

1970-1971

1970-1971



1982-1983

1982-1983

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

SECTION 4

PROCEDURES NORMALES

TABLE DES MATIERES

Chargement	4.03
Vitesse d'utilisation normale	4.03
Inspection pré-vol	4.04
Vérification intérieure de la cabine avant mise en route	4.06
Démarrage du moteur	4.06
Après mise en marche du moteur	4.07
Roulage	4.08
Point fixe	4.08
Avant le décollage	4.09
Décollage	4.09
Montée	4.10
Croisière	4.10
Descente	4.12
Atterrissage	4.12
Arrêt moteur	4.13
Utilisation du frein de parc	4.14

**ROBIN
AVIATION**

BULLETIN SERVICE N°167

INSTRUCTION N°2:

CONSIGNES DE FERMETURE DE LA PORTE DE COFFRE A BAGAGES

- Porte ouverte, maintenir la poignée à fond dans le sens de l'ouverture afin que le crochet soit invisible.
- Pousser fermement la porte de manière à écraser le joint caoutchouc et de telle sorte que celle-ci soit parfaitement plaquée sur toute la périphérie.
- Avec la main gauche, tourner à fond la poignée à la fermeture; lors de cette manœuvre, le franchissement du talon de sécurité du § 1.1 doit être sensible. Cette opération sera facilitée en exerçant simultanément une poussée de la main droite sur le montant droit de la porte.
- Pousser la poignée pour l'escamoter dans son socle. Lorsque la poignée arrive en position escamotée, un "clic" audible doit être perçu, qui confirme la bonne position de la poignée.
- Le placement du crochet sur le doigt d'accrochage doit être vérifié visuellement soit par la vitre opposée à la porte de coffre, soit par la place arrière gauche.
- Faire mention de ces consignes dans le manuel de vol dans l'attente de la révision de celui-ci.

CHARGEMENT

Avant chaque vol, s'assurer que la masse totale et le centrage en charge sont à l'intérieur des limites prescrites. Pour cela, utiliser les abaques de la Section 6.

VITESSES D'UTILISATION NORMALE

Les vitesses rappelées ci-dessous sont les vitesses indiquées préconisées pour une utilisation normale de l'avion.

Elles concernent un avion standard utilisé à la masse maximale, en atmosphère standard, au niveau de la mer. Elles peuvent varier d'un avion à l'autre, en fonction des équipements installés, de l'état du moteur et de l'avion, des conditions atmosphériques et de la manière de piloter.

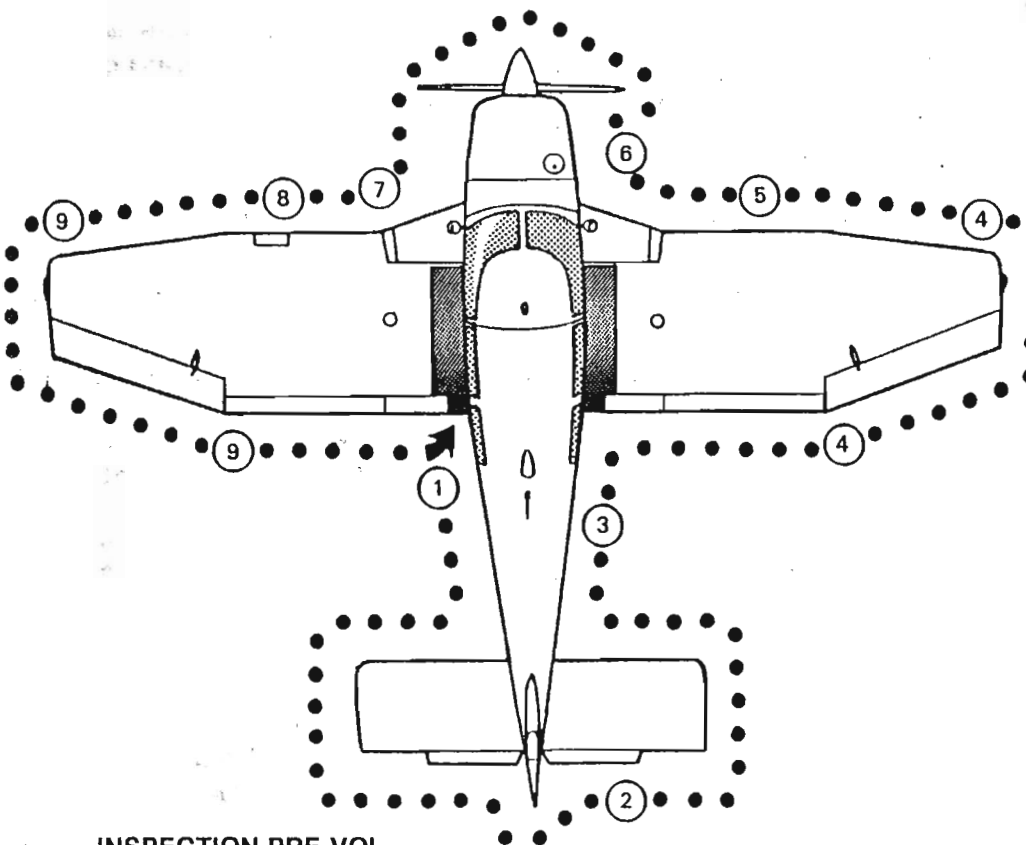
- Vitesse optimale de montée
 - volets en position décollage (1^{er} cran) (78 kt) 145 km/h
 - volets rentrés (86 kt) 160 km/h

- Vitesse de meilleure pente de montée
 - volets en position décollage (1^{er} cran) (65 kt) 120 km/h
 - volets rentrés (70 kt) 130 km/h

- Vitesse maximale d'utilisation en air agité
 - volets rentrés (140 kt) 260 km/h

- Vitesse maximale
 - volets en position atterrissage (2^e cran) (92 kt) 170 km/h

- Vitesse d'atterrissage (approche finale)
 - volets en position atterrissage (2^e cran) (65 kt) 120 km/h



INSPECTION PRE-VOL

A effectuer avant chaque vol.
 Cette inspection peut être réduite en escale.

Contact magnétos	sur "OFF"
Commandes	libérées
Volets	fonctionnement vérifié
Interrupteur batterie	marche
Quantité d'essence	vérifiée
Interrupteur batterie	coupé
Documents avion	présence vérifiée
Bagages	arrimage vérifié

Vérifier le débattement des gouvernes, puis faire le tour de l'avion (schéma ci-dessus) en commençant par le côté gauche du fuselage.

-
- 1 Bouchon de réservoir en place, verrouillé
 Prise statique propre, non obstruée
 Purge de réservoir principal actionnée
 (droite ou gauche selon l'inclinaison de l'avion)
-
- 2 Empennage horizontal état de surface, articulation sans jeu
 Gouverne de direction articulation et jeux vérifiés
-
- 3 Prise statique propre, non obstruée
-
- 4 Volets et ailerons articulations et état vérifiés
 Saumons et feux de navigation (option) état vérifié
-
- 5 Avertisseur de décrochage propre, débattement vérifié
 Train principal droit fixation et état carénage vérifiés
 enfoncement amortisseur normal
 pneu gonflé
 Purge de réservoir droit actionnée
-
- 6 Purge de circuit carburant actionnée
 Niveau d'huile vérifié, bouchon vissé, trappe refermée
 Fixation capot moteur vérifiée
 Hélice propre, en bon état
 Cône d'hélice absence de jeu
 Prises d'air propres, non obstruées
-
- 7 Train avant fixation et état carénage vérifiés
 enfoncement amortisseur normal
 pneu gonflé
 fourche de manoeuvre retirée
 Tuyaux d'échappement rigides
 Propreté verrière vérifiée
-
- 8 Train principal gauche fixation et état carénage vérifiés
 enfoncement amortisseur normal
 pneu gonflé
 Purge de réservoir gauche actionnée
 Pitot propre, non obstrué
 Phares si installés (option) glace propre
-
- 9 Saumons et feux de navigation (option) état vérifié
 Volets, ailerons articulations et état vérifiés

VERIFICATION INTERIEURE DE LA CABINE AVANT MISE EN ROUTE

Verrière	fermée, verrouillée
Frein de parc	bloqué
Sièges avant	règlés, verrouillés
Ceintures et harnais	règlés, bouclés
Commandes de vol libres	sans jeux ni frottement excessifs (direction à vérifier au roulage)
Trim de profondeur	débattements vérifiés puis ramenés à la position décollage
Contact général	marche

DEMARRAGE DU MOTEUR

Procédure normale

Réchauffage carburateur	froid (pousser)
Mixture	plein riche (vers le haut)
Feu anti-collision	marche
Jaugeurs	vérifiés
Robinet essence	fonctionnement vérifié, ouvert
Sélecteur magnéto	position L
Pompe électrique	marche
Manette des gaz	effectuer 2 ou 3 injections puis manette 1/4 en avant
Zone hélice	dégagée
Verrière	fermée verrouillée
Volets	rentrés
Démarrreur	marche (30 sec. maxi)
Quand le moteur démarre le sélecteur magnéto	L + R ("Both")

Procédure moteur chaud

Même procédure qu'en "Procédure normale", mais sans injections.

Procédure par temps froid

Même procédure qu'en "Procédure normale", mais en soutenant le régime par injections successives jusqu'à 900 à 1000 tr/min.

Moteur "noyé"

Pompe électrique	arrêt
Mixture	étouffoir (vers le bas)
Manette des gaz	plein gaz (pousser)
Démarrreur	actionné pendant quelques secondes

Dès que le moteur démarre, ramener la mixture sur "riche", puis reprendre la procédure normale, sans injection.

ATTENTION

Eviter d'utiliser le démarreur pendant plus de 30 secondes. Attendre au moins une minute avant de procéder à un nouveau démarrage.

Dès que le moteur tourne, vérifier la pression d'huile. Si celle-ci est nulle après 15 à 20 secondes, couper et rechercher la cause;

APRES MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

Régime	1200 tr/mn
Pompe électrique	arrêt
Excitation alternateur	marche
Voltmètre	plage verte
Indicateurs de pression	vérifiés
Voyants	testés
Radio	marche
Altimètre	règlé
Indicateur de dépression si Installé (option)	vérifié

ROULAGE

Frein de parc	débloqué
Freins	essayés
Indicateur de virage si installé (option)	vérifié
Conservateur de cap si installé (option)	règlage vérifié
Eviter de dépasser 1200 tr/min tant que la température d'huile reste en plage jaune.	

POINT FIXE

Frein de parc	bloqué
Pression et température d'huile	plage verte
Pression d'essence	plage verte
Mixture	plein riche (vers le haut)
Réchauffage carburateur	froid (pousser)

Vérification magnétos

Manette des gaz	2000 tr/min
Sélecteur magnétos:	
Chute maxi entre (L) ou (R) et (L+R)	175 tr/min
Ecart maxi entre (L) et (R)	50 tr/min

Vérification réchauffage carburateur

Réchauffage carburateur	chaud (tirer)
Vérifier chute de régime (100 tr/min environ)	
Réchauffage carburateur	froid (pousser)

Vérification mixture

Appauvrir jusqu'à diminution du régime puis revenir à "plein riche".

Vérification ralenti

Manette des gaz	600 à 650 tr/min
-----------------------	------------------

AVANT LE DECOLLAGE

Commandes	libres
Sélecteur magnétos	L + R ("Both")
Cabine (Sièges, ceintures, verrière)	vérifiés
Robinet essence sur réservoir le plus plein	ouvert
Pompe électrique	marche
Trim de profondeur	position décollage
Instruments	vérifiés, réglés
Volets	plein sortis, puis retour à la position décollage (1 ^{er} cran)
Gaz	régime d'attente 1200 tr/mn

DECOLLAGE

Décollage normal

Régime mini plein gaz	2250 tr/mn
Vitesse de décollage	(54 kt) 100 km/h
Vitesse de montée initiale	(70 kt) 130 km/h

Après franchissement des obstacles,

Diminuer la pente de montée pour obtenir	(78 kt) 145 km/h
Pompe électrique	arrêt
Pression essence	vérifiée (plage verte)
Volets	rentrés

Décollage court

Volets	(1 ^{er} cran) position décollage
Mettre plein gaz freins serrés	
puis lâcher les freins	mini 2250 tr/mn
Vitesse de décollage	(54 kt) 100 km/h
Puis poursuivre, si nécessaire (passage d'un obstacle) à la vitesse de	
meilleure pente de montée	(65 kt) 120 km/h

Décollage par vent de travers

Volets (1^{er} cran) position décollage

Ailerons dans le vent

Décoller à une vitesse légèrement supérieure à la vitesse indiquée pour un décollage normal.

Annuler la dérive de façon classique (inclinaison maximale près du sol: 15°)

Vent de travers démontré (22 kt) 40 km/h

MONTEE

Montée normale (volets rentrés)

Prendre la vitesse de montée 160 km/h (86 kt); 140 km/h (75 kt) au plafond.

Au dessus de 5000 ft, régler la mixture.

Montée à pente maximale

Une meilleure pente de trajectoire est obtenue à 120 km/h (64 kt), volets en position décollage (1^{er} cran), et 130 km/h (70 kt) avec les volets rentrés.

NOTE

Ce type de montée ne doit être utilisé qu'exceptionnellement (mauvais refroidissement du moteur).

CROISIERE

Pour les régimes et les performances de croisière, se reporter à la Section 5.

Utilisation de la commande de mixture

Maintenir la commande de mixture sur "plein riche", lors du décollage et de la montée.

Dans certaines conditions (décollage sur terrain à haute altitude, montée prolongée au delà de 5000 ft, utilisation du réchauffage carburateur), ce réglage peut s'avérer trop riche et se traduit alors par un fonctionnement irrégulier du moteur, ou par perte de puissance.

Dans ces cas, ajuster la mixture de manière à retrouver un cycle moteur régulier et non pour la recherche de l'économie.

Règlage de la mixture en croisière après stabilisation:

Abaisser progressivement la manette de mixture jusqu'à observer une légère diminution de régime; repousser alors légèrement la manette vers le haut pour rétablir le régime et un fonctionnement régulier du moteur.

NOTE

Prendre soin de ne pas appauvrir excessivement le mélange, afin d'éviter une surchauffe du moteur.

ENRICHIR TOUJOURS LE MELANGE AVANT UNE AUGMENTATION DE PUISSANCE.

UTILISATION DU CARBURANT

Mettre en marche la pompe électrique au cours du changement de réservoir.

Sélectionner le réservoir le plus rempli avant le décollage ou l'atterrissage.

DESCENTE

Descente

Puissance à la demande pour obtenir la pente désirée
 Réchauffage carburateur à la demande plein chaud ou plein froid
 Tous les 1500 ft, effectuer une remise de gaz pour éviter un trop grand refroidissement du moteur et décrocher les bougies.

Approche ou vent arrière

Essence réservoir le plus plein sélectionné
 Mixture plein riche (vers le haut)
 Pompe électrique marche
 Réchauffage carburateur à la demande plein chaud ou plein froid
 Cabine (sièges, ceintures) vérifiés
 Volets au dessous de 170 km/h (92 kt)(1^{er} cran) position décollage
 Vitesse (81 kt) 150 km/h
 Trim de profondeur réglé
 Stabilisateur de roulis ou PA (si équipé) Coupé

Finale

Réchauffage carburateur froid (pousser)
 Volets au dessous de 150 km/h (81 kt)(2^e cran) position atterrissage
 Vitesse d'approche (65 kt) 120 km/h
 Trim de profondeur réglé

ATTERRISSAGE

Atterrissage court

Volets (2^e cran) position atterrissage
 Vitesse d'approche (règlée à la manette des gaz)(62 kt) 115 km/h
 Après prise de contact, freiner énergiquement en maintenant la profondeur cabrée et en rentrant les volets.

Atterrissage par vent de travers ou par fortes rafales

Volets (1^{er} cran) position décollage
 Vitesse d'approche (70 kt) 130 km/h + 1/2 valeur rafale
 Dérive annuler de façon classique
 Vent de travers démontré (22 kt) 40 km/h

Remise de gaz

Réchauffage carburateur coupé (poussé) vérifié
 Manette des gaz plein gaz (pousser)
 Vitesse (67 kt) 125 km/h
 Volets ramener progressivement en position décollage (1^{er} cran)
 Pente de montée (78 kt) 145 km/h

APRES ATERRISSAGE

Pompe électrique arrêt
 Volets rentrés
 Instruments de navigation arrêt

ARRET MOTEUR

Frein de parc tiré
 Radio et équipements électriques coupés
 Verrière fermée, verrouillée
 Essais coupure magnétos au ralenti coupé, puis L + R ("Both")
 Régime 1000 tr/min
 Mixture étouffoir (vers le bas)

Après l'arrêt du moteur

Sélecteur de magnéto "Off"
 Excitation alternateur coupé
 Interrupteur batterie coupé
 Volets sortis
 Après la mise en place des cales repousser le frein de parc

UTILISATION DU FREIN DE PARC

Frein bloqué

Appuyer sur les deux pédales, maintenir la pression et tirer la commande de frein de parc.

Relacher les pédales, la tirette doit rester en position haute.

Frein débloqué

Pousser la commande de frein de parc