

ROBIN DR 400/120

F-GIBJ

A JOUR LE 13 JANVIER 2026

GENERALITES

Moteur 118 cv Lycoming
Envergure..... 8,72 m
Longueur 6.96 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 135 km/h, volets 0°

Hélice Sensenich
Soute à bagages..... 40 kg maxi
Essence..... AVGAS 100 LL
Réservoir principal..... 110 L
Capacité utilisable 109 L
Consommation horaire 25 L/h
Huile..... AERO DM

DECROCHAGE Vi en km/h, (900 kg)

Inclinaison	0°	30°	60°
Volets rentrés	94	101	133
Volets 1er cran	88	95	124
Volets 2ème cran	83	89	117

HANGAR- AVANT TOUT MOUVEMENT

- Purge essenceeffectuée
- Huileentre 5 et 6

VISITE PRE-VOL-INTERIEUR

- Contacts magnétossur « OFF »
- Commandeslibérées
Débattement vérifié
- Volets.....fonctionnement vérifié
- Tous les contacts électriquescoupés
- Tous les moyens radioscoupés
- Disjoncteursenclenchés
- Anticollisionmarche
- Interrupteur batteriemarche
- Autonomie.....vérifiée
- Compensateurlibre

EXTERIEUR-ELECTRIQUE

- Feux de navigation, phares.....marche
- Avertisseur de décrochagetesté
- Feux de navigation, phares.....fonctionnement
- Interrupteur batterie.....arrêt

EXTERIEUR

Plan gauche

- Volets.....état et jeu
- Aileronsétat
- Tube Pitotnon obstrué
- Etat général des intrados.....vérifié

Train gauche

- Pneu (état et gonflage)vérifié
- Carénages.....vérifiés

Train avant

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

Moteur

- Purge essenceeffectuée
- Capotagefermé
- Couloir de refroidissement.....non obstrué
- Hélice étatétat
- Cône d'hélice.....fixations
- Huileentre 5 et 6

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
- 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
- Volets.....essayés, rentrés
- Contact général batteriemarche
- Voyants.....testés
- Robinet essence.....ouvert
- Verrièretirée
- Horamètre.....noté
- MENACES.....annoncées

MISE EN ROUTE

Moteur froid

- Réchauffage carburateurrepoussé, froid
- Robinet essence.....ouvert
- Mixture.....plein riche
- Pompe électrique.....marche
- Contacts magnétosLEFT
- Injections.....3 à 4 manettes
 - Gaz.....1 cm
- Champ hélicelibre
- Fein de parc.....Serré
- Pieds sur les freins
- Démarreur10 sec maxi

Moteur chaud

- Même procédure, mais sans injection

APRES MISE EN ROUTE

- Contacts magnétosBOTH
- Pression d'huiledans le vert
- Pompe électrique.....arrêt
- Régime.....1200 tr/mn
- Alternateurmarche
- Charge voltmètrevérifiée
- Voyant de charge.....éteint
- Directionnelrégulé
- Radio; fréquence, volume.....essayée, réglée
- Transpondeur.....code 7000 - alt
- Moyens de navigationpréparés
- 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
- Dépression Gyros vérifiée
- Essai ralenti 700 tr/mn ± 100
- 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
 - Robinet ouvert
 - Autonomie..... vérifiée
 - Pression voyant éteint
 - Pompe électrique marche
- V - Verrière fermée / verrouillée
 - Volets..... 1 cran
- E - Electricité/alternateur..... charge vérifiée
 - Phares..... marche
- R - Réglage instruments..... alti vérifié

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 : 145 km/h

1^{er} cap par 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,

je garde 135 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

- Directionnel..... recalé au QFU exact

DECOLLAGE

- Régime (2200 tr/mn mini) plein gaz

- vérification anémomètre a 60 km/h

- Rotation (pas de palier)..100 km/h-**55 Kt**

- Montée initiale130 km/h-**70 Kt**

HAUTEUR DE SECURITE AU DECOLLAGE

Fonction des obstacles mini 300 Pieds / sol

- Vitesse..... 145 km/h-**80 Kt**

- Volets..... rentrés

- Pompe..... arrêt

- Phares..... coupés

CROISIERE

- Avionréglé
- Moteur.....réglé
- Essence:.....réservoir
Pression
- Gyro :..... Dépression
Recalage
- Altimètre.....calage
- Electricité/chargevérifiée

POINT TOURNANT OU TOUTES LES 15 MN

- TOPheure 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

ATTENTE

- Pompe électrique.....marche
- Phares.....à la demande
- Réchauffage carburateur.....tiré
- Vitesse 140 km/h--**75 Kt**

VENT ARRIERE

- Volets.....1 cran
- Pompe électrique.....marche
- Phares.....marche
- Vitesse 130 km/h-**70 Kt**

ATTERRISSAGE

- Volets..... 2 crans avant 300ft
- Vitesse.....110 km/h-**60 Kt +KVe**
- Axe, Plan, vitesse.....stabilisés

APRES ATTERRISSAGE (piste degagée)

- Volets..... rentrés
- Pompe essencecoupée
- Phares coupés
- Carburateur.....froid, poussé
- Compensateur neutre

ARRET DU MOTEUR

- Frein de parcserré
(point blanc en haut)
- Radioclôturée coupée
- Transpondeur 7000 OFF
- Alternateurcoupé
- Régime.....plein ralenti
- Contacts magnétos.....essai coupure
- Régime.....1500 t/mn
- Arrêt du moteurmixture pauvre
- Anticollisionlaissé sur "ON"
- Feux de navigationcoupés
- Contacts magnétoscoupés,
clés enlevées
- Volets.....sortis
- Contact batterie.....coupé
- Richesse..... repoussée
- commande réservoir supp..... repoussée
- Horamètre.....noté

**NB : UTILISATION DU RESERVOIR
SUPPLEMENTAIRE**

**L'utilisation du réservoir supplémentaire augmente
l'autonomie de 2 heures.**

Attendre que le réservoir principal soit à la moitié.

Tirer la commande du réservoir supplémentaire.

(le transfert dure environ 45 mn)

**Lorsque le réservoir supplémentaire est vide,
repousser la commande.**