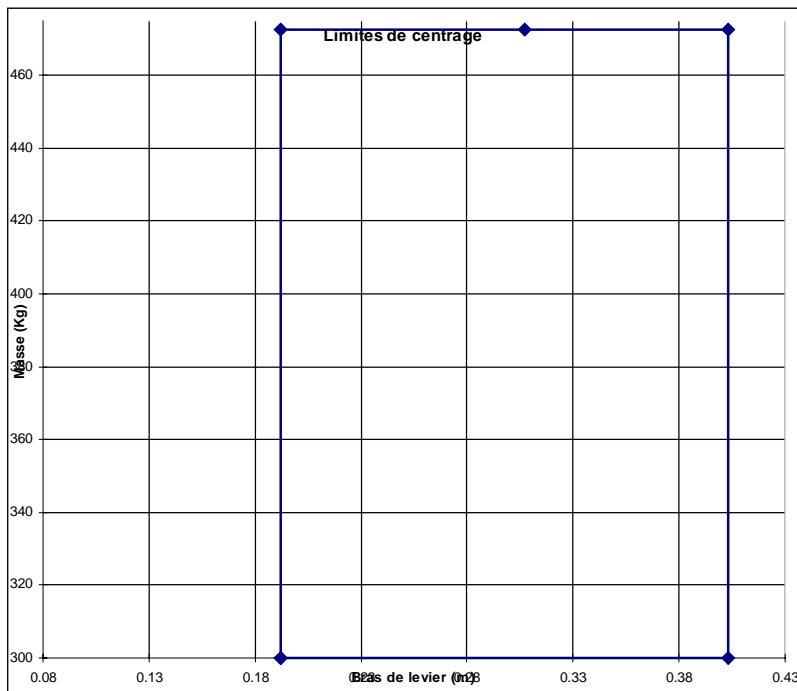
6.1. INTRODUCTION

Cette section contient les cas de charge utile dans lesquels l'avion peut être utilisé sans danger.

Des procédures pour le pesage de l'aéronef et la méthode de calcul pour établir la gamme de charges utiles permises et une liste détaillée de tous les équipements disponibles pour cet aéronef et les équipements installés pendant le pesage de l'aéronef sont contenus dans le manuel d'entretien applicable.

6.2. ENREGISTREMENT DE MASSE ET EQUILIBRAGE ET GAMME DE CHARGE UTILE PERMISE

6.2.1. Diagramme



cma = 960 mm ; référence de centrage bord d'attaque aile

Détermination du centrage

| | Masse | Bras de levier | | | Moment |
|--------------|-------|----------------|--------------|---|--------|
| | kg | x | m | = | m.Kg |
| Masse a vide | | x | | = | |
| Pilote | | x | 0.155 | = | |
| Copilote | | x | 0.155 | = | |
| Bagage | | x | 1.550 | = | |
| Essence | | x | 0.320 | = | |

| | |
|---------------------|--|
| Masse totale | |
|---------------------|--|

| | |
|--------------------------|--|
| Somme des moments | |
|--------------------------|--|

Note :

Le tableau ci-dessus présente des bras de levier moyens aux MCR. Il doit être complété par la masse à vide et le bras de levier de l'avion se rapportant à ce manuel de vol. Mettre à jour si possible les bras de levier réels des masses mobiles déterminés par pesée (voir procédure MBENOPP).

Méthode de calcul

- Reporter les masses mobiles dans le tableau ci-dessus (cases ombrées).
- Calculer la masse totale.
- Multiplier les masses par leur bras de levier correspondant et reporter le résultat dans la colonne "moment".
- Calculer la somme des moments.
- Diviser la somme des moments par la masse totale. Le résultat donne la position en mètre du bras de levier de l'avion chargé à la masse totale M.

Vérifier que le bras de levier ainsi calculé se trouve pour la masse totale M à l'intérieur du domaine de centrage défini par le graphique de la page précédente.

7. MISE EN OEUVRE, SERVICE ET ENTRETIEN DE L'AVION

7.1. INTRODUCTION

Cette section contient les procédures recommandées par l'usine pour la manutention au sol et l'entretien courant convenable de l'avion. Elle identifie également certaines exigences d'inspection et d'entretien qui doivent être suivies, si l'avion doit conserver les performances et la fiabilité de l'avion neuf. Il est sage de suivre un planning de lubrification et d'entretien préventif basé sur les conditions climatiques et les conditions de vol rencontrées.

Il est important de suivre un cycle d'entretien rigoureux conformément aux prescriptions du constructeur.

7.2. PERIODES D'INSPECTION DE L'AVION

Visites conseillées:

50 heures / 6 mois
100 heures / 1 an
1 000 heures / 2 ans
2 000 heures / 6 ans

SE CONFORMER AU MANUEL D'ENTRETIEN K EX NO 03

7.3. MODIFICATIONS OU REPARATIONS DE L'AVION

Il est essentiel que l'autorité responsable de la navigabilité et le constructeur soit contactée avant toute modification de l'avion pour s'assurer que la navigabilité de l'avion n'est pas violée.

7.4. PARCAGE

Frein de parc serré,
Verrière verrouillée,
Bâche de protection verrière conseillée,
Roues du train principal calées.

7.4.1. Conditions de parcage. :

Ne parquer l'avion à l'extérieur qu'occasionnellement (particulièrement en condition d'air salin). Afin de préserver les instruments de bord lors de ces parcages en extérieur, protéger la cabine avec une housse verrière, surtout en cas de soleil. Penser aussi à boucher les prises statique et dynamique.

Après parcage à l'extérieur, inspecter entièrement l'avion à la recherche de toute trace de corrosion, et laver l'extérieur à l'eau douce en protégeant les prises statique et dynamique.

7.4.2. Amarrage

Fixation sur les jambes de train directement au sol
Ou encrage voilure au sol avec embase M6 si installé.

7.5. NETTOYAGE ET SOINS

Nettoyer régulièrement l'ensemble des surfaces extérieures et intérieures de l'avion.

Les produits de nettoyage doivent être adaptés aux surfaces nettoyées. Vérifier avant chaque nettoyage en particulier pour la verrière.

8. SUPPLEMENTS

8.1. INTRODUCTION

Cette section contient les suppléments appropriés nécessaires pour utiliser sans danger et efficacement l'avion lorsqu'il est équipé des différents systèmes et équipements optionnels non fournis avec l'avion standard (à compléter par le monteur).

8.2. LISTE DES EQUIPEMENTS MINIMAUX

| | |
|--------------------|--------------------------|
| Instruments de vol | Anémomètre |
| | Altimètre |
| | Compas magnétique |
| | Bille |
| Instruments moteur | Compte tour |
| | Température huile |
| | Pression d'huile |
| | Température culasse |
| | Jauge essence/Debitmetre |
| Jauge à huile. | |