



DR 400 Ecoflyers : capacité des réservoirs et test de puissance F-HAGR, F-HCEN, F-HGPC et F-GNXT

Jusqu'à nouvel ordre, la capacité utilisable du réservoir principal des DR400 Ecoflyers (diesel) doit être considérée comme étant de 100 l (cent litres), et non pas 109 l.

Contexte sécurité

Les mesures réalisées par le Club indiquent une capacité réelle du réservoir de carburant inférieure à celle indiquée dans les manuels de vol.

Le Club a pris cette décision en attendant une réponse officielle de la part de Robin.

Sur nos DR400 Ecoflyers (diesel) à LFLG et LFLS, aucun test de puissance plein gaz avant décollage ne doit être effectué au point d'attente, ni au seuil de piste. La puissance doit être testée lors de l'accélération au décollage.

Contexte sécurité

Les hélices de nos Ecoflyers s'abîment anormalement vite, ce qui entraîne un surcoût important. Le manuel de vol indique de procéder à un essai plein gaz sur freins, avant décollage. Ceci abaisse le nez de l'avion et crée un vortex qui aspire tous les débris à proximité et les précipite sur l'hélice. Le manuel de vol indique « *La vérification de puissance doit être effectuée dans un endroit propre (sans débris) pour minimiser les risques d'endommagement de l'hélice ou d'autres parties de l'avion.* »

Les points d'attente et seuils de piste à LFLG et LFLS (et de nombreux autres terrains) doivent être considérés comme impropres pour ce test, qui est à proscrire.

La puissance doit être testée lors de l'accélération au décollage.

Application

- 1) Ces deux nouvelles règles sont applicables immédiatement (31/07/2026).
- 2) La nouvelle capacité des réservoirs doit être prise en compte lors de la préparation des vols.

Bons vols à tous,
La CoSP