



Briefing DR401

- I. Présentation générale
- II. Consignes particulières générales
 - i. Points d'attention*
 - ii. Différence avec le 400*
- III. Présentation et utilisation de l'avionique
 - i. Boite de mélange*
 - ii. COM1 et COM2*
 - iii. Transpondeur*
 - iv. GPS*
 - 1. Présentation de l'interface*
 - 2. Actions après initialisation*
 - 3. Entrer un GOTO / Plan de vol*
 - 4. Exploitation des cartes*
- IV. En cas de panne
 - i. La détection de la panne*
 - ii. Le délestage*

- ✈ Comme un DR400 mais avec un 1 à la fin ... oui mais pas que !
- ✈ Masse à vide : 592 kg → 10 kg de plus qu'AL, 15 de plus que MP
- ✈ Masse maximale autorisée au décollage : 900 kg
- ✈ Documents relatifs au DR401 disponibles :
 - Checklist disponible sur le site et dans l'avion
 - Masse et centrage disponible sur le site et dans le bureau instructeur
 - Manuel interne G5 disponible sur le site et dans le bureau instructeur
 - Manuel interne DR401 disponible sur le site et dans le bureau instructeur
 - Manuel de vol disponible sur le site, dans l'avion et dans le bureau instructeur
 - Vidéos tutoriels disponibles sur YouTube (liens sur le site)



i. *Points d'attention*

✈ Ne pas s'appuyer :

- Sur le siège
- Sur la casquette
- Sur le bord du rail de verrière



i. *Points d'attention*

✈ La poignée de basculement des sièges à changé de place : elle est maintenant à l'avant des sièges



ii. *Différence avec le 400*

➔ Nouvelle ergonomie de la console centrale :

- Volets électriques
- Manette de gaz centrale unique
- Phares et pompe électrique



ii. *Différence avec le 400*

✈ TAS [Traffic Advisory System] :

- ATTENTION : ne fonctionne que pour les appareils équipés d'un transpondeur et d'un FLARM.
Le TAS ne dispense pas d'assurer l'anticollision, ce n'est qu'une aide à sa réalisation !



ii. *Différence avec le 400*

➔ Nouvelle ergonomie du manche :

- Boutons TRIM et PTT



ii. *Différence avec le 400*

✈ ELT :



ii. *Différence avec le 400*

✈ Démarreur en bout de course :



i. Boîte de mélange



ii. *COM1 et COM2*



iii. Transpondeur



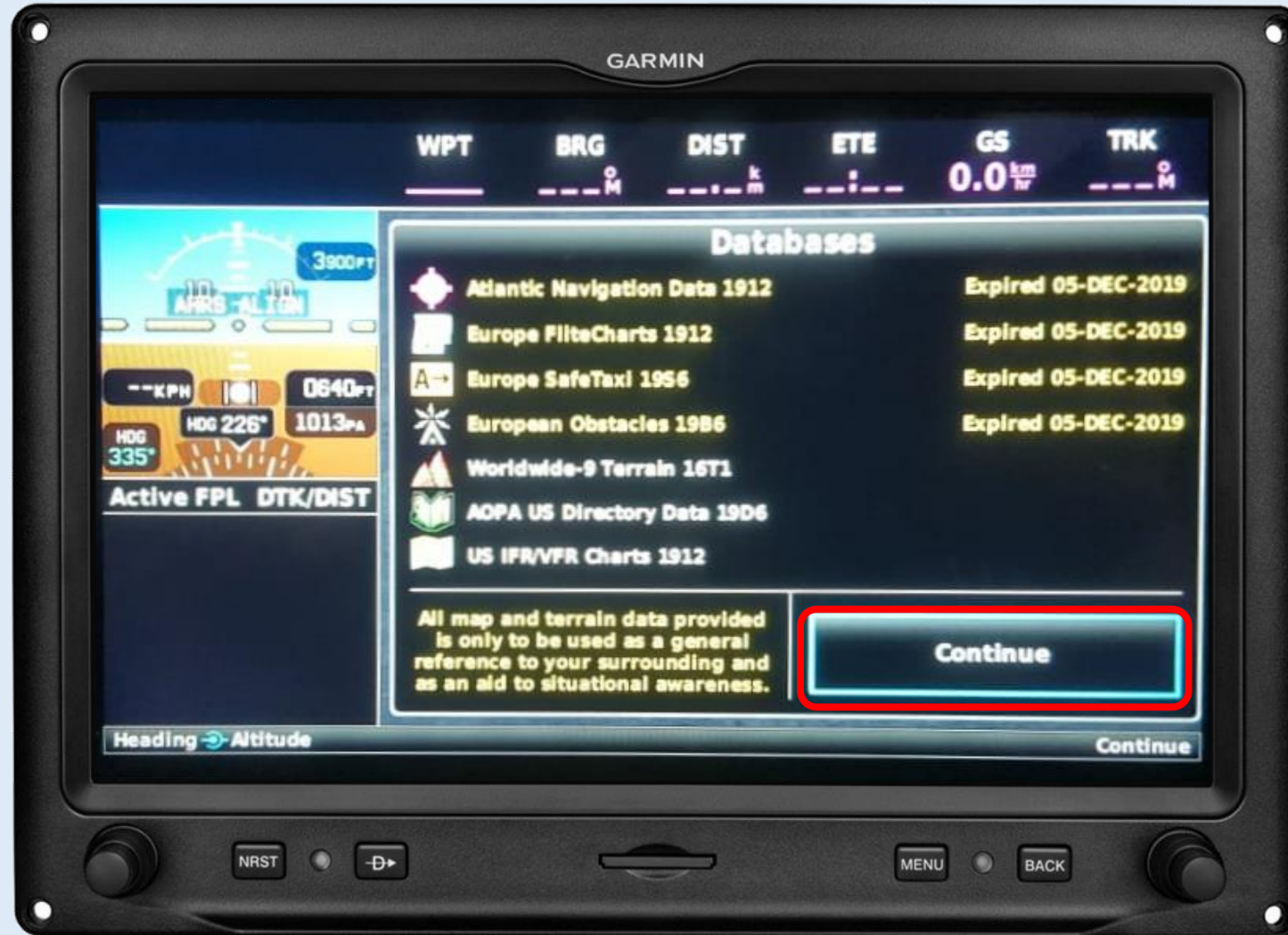
iv. GPS

1. Présentation de l'interface



iv. GPS

2. Actions après initialisation



iv. GPS

2. Actions après initialisation



iv. GPS

2. Actions après initialisation



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

3. *Entrer un GOTO / FPL*



iv. *GPS*

4. *Exploitation des cartes*



iv. *GPS*

4. *Exploitation des cartes*



iv. GPS

4. Exploitation des cartes



i. Détection de la panne

✈ Lors de la panne d'un élément électrique, la marche à suivre pour l'identification de la cause est dénommée CAPS:

- Commande interrupteur marche arrêt, interrupteur avionique,...
- Alimentation alternateur, charge batterie
- Protection fusible,...
- Signalisation voyant alarme, lecture des messages,...

ii. Le délestage

✈ En cas de panne d'alternateur : délester

- Les instruments non essentiels à la poursuite du vol : Transpondeur, COM2, GPS, G5, feux, phares
- A l'aide des breakers



Merci de votre attention