

CONSTRUCTEUR :
AEROSPOOL PRIEVIDZA
Aérodrome de Prievidza
971 03 PRIEVIDZA
République Slovaque
Tél./Fax. : +421 46 5430632
Tél.: +421 46 5439252-3
aerospool@aerospool.sk
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
www.finesse-max.com

Mise à jour du 22.09.2004
au

MANUEL DE VOL
DE L'AERONEF ULTRA LEGER
DYNAMIC WT 9

Date d'édition: 22.09. 2004

Fiche d'identification : B203SF1415L

Mise à jour du 22.09.2004 : Cette mise à jour concerne la gestion du carburant et la panne afférente

- Remplacer la page 3-2 par la nouvelle page 3-2 jointe.
- Remplacer la page 7-13 par la nouvelle page 7-13 jointe.
- Remplacer la page 7-14 par la nouvelle page 7-14 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.

0.2 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	22.09.2004		„Appr“ 5-2	01.12.2001
	0-3	22.09.2004		„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	15.09.2004		6-2	01.12.2001
	1-3	01.12.2001		6-3	01.12.2001
				„Appr“ 6-4	15.09.2004
2	„Appr“ 2-1	01.12.2001			
	„Appr“ 2-2	08.12.2003			
	„Appr“ 2-3	01.12.2001	7	7-1	01.12.2001
	„Appr“ 2-4	01.12.2001		7-2	01.12.2001
	„Appr“ 2-5	01.12.2001		7-3	01.12.2001
	„Appr“ 2-6	01.12.2001		7-4	01.12.2001
	„Appr“ 2-7	15.09.2004		7-5	01.12.2001
	„Appr“ 2-8	15.09.2004		7-6	01.12.2001
	„Appr“ 2-9	15.09.2004		7-7	01.12.2001
	„Appr“ 2-10	01.12.2001		7-8	15.09.2004
		7-9		01.12.2001	
		7-10		01.12.2001	
3	„Appr“ 3-1	01.12.2001		7-11	01.12.2001
	„Appr“ 3-2	22.09.2004		7-12	01.12.2001
	„Appr“ 3-3	08.12.2003		7-13	22.09.2004
	„Appr“ 3-4	01.12.2001		7-14	22.09.2004
	„Appr“ 3-5	15.09.2004			
4	„Appr“ 4-1	01.12.2001	8	8-1	01.12.2001
	„Appr“ 4-2	01.12.2001		8-2	15.09.2004
	„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			
	„Appr“ 4-8	01.12.2001	9	„Appr“ 9-1	01.12.2001
	„Appr“ 4-9	01.12.2001		„Appr“ 9-2	01.12.2001
	„Appr“ 4-10	01.12.2001			
	„Appr“ 4-11	01.12.2001			
	„Appr“ 4-12	01.12.2001			

3.2.1 Panne moteur en vol

1. Vitesse - voler à 120 km/h
2. Choix du champ - suivant l'altitude
1. Redémarrage en vol - procédure suivant paragraphe 3.3
2. En cas de refus de démarrage, procéder à un atterrissage d'urgence selon le paragraphe 3.6.1.

3.2.2 Perte de puissance et fonctionnement irrégulier du moteur en vol

Cette situation peut se produire en cas de givrage du carburateur . Tirer le réchauffage carburateur, afin de rétablir une puissance normale et un fonctionnement régulier. Surveiller la température "Airbox".

Cette situation peut aussi se produire en cas de réservoir vide. Dans ce cas, la pression d'essence va chuter. Fermer le robinet du réservoir vide et mettre en marche la pompe à essence ("Fuel pump").

Dans les deux cas, si pas d'amélioration, procéder à un atterrissage d'urgence.

3.3 Redémarrage en vol

1. Vitesse - voler à 120 km/h
2. Altitude de vol - vérifier
3. Choix d'un champ - suivant l'altitude du vol
4. Robinet d'essence principal - ouvrir
5. Choke - si le moteur est en température ne pas utiliser le choke au démarrage
6. Manette des gaz - moteur chaud au ralenti
- moteur froid légèrement ouvert
7. Allumage - allumer les deux circuits
8. Démarreur - actionner

Dès que le moteur tourne, ajuster la manette des gaz pour obtenir un fonctionnement régulier à 2500 tr/mn pendant 30 s. avant d'utiliser le moteur à pleine puissance.

AVERTISSEMENT

Le taux de chute qui est environ de 2.3 m/s conduit à une perte d'altitude rapide durant un redémarrage. Si le démarrage ne se produit pas au dessus de 150 m/sol procéder à un atterrissage d'urgence selon le paragraphe 3.6.1.

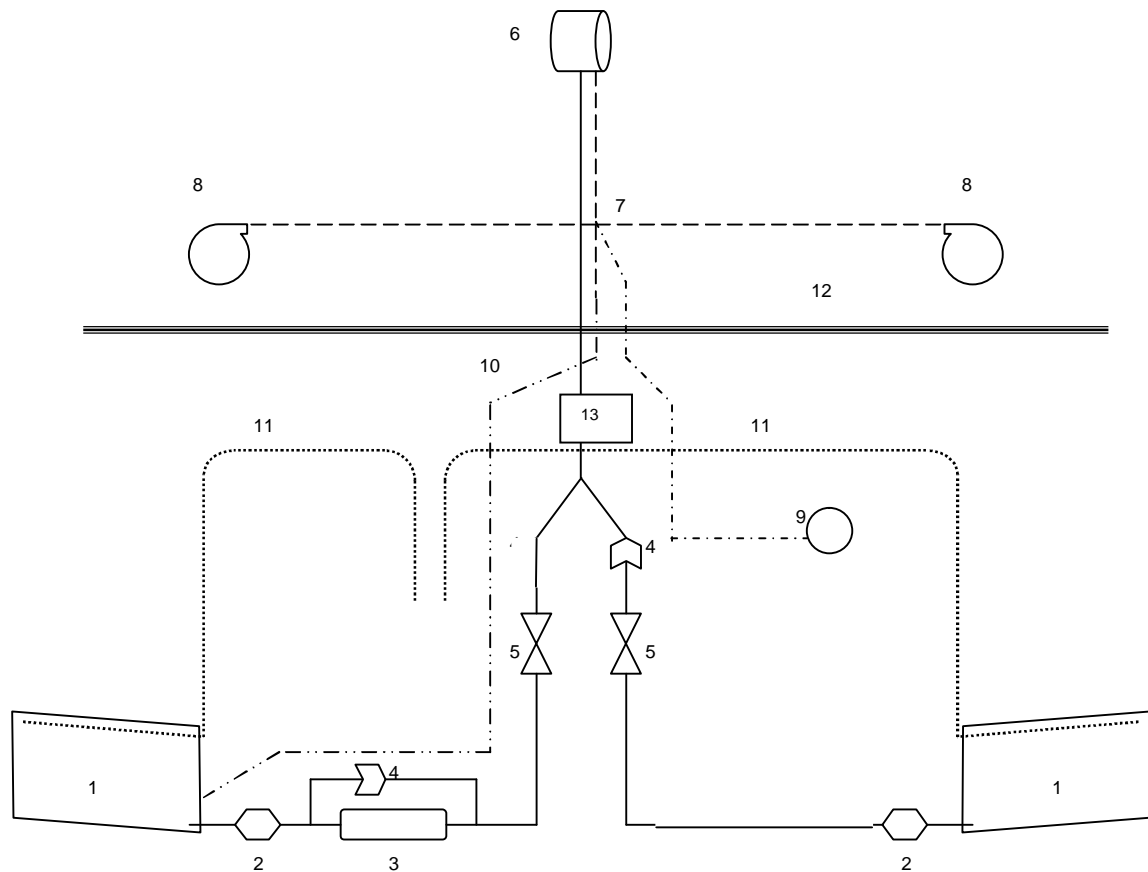
3.4 Fumée et incendie

3.4.1 Incendie au sol

1. Robinet principal d'essence - couper
2. Manette des gaz - plein gaz
3. Allumage - Couper les deux circuits après consommation de l'essence restante
4. Equipage - Quitter le cockpit immédiatement cockpit
3. Eteindre le feu - Avec les moyens disponibles

3.4.2 Incendie en vol

1. Robinet principal d'essence - fermer
2. Manette des gaz - plein gaz
3. Allumage - Couper les deux circuits après consommation de l'essence restante



- | | | |
|---------------------------------|--|--------------------------|
| 1. réservoir | 6. pompe à carburant du moteur | 10. conduite de retour |
| 2. filtre | 7. sélecteur de réservoir | 11. trop plein |
| 3. pompe à carburant auxiliaire | 8. carburateur | 12. cloison pare-feu |
| 4. vanne de non retour | 9. indicateur de pression de carburant | 13. filtre avec drainage |
| 5. robinet de carburant | | |

Fig. 14 Système d'alimentation en carburant

Sur le Dynamic WT 9, le réservoir gauche est le réservoir principal, puisque c'est à partir de celui-ci qu'opère la pompe électrique et c'est vers celui-ci que s'effectue le retour du carburant excédentaire. Le réservoir gauche doit être utilisé pour tous les décollages et les atterrissages.

Lors des vols avec les deux réservoirs pleins, utilisez d'abord le réservoir gauche pendant 30 à 40 minutes, avant de passer sur le réservoir droit. Ceci permet de libérer de la place pour le retour du carburant excédentaire, sans débordement.

Lors des longs vols ou lors des vols avec peu de carburant, il faut bien surveiller la quantité de carburant. Pour optimiser l'autonomie et le rayon d'action, il faut utiliser la procédure suivante lorsque les lampes rouges bas niveau (moins de 7 litres restants) s'allument. Sélectionnez le réservoir droit et fermez le robinet du réservoir gauche. Utilisez le réservoir droit jusqu'à épuiser le carburant. Sélectionnez ensuite le réservoir gauche en prenant bien soin de fermer ensuite le robinet du réservoir droite, pour éviter le désamorçage de la pompe. Le réservoir gauche, doit alors contenir un peu plus de 7 litres (environ 20 minutes de vol, fonction du régime adopté). Maintenez la pompe électrique en fonction, jusqu'à l'atterrissage.

7.8 Système d'alimentation électrique

Le schéma d'alimentation électrique figure dans le manuel de maintenance de l'aéronef ultra léger DYNAMIC WT9. Le câblage dépend de l'instrumentation et des équipements additionnels montés en option. Le double allumage est séparé du reste de l'installation électrique. Chacun des deux circuits d'allumage a son propre interrupteur. La description détaillée de l'allumage et du générateur à courant alternatif figure dans le Manuel d'utilisation des moteurs ROTAX 912 UL / 912 ULS. Se référer au Manuel d'utilisation du FLYdat pour plus de détails.

7.12 Mesure de la pression Pitot et Statique

La prise de pression Pitot servant à mesurer la pression dynamique et statique est située sur le bord d'attaque de l'aile droite. Les prises sont reliées aux instruments par des tuyaux en plastique souple. La prise de pression statique est située derrière le cockpit sur chaque côté du fuselage. Veiller à ce que les prises et les tuyauteries soient propres et non obstruées.

7.13 Equipements divers

Le système de sauvetage USH 520 Speed Softpack produit par la société USH – záchraně systémy s.r.o Praha peut être monté en option sur l'aéronef DYNAMIC WT 9. Ce système est conçu pour des aéronefs ultra légers d'une masse maximale de 520 kg évoluant à une vitesse inférieure à 300 km/h. Le système utilise un parachute à trois cônes d'une surface de 105 m² comportant 30 sangles. La vitesse de chute du paramètre ouvert est de 6,5 m/sec. Les dimensions du logement sont de 260 x 150 x 500 mm et la masse totale est de 12,5 kg. La fusée à carburant solide UPI – PFE – 400 délivre une impulsion totale de 400 N sec pour un temps de fonctionnement de 0.85 sec. La durée de vie du système est de 10 ans et l'intervalle entre les pliages est de 5 ans.

7.14 Avionique

L'avionique suivante est montée dans l'aéronef : radios et intercom. Ces équipements doivent être reliés à des casques et à l'antenne. L'aéronef peut être équipé d'instruments supplémentaires (GPS, transpondeur ou ordinateur de bord). Les instruments de vol ou de navigation sont montés en option (mais en respectant la limitation de masse de la catégorie des aéronefs ultra légers). Se référer aux manuels fournis avec les instruments pour une installation et une utilisation correcte de ces instruments

