



# JABIRU J400



*Manuel de vol*

**SECTION 0**

**PAGE DE GARDE**

**FABRICANT**

JABIRU Aircraft Pty Ltd  
Airport Drive  
Bundaberg Queensland 4670  
Australie

Adresse postale

P.O. Box 5186  
Bundaberg West Queensland 4670  
Australie

Type et modèle d'avion

Type JABIRU  
Modèle J 400

**IMPORTATEUR**

**JABIRU France**

Aérodrome de Voves-Viabon  
28150 VIABON  
France  
Tel : 02 37 99 17 17 Fax : 02 37 99 12 64  
E-mail : [Service.commercial@jabiru.fr](mailto:Service.commercial@jabiru.fr)

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

**PAGE D'IDENTIFICATION**

Fiche d'éligibilité du kit en classe 2

Fiche d'éligibilité n°2A-0009

Édition n°1 du 17/05/04

Marques de nationalité et  
d'enregistrement

**F-PJAN**

Fabricant

JABIRU Aircraft Pty Ltd

Désignation d'avion

J 400

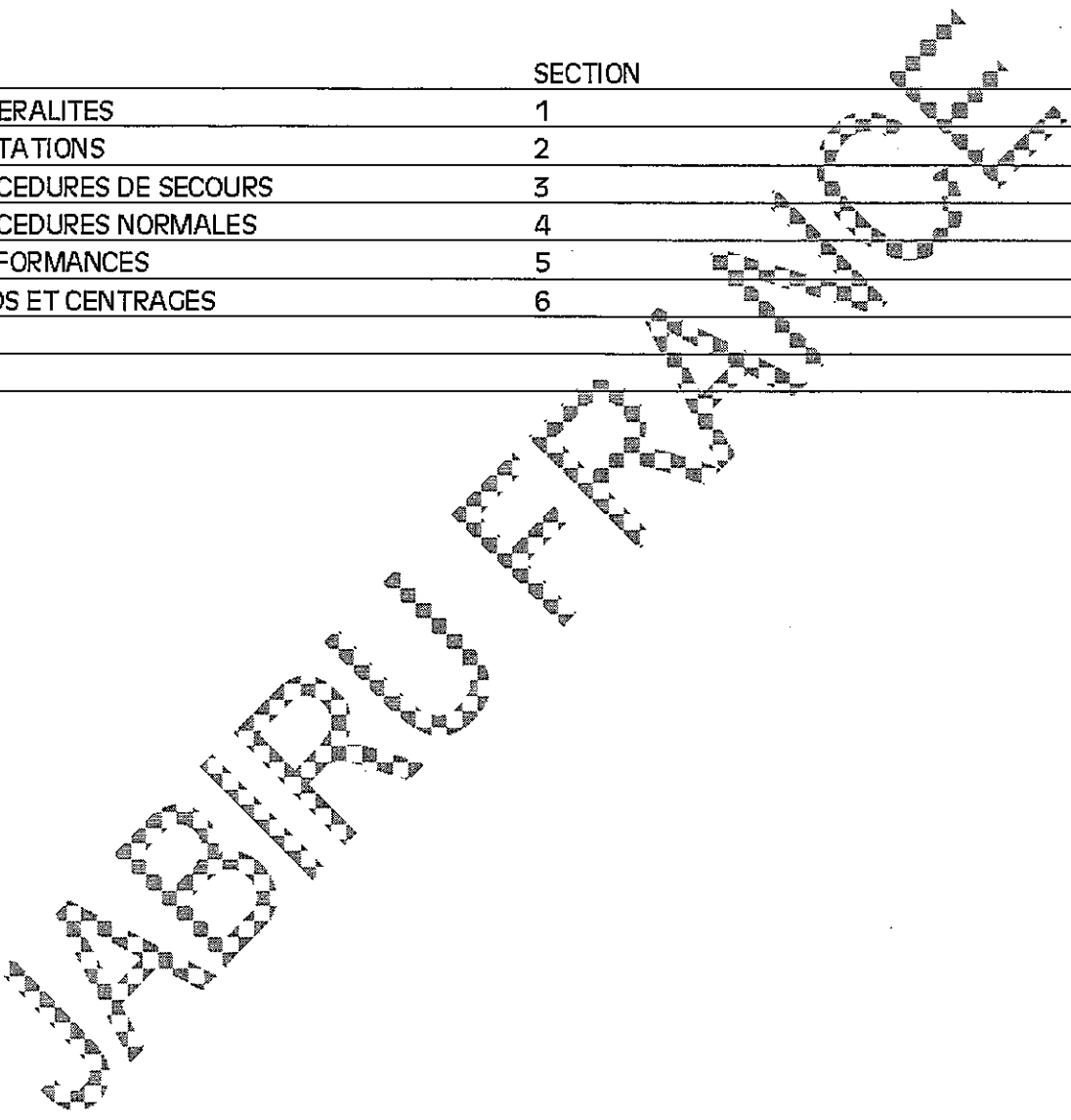
Numéro de série de l'avion :

315

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

**TABLE DES MATIERES**

	SECTION
GENERALITES	1
LIMITATIONS	2
PROCEDURES DE SECOURS	3
PROCEDURES NORMALES	4
PERFORMANCES	5
POIDS ET CENTRAGES	6



*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
 Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
 Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

**PAGE DES CORRECTIONS**

Numéro Amendement	Paragraphe(s) concerné(s)	Signature	Date d'incorporation

L'incorporation d'un amendement général doit être certifiée en insérant la date de l'incorporation et de la signature dans les colonnes appropriées.

Tous les amendements doivent être incorporés consécutivement.

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.*

**RELEVÉ DES CORRECTIONS PARTICULIÈRES**

L'incorporation d'un amendement particulier se fait en insérant la date de l'incorporation et de la signature dans les colonnes appropriées ci-dessous:

Tous les amendements doivent être incorporés consécutivement. Cette page sera révisée pour chaque modification particulière:

Les pages remplacées devront être retirées du manuel et détruites.

Numéro Amendement	Paragraphe concerné	Signature	Date d'incorporation

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

**PAGE D'INTRODUCTION**

Ce manuel de vol s'applique seulement à l'avion identifié par l'inscription du numéro de série sur la page d'identification et contient les limites de vol et principes d'utilisation essentiels pour cet avion.

Des utilisations spéciales exigeant des limitations et des instructions additionnelles sont énumérées dans la « section de suppléments » et cette section sera consultée avant d'entreprendre de telles utilisations. Pour des informations de fonctionnement non incluses dans ce manuel, la référence devra être faite aux opérations appropriées ou aux manuels du fabricant.

Le manuel de vol doit être dans l'avion pendant chaque vol.

Le pilote commandant de bord se conformera à toutes les conditions, procédures et limites en ce qui concerne l'utilisation de l'avion présenté dans le présent manuel.

Des amendements seront publiés par JABIRU selon les besoins et prendront la forme de pages à remplacer, avec les changements de texte indiqués par une ligne verticale dans la marge ainsi que la date de modification en bas de page. Des amendements temporaires peuvent être publiés de la même manière et devront être insérés comme indiqué. Ces amendements seront publiés sur des pages colorées et prendront la priorité sur la page concernée indiquée. Il est de la responsabilité du propriétaire d'incorporer dans ce manuel tous les amendements, de noter la date de l'incorporation et de signer la feuille appropriée de relevé des amendements.

Aucune entrée ou approbation ne peut être faite dans ce manuel, excepté de la façon décrite ci-dessus et par des personnes autorisées pour cette tâche.

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

## REVISIONS

Les révisions de ce manuel de vol seront distribuées à tous les agents JABIRU et aux propriétaires des avions inscrits auprès de JABIRU Pty Ltd.

Les révisions doivent être examinées immédiatement après réception et être incorporées dans ce manuel.

### NOTE

Il est de la responsabilité du propriétaire de maintenir ce manuel à jour, puisqu'il est utilisé dans un but opérationnel.

Les propriétaires doivent entrer en contact avec JABIRU Pty Ltd chaque fois que le statut de révision de leur manuel est en question.

Après une modification du texte / des dessins, vous trouverez une barre devant le texte ou l'image en marge de la page.

Toutes les pages révisées porteront le numéro de révision et la date de la page en question.

La liste des pages effectives fournit les dates d'édition pour l'original et les pages révisées et une liste de toutes les pages du manuel. Les pages affectées par la révision courante sont indiquées par un astérisque (\*) devant les pages énumérées.

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

Les dates d'édition pour l'original et les pages révisées sont :

Page	Version	Date	Page	Version	Date	Page	Version	Date
Section 0			Section 3			Section 5		
0-1	0	12/11/99	3-1	0	12/11/99	5-1	0	12/11/99
0-2	0	12/11/99	3-2	0	12/11/99	5-2	0	12/11/99
0-3	0	12/11/99	3-3	0	12/11/99	5-3	0	12/11/99
0-4	0	12/11/99	3-4	0	12/11/99			
0-5	0	12/11/99	3-5	0	12/11/99			
0-6	0	12/11/99	3-5	0	12/11/99			
0-7	0	12/11/99	3-6	0	12/11/99			
0-8	0	12/11/99	3-7	0	12/11/99			
0-9	0	12/11/99	3-8	0	12/11/99			
0-10	0	12/11/99	3-9	0	12/11/99			
0-11	0	12/11/99	3-10	0	12/11/99			
			3-11	0	12/11/99			
			3-12	0	12/11/99			
			3-13	0	12/11/99			
Section 1			Section 4			Section 6		
1-1	0	12/11/99	4-1	0	12/11/99	6-1	0	12/11/99
1-2	0	12/11/99	4-2	0	12/11/99	6-2	0	12/11/99
1-3	0	12/11/99	4-3	0	12/11/99	6-3	0	12/11/99
			4-4	0	12/11/99	6-4	0	12/11/99
			4-5	0	12/11/99	6-5	0	12/11/99
			4-5	0	12/11/99	6-6	0	12/11/99
			4-6	0	12/11/99	6-7	0	12/11/99
Section 2			4-7	0	12/11/99			

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

2-1	0	12/11/99	4-8	0	12/11/99
2-2	0	12/11/99	4-9	0	12/11/99
2-3	0	12/11/99	4-10	0	12/11/99
2-4	0	12/11/99	4-11	0	12/11/99
2-5	0	12/11/99	4-12	0	12/11/99
2-6	0	12/11/99	4-13	0	12/11/99
2-7	0	12/11/99	4-14	0	12/11/99
2-8	0	12/11/99	4-15	0	12/11/99
			4-16	0	12/11/99
			4-17	0	12/11/99
			4-18	0	12/11/99
			4-19	0	12/11/99
			4-20	0	12/11/99

## DEFINITIONS

### ALTITUDE PRESSION DU TERRAIN D'AVIATION

L'altitude pression du terrain d'aviation est l'altitude enregistrée à la surface de l'aérodrome par un altimètre avec la fenêtre de pression réglée à 1 013 hectopascal

### VITESSE ANEMOMETRIQUE INDIQUEE (IAS)

La vitesse anémométrique indiquée est la valeur obtenue à partir d'un indicateur de vitesse anémométrique n'ayant aucune erreur de calibration

### VITESSE DE SECURITE DU DECOLLAGE

La vitesse de sécurité ou de décollage est une vitesse choisie pour assurer l'efficacité des commandes en toutes conditions, y compris la turbulence et la panne moteur, pendant la montée après le décollage

### VITESSE DE SECURITE D'ATTERRISSAGE

La vitesse de sécurité d'atterrissage est la vitesse choisie pour assurer l'efficacité des commandes en toutes conditions, y compris la turbulence, et qui permettra d'effectuer un arrondi et un atterrissage normal

### VITESSE MAXIMALE DE VOL NORMAL

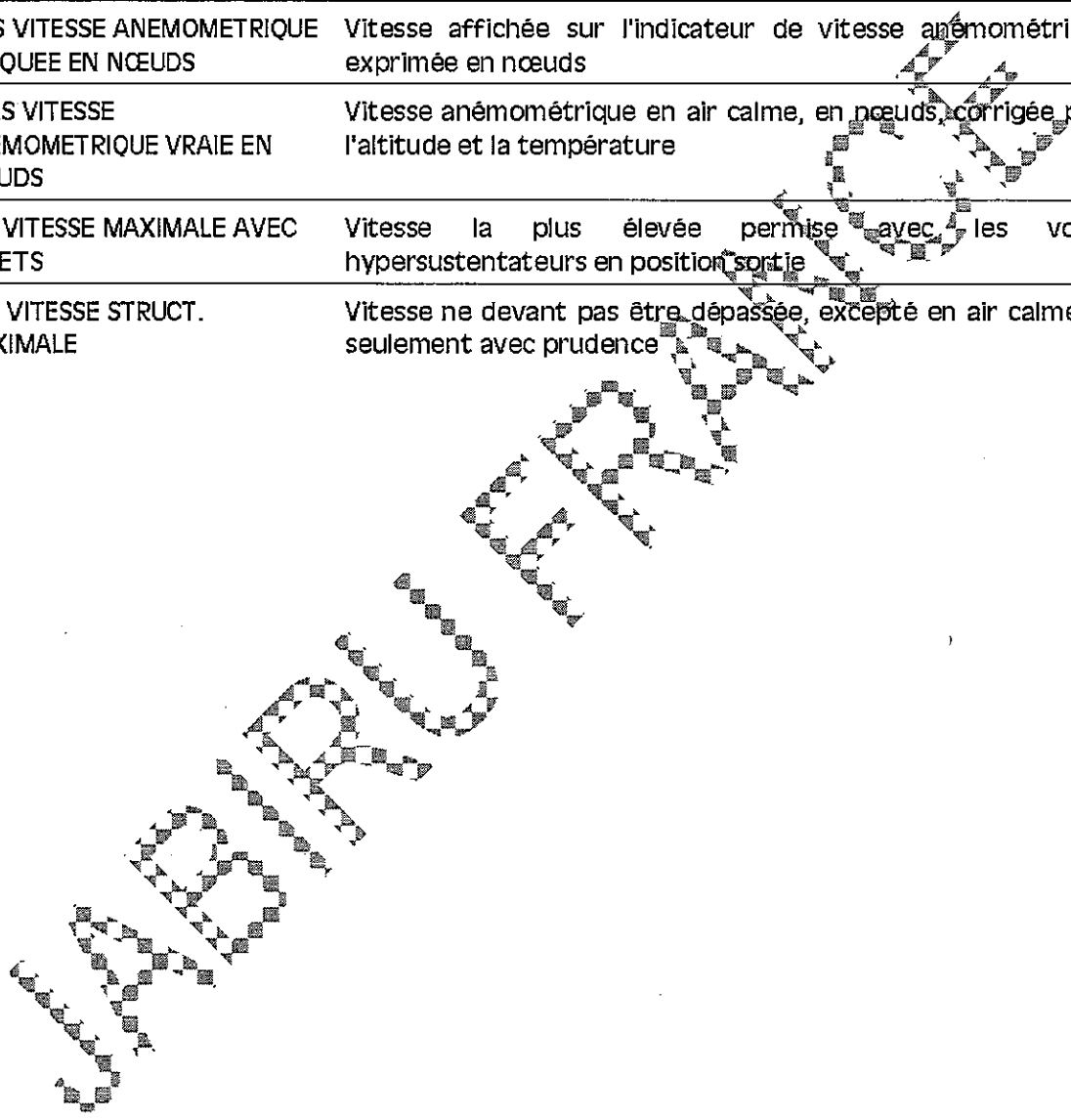
Cette vitesse ne sera normalement pas dépassée. Des opérations au-dessus de la vitesse de vol normal seront conduites avec prudence et seulement en air calme

### Va VITESSE DE MANŒUVRE

Limite de vitesse de manœuvre et de braquage total des commandes de vol

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

KCAS VITESSE ANEMOMETRIQUE EN NCEUDS	Vitesse anémométrique indiquée et corrigée pour la position et l'erreur instrumentale, exprimée en nœuds. KCAS est égale à KTAS en atmosphère standard au niveau de la mer
KIAS VITESSE ANEMOMETRIQUE INDIQUEE EN NCEUDS	Vitesse affichée sur l'indicateur de vitesse anémométrique, exprimée en nœuds
KTAS VITESSE ANEMOMETRIQUE VRAIE EN NCEUDS	Vitesse anémométrique en air calme, en nœuds, corrigée pour l'altitude et la température
Vfe VITESSE MAXIMALE AVEC VOLETS	Vitesse la plus élevée permise avec les volets hypersustentateurs en position sortie
Vno VITESSE STRUCT. MAXIMALE	Vitesse ne devant pas être dépassée, excepté en air calme, et seulement avec prudence



*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
 Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
 Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

Vne VITESSE A NE JAMAIS DEPASSER	Limite de vitesse qui ne doit jamais être dépassée
Vso VITESSE DE DECROCHAGE	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol stabilisé à laquelle l'avion est contrôlable dans une configuration indiquée
Vso VITESSE DE DECROCHAGE EN CONDITION D'ATTERRISSAGE	Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol stabilisé à laquelle l'avion est contrôlable dans la configuration d'atterrissage au centrale avant maximal
Vx VITESSE DE MEILLEUR ANGLE DE MONTEE	Vitesse qui a pour conséquence le plus grand gain d'altitude pour une distance horizontale donnée
Vy VITESSE DE TAUX DE MONTEE MAXIMUM	Vitesse qui pour conséquence le plus grand gain d'altitude dans un temps donné

## TERMINOLOGIE METEOROLOGIQUE

TEMPERATURE DE L'AIR EXTERIEUR	Température de l'air extérieur. Elle est exprimée en degrés Celsius ou degrés Fahrenheit
TEMPERATURE STANDARD	La température standard est de 15°C au niveau de la mer et diminue de 2°C chaque 1 000 pieds d'altitude
ALTITUDE PRESSION	Altitude lue sur un altimètre quand celui-ci a été réglé 1 013 hectopascal (29,92 pouces de mercure)

## TERMINOLOGIE DE PUISSANCE DE MOTEUR

BHT	Puissance développée par le moteur
T/MIN TOURS PAR MINUTE	Vitesse de rotation du moteur
T/MIN STATIQUE	Vitesse du moteur atteinte pendant le « point fixe »

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
 Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
 Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

## TERMINOLOGIE DE PERFORMANCE ET DE PREPARATION DE VOL

VITESSE DE VENT DE TRAVERS MAXIMALE	Vitesse de la composante de vent de travers pour laquelle l'efficacité des commandes pendant le décollage et l'atterrissage a été démontrée pendant les essais de certification. La valeur démontrée est la limite
CARBURANT UTILISABLE	Carburant disponible pour la préparation du vol
CARBURANT INUTILISABLE	Qualité de carburant qui ne peut pas être utilisée sans risques
LPH LITRES PAR HEURE	Quantité d'essence (en litres) consommée par heure
NMPL MILLES MARINS PAR LITRE	Distance (en milles marins) qui peut être prise en compte par litre de carburant consommé dans une configuration spécifique de puissance de moteur
g	Accélération due à la pesanteur

## TERMINOLOGIE DE POIDS ET D'EQUILIBRE

FOYER	Seules, deux stations de charge sont indiquées : une qui est le centre des sièges et l'autre le centre du réservoir de carburant
Cg CENTRE DE GRAVITE	Point auquel un avion suspendu serait équilibré
Cg LIMITE	Limites de centrage entre lesquelles l'avion doit être utilisé pour un poids donné
POIDS A VIDE STANDARD	Poids d'un avion standard, y compris le carburant inutilisable et le plein d'huile moteur
POIDS A VIDE DE BASE	Poids à vide standard plus poids d'équipements facultatifs
CHARGE UTILE	Différence entre le poids maximal en charge et le poids à vide de base

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
 Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
 Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

MTOW

Poids maximal au décollage

JABIRU FRANCE

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd publication JP OM 15 Dated SEPT 00*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

**SECTION 1**

**GENERALITES**

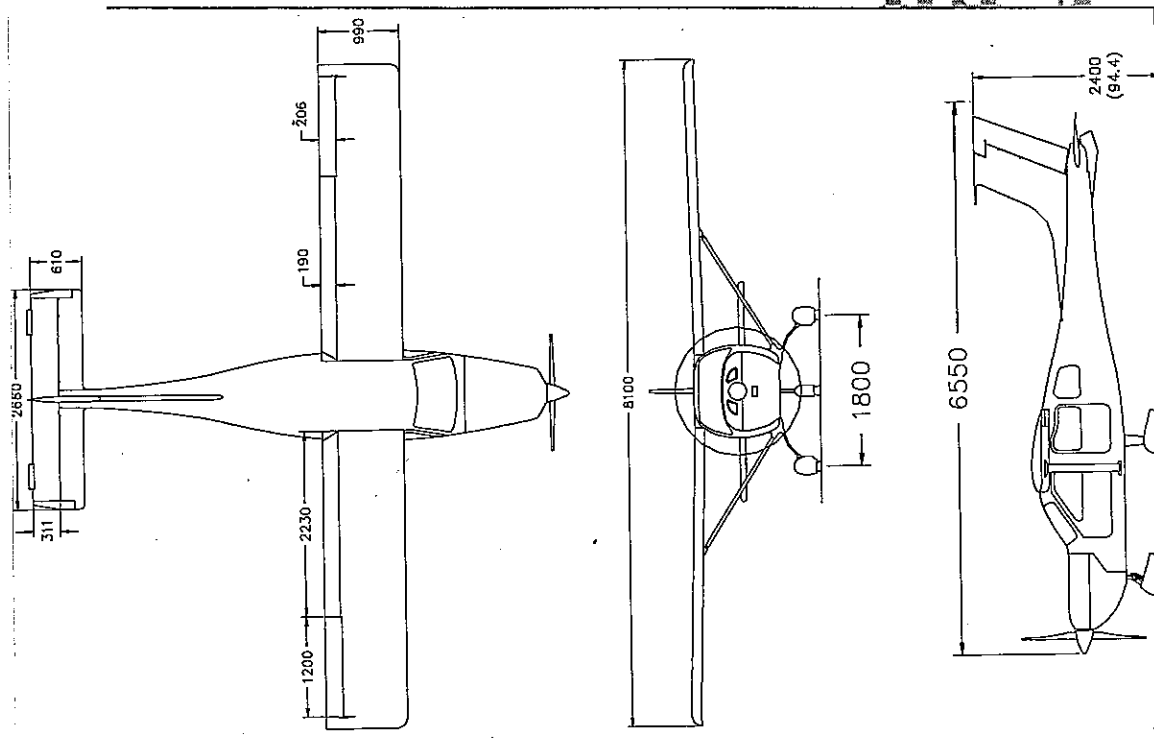
**TABLE DES MATIERES**

1.1.	SCHEMA TROIS VUES	2
1.2.	DONNEES DESCRIPTIVES	3
1.2.1	MOTEUR	3
1.2.2	HELICE	3
1.2.3	TYPES ET CATEGORIES DE CARBURANTS APPROUVES	3
1.2.4	CAPACITE EN CARBURANT	3
1.2.5	CATEGORIE D'HUILE APPROUVEE	3
1.2.6	CAPACITE DU CARTER D'HUILE	3
1.2.7	PRESSION DES PNEUMATIQUES	3

SECTION 1

GENERALITES

1.1. SCHEMA TROIS VUES



Rayon de rotation au sol = 6..4 mètres.



## 1.2. DONNEES DESCRIPTIVES

### 1.2.1. MOTEUR

Fabricant JABIRU Aircraft Pty Ltd  
Division moteurs aéronautiques  
3300 refroidi par air

### 1.2.2. HELICE

Fabricant JABIRU Aircraft Pty Ltd  
Bipale à pas fixe en bois – dessin n° C 000262- --  
D60P53  
Diamètre 60 pouces (1 524 millimètres)  
Pas 53 pouces (1 346 millimètres)

### 1.2.3. TYPES ET CATEGORIES DE CARBURANTS APPROUVES

100LL ou 100/130 essence aviation  
Essence sans plomb (indice d'octane 98 ou plus)

### 1.2.4. CAPACITE EN CARBURANT

Total 130 litres  
Utilisable 125 litres

### 1.2.5. CATEGORIE D'HUILE APPROUVEE

Huile aéronautique 15W50 ou équivalente, conforme à la norme MIL-L-22851C ou LYCOMING spécification 301F ou TELEDYNE CONTINENTAL MMF-24B

### 1.2.6. CAPACITE DU CARTER D'HUILE

Le contenu du carter d'huile est de 3.5 litres et de 3.8 litres avec le radiateur

### 1.2.7. PRESSION DES PNEUMATIQUES

Train principal 2,9b (40 à 45 Psi)  
Roue avant 1,9b (25 à 30 Psi)

**SECTION 2**

**LIMITES**

**TABLE DES MATIERES**

2.1	INTRODUCTION	2
2.2	TYPE D'UTILISATION	2
2.3	VITESSES LIMITES	2
2.4	POIDS ET CHARGEMENT	3
2.5	LIITES DU CENTRE DE GRAVITE	3
2.6	PARAMETRES MOTEUR	4
2.7	AUTRES LIMITATIONS	4
	2.7.1 MANOEUVRES AUTORISEES ET LIMITATIONS ASSOCIEES	4
	2.7.2 FUMER	4
	2.7.3 TEMPERATURE DE L'AIR MAXIMALE POUR UTILISATION	5
	2.7.4 VOLS PORTES OUVERTES	5
	2.7.5 NOMBRE MAXIMAL D'OCCUPANTS	5
	2.7.6 VITESSE MAXIMALE DE VENT LATERAL DEMONTREE	5
2.8	PLAQUETTE	6

**SECTION 2**

**LIMITES**

**2.1 INTRODUCTION**

La section 2 inclut les limites de vol, les indications des instruments et les plaquettes d'affichage nécessaires pour une utilisation sûre de l'avion, de son moteur, des systèmes et de l'équipement standards. L'observation de ces limites de fonctionnement est exigée.

L'avion ne pourra être utilisé que si l'on observe les limites et les instructions incluses dans cette section.

**2.2 TYPE D'OPERATION**

VFR de jour **VOLTIGE AINSI QUE VRILLES INTERDITES**

**2.3 PARAMETRES DE VITESSE**

Les limitations de vitesse et leur signification opérationnelle sont données ci-dessous.

VITESSE	KIAS	REMARQUES
Vne Vitesse à ne jamais dépasser	138 KTS	Ne dépassez jamais cette vitesse
Vno Vitesse de croisière structurale maximale	124 KTS	Ne dépassez jamais cette vitesse, excepté en air calme et seulement avec prudence
Va Vitesse de manœuvre	124 KTS	Ne faites pas manœuvrer pleinement ou brusquement les commandes au-dessus de cette vitesse
Vfe Vitesse maximale avec volets	80 KTS	Ne dépassez pas cette vitesse avec les volets sortis

Les indications de l'anémomètre et leur signification opérationnelle sont montrées ci-dessous !

INSCRIPTION	KIAS	SIGNIFICATION
Arc blanc	48 – 80 KTS	Plage de fonctionnement de plein volets. La limite inférieure est le V <sub>SO</sub> à poids maximal de 450 kilos dans la configuration d'atterrissage. La limite supérieure est la vitesse maximale permise avec les volets sortis
Arc vert	80 – 124 KTS	Plage de fonctionnement normale. La limite inférieure est la vitesse de sécurité de décollage. La limite supérieure est la vitesse de croisière structurale maximale
Arc jaune	124 – 138 KTS	Les opérations doivent être conduites avec prudence et seulement en air calme
Ligne rouge	138 KTS	Vne

## 2.4 POIDS ET CHARGEMENT

Masse maximale au décollage 700 kilos  
Masse maximale à l'atterrissage 700 kilos

## 2.5 LIMITES DE CENTRAGE

Limites avant 99 mm en arrière de la référence jusqu'à 600 kg  
200 mm en arrière de la référence jusqu'à 700 kg  
La variation est linéaire entre 600 et 700 KG

Limites arrière 282 mm en arrière de la référence

Référence Bord d'attaque de l'aile

REVISION 0

DATE : 12.11.1999

Page 2 3

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01

Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985

Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



## 2.7 AUTRES LIMITATIONS

### 2.7.1 MANŒUVRES AUTORISÉES ET LIMITATIONS ASSOCIÉES

Les manœuvres de voltige, y compris les vrilles, sont interdites.

### 2.7.2 FUMER

Il est interdit de fumer.

### 2.7.3 TEMPÉRATURE DE L'AIR MAXIMALE POUR LES OPÉRATIONS

40°C pour le décollage au poids maximal.

### 2.7.4 Vols portes ouvertes

Il est interdit de voler portes ouvertes.

### 2.7.5 NOMBRE MAXIMAL D'OCCUPANTS

Quatre 4 (pilote compris).

### 2.7.6 VITESSE MAXIMALE DE VENT LATÉRAL


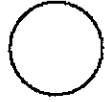
14 nœuds.

## 2.8 PLAQUETTES

### Plaquette cabine

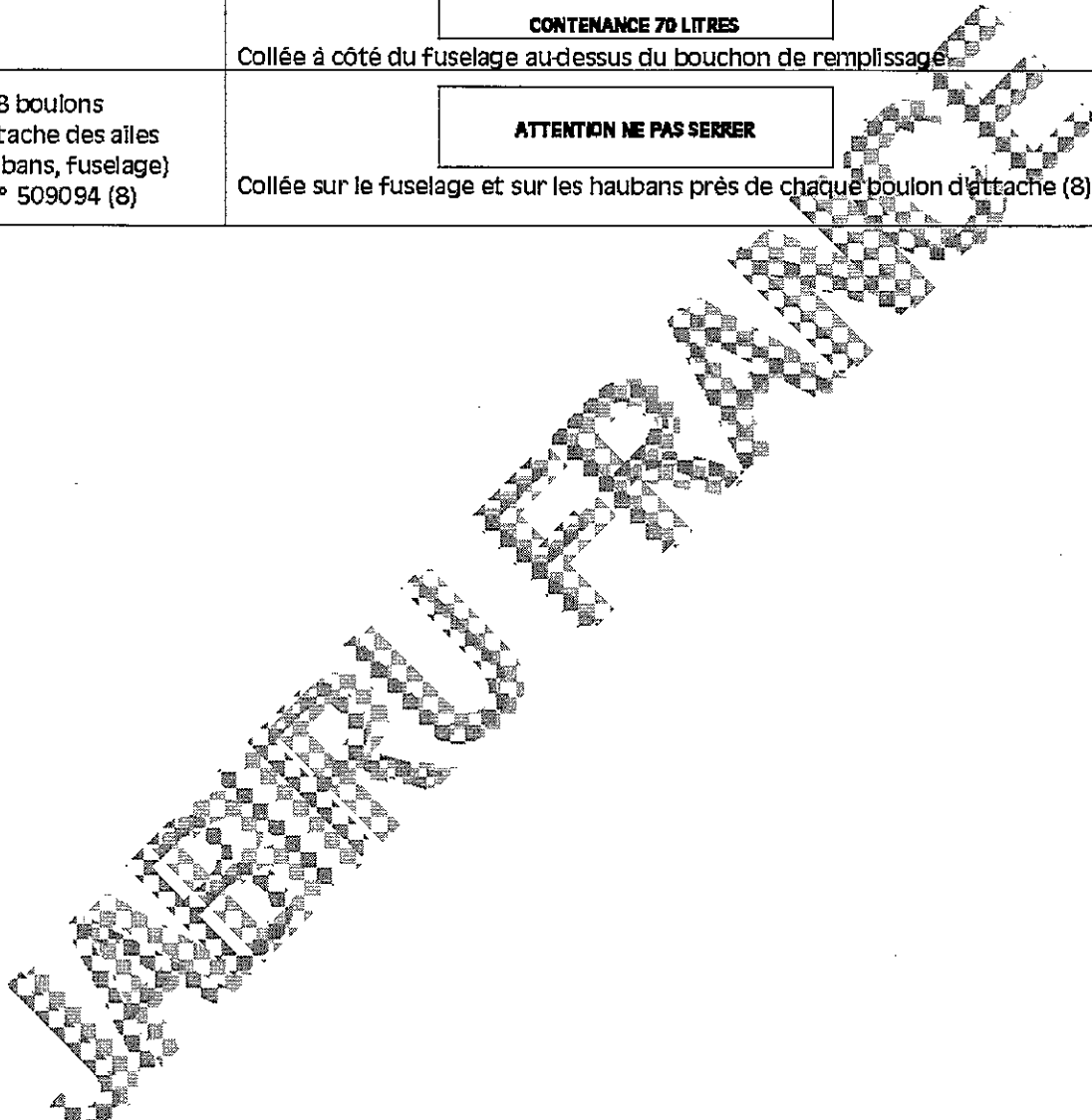
<p>Plaquette d'avertissement P/No 5073294</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>ATTENTION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vous utilisez cet avion sous votre propre responsabilité</li> <li>- Le vol avec cet avion se fait selon les paramètres de son manuel de vol.</li> <li>- Voltige et vrilles Interdites</li> <li>- A pleine puissance le bruit dépasse les 95 dB : portez un casque</li> </ul> <p style="text-align: center;">AIRCRAFT TYPE : JABIRU 450 UL Designed et Manufactured in Australia by JABIRU AIRCRAFT PTY.Ltd BUNDABERG QLD</p> </div> <p>Collée à l'arrière de la traverse de renfort de fixation avant des ailes</p>
<p>Manuel de vol P/No 5027094</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>MANUEL DE VOL</b></p> </div> <p>Collée au-dessus de la porte droite</p>
<p>Ouvrir porte P/No 5027094</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>OPEN</b></p> </div> <p>Collée au-dessus du crochet de la porte gauche</p>
<p>Ouvrir porte P/No 5028094</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>OPEN</b></p> </div> <p>Collée au-dessus du crochet de la porte droite</p>
<p>Plaquette de corde de Porte P/No 5026094</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Tirer pour ouvrir</p> </div> <p>Collée au-dessus des fenêtres en dessous de la corde de porte</p>
<p>Niveau de carburant</p>	<p>Collée sur le milieu avant du réservoir de carburant</p>
<p>Plaquette bagages P/No 5099084</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>BAGAGE</b> SE REFERAIT A LA FICHE DE CENTREGE PAS PLUS DE 10 KG DERRIER LES SIEGE ARRIER</p> </div> <p>Fixé à l'intérieur du fuselage sur le RHS en alignant le trait sur la face arrière du réservoir de carburant</p>
<p>Limitation de charge et de centrage P/No 5098194</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>LIMITES DE CHARTE ET DE CENTRAGE</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La masse maximale au décollage est de 700 kilos</li> <li>2. Tous les bagages doivent être posés sur le siège passager ou dans le compartiment au-dessous des sièges arrières .</li> <li>3. Les pilotes doivent consulter la fiche de charge et de centrage : section 6 : <b>MANUEL DE VOL</b></li> </ol> </div> <p>Collée à l'intérieur droit de la cabine entre la porte et la fenêtre</p>

Commandes Cabine

<p>Position de trim P/No 5024094</p>	<p>Non concerné</p>
<p>Robinet d'essence P/No 5023094</p>	<div data-bbox="715 779 1117 981" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>CARBURANT</b></p> <p><b>ARRET</b> ↑</p> <p>← <b>MARCHE</b></p> </div> <p>Collée sur la console centrale à côté du robinet d'essence</p>
<p>Câble de starter P/N° 5051094</p>	<div data-bbox="715 1099 1114 1301" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>STARTER</b></p>  <p><b>MARCHE : TIRER</b></p> </div> <p>Collée autour du bouton du starter</p>
<p>Préchauffage carbu P/N° 5026194</p>	<div data-bbox="715 1352 1114 1576" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>PRECHAUFFAGE CARBURATEUR</b></p>  <p><b>MARCHE : TIRER</b></p> </div> <p>Collée autour du bouton de préchauffage carburateur</p>
<p>Prise de pression statique P/N° 5043094</p>	<div data-bbox="715 1628 1114 1704" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>PILOT STATIQUE ATTENTION</b></p> </div> <p>Collée sur le plan vertical aligné avec le tube pitot statique</p>
<p>Mise à la masse P/N° 5078064</p>	<div data-bbox="715 1756 1114 1839" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>MASSE SUR ECHAPPEMENT</b></p> </div> <p>Collée au-dessus de la borne de masse à côté du bouchon du réservoir de carburant</p>



<p>Carburant P/N° 5091164</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>CARBURANT</b></p> <p><b>AVGAS 100LL</b> <b>OU</b> <b>SANS PLOMB 98</b></p> <p><b>CONTENANCE 70 LITRES</b></p> </div> <p>Collée à côté du fuselage au-dessus du bouchon de remplissage</p>
<p>Les 8 boulons d'attache des ailes (haubans, fuselage) P/N° 509094 (8)</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>ATTENTION NE PAS SERRER</b></p> </div> <p>Collée sur le fuselage et sur les haubans près de chaque boulon d'attache (8)</p>



**SECTION 3**
**PROCEDURES D'URGENCE**
**TABLE DES MATIERES**

3.1	INTRODUCTION	2
3.2	VITESSES POUR LES OPERATIONS D'URGENCE	2
3.3	LISTES DES CONTRÔLES OPERATIONNELS	3
3.3.1	PANNES DE MOTEUR	3
	PANNE MOTEUR PENDANT LA PHASE DE DECOLLAGE	3
	PANNE MOTEUR JUSTE APRES LE DECOLLAGE	3
	PANNE MOTEUR PENDANT LE VOL	3
	DEMARRAGE EN L'AIR ET PARAMETRES	4
3.3.2	INCENDIES	5
	INCENDIE AU SOL PENDANT LE DEMARRAGE DU MOTEUR	5
	INCENDIE DU MOTEUR EN VOL	6
	INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL	6
	INCENDIE DU COCKPIT	7
3.3.3	ATTERRISSAGES FORGES	7
	ATTERRISSAGE D'URGENCE MOTEUR ARRETE	7
	ATTERRISSAGE DE PRECAUTION AVEC MOTEUR	8
	AMERRISSAGE	9
	ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU PRINCIPAL A PLAT	9
3.3.4	PANNES DU CIRCUIT D'ALIMENTATION	10
3.3.5	FINESSE MAXIMALE	10
3.3.6	RETABLISSEMENT D'UNE VRILLE INVOLONTAIRE	10
3.4	AUTRES PROCEDURES	11
3.4.1	RECHAUFFAGE CARBURATEUR	11
3.4.2	DEFAUT DE FONCTIONNEMENT D'ALLUMAGE	12
3.4.3	PRESSION D'HUILE BASSE	12

## SECTION 3

## PROCEDURES D'URGENCE

### 3.1 INTRODUCTION

La section 3 fournit la liste des contrôles et d'autres procédures pour faire face aux urgences qui peuvent se produire. Les urgences provoquées par des défauts de fonctionnement de l'avion sont rares si les inspections et l'entretien avant le vol sont effectués. Les problèmes météo en route peuvent être évités par la planification soigneuse du vol et le bon jugement quand le temps inattendu se produit. Cependant, si une urgence surgit, les directives de base décrites dans cette section devraient être considérées et appliquées selon les besoins pour corriger le problème.

### 3.2 VITESSE POUR LES OPERATIONS D'URGENCE

Panne moteur après décollage	80 KIAS
Vitesse de manœuvre (à tous les poids)	91 KIAS
Vitesse de finesse maximale, air calme	80 KIAS <sup>1</sup>
Vitesse d'approche pour atterrissage de précaution avec la puissance du moteur	65 KIAS
Vitesse d'approche pour atterrissage moteur arrêté	
Volets rentrés	80 KIAS
Volets sortis	65 KIAS

<sup>1</sup> NOTE : Une vitesse légèrement plus élevée peut donner une meilleure finesse sol vent de face, une vitesse légèrement inférieure peut donner une meilleure finesse sol vent arrière.

**3.3 LISTE DES CONTRÔLES OPERATIONNELS**

**3.3.1 PANNES MOTEUR**

**PANNE MOTEUR PENDANT LA PHASE DE DECOLLAGE**

1	Commande de gaz	RALENTI
2	Freins	APPLIQUEZ
3	Interrupteurs d'allumage	ARRET
4	Interrupteur général	ARRET

**PANNE MOTEUR JUSTE APRES LE DECOLLAGE**

1	Vitesse	80 KIAS
2	ROBINET D'ESSENCE	FERME
3	INTERRUPTEURS D'ALLUMAGE	ARRET
4	VOLETS HYPERSUSTENTATEURS	SELON BESOIN
5	INTERRUPTEUR GENERAL	ARRET

**PANNE MOTEUR PENDANT LE VOL**

1	Vitesse	VITESSE DE MEILLEURE FINESSE <sup>1</sup> : 80 KIAS
2	Rechauffage carbu	MARCHE
3	Robinnet d'essence	OUVERT
4	Pompe à essence électrique	MARCHE
5	Interrupteurs d'allumage	MARCHE

<sup>1</sup> Vitesse supérieure à 80 KIAS vent de face et inférieure vent arrière

**DEMARRAGE EN L'AIR ET LIMITES**

Dans le cas où le moteur s'arrête pendant le vol, il peut être remis en marche par l'apport de carburant et la remise du contact, à condition que l'hélice soit en moulinet.

L'hélice peut s'arrêter en dessous de 80 KIAS.

Le moteur JABIRU 3300 est un moteur à compression élevée, donc les démarrages en vol quand l'hélice a cessé de tourner, sans utilisation du démarreur, sont peu probables avant d'atteindre le Vne.

Par conséquent, la procédure suivante s'adresse seulement à des démarrages en vol au moyen du démarreur.

**IMPORTANT : NE JAMAIS APPUYER SUR LE BOUTON DU DEMARREUR ALORS QUE L'HELICE TOURNE.**

1	Interrupteurs d'allumage	ARRETE
2	Cabine	RANGEE
3	AUGMENTEZ l'angle d'attaque et réduisez la vitesse (jusqu'au décrochage) jusqu'à ce que l'hélice s'arrête	
4	Finesse max	80 KIAS
5	Carburant	OUVERT
6	Pompe à essence	MARCHE
7	Interrupteur général	MARCHE
8	Interrupteur d'allumage	MARCHE
9	Bouton du démarreur	APPUYEZ
10	Commande de gaz	OUVREZ

11 REPETEZ si nécessaire

Assurez vous que l'hélice est arrêtée avant chaque tentative de redémarrage.

**NOTE :** Le moteur se refroidit rapidement avec l'hélice arrêtée. Il est possible que l'utilisation du starter soit indispensable.

### 3.2.2. INCENDIES

#### INCENDIE AU SOL PENDANT LE DEMARRAGE DU MOTEUR

1	Démarreur	CONTINUEZ à actionner le démarreur qui aspirera les flammes et le carburant accumulé dans le carburateur et dans le moteur
---	-----------	--

---

**Si le moteur démarre,**

2	Puissance	1 500 tr/mn
3	Carburant	FERMEZ pour permettre au moteur de vider le carburateur
4	Moteur	INSPECTEZ pour déceler les dégâts

---

**Si le moteur de démarre pas**

5	Démarreur	Continuez pour essayer d'obtenir le démarrage <b>Si aucun démarrage après 15 secondes,</b> Coupez le carburant et continuez à actionner le démarreur pendant encore 15 secondes
---	-----------	---

6	Extincteur	UTILISEZ
---	------------	----------

7	Moteur	ARRET
---	--------	-------

Interrupteur général	ARRET
----------------------	-------

Interrupteur d'allumage	ARRET
-------------------------	-------

Interrupteur de la pompe à	
----------------------------	--

Essence électrique	ARRET
--------------------	-------

Robinet d'essence	ARRET
-------------------	-------

8	Feu	Eteignez-le en utilisant l'extincteur, une couverture de laine ou toute autre chose
---	-----	---

9	Dégâts	Faites inspecter par des personnes autorisées, réparer les dommages ou remplacer les composants ou le câblage endommagé avant d'entreprendre un autre vol
---	--------	---

**INCENDIE DU MOTEUR EN VOL**

1	Commande des gaz	FERME
---	------------------	-------

2	Robinet d'essence	FERME
---	-------------------	-------

3	Interrupteurs d'allumage	ARRET
---	--------------------------	-------

4	Interrupteur général	ARRET
---	----------------------	-------

5	Interrupteur de la pompe à essence	ARRET
---	------------------------------------	-------

6	Ventilation cabine	FERME
---	--------------------	-------

7	Vitesse	80 KIAS (si le feu ne s'est pas éteint, piquez pour trouver une vitesse qui fournira un mélange incombustible)
---	---------	--

8	Atterrissage forcé	Exécutez (comme décrit dans l'atterrissage d'urgence moteur arrêté)
---	--------------------	---

**INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL**

1	Interrupteur général	ARRET
---	----------------------	-------

2	Autres interrupteurs	ARRET
---	----------------------	-------

3	Ventilation cabine	OUVREZ
---	--------------------	--------

Si le feu se déclenche alors que le courant électrique est nécessaire pour la continuation du vol

4	Interrupteur général	MARCHE
5	Fusible	CONTRÔLER le circuit défectueux - Ne pas réarmer ou remplacer
6	Interrupteurs Radio / Electrique	Contrôler un par un, jusqu'à ce que le court-circuit soit localisé
7	Atterrir aussitôt que possible pour inspecter et déceler les dégâts	

**INCENDIE DU COCKPIT**

1	Interrupteur général	ARRET
2	Ventilation cabine	OUVREZ
3	Atterrir aussitôt que possible pour inspecter et déceler les dégâts	

**3.3.3. ATERRISSAGES FORCES**

**ATTERRISSAGE D'URGENCE MOTEUR ARRETE**

1	Vitesse	80 KIAS (sans volet) Approche 65 KIAS (2 crans de volets)
2	Robinet d'essence	FERME
3	Pompe à essence	ARRET
4	Interrupteurs d'allumage	ARRET
5	Volets	SELON BESOIN
6	Interrupteur général	ARRET
7	Atterrissage	Légèrement cabré
8	Freins	Comme requis



**ATTERRISSAGE DE PRECAUTION AVEC MOTEUR**

1	Vitesse	75 KIAS
2	Volets	1 <sup>er</sup> cran
3	Pompe à essence	MARCHE
4	Terrain choisi	SURVOL de reconnaissance Observez le terrain et les obstacles
5	Interrupteurs radio et appareils électriques	MARCHE
6	Volets hypersustentateurs	2 crans (approche finale)
7	Vitesse	65 KIAS
8	Atterrissage	Légèrement cabré
9	Interrupteur d'allumage	ARRET
10	Freins	Comme requis

**AMERRISSAGE**

1	Radio	Transmettez MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY sur la fréquence du secteur, en donnant l'endroit et les intensions
2	Objets lourds	Arrimez
3	Approche	Forts vents, mer forte DANS LE VENT Vents légers, forte houle PARALLÈLE AUX VAGUES
4	Volets	2 crans
5	Commande des gaz	Etablissez une descente à 50 pieds/mn à 65 KIAS
6	Amerrissage	A PLAT
7	Visage	PROTÉGEZ-VOUS avec un blouson ou un coussin
8	Avion	Evacuez par les portes de cabine. Au besoin, cassez les fenêtres pour que le fuselage s'inonde pour égaliser la pression ; ainsi les portes peuvent rester ouvertes

**ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU PRINCIPAL A PLAT**

1	Volets	2 crans
2	Approche	Normal
3	Atterrissage	BON PNEU D'ABORD Tenez l'avion sur le bon pneu aussi longtemps que possible avec le gauchissement d'ailerons

### 3.3.4. PANNES DU CIRCUIT D'ALIMENTATION

Si le fusible saute, déchargez le circuit et remplacez le fusible (fusibles de rechange sous le siège du pilote). S'il saute à nouveau, réparez au prochain aéroport.

Si le fusible principal saute, atterrissez au prochain aéroport et remplacez-le ; faites tourner le moteur. Si le fusible saute à nouveau, réparez avant de continuer le vol.

### 3.3.5. FINESSE MAXIMALE

Taux de chute mini	80 KIAS
Finesse maximale en air calme	80 KIAS

Pour maximiser la distance réalisée dans le vent, augmentez la vitesse d'approximativement 1/3 de la vitesse du vent. L'angle de plané sera amélioré (si le temps le permet) en arrêtant la rotation de l'hélice. Ceci peut être réalisé par le ralentissement en dessous de 50 nœuds.

### 3.3.6. RETABLISSEMENT D'UNE VRILLE INVOLONTAIRE

Les manœuvres acrobatiques, y compris les vrilles, sont interdites.

Alors que les vrilles involontaires sont peu probables, si tel était le cas, opérer comme suit :

1	Gaz	RALENTI
2	Ailerons	AU NEUTRE
3	Gouverne de direction	Maintenir dans la direction opposée à la rotation
4	Juste après que la gouverne de direction atteigne la butée, faire avancer le manche assez loin pour arrêter le décrochage. Si vous êtes centré arrière, le braquage complet de la profondeur peut être nécessaire	
5	MAINTENIR les commandes braquées jusqu'à ce que la rotation s'arrête. Le relâchement prématuré des commandes peut prolonger le rétablissement	
6	Quand la vrille s'arrête, remettre la gouverne de direction au neutre et faire un rétablissement en douceur	

## 3.4 AUTRES PROCEDURES

### 3.4.1 RECHAUFFAGE DU CARBURATEUR

Ce système sert à empêcher la formation de glace dans le carburateur, où il se forme principalement sur les clapets d'admission, de telle façon qu'il obstrue le flux de l'air, avec comme résultat possible l'arrêt du moteur. La vaporisation du carburant et l'expansion d'air par le carburateur causent un refroidissement du mélange, qui peut aller jusqu'à 15°C au-dessous de la température d'air ambiant. Ceci permet à l'humidité de l'air de se condenser et de former de la glace. Les premières indications du givrage sont une baisse de t/mn ou une baisse de la pression d'admission. Le givrage progressif causera l'obstruction du carburateur, qui se manifeste par un fonctionnement moteur irrégulier. Pendant ce temps, le volume moins important d'air aspiré enrichit le mélange. La glace peut se former plus rapidement à mi-puissance, due à la pression plus basse dans le carburateur. A pleine puissance, le danger est légèrement diminué. Par conséquent, le réchauffage carburateur ne doit pas être employé pendant le décollage car il entraîne une petite perte de puissance.

**IMPORTANT :** Pendant la descente et l'approche, le réchauffage carburateur devrait être employé parce que les basses puissances créent des basses pressions dans la tubulure d'admission. En cas de tour de piste, mettre le réchauffage sur ARRET ; l'utilisation prolongée du réchauffage du carburateur avec plus de 80 % de la puissance pourrait provoquer la détonation.

Pour utiliser le réchauffage du carburateur, **tirer le bouton à fond**. Ne pas employer partiellement le réchauffage du carburateur.

Le givrage du carburateur peut se produire au sol, en particulier quand l'avion et le moteur sont devenus humides. Vérifier le réchauffage du carburateur après le point fixe. Avant de s'aligner, fermer les gaz complètement. Si le ralenti devient très bas ou que le moteur s'arrête, il y a présence de glace ; celle-ci fond après vingt secondes de réchauffage et il faut vérifier à nouveau avant le décollage.

### 3.4.2 DEFAUT DE FONCTIONNEMENT DE L'ALLUMAGE

Un fonctionnement irrégulier soudain du moteur ou des ratés sont habituellement des témoins de problèmes d'allumage. Le basculement des interrupteurs des deux allumages en MARCHE vers alternativement chaque système en MARCHE identifiera quel système est défaillant. Se mettre sur le bon système et atterrir sur l'aérodrome le plus proche pour réparation.

3.4.3 BASSE PRESSION D'HUILE

1 Une baisse rapide de la pression normale à « 0 »

Action	Sentir l'huile
	Ouvrir la ventilation cabine
	Observer s'il y a des traces d'huile sur les capots, pare-brise, haubans des ailes
	Si l'odeur d'huile est forte et qu'il y a de l'huile sur le fuselage, ramener la puissance au minimum pour maintenir le palier et chercher un terrain d'atterrissage le plus proche
	Se préparer à faire un atterrissage d'urgence, si le moteur s'arrête

2 Réduction progressive de pression d'huile au-dessous de la position normale observée

Action	Observer les indications de la température d'huile
	Si la température d'huile est plus haute que les indications normales et que toutes les autres fonctions du moteur sont normales, atterrir sur l'aérodrome le plus proche. Débarquer et vérifier les niveaux d'huile et le circuit d'huile externe pour déceler les fuites
	Si le niveau d'huile est bas, refaire le plein pour afficher complet sur la jauge
	Laisser refroidir le moteur puis le redémarrer. Faire marcher à pleine puissance puis revérifier la pression d'huile
	Si les valeurs de pression d'huile sont normales, reprendre le vol, en observant les valeurs de pression et de température d'huile
	Si après le contrôle de point fixe, la pression d'huile demeure basse, faire vérifier le moteur par une personne habilitée