

ROBIN DR 400/180

F-GYCG

A JOUR LE 13 JANVIER 2026

GENERALITES

Moteur 180 cv Lycoming
Envergure..... 8,72 m
Longueur 7,10 m
Vne 308 km/h (166 kt)
Vc 260 km/h
Vno..... 260 km/h (140 kt)
Va 215 km/h (116 kt)
Vfe 170 km/h (92 kt)
Vent de travers..... 40 km/h, (22 kt)
Vitesse finesse max 150 km/h, volets 0°

Hélice Sensenich
Soute à bagages..... 60 kg maxi
Essence..... AVGAS 100 LL
Réservoir 110+40+40 L
Capacité utilisable 189 L
Consommation horaire 38 L/h
Huile..... AERO DM

Masse maxi décollage 1100 kg
Masse maxi atterrissage 1045 kg

DECROCHAGE Vi en km/h, (1100 kg)

Inclinaison	0°	30°	60°
Volets rentrés	105	113	148
Volets 1er cran	99	106	140
Volets 2ème cran	95	102	134

HANGAR- AVANT TOUT MOUVEMENT

- Vérification générale.....absence de traces suspectes au sol et symétrie des ailes
- Purge essenceeffectuée
- Huileentre 7 et 8

VISITE PRE-VOL-INTERIEUR

- Contacts magnétos.....sur « OFF »
- Commandes.....libérées
- Débattement vérifié
- Volets fonctionnement vérifié
- Tous les contacts électriques.....coupés
- Tous les moyens radioscoupés
- Disjoncteursenclenchés
- Boîte de mélange.....réglée
- Anticollisionmarche
- Interrupteur batterie.....marche
- Autonomie (3 réservoirs)vérifiée
- Compensateurlibre

EXTERIEUR-ELECTRIQUE

- Feux de navigation, phares.....marche
- Avertisseur de décrochage.....testé
- Feux de navigation, phares.....fonctionnement
- Feux de navigation, phares.....coupés
- Interrupteur batterie.....arrêt

EXTERIEUR

Plan gauche

- Voletsétat et jeu
- Aileronsétat
- Tube Pitot.....non obstrué
- Réservoir gaucheniveau vérifié
- Etat général des intrados.....vérifié

Train gauche

- Pneu (état et gonflage).....vérifié
- Carénagesvérifiés

Train avant

- Pneu (état et gonflage).....vérifié
- Carénages vérifiés
- Barre de remorquage.....enlevée

Moteur

- Capotage.....fermé
- Couloir de refroidissementnon obstrué
- Hélice état.....état
- Cône d'hélice.....fixations
- Huile.....entre 7 et 8

Train droit et plan droit

(Idem gauche)

Flanc droit du fuselage

- Prise statiquenon obstruée
- Antennes..... en état

Empennage

- Gouvernesdébattement

Flanc gauche du fuselage

- Prise statiquenon obstruée
- Porte coffre.....fermée
- Bouchon essence fermé

Dessous du fuselage

- Etat général..... satisfaisant

- VISITE PRE-VOL TERMINEE,

INSPECTION CABINE

AVANT MISE EN ROUTE

- Documents pilote/avionà bord
- Sièges réglés
- Equipage attaché
- Frein de parc..... serré
- Volets essayés, rentrés
- Contact général batterie marche
- Voyants..... testés
- Robinet essence..... ouvert
- Verrière tirée
- Horamètre..... noté

MISE EN ROUTE

Moteur froid

- Réchauffage carburateur.....repoussé, froid
- Réservoir essence.....sélection vérifiée
- Mixtureplein riche
- Pompe électriquemarche
- Contacts magnétos.....LEFT
- Injections3 à 4 manettes
- Gaz1 cm
- Champ hélicelibre
- Pieds sur les freins
- Démarreur.....10 sec maxi

Moteur chaud

- Même procédure, mais sans injection

APRES MISE EN ROUTE

- Contacts magnétos.....BOTH
- Pression d'huile.....dans le vert
- Pompe électriquearrêt
- Régime1200 tr/mn
- Alternateur.....marche
- Charge voltmètre.....vérifiée
- Voyant de chargeéteint
- Master radio.....ON
- Radio; fréquence, volumeessayée, réglée
- Moyens de navigation.....préparés
- Transpondeurcode 7000 - alt
- ATIS..... noté

ROULAGE

- Message radio transmis
- Freins (palonniers)testés
- instruments VSVvérifiés

ESSAI MOTEUR

- Frein de parc..... serré
- Température d'huile mini 40°, maxi 118°
- Régime..... 2000 tr/mn
- Essai magnétos..... perte 175 tr/mn maxi
 } Différence entre les deux : 50 tr/mn maxi
- Essai réchauffage..... perte 200 tr/mn maxi
- Essai ralenti..... 700 tr/mn +/-
100tr/mn
- Régime..... 1200 tr/mn

AVANT DECOLLAGE (1200 tr/mn)

- A - Anticollision marche
- C - Commandes libres
 - Contacts magnétos Both (R+L)
 - Mixture riche
 - Carburateur/réchauffage.. froid, poussé
 - Compensateur position décollage
- H - Huile temp., pression
 - Harnais serrés
- E - Essence
 - Réservoir sélection vérifiée
 - Autonomie..... vérifiée
 - Pression vérifiée
 - Pompe marche / pression
- V - Verrière fermée/Verrouillée
 - Volets..... 1 cran
- E - Electricité/alternateur marche
 - Phares.....marche
- R - Réglage instruments..... alti, horizon

BRIEFING DECOLLAGE

Nous allons décoller sur la piste..., pour :

- Un vol local
- Des tours de piste
- Une nav à destination de

Aux vitesses associées :

- Rotation : 100 km/h
- Montée initiale : 130 km/h
- Montée normale : 170 km/h

- 1^{er} cappar la droite/gauche
- En montée vers.....pieds
-estimé dans.....mn

- En cas de panne avant Vr : arrêt décollage
- En cas de panne moteur : je rends la main,
VI 150 Km/h et j'atterris dans l'axe +/- 30°
- Pour toute autre panne : je passe en vent
arrière pour un atterrissage

- Sécurité avant alignement
- Radio message

SUR LA PISTE

- Compas..... vérifié
- H.S.I.....vérifié

DECOLLAGE

- Régime (2200 tr/mn mini).....plein gaz
 - Décollage 100 km/h-54 Kt
 - Montée initiale 130 km/h-70 Kt

HAUTEUR DE SECURITE AU DECOLLAGE

Fonction des obstacles mini 300 Pieds / sol

- Voletsrentrés
- Pompearrêt
- Pharesarrêt
- Vitesse.....170 km/h-92 Kt

CROISIERE

- Avion réglé
- Moteur réglé
- Essence: réservoir
Pression
- Gyro : Dépression
Recalage
- Altimètre calage
- Electricité/charge vérifiée

POINT TOURNANT OU TOUTES LES 15 MN

TOP heure notée
CAP pris
ALTITUDE ajustée
RADIO message envoyé
ESSENCE réservoir. autonomie
MOTEUR paramètres
GYRO recalé
ESTIMEE calculée

BRIEFING AVANT DESCENTE

Descente au point estimé à
Vers le point d'entrée
A une altitude de pieds
La piste en service
Altitude du tour de piste pieds
Intégration par :
Verticale du terrain à pieds
Ou aux ordres du contrôle

DESCENTE

- Mélange plein riche
- Réchauffage carburateur si nécessaire
- Régime a la demande
- Réservoir le plus plein

ATTENTE

- Pompe électrique marche
- Phares marche
- Réchauffage carburateur tiré
- Vitesse 150 km/h-80 Kt

VENT ARRIERE

- Volets 1 cran
- Pompe électrique marche
- Phares marche
- Vitesse 145 km/h-78 Kt

ATTERRISSAGE

- Volets 2 crans
- Vitesse 125 km/h-68 Kt
- Axe, Plan, vitesse stabilisés

APRES ATTERRISSAGE(piste dégagée)

- Volets rentrés
- Pompe essence coupée
- Phares coupés
- Carburateur froid, poussé
- Compensateur neutre

ARRET DU MOTEUR

- Frein de parc.....serré
(point blanc en haut)
- Radioclôturée
- Master Radio coupé
- G5 : PFD et HSI restent allumés 45’’
- Alternateurcoupé
- Régime.....plein ralenti
- Contacts magnétosessai coupure
- Régime.....15000 t/mn
- Arrêt du moteurmixture pauvre
- Contacts magnétos/cléscoupés, enlevées
- Anticollisionlaissé sur "ON"
- Feux de navigationcoupés
- Voletssortis
- Contact batterie.....coupé
- Horamètre.....noté

NOTA : ARRET DU G5

Après la coupure du Master Radio, les deux écrans du G5 doivent rester allumés.

Cette procédure permet de vérifier la charge de ses batteries internes.

Pour couper le G5, avant les 45’’:

Un appui sur le bouton ON/OFF pendant 5’’