Synthèse DR300/108 [DR400/120]

Décollage:	1 cran de volets - Plein gaz (mini 2200 RPM) - 90-100 km/h
Montée initiale :	Palier et 120 km/h (pass. obst. 130 km et 1 cran)
Montée normale :	V 0° 140 km/h [DR400 / 140 à 150 KM/H]
Croisière :	<2600RPM (65% 2430 RPM Vi 190 km/h à 3000 Ft 22,2 l/h) Prendre 25 l/h ! [DR400 : < 2800 RPM (75% 2520 RPM Vi 202 Km/h/109Kts 3000 Ft 25 l/h... afficher un régime < 75% permettant d'obtenir une Vitesse de 190Kmh/~100Kts)]
Descente :	Volets à la demande en dessous de 170 km/h [DR400 éviter utilisation continue de la plage 2025 à 2325 T/min gaz réduits de plus d'1/4]
Vent AR	1 cran de volets 140 Km/h (valeurs « exploitant » en gras souligné)
Approche & Att	2 crans de volets présentation à 120 -130 Km/h à masse-max (M. Vol 1,4-1,5 Vs) [DR400 : 110- 120 Km/h (M. Vol 1,3 Vs)]

Limite V. traversier : 22 Kts (Attention à la traînée due au dérapage : ne pas laisser chuter la Vi en finale)

		Incl. 0°	Incl 30°	Incl. 60°
Décrochage (km/h)	lisse	90	98	127
	[DR400 lisse	94	101	133]
	V 15° (1 cran)	85	92	120
	[DR400 V 15° (1 cran)	88	95	124]
	V 60° (2 crans)	80	86	113
	[DR400 V 60° (2crans)	83	89	117]

Essence 110 l. Rés. principal (**10 derniers litres inutilisables en montée**)
Consommation 23-25l/h au mieux 4h +20' réglementaires de jour (à régime de croisière économique)
(rappel réserve Club : +20' supplémentaires à même régime)

Huile Jauge Mini 2 Quarts (1,9L) – Maxi 6 Quarts (5,67L) :
ne pas partir -même en local avec moins de 4 Quarts !

Attention : Banquette arrière 100 Kg max !!!
[DR400 pas indiqué mais JAMAIS 2 ADULTES]
Voir centrage M-Vol p 4.1 bis DR300 & pesées de chaque appareil (site ACHS).

Décollage	840 Kg max	[DR400 900 Kg max]
Atterrissage	798 Kg max	[DR400 900 Kg max]
Catégorie "U"	840 Kg max	[DR400 900 Kg max Cat. U supprimée]

Vitesses limites	Vne 295 Km/h	[DR400 308 Km/h]
	Vno 260 Km/h	[DR400 260 Km/h]
	Va 200 Km/h	[DR400 215 Km/h]
	Vfe 170 Km/h	[DR400 170 Km/h]
Finesse max = 10	Vi 150 km/h V 0°	[DR400 135 Km/h].

D'une façon générale au sol utiliser une ralenti de 1000 RPM comme indiqué sur la check-list de l'avion (c'est la valeur par défaut sur presque tous nos avions). Cependant, en été notamment, se souvenir que le manuel de vol indique que le meilleur régime de refroidissement au parking est : **1200 RPM**.

Au dos : démarrage moteur

Edition du 29/03/2012

Remis à (nom) :
Reçu l'information aux différences
Date et signature :

Synthèse DR300/108 [DR400/120]

1/ DEMARRAGE moteur STANDART suivant manuel de vol (*et remarques complémentaires*)

- ...
- Pompe électrique MARCHE
- Lorsque les pulsations s'espacent actionner la commande de gaz 2 fois (*)
(*en pratique jusqu'à 4 à 6 fois en hiver*)
- **REDUIRE les gaz** (*important !*)
- Contact préférentiellement sur magnéto gauche (Left), ou Both
- Démarreur (**) et vérifier ensuite contact sur Both
- Laisser le moteur tourner aussi près du ralenti que possible à un régime où il ne vibre pas
- Pompe à essence auxiliaire OFF [*oublié dans certains manuels de vol*]

Des explosions espacées suivies de « puff » et fumée noire dans les échappements indiquent un moteur noyé.

- Couper alors les contacts magnétos, pousser la manette des gaz à fond
- Faire tourner l'hélice au démarreur une dizaine de tours pour éliminer l'excès d'essence
[*le manuel de vol ne fait pas mention de l'étouffoir ni de la possibilité de faire « dévisser » à la main par une personne extérieure*]
- recommencer alors un démarrage SANS POMPER.

(*) Si le moteur est sous-alimenté (temps froid) il est nécessaire d'effectuer des injections supplémentaires à la manette des gaz.

(**) Dès les premiers allumages corrects ouvrir légèrement les gaz pour entretenir la rotation (***par temps humide tirer le réchauffage carburateur***).

Par temps très froid, brasser l'hélice à la main puis essayer comme ci-dessus.

Nota.

Laisser refroidir le démarreur entre chaque tentative afin de ne pas le griller prématurément.

2/ DEMARRAGE par temps humide et/ou froid préconisé par Xavier BREBION

- Pompe électrique et contact magnéto
- 2 injections tout d'abord (comme réclamé par le manuel de vol)
- puis **SANS ATTENDRE** actionner le démarreur
- **PENDANT** que l'hélice **TOURNE** effectuer à l'aide de la manette des gaz des injections **RAPIDES** mais sur une **COURTE** distance (**2 à 3 cm**) ...
- ... jusqu'à ce que le moteur tousse et démarre .

Laisser refroidir le démarreur entre chaque tentative afin de ne pas le griller prématurément.

Rappel

Le meilleur régime de refroidissement au parking est de 1200 t/min.

Les mentions reportées en italique ne sont pas issues du texte original des Manuels de Vol DR300/DR400 mais sont des compléments de réflexion et retours d'expérience efficaces bien que sans valeur réglementaire