

# TABLEAU DE BORD DR400-160 D-EAOI

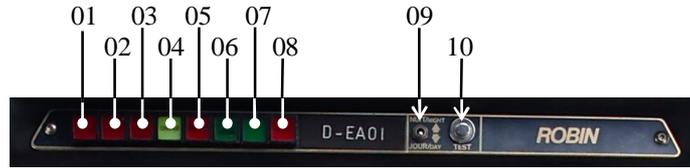


Tableau alarmes



46 47 48 49 50 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70

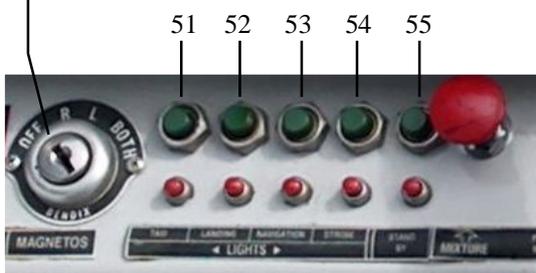


Tableau feux

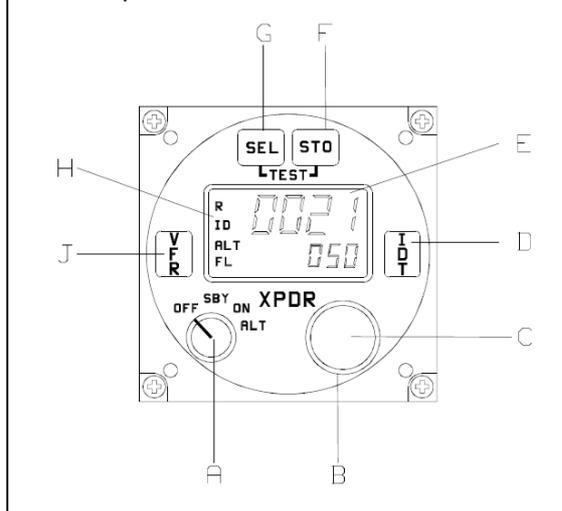
50

01	Huile (pression)	}	Alarmes
02	Carburant (pression)		
03	Huile (niveau)		
04	Charge batterie		
05	-		
06	Volets		
07	-		
08	Pompe essence		
09	Interrupteur jour/nuit (luminosité voyants)		
10	Bouton Test		
11	Manette gaz	}	
12	Aération cabine		
13	Pression admission		
14	Prises casque		
15	Badin		
16	Indicateur de virage		
17	Indicateur de G		
18	Température échappement		
19	Horizon artificiel		
20	Conservateur de Cap		
21	Température cylindres	}	
22	Altimètre		
23	Variomètre		
24	Ampèremètre / Voltmètre		
25	Balise détresse		
26	VOR		
27	ADF		
28	Compas		
29	-		
30	Radio COM 1		
31	Transpondeur mode S (2)		
32	Radio COM 2		
33	NAV		
34	ADF	}	
39	Altimètre		
40	Tachymètre (compte-tour)		
41	Rangement		
42	Température extérieure		
43	Badin		
44	Eclairage cabine et Tableau de bord		
45	Fusibles		
46	Démarrreur		
47	Contact général		
48	Alternateur		
49	Contact magnétos		
50	Feux		
51	Taxi	}	
52	Atterrissage		
53	Navigation		
54	Eclat		
55		}	
56	Richesse		
57	Jauge carburant aile gauche		
58	Jauge carburant central		
59	Jauge carburant aile droite		
60	Température carburant		
61	Position trim		
62	Robinet carburant		
63	Frein		
64	Réchauffe carbu		
65	Température Huile	}	
66	Pression Huile		
67	Charge batterie		
68	Pompe à essence		
69	Fusibles		
70	Chauffage cabine		

**(1) Boite de mélange Garmin 304**  
**Voir fonctionnement en page 4**

**(2) Transpondeur Mode S Becker BXP 6401**  
 Les transpondeurs en mode S émettent les informations concernant l'avion en direction du radar secondaire, du récepteur du système automatique anticollision embarqué (TCAS) et de l'ADS-B. Ces informations comportent l'indicatif d'appel de l'avion et/ou l'adresse ICAO permanente 24 bits du transpondeur codée en hexadécimal. Le contrôle aérien n'a donc pas besoin de communiquer un numéro de calage à l'équipage de l'avion. Les transpondeurs en mode S sont compatibles avec les modes A et C.  
**Voir fonctionnement en page 3**

### Transpondeur Becker 6401 - F-HACQ



- A** – Sélecteur par bouton rotatif à 4 positions :  
OFF Transpondeur éteint  
SBY Transpondeur en Standby  
ON Transpondeur en mode A-C  
(Il n'y a pas de transmission de l'altitude)  
ALT Transpondeur en mode S

**B** – Bouton rotatif d'encodage mode C

**C** – Appuyez pour passer d'un chiffre à des réglages de consigne ou d'un menu à l'autre; généralement utilisée comme une touche d'entrée.

**D** – IDT : Active l'identificateur spécial (SPI). Le code de réponse pour env. 18 secondes; pendant ce temps "ID" apparaît sur l'écran LCD

**E** – Ecran partie 1 :

Identification de code dans la rangée supérieure

Niveau de vol dans la rangée du bas

Diverses informations dans la rangée inférieure

**F** – STO Stocke les valeurs sélectionnées pour les paramètres

**G** – SEL Ouvre et sélectionne le menu

**H** – Ecran partie 2 : Affichage des indicateurs supplémentaires

R Réponse

ID Identité

ALT XPDR ALT mode ou ON pour XPDR ON mode

FL Niveau de vol

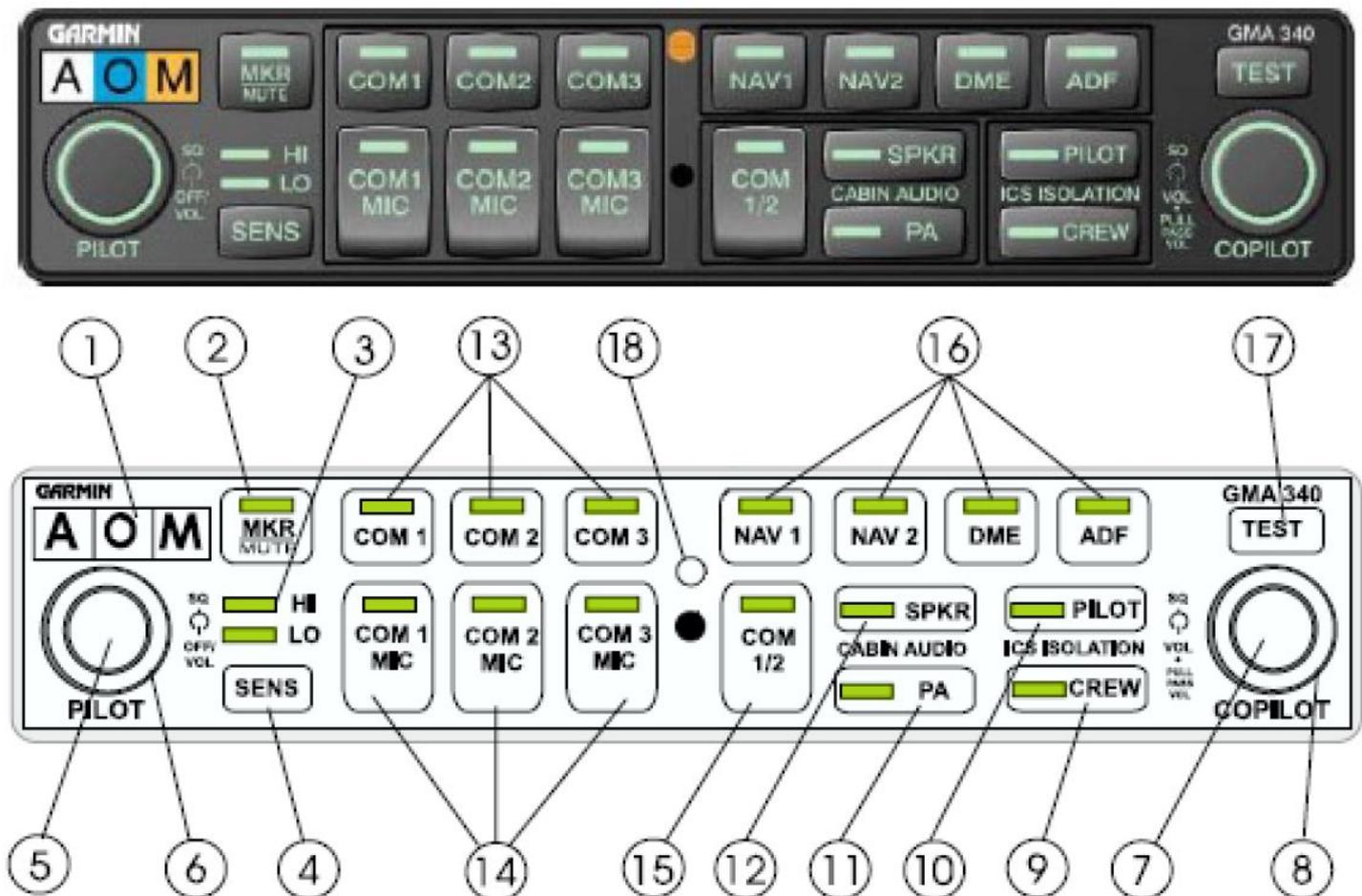
**J** – Active le code VFR dans la ligne supérieure de l'écran

**Ne mettez pas sur le transpondeur avant que les moteurs de l'avions soient lancés. Couper le transpondeur avant que les moteurs soient éteints.**

Voir le manuel d'utilisation complet en partie privée du site (en anglais)

# GARMIN 340

Boite de mélange



(Document ci-dessous d'après « Cercle Aérien Peugeot / Olivier Lorino »)

Le GMA 340 est une boîte de mélange et de gestion intercom. Il est équipé d'une interface marker beacon pour les approches IFR (voyants AOM<sup>1</sup>, HI LO<sup>3</sup>, boutons MKR MUTE<sup>2</sup> et SENS<sup>4</sup>). Cette interface est inactive sur les avions VFR.

Le GMA 340 est équipé de deux molettes doubles dédiées au contrôle intercom. La grosse molette de gauche<sup>6</sup> contrôle le volume intercom pilote, la petite molette<sup>5</sup> contrôle le squelch (sensibilité micro) du pilote. Les molettes de droite contrôlent le volume copilote<sup>8</sup>, et le squelch copilote<sup>7</sup>. La petite molette de droite<sup>7</sup> peut être tirée d'un cran pour contrôler le volume intercom passagers

Les boutons poussoirs sont équipés d'un voyant témoin. Le bouton TEST<sup>17</sup> permet d'allumer tous les voyants pour vérifier leur bon fonctionnement. L'intensité lumineuse des voyants s'adapte automatiquement à la luminosité ambiante, grâce à une cellule photovoltaïque<sup>18</sup>.

La rangée supérieure de boutons poussoirs contrôle la réception des signaux radio provenant des différentes sources possibles ( VHF COM1,2,3<sup>13</sup> et balises radionav<sup>16</sup>).

Dans la partie inférieure gauche, trois boutons COM1,2,3 MIC<sup>14</sup> servent à sélectionner la radio sur laquelle le pilote émet. A droite se trouve un bouton COM 1/2<sup>15</sup> permettant d'émettre sur deux radios différentes à condition que l'avion en soit équipé

Dans la partie inférieure droite se trouvent quatre boutons de contrôle intercom. Le bouton SPKR<sup>12</sup> permet d'écouter la source radio sur le haut-parleur cabine. Le bouton PA (passenger address)<sup>11</sup> permet de brancher le haut-parleur cabine sur l'intercom (pour donner des consignes à des passagers non équipés de casque par exemple). Le bouton PILOT<sup>10</sup> isole le pilote de l'intercom. Le bouton CREW<sup>9</sup> isole les deux places avant des places arrière.

Notice complète (en anglais) en partie membre du site