

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
- Boite 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 étatétat
- Cône d'hélicefixations
- 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 essencefermé

Dessous du fuselage

- Etat général.....satisfaisant

- VISITE PRE-VOL TERMINEE,

INSPECTION CABINE

AVANT MISE EN ROUTE

- Documents pilote/avionà bord
- Siègesréglés
- Equipageattaché
- Frein de parc.....serré
- Voletsessayés, rentrés
- Contact général batteriemarche
- Voyants.....testés
- Robinet essence.....ouvert
- Verrièretirée
- 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
- Alternateurmarche
- Charge voltmètrevérifiée
- Voyant de chargeéteint
- Master radio.....ON
- Radio; fréquence, volumeessayée, réglée
- Moyens de navigation.....préparés
- Transpondeurcode 7000 - alt
- ATIS.....noté

ROULAGE

- Message radiotransmis
- 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

- Décollage100 km/h-54 Kt

- Montée initiale130 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

- Avionréglé
 - Moteurréglé
 - Essence:réervoir
Pression
 - Gyro : Dépression
Recalage
 - Altimètrecalage
 - Electricité/chargevérifiée

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

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

ATTENTE

- Pompe électrique.....marche
 - Phares.....marche
 - Réchauffage carburateur.....tiré
 - Vitesse150 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 degagée)

- 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 Radiocoupé
- 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”