



CONSTRUCTEUR :  
AEROSPOOL PRIEVIDZA  
Aérodrome de Prievidza  
971 03 PRIEVIDZA  
République Slovaque  
Tél./Fax. : +421 46 5430632  
Tél.: +421 46 5439252-3  
[aerospool@aerospool.sk](mailto:aerospool@aerospool.sk)  
[www.aerospool.sk](http://www.aerospool.sk)

DISTRIBUTEUR :  
FINESSE MAX Srl  
46, Rue du général de Gaulle  
67205 OBERHAUSBERGEN  
FRANCE  
Tél : 03.88.56.46.91  
Fax : 03.88.56.04.51  
[info@finesse-max.com](mailto:info@finesse-max.com)  
[www.finesse-max.com](http://www.finesse-max.com)

Mise à jour du 08.12.2003  
au  
MANUEL DE VOL  
DE L'AERONEF ULTRA LEGER  
DYNAMIC WT 9

Date d'édition: 08.12. 2003

Fiche d'identification : B203SF1415L

**Mise à jour du 08.12.2003 : Cette mise à jour concerne une actualisation de la vitesse maximale en air agité et une simplification des paramètres à adopter en plané.**

- Remplacer la page 2-2 par la nouvelle page 2-2 jointe.
- Remplacer la page 2-9 par la nouvelle page 2-9 jointe.
- Remplacer la page 3-3 par la nouvelle page 3-3 jointe.
- Inscrire cette mise à jour en page 0-2 ou remplacer la page par la nouvelle page 0-2 jointe.
- Remplacer la page 0-3 des pages en vigueur par la nouvelle page 0-3 jointe.



## LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Section	Page	Date	Section	Page	Date
0	0-1	01.12.2001	5	„Appr“ 5-1	01.12.2001
	0-2	08.12.2003		„Appr“ 5-2	01.12.2001
	0-3	08.12.2003		„Appr“ 5-3	01.12.2001
	0-4	01.12.2001		„Appr“ 5-4	01.12.2001
				„Appr“ 5-5	01.12.2001
1	1-1	01.12.2001	6	6-1	01.12.2001
	1-2	01.12.2001		6-2	01.12.2001
	1-3	01.12.2001		6-3	01.12.2001
				„Appr“ 6-4	01.12.2001
2	„Appr“ 2-1	01.12.2001	7	7-1	01.12.2001
	„Appr“ 2-2	08.12.2003		7-2	01.12.2001
	„Appr“ 2-3	01.12.2001		7-3	01.12.2001
	„Appr“ 2-4	01.12.2001		7-4	01.12.2001
	„Appr“ 2-5	01.12.2001		7-5	01.12.2001
	„Appr“ 2-6	01.12.2001		7-6	01.12.2001
	„Appr“ 2-7	01.12.2001		7-7	01.12.2001
	„Appr“ 2-8	01.12.2001		7-8	01.12.2001
	„Appr“ 2-9	08.12.2003		7-9	01.12.2001
	„Appr“ 2-10	01.12.2001		7-10	01.12.2001
3	„Appr“ 3-1	01.12.2001		7-11	01.12.2001
	„Appr“ 3-2	01.12.2001		7-12	01.12.2001
	„Appr“ 3-3	08.12.2003		7-13	
	„Appr“ 3-4	01.12.2001		7-14	
	„Appr“ 3-5	01.12.2001			
4	„Appr“ 4-1	01.12.2001	8	8-1	01.12.2001
	„Appr“ 4-2	01.12.2001		8-2	01.12.2001
	„Appr“ 4-3	01.12.2001		8-3	01.12.2001
	„Appr“ 4-4	01.12.2001		8-4	01.12.2001
	„Appr“ 4-5	01.12.2001		8-5	01.12.2001
	„Appr“ 4-6	01.12.2001		8-6	01.12.2001
	„Appr“ 4-7	01.12.2001	9	„Appr“ 9-1	01.12.2001
	„Appr“ 4-8	01.12.2001		„Appr“ 9-2	01.12.2001
	„Appr“ 4-9	01.12.2001			
	„Appr“ 4-10	01.12.2001			
	„Appr“ 4-11	01.12.2001			
	„Appr“ 4-12	01.12.2001			

	Vitesse	IAS (km/h)	Remarques
<b>V<sub>RA</sub></b>	Vitesse maximale en air agité	<b>220</b>	Ne pas dépasser cette vitesse excepté en air calme. L'atmosphère en mouvement dans les ondes de ressaut, orages, tourbillons visibles, ou le long des pentes doivent être considérés comme de l'air agité.
<b>V<sub>FE</sub></b>	Vitesse maximale de déploiement des volets	<b>135</b>	Ne pas dépasser les vitesses indiquées pour chaque position des volets.
<b>V<sub>LO</sub></b>	Vitesse max. de manœuvre du train d'atterrissage	<b>135</b>	Ne pas sortir ou rentrer le train au dessus de cette vitesse .
<b>V<sub>LE</sub></b>	Vitesse maxi train sorti	<b>250</b>	Ne pas dépasser cette vitesse si le train est sorti

### 2.3 Marquages anémométriques

Les limitations de vitesse et leur signification sont données sur le tableau suivant:

Marquage	( IAS ) valeur ou gamme de vitesse (km/h)	Signification
<b>Arc blanc</b>	<b>55 – 135</b>	Plage d'utilisation des volets en positif (La limite inférieure est 1.1 V <sub>SO</sub> à la masse max en configuration d'atterrissage. La limite supérieure est la vitesse max volets sortis
<b>Arc vert</b>	<b>60 – 220</b>	Plage normale d'utilisation (la limite inférieure est 1.1 V <sub>S1</sub> à la masse max et au centrage le plus avancé volets et train rentrés (si rétractable). La limite supérieure est la vitesse de croisière structurale maximale.
<b>Arc jaune</b>	<b>220– 270</b>	Les manœuvres doivent être effectuées avec précaution et seulement en air calme.
<b>Ligne rouge</b>	<b>270</b>	Vitesse maximum en toutes circonstances

### 2.4 Moteur

Fabricant:	ROTAX-Bombardier, Guns kirchen
Type:	ROTAX 912 UL , ( ROTAX 912 ULS )
Puissance maximum au décollage:	59,6 kW / 80 CV ( 73,5 kW / 100 CV )
en continu:	8 kW / 77,8 CV ( 69 kW / 93,8 CV )
Vitesse de rotation max au décollage:	5800 tr/mn ( 5 min )
en continu:	5500 tr/mn
Température max des culasses:	150 ° C ( 135 ° C ) (lu sur FLYdat CHT )
Température d'huile max:	140 ° C ( 130 ° C ) (lu sur FLYdat OIL TEMP )
Pression d'huile:	Minimum: 0,8 bar ( 12 psi ) Maximum: 7 bar ( 102 psi )
Pression carburant :	Minimum: 0,15 bar ( 2.2 psi ) Maximum: 0,4 bar ( 5.8 psi )
Type Carburant :	les carburants suivants peuvent être utilisés: Indice d'octane min. RON 95

	gauche (1)	droit (1)
<b>Quantité totale de carburant dans le réservoir</b>	<b>35</b>	<b>35</b>
<b>Quantité de carburant inutilisable</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
<b>Quantité totale de carburant utilisable</b>	<b>34,5</b>	<b>34,5</b>

#### 2.14 Nombre maximum de passagers

Le nombre maximum de passagers est un passager assis sur le siège droit dans le cockpit.

#### 2.15 Autres limitations

La composante maximale de vent de face au décollage et à l'atterrissage est de **10 m/s**.

La composante maximale de vent traversier selon les exigences de navigabilité pour le décollage et l'atterrissage est **6 m/s**.

IL EST INTERDIT DE FUMER à bord de l'aéronef ultra léger

La charge maximale admissible sur le câble de remorquage est 3.000 N. Si le câble peut supporter une tension supérieure il faut utiliser un fusible.

La masse maximale du planeur qui peut être remorqué est de 525 kg.

La masse maximale de l'avion en configuration remorquage avec un pilote est de 440kg .

#### 2.16 Pictogrammes de limitation

<b>Vitesses indiquées IAS</b>		
Vitesse à ne jamais dépasser	$V_{NE}$	<b>270 km/h</b>
Vitesse de manœuvre	$V_A$	<b>160 km/h</b>
Vitesse maxi en air agité	$V_{RA}$	<b>220 km/h</b>
Vitesse maxi volets sorti	$V_{FE}$	<b>135 km/h</b>
Vitesse maxi de manœuvre du train	$V_{LO}$	<b>135 km/h</b>

**La voltige les décrochages et autorotations volontaires sont interdits !**

**Les vols IFR et les vols en conditions givrantes sont interdits!**

4. Essayer d'éteindre le feu en se mettant en glissade

**5. Procéder à un atterrissage d'urgence selon le paragraphe 3.6.1.**

**ATTENTION**

Après extinction du feu ne pas remettre le moteur en marche!

3.4.1 Incendie dans le cockpit

1. Origine de l'incendie - localiser
2. Allumage - couper les deux circuits
3. Contact général - couper
4. Equipage - au sol: évacuer le cockpit

- en vol: atterrir d'urgence selon le paragraphe 3.6.1.

Eteindre le feu - avec les moyens à votre disposition

3.5 Vol plané

Le choix du champ dépend de la finesse en vol plané. La meilleure finesse est obtenue volets rentrés et hélice calée (train rentré si rétractable).

En cas de panne moteur maintenir les vitesses ci dessous en fonction de la configuration donnée.

Train d'atterrissage	Rentré	Sorti
Vitesse optimale IAS ( km/h )	120	120
Finesse maximale	14	10
Vitesse de chute ( m/s )	2,4	3,0

3.6 Atterrissages en cas d'urgence

3.6.1 Atterrissage d'urgence

1. Vitesse - voler à 110 km/h
2. Choix du champ - choisir un champ dégagé si possible dans l'axe du vent
3. Sangle et harnais - resserrer
4. Volets - sortis si nécessaire
5. Robinet d'essence principal - fermer
6. Allumage - deux circuits coupés
7. Contact général - couper

**ATTENTION**

La perte d'altitude pour un 360 ° est d'environ 120 m.