



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

Exploitation

REF: PEXNO0101

MANUEL DE VOL MCR ULC

N° d'exemplaire

Edition de base:

Pages	Date	Rédigé par	Visa	Vérifié par	Visa
37	26/10/00	N. BOUCHOUT		C. BELIN	

Mise à jour:

35	20/11/00	N. BOUCHOUT		C. BELIN	
16	20/02/03	N. BOUCHOUT		C. BELIN	
31	12/05/03	N. BOUCHOUT		C. BELIN	
27-29	26/08/03	N. BOUCHOUT		N BOUCHOUT	
17	16/01/04	N. BOUCHOUT		C. BELIN	
36	15/01/04	N. BOUCHOUT		C. BELIN	
40	13/01/05	N. MAHUET		C. BELIN	
19,37	18/10/07	L. LAGARDE		C. BELIN	

Date : 18/10/07

0. AVERTISSEMENT

CE DOCUMENT EST DONNE
A TITRE INDICATIF. IL EST
DE LA RESPONSABILITE DE
CHAQUE PROPRIETAIRE DE
VERIFIER LA CONFORMITE
DES DONNEES PAR RAPPORT
A SA MACHINE.

Page laissée intentionnellement blanche

1. MANUEL DE VOL

Modèle:

MCR ULC

N° de série:

Enregistrement:

N° du document :

Date de publication:

Les pages identifiées par "Appr." sont approuvées par :

Signature :

Autorité :

Cachet :

Date d'origine de l'approbation:

Certaines rubriques doivent être remplies par le monteur en fonction de sa configuration exacte en instrumentation, moteur et hélice.

CET AVION DOIT ETRE UTILISE CONFORMEMENT AUX INFORMATIONS ET LIMITATIONS CONTENUES DANS LE PRESENT DOCUMENT

**CET AVION A ETE REALISE A PARTIR D'UN KIT.
SON UTILISATION A BUT LUCRATIF EST INTERDITE.**

IL EST DE LA RESPONSABILITE DE L'UTILISATEUR DE SE CONFORMER A LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR POUR CE TYPE DE MACHINE ET D'INFORMER SES PASSAGERS DE CE REGIME DE NAVIGABILITE RESTREINT.

CE MANUEL DE VOL A ETE ETABLI SELON LA REGLEMENTATION FRANÇAISE.

1.1. ENREGISTREMENT DES REVISIONS

Toute révision du présent document, sauf les données de pesage réelles, doit être enregistrée dans le tableau suivant et dans tous les cas de Sections Approuvées, visée et approuvée par l'Autorité de Navigabilité responsable.

Le texte nouveau ou amendé dans les pages révisées sera indiqué par une ligne noire verticale dans la marge gauche et le N° de la révision et la date seront indiqués dans le bas à gauche de la page.

Révision N°	Section Affectée	Pages Affectées	Date	Approbation	Date	Date d'insertion	Signature

1.2. Liste des pages en vigueur

Section	Page	Date	Section	Page	Date

Table des matières

0.	AVERTISSEMENT	2
1.	MANUEL DE VOL	4
1.1.	ENREGISTREMENT DES REVISIONS	5
1.2.	LISTE DES PAGES EN VIGUEUR	6
2.	GENERALITES	10
2.1.	INTRODUCTION	10
2.2.	BASE DE CERTIFICATION	10
2.3.	AVERTISSEMENTS, ALARMES ET NOTES	10
2.4.	DONNEES DESCRIPTIVES	11
2.5.	DEBATTEMENT DES GOUVERNES	11
2.6.	PLAN TROIS VUES	12
3.	LIMITATIONS	14
3.1.	INTRODUCTION	14
3.2.	VITESSE-AIR	14
3.3.	REPERES DES INDICATEURS DE VITESSE-AIR	14
3.4.	INSTALLATIONS MOTRICES	15
3.5.	REPERES DES INSTRUMENTS DE L'INSTALLATION MOTRICE	17
3.6.	MASSE	18
3.7.	CENTRAGE	18
3.8.	MANOEUVRES APPROUVEES	18
3.9.	FACTEURS DE CHARGE DE MANOEUVRE	18
3.10.	EQUIPAGE DE VOL	19
3.11.	TYPES DE FONCTIONNEMENT	19
3.12.	CARBURANT	19
3.13.	NOMBRE MAXIMUM DE SIEGES	19
3.14.	PRESSION DES PNEUS	19
3.15.	LIMITATION MASSE DU TABLEAU DE BORD.	19
3.16.	VOL SOLO.	19
3.17.	VOLETS : UTILISATION DU CRAN DE PRECAUTION	19
4.	PROCEDURES D'URGENCES	20
4.1.	INTRODUCTION	20
4.2.	PANNE MOTEUR (GIVRAGE DU CARBURANT)	20
4.3.	DEMARRAGE EN L'AIR	21
4.4.	FUMEE ET FEU	22
4.5.	VOL PLANE	23

4.6.	ATTERRISSAGE D'URGENCE	24
4.7.	RECUPERATION D'UNE VRILLE NON INTENTIONNELLE	24
4.8.	AUTRES URGENCES	25
5.	PROCEDURES NORMALES	26
5.1.	INTRODUCTION	26
5.2.	HAUBANAGE ET DES HAUBANAGE	26
5.3.	INSPECTION JOURNALIERE	26
5.4.	INSPECTION AVANT VOL	29
5.5.	PROCEDURES NORMALES ET LISTE DE CONTROLE	29
6.	PERFORMANCES	35
6.1.	INTRODUCTION	35
6.2.	DONNEES APPROUVEES	35
7.	MASSE ET EQUILIBRAGE	37
7.1.	INTRODUCTION	37
7.2.	ENREGISTREMENT DE MASSE ET EQUILIBRAGE ET GAMME DE CHARGE UTILE PERMISE	37
8.	MISE EN OEUVRE, SERVICE ET ENTRETIEN DE L'AVION	39
8.1.	INTRODUCTION	39
8.2.	PERIODES D'INSPECTION DE L'AVION	39
8.3.	MODIFICATIONS OU REPARATIONS DE L'AVION	39
8.4.	PARCAGE	40
8.5.	NETTOYAGE ET SOINS	40
8.6.	DEMONTAGE – REMONTAGE	40
9.	SUPPLEMENTS	41
9.1.	INTRODUCTION	41
9.2.	LISTE DES EQUIPEMENTS MINIMAUX	41
9.3.	LISTE DES SUPPLEMENTS INSERES	41
9.4.	SUPPLEMENTS INSERES	41

Page laissée intentionnellement blanche

2. GENERALITES

2.1. INTRODUCTION

Ce manuel de vol 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 ULC*. 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.

2.2. BASE DE CERTIFICATION

Ce type d'avion a été approuvé par
viguer sur les kits, y compris l'Amendement
restreint N° a été délivré le

conformément à la réglementation en
et le Certificat de Navigabilité

Catégorie de Navigabilité: **Restreint (Kit)**

Base de Certification et/ou homologation:

2.3. AVERTISSEMENTS, ALARMES ET NOTES

Les définitions suivantes s'appliquent aux avertissements, alarmes et notes utilisés dans le manuel de vol.

ALARME:

Signifie que la non observation de la procédure correspondante conduit à une dégradation immédiate ou importante de la sécurité de vol.

AVERTISSEMENT:

Signifie que la non observation de la procédure correspondante conduit à une dégradation mineure ou à une dégradation à plus ou moins long terme de la sécurité de vol.

NOTE:

Attire l'attention sur tout élément particulier non directement relié à la sécurité mais qui est important ou inhabituel.

2.4. DONNEES DESCRIPTIVES

Aile cantilever basse

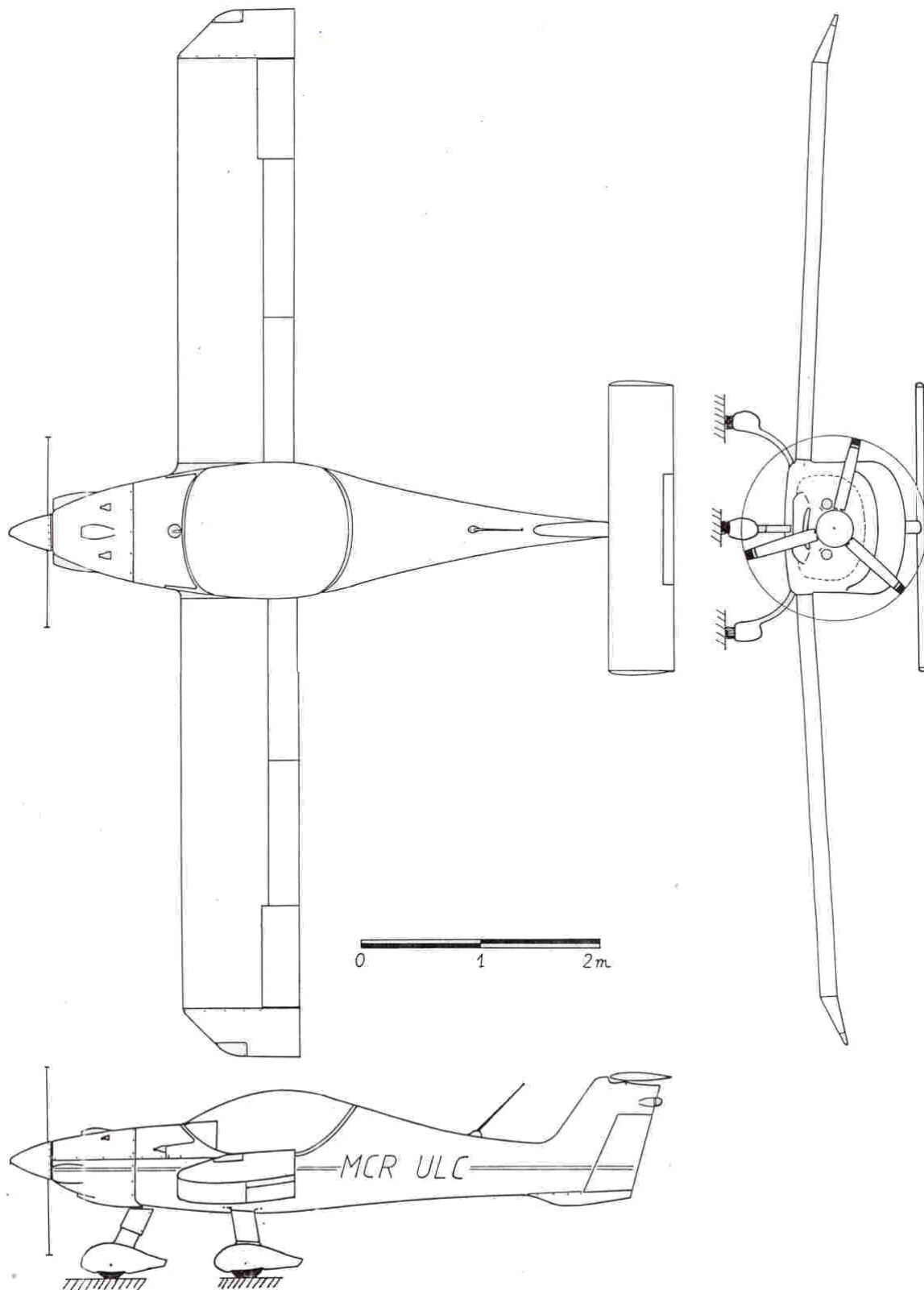
Structure et revêtement voilure carbone avec gouvernes en alliage léger.

Envergure	8.66	m
Surface alaire	8.15	m ²
Allongement	9.20	
Largeur cabine	1.12	m
Réservoir de carburant	80	l
Longueur hors tout	5.53	m
Hauteur au sol	1.53	m

2.5. 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

2.6. PLAN TROIS VUES



Page laissée intentionnellement blanche

3. LIMITATIONS

3.1. 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.

3.2. 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	206 km/h 111 kts	Ne pas dépasser cette vitesse, sauf en air calme et avec précaution,
VA	Vitesse de manoeuvre	178 km/h 96 kts	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 ₁	Vitesse maximale avec volet déployés à 45°	123 km/h 67 kts	Ne pas dépasser ces vitesses avec les volets sortis
VFE ₂	Vitesse maximale avec volet déployés à 17°	140 km/h 76 kts	Ne pas dépasser ces vitesses avec les volets sortis

3.3. 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	(65 / 140 km/h) (34 / 76 kts)	Gamme de fonctionnement avec volet positif,
Arc vert	(89 / 206 km/h) (48 / 111 kts)	Gamme de fonctionnement normal,
Arc jaune	(206 / 270 km/h) (111 / 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,

3.4. INSTALLATIONS MOTRICES

Seules les configurations suivantes sont autorisées

Constructeur du moteur	Rotax
Modèle du moteur	912 UL
Puissance maximale	
Décollage	80.0 HP
Continue	77.8 HP
Vitesse de rotation maximale du moteur à MSL	
Décollage	5800 RPM
Continue	5500 RPM
Température maximale de culasse:	150°C
Température maximale de l'huile:	140°C
Pression d'huile	
minimale:	1.5 Bar
maximale:	5 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

Hélices MT Pas variable

Constructeur de l'hélice:	MT Propeller
Modèle d'hélice	MTV-7-A/152-106
Type	Tripale pas variable électrique
Diamètre de l'hélice	1.52 Mètre
Angle des Pales d'Hélice (à 75% du rayon) normal:	Pas Variable
Restriction de la Vitesse de rotation de l'Hélice	2550 tr/mn
Couple de serrage hélice	4.6 daN.m

Constructeur de l'hélice:	MT Propeller
---------------------------	--------------

Modèle d'hélice	MTV-6-A/152-106
Type	Tripale pas variable hydraulique
Diamètre de l'hélice	1.52 Mètre
Angle des Pales d'Hélice (à 75% du rayon) normal:	Pas Variable
Couple de serrage hélice	4.6 daN.m

Hélice EVRA Pas fixe

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

!!!! Resserer 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. !!!

3.5. REPERES DES INSTRUMENTS DE L'INSTALLATION MOTRICE

Les repères des instruments de l'installation motrice et la signification de leur code de couleurs sont indiqués ci-dessous:

ROTAX 912

Instrument	Unités	Ligne rouge Limite Minimale	Arc jaune Gamme d'Attention	Arc vert Fonctionnement Normal	Arc jaune 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 140	140
	°F	122	122 à 194	194 à 230	230 à 284	284
Température de la culasse	°C	60	60 à 80	80 à 110	110 à 150	150
	°F	140	140 à 176	176 à 230	230 à 302	302
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	1				80

Notes importantes :

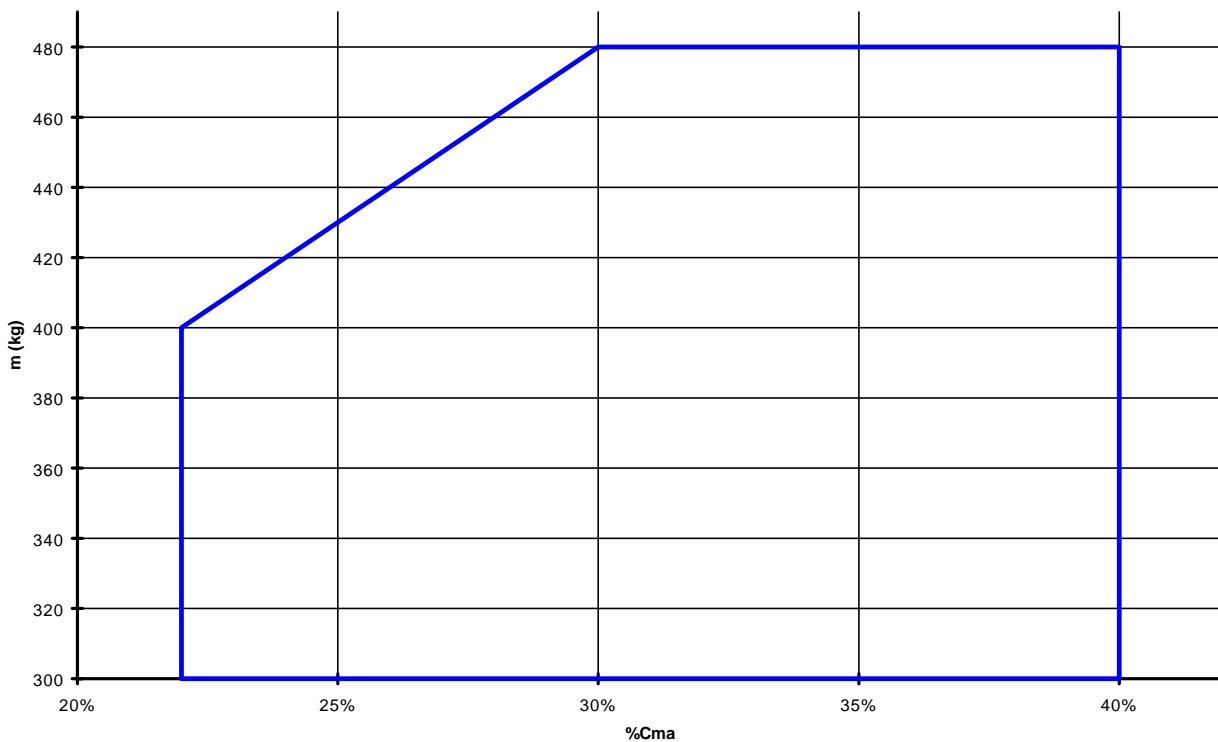
Ne jamais couper le contact général avant d'éteindre le moteur.

3.6. MASSE

Masse maximale de décollage: 480 kg
 Masse maximale à l'atterrissage: 480 kg

3.7. CENTRAGE

Gamme de centrage 22 / 40% cma
 Donnée de référence cma



cma = 960 mm ; référence de centrage 13.5 mm devant bord d'attaque aile gauche.

3.8. MANOEUVRES APPROUVEES

AUCUNE MANOEUVRE ACROBATIQUE N'EST AUTORISEE.
 VRILLES INTERDITES.

3.9. FACTEURS DE CHARGE DE MANOEUVRE

+ 4 / - 2 g

3.10. EQUIPAGE DE VOL

L'équipage minimal est composé d'un pilote.

Deux places maximum.

3.11. TYPES DE FONCTIONNEMENT

VFR de jour hors conditions givrantes.

3.12. CARBURANT

Carburant total:	80 l
Carburant utilisable:	79 l
Carburant inutilisable:	1 l

3.13. NOMBRE MAXIMUM DE SIEGES

Deux

3.14. PRESSION DES PNEUS

Train avant :	diam. 280 mm	2.2 bar
Train principal :	diam. 280 mm	2.2 bar

3.15. LIMITATION MASSE DU TABLEAU DE BORD.

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

3.16. VOL SOLO.

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

3.17. VOLETS : UTILISATION DU CRAN DE PRECAUTION

L'utilisation du troisième cran de volet (45° - cran de « précaution ») est seulement autorisé en finale, pour les atterrissages courts (ou atterrissages en campagne) et uniquement lorsqu'aucune remise des gaz n'est prévue

Lorsque les volets sont totalement sortis (45°) :

- ❖ En cas de remise des gaz : le pilote veillera à manipuler les gaz avec lenteur,
- ❖ Le dérapage et la glissade sont strictement interdits. En finale, l'avion doit être maintenu en ligne droite et sans attaque oblique.

4. PROCEDURES D'URGENCES

4.1. 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.

4.2. PANNE MOTEUR (GIVRAGE DU CARBURANT)

4.2.1. PANNE MOTEUR AU DECOLLAGE (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**

4.2.2. PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES DECOLLAGE

- 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.

4.3. DEMARRAGE EN L'AIR

4.3.1. 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.

4.3.2. 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.

4.4. FUMEE ET FEU

4.4.1. 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

4.4.2. 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.

4.4.3. 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

4.5. VOL PLANE

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

4.6. ATTERRISSAGE D'URGENCE**4.6.1. ATTERRISSAGE DE PRECAUTION EN CAMPAGNE MOTEUR ARRETE**

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**

4.6.2. ATTERRISSAGE DE PRECAUTION EN CAMPAGNE MOTEUR EN MARCHÉ

- 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**

4.7. RECUPERATION D'UNE VRILLE NON INTENTIONNELLE

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

4.8. AUTRES URGENCES

4.8.1. VIBRATIONS ET IRREGULARITES 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.

4.8.2. 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.

4.8.3. GIVRAGE

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

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

4.8.4. PANNE DE GENERATION ELECTRIQUE

- Voyant charge **allumé**

Baisse de l'indication de charge (voltmètre).

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

5. PROCEDURES NORMALES

5.1. 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 9.

5.2. HAUBANAGE ET DES HAUBANAGE

Sans objet.

5.3. INSPECTION JOURNALIERE

1 CABINE

- Sièges réglés, verrouillés
- Attache harnais de sécurité vérifiées
- Elastiques (côté gauche et côté droit) en place
- Courroie commande de volets en place, tendue
- Axes principaux de voilure en place, goupillés
- Axes de ferrures avant en place, serrés
- Axes de ferrures arrière en place, serrés
- 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 antennevérifiée
- Faire attention de ne pas se blesser avec les antennes

3 EMPENNAGE

- Etat de surfacevérifié
- 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-antitaben place

4 FUSELAGE, COTE DROIT

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

5 AILE DROITE

- Etat et articulation volet, aileron vérifié
- Etanchéité du raccord voilure - fuselagevérifié
- 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'échappementfixations vérifiées
- Mise à l'air libre du réservoir carburant (sous fuselage)..... 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
- Pitotpropre, non obstrué
- Etat saumon et (le cas échéant) feu de navigation vérifié
- Etat et articulation aileron, volet..... vérifié
- Etanchéité du raccord voilure - fuselagevérifié
- Etanchéité du raccord carène de roue - pantalon de train principal..... vérifié

5.4. INSPECTION AVANT VOL

Répéter l'inspection journalière

5.5. PROCEDURES NORMALES ET LISTE DE CONTROLE

5.5.1. 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**

5.5.2. 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 **1/4 de la course**
- Starter..... **tiré**
- Champs hélice..... **libre**
- Contacts magnétos..... **BOTH**
- Démarreur **actionné à la demande**

Dès que le moteur tourne :

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

5.5.3. MISE EN ROUTE A CHAUD

- Batterie **marche**
- Robinet essence..... **ouvert**
- Pompe électrique..... **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

5.5.4. ROULAGE

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

5.5.5. POINT FIXE

- Frein de parc **bloqué**
- Pression température huile..... **plage verte**
- 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 à pas variable (si montée) **vérification régulation**

5.5.6. AVANT DECOLLAGE

- Contacts magnétos..... **BOTH**
- Commandes **libres**
- Cabine (verrière, harnais)..... **vérifiés**
- Pression / température huile..... **plage verte**
- 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**

5.5.7. 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**

5.5.8. MONTEE

Puissance maxi, afficher la vitesse de 130 km/h jusqu'à 4000 ft

5.5.9. CROISIERE

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

5.5.10. DESCENTE

- Robinet essence..... **ouvert**
- Régime mini..... **1 400 tr/mn**

5.5.11. 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**

5.5.12. FINALE

- Vitesse **85 km/h**

5.5.13. REMISE DES GAZ

- Vitesse **> 85 km/h**
- Volets **rentrés**
- Vitesse de montée..... **130 km/h**

5.5.14. APRES ATERRISSAGE

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

5.5.15. ARRET MOTEUR

- Frein de parc **serré**
- Radio NAV **coupé**
- Contacts magnétos..... **essais de coupure à 1500 tr/mn**
- Anticollision **arrêt**
- Contacts magnétos..... **coupés**
- Batterie **arrêt**

Page laissée intentionnellement blanche

6. PERFORMANCES

6.1. 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.

Les données des diagrammes ont été calculées d'après des essais en vol réels avec l'avion et le moteur en bon état et en utilisant des techniques de pilotage moyen.

6.2. DONNEES APPROUVEES

6.2.1. Etalonnage du système indicateur de vitesse-air

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

6.2.2. Vitesse de décrochage (km/h)

$$m = 480 \text{ kg}$$

	Volets	0 °	17 °	30 °	45 °
Inclinaison					
0 °		90	75	70	66
30 °		97	81	75	71
60 °		127	106	99	93

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

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

Performances de décollage (ROTAX 912)

Hélice EVRA pas fixe

Roulement = 170 m

Pente à 130 Km/h = 25 %

Passage des 15 m = 250 m

6.2.3. Distance d'atterrissage

Approche 82 km/h = 1.3 VS

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

6.2.4. 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.

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

Diminuer les performances indiquées de 4%

6.2.6. Performances en vent de travers démontrées

20 kts

7. MASSE ET EQUILIBRAGE

7.1. INTRODUCTION

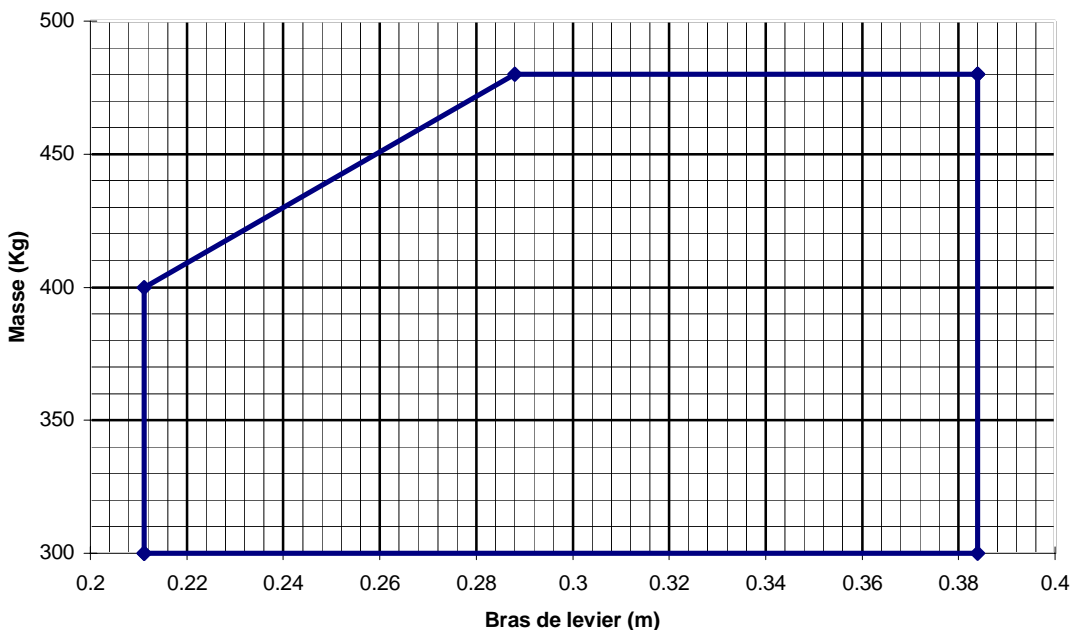
Cette section contient les cas de charge utile dans lesquels l'avion peut être utilisé sans danger.

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.

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

7.2.1. Diagramme

Limites de centrage



cma = 960 mm ; référence de centrage 13.5 mm devant bord d'attaque aile gauche.

7.2.2. Détermination du centrage

	Masse	Bras de levier			Moment
	kg	x	m	=	m.Kg
Masse a vide		x		=	
Pilote		x	0.700	=	
Copilote		x	0.700	=	
Bagage		x	1.150	=	
Essence avant		x	0.020	=	

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.

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

8.1. 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.

Le constructeur doit être contacté par avis sur toutes modifications apportées sur l'avion changeant la définition initiale du kit.

8.2. PERIODES D'INSPECTION DE L'AVION

Visites conseillées:

50 heures
100 heures / 1 an
1 000 heures
5 ans

SE CONFORMER AU MANUEL D'ENTRETIEN MEXNO03

8.3. 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.

8.4. PARCAGE

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

8.4.1. 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.

8.4.2. Amarrage

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

8.5. 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.

8.6. DEMONTAGE – REMONTAGE

On peut être amené à démonter les ailes et la gouverne de profondeur, pour stocker l'avion, effectuer une opération de maintenance, ou le charger dans sa remorque de transport par exemple.

Dans ce cas, se reporter au document OEXNO12 - PROCEDURE DE DEMONTAGE-REMONTAGE DES MCR CLUB ET ULC.

9. SUPPLEMENTS

9.1. 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. (A compléter par le monteur)

9.2. 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

Jauge à huile.

Avertisseur de décrochage.

9.3. LISTE DES SUPPLEMENTS INSERES

Date	N° de Doc,	Titre du supplément inséré

9.4. SUPPLEMENTS INSERES