



**MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F**

SECTION : 0  
(France)

**SECTION 0**

**PAGE DE GARDE**

**FABRICANT**

**ORIGINAL**

JABIRU Aircraft Pty Ltd  
Airport Drive  
Bundaberg Queensland 4670  
Australie

Adresse postale

P.O. Box 5186  
Bundaberg West Queensland 4670  
Australie

Type et modèle d'avion

Type JABIRU  
Modèle J 170 F

**IMPORTATEUR**

**JABIRU France**

Aérodrome de Voves-Viabon  
28150 VIABON  
France  
Tel : 02 37 99 17 17 Fax : 02 37 99 12 64  
E-mail : Service.commercial@jabiru.fr

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPO/M04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : 002  
REF : JAB-FR 002 J170 1.0

Page 0 1  
BEFSARC SARL©



MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

SECTION : 0  
(France)

## PAGE D'IDENTIFICATION

Marques de nationalité et  
 d'enregistrement  
 Fabricant  
 Désignation d'avion  
 Numéro de série de l'avion :

JABIRU Aircraft Pty Ltd  
 JABIRU J 170 F  
 194

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0  
DATE : 002  
REF : JAB-FR 002 J170 1.0

Page 0 2  
BESARC SARL®



MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

SECTION : 0  
(France)

## TABLE DES MATIERES

	SECTION
GENERALITES	1
LIMITATIONS	2
PROCEDURES DE SECOURS	3
PROCEDURES NORMALES	4
PERFORMANCES	5
POIDS ET CENTRAGES	6

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0  
DATE : 002  
REF : JAB-FR 002 J170 1.0

Page 0 3  
BESARC SARL®



### PAGE DES CORRECTIONS

Numéro Amendement	Paragraphe(s) concerné(s)	Signature	Date d'incorporation
----------------------	------------------------------	-----------	-------------------------


L'incorporation d'un amendement général doit être certifiée en insérant la date de l'incorporation et de la signature dans les colonnes appropriées.

Tous les amendements doivent être incorporés consécutivement.

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



### RELEVÉ DES CORRECTIONS PARTICULIÈRES

L'incorporation d'un amendement particulier se fait en insérant la date de l'incorporation et de la signature dans les colonnes appropriées ci-dessous.

Tous les amendements doivent être incorporés consécutivement. Cette page sera révisée pour chaque modification particulière.

Les pages remplacées devront être retirées du manuel et détruites.

Numéro Amendement	Paragraphe concerné	Signature	Date d'incorporation
----------------------	------------------------	-----------	-------------------------


Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



**MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F**

SECTION : 0  
(France)

**PAGE D'INTRODUCTION**

Ce manuel de vol s'applique seulement à l'avion identifié par l'inscription du numéro de série sur la page d'identification et contient les limites de vol et principes d'utilisation essentiels pour cet avion.

Des utilisations spéciales exigeant des limitations et des instructions additionnelles sont énumérées dans la « section de suppléments » et cette section sera consultée avant d'entreprendre de telles utilisations. Pour des informations de fonctionnement non incluses dans ce manuel, la référence devra être faite aux opérations appropriées ou aux manuels du fabricant.

Le manuel de vol doit être dans l'avion pendant chaque vol.

Le pilote commandant de bord se conformera à toutes les conditions, procédures et limites en ce qui concerne l'utilisation de l'avion présenté dans le présent manuel.

Des amendements seront publiés par JABIRU selon les besoins et prendront la forme de pages à remplacer, avec les changements de texte indiqués par une ligne verticale dans la marge ainsi que la date de modification en bas de page. Des amendements temporaires peuvent être publiés de la même manière et devront être insérés comme indiqué. Ces amendements seront publiés sur des pages colorées et prendront la priorité sur la page concernée indiquée. Il est de la responsabilité du propriétaire d'incorporer dans ce manuel tous les amendements, de noter la date de l'incorporation et de signer la feuille appropriée de relevé des amendements.

Aucune entrée ou approbation ne peut être faite dans ce manuel, excepté de la façon décrite ci-dessus et par des personnes autorisées pour cette tâche.

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : 002  
REF : JAB-FR 002 J170 1.0

Page 0 6  
BESFARC SARL®



**MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F**

SECTION : 0  
(France)

**REVISIONS**

Les révisions de ce manuel de vol seront distribuées à tous les agents JABIRU et aux propriétaires des avions inscrits auprès de JABIRU Pty Ltd.

Les révisions doivent être examinées immédiatement après réception et être incorporées dans ce manuel.

**NOTE**

Il est de la responsabilité du propriétaire de maintenir ce manuel à jour, puisqu'il est utilisé dans un but opérationnel.

Les propriétaires doivent entrer en contact avec JABIRU Pty Ltd chaque fois que le statut de révision de leur manuel est en question.

Après une modification du texte / des dessins, vous trouverez une barre devant le texte ou l'image en marge de la page.

Toutes les pages révisées porteront le numéro de révision et la date de la page en question.

La liste des pages effectives fournit les dates d'édition pour l'original et les pages révisées et une liste de toutes les pages du manuel. Les pages affectées par la révision courante sont indiquées par un astérisque (\*) devant les pages énumérées.

*Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01*  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : 002  
REF : JAB-FR 002 J170 1.0

Page 0 7  
BESFARC SARL®



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 0  
(France)

## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Les dates d'édition pour l'original et les pages révisées sont :

Page	Version	Date	Page	Version	Date
	Section 0			Section 3	
				Section 5	
				Section 6	
	Section 1			Section 4	
	Section 2				

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : 002  
REF : JAB-FR 002 J170 1.0

Page 0 8  
BERSARC SARILO



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 0  
(France)

## DEFINITIONS

ALTITUDE PRESSION DU TERRAIN D'AVIATION	L'altitude pression du terrain d'aviation est l'altitude enregistrée à la surface de l'aérodrome par un altimètre avec la fenêtre de pression réglée à 1 013 hectopascal
VITESSE ANEMOMETRIQUE INDIQUEE (IAS)	La vitesse anémométrique indiquée est la valeur obtenue à partir d'un indicateur de vitesse anémométrique n'ayant aucune erreur de calibration
VITESSE DE SECURITE DU DECOLLAGE	La vitesse de sécurité ou de décollage est une vitesse choisie pour assurer l'efficacité des commandes en toutes conditions, y compris la turbulence et la panne moteur, pendant la montée après le décollage
VITESSE DE SECURITE D'ATTERRISSAGE	La vitesse de sécurité d'atterrissage est la vitesse choisie pour assurer l'efficacité des commandes en toutes conditions, y compris la turbulence, et qui permettra d'effectuer un atterrissage normal
VITESSE MAXIMALE DE VOL NORMAL	Cette vitesse ne sera normalement pas dépassée. Des opérations au-dessus de la vitesse de vol normal seront conduites avec prudence et seulement en air calme
Va VITESSE DE MANOEUVRE	Limite de vitesse de manoeuvre et de braquage total des commandes de vol
KCAS VITESSE ANEMOMETRIQUE EN NOEUDS	Vitesse anémométrique indiquée et corrigée pour la position et l'erreur instrumentale, exprimée en noeuds. KCAS est égale à KTAS en atmosphère standard au niveau de la mer
KAAS VITESSE ANEMOMETRIQUE INDIQUEE EN NOEUDS	Vitesse affichée sur l'indicateur de vitesse anémométrique, exprimée en noeuds
KTAS VITESSE ANEMOMETRIQUE VRAIE EN NOEUDS	Vitesse anémométrique en air calme, en noeuds, corrigée pour l'altitude et la température
Vte VITESSE MAXIMALE AVEC VOILETS	Vitesse la plus élevée permise avec les volets hypersustentateurs en position sortie
Vno VITESSE STRUCT. MAXIMALE	Vitesse ne devant pas être dépassée, excepté en air calme, et seulement avec prudence

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : 002  
REF : JAB-FR 002 J170 1.0

Page 0 9  
BERSARC SARILO



Vne VITESSE A NE JAMAIS  
DEPASSER

Limite de vitesse qui ne doit jamais être dépassée

Vso VITESSE DE DECRUCHAGE  
Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol stabilisé à laquelle l'avion est contrôlable dans une configuration indiquée

Vso VITESSE DE DECRUCHAGE  
EN CONDITION  
D'ATTERRISSEGE  
Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol stabilisé à laquelle l'avion est contrôlable dans la configuration d'atterrissage au centrale avant maximal

Vx VITESSE DE MEILLEUR  
ANGLE DE MONTÉE  
Vitesse qui a pour conséquence le plus grand grain d'altitude pour une distance horizontale donnée

Vy VITESSE DE Taux DE  
MONTÉE MAXIMUM  
Vitesse qui pour conséquence le plus grand gain d'altitude dans un temps donné

## TERMINOLOGIE METEOROLOGIQUE

TEMPERATURE DE L'AIR  
EXTERIEUR  
Température de l'air extérieur. Elle est exprimée en degrés Celsius ou degrés Fahrenheit

TEMPERATURE STANDARD  
La température standard est de 15°C au niveau de la mer et diminue de 2°C chaque 1 000 pieds d'altitude

ALTITUDE PRESSION  
Altitude lue sur un altimètre quand celui-ci a été réglé 1 013 hectopascal (29,92 pouces de mercure)

## TERMINOLOGIE DE PUISSANCE DE MOTEUR

BHT  
Puissance développée par le moteur

T/MIN TOURS PAR MINUTE  
Vitesse de rotation du moteur

T/MIN STATIQUE  
Vitesse du moteur atteinte pendant le « point fixe »

## TERMINOLOGIE DE PERFORMANCE ET DE PREPARATION DE VOL

VITESSE DE VENT DE TRAVERS  
MAXIMALE  
Vitesse de la composante de vent de travers pour laquelle l'efficacité des commandes pendant le décollage et l'atterrissage a été démontrée pendant les essais de certification. La valeur démontrée est la limite

CARBURANT UTILISABLE  
Carburant disponible pour la préparation du vol

CARBURANT INUTILISABLE  
Qualité de carburant qui ne peut pas être utilisée sans risques

LPH LITRES PAR HEURE  
Quantité d'essence (en litres) consommée par heure

NMPL MILLES MARINS PAR  
LITRE  
Distance (en miles marins) qui peut être prise en compte par litre de carburant consommé dans une configuration spécifique de puissance de moteur

g  
Accélération due à la pesanteur

## TERMINOLOGIE DE POIDS ET D'EQUILIBRE

FOYER  
Seules, deux stations de charge sont indiquées : une qui est le centre des sièges et l'autre le centre du réservoir de carburant

Cg CENTRE DE GRAVITE  
Point auquel un avion suspendu serait équilibré

Cg LIMITE  
Limites de centrage entre lesquelles l'avion doit être utilisé pour un poids donné

POIDS A VIDE STANDARD  
Poids d'un avion standard, y compris le carburant inutilisable et le plein d'huile moteur

POIDS A VIDE DE BASE  
Poids à vide standard plus poids d'équipements facultatifs

CHARGE UTILE  
Différence entre le poids maximal en charge et le poids à vide de base

MTOW  
Poids maximal au décollage



**SECTION 1**

**GENERALITES**

TABLE DES MATIERES

1.1.	SCHEMA TROIS VUES	2
1.2.	DONNEES DESCRIPTIVES	3
1.2.1	MOTEUR	3
1.2.2	HELICE	3
1.2.3	TYPES ET CATEGORIES DE CARBURANTS APPROUVES	3
1.2.4	CAPACITE EN CARBURANT	3
1.2.5	CATEGORIE D'HUILE APPROUVEE	3
1.2.6	CAPACITE DU CARTER D'HUILE	3
1.2.7	PRESSION DES PNEUMATIQUES	3

JABIRU AIRCRAFT

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 1 1

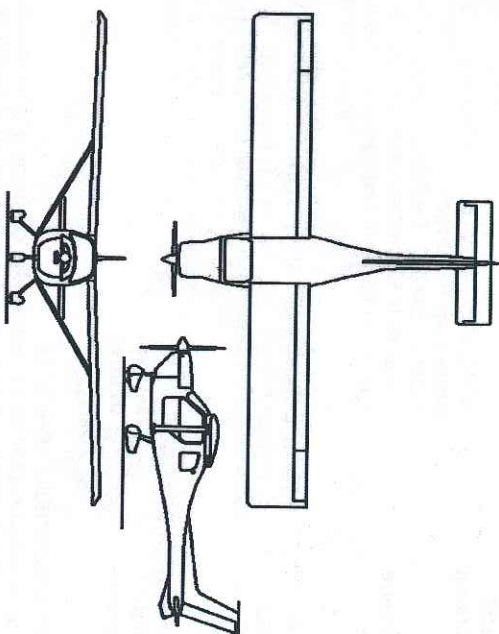
Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



**SECTION 1**

**GENERALITES**

1.1. SCHEMA TROIS VUES



JABIRU

Rayon de rotation au sol = 6,4 mètres

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 1 2

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



1.2. DONNEES DESCRIPTIVES

1.2.1. MOTEUR

Fabricant JABIRU Aircraft Pty Ltd  
Division moteurs aéronautiques  
2200 refroidi par air

1.2.2. HELICE

Fabricant JABIRU Aircraft Pty Ltd  
Bipale à pas fixe en bois  
dessin n° C000242 - D60P40  
60 pouces (1 524 millimètres)  
4 pouces (1 067 millimètres)  
Diamètre  
Pas

1.2.3. TYPES ET CATEGORIES DE CARBURANTS-APPROUVEES

100LL ou 100/130 essence aviation  
Essence sans plomb (indice d'octane 98 ou plus)

1.2.4. CAPACITE EN CARBURANT

Total 76 litres  
Utilisable 65 litres

1.2.5. CATEGORIE D'HUILE APPROUVEE

Huile aéronautique 15W50 ou équivalente, conforme à la norme MIL-L-10851C ou LYCOMING specification 301F ou TELEDYNE CONTINENTAL MMF-24B

1.2.6. CAPACITE DU CARTER D'HUILE

Le contenu du carter d'huile est de 2 litres et de 2,3 litres avec le radiateur

1.2.7. PRESSION DES PNEUMATIQUES

Train principal 1,7 bar (24 Psi)  
Roue avant 0,9 - 1 bar (12 - 15 Psi)

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 1 3

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



SECTION 2

LIMITES

TABLE DES MATIERES

2.1	INTRODUCTION	2
2.2	TYPE D'UTILISATION	2
2.3	VITESSES LIMITEES	2
2.4	POIDS ET CHARGEMENT	3
2.5	LITES DU CENTRE DE GRAVITE	3
2.6	PARAMETRES MOTEUR	4
2.7	AUTRES LIMITATIONS	4
2.7.1	MANOEUVRES AUTORISEES ET LIMITATIONS ASSOCIEES	4
2.7.2	FUMER	4
2.7.3	TEMPERATURE DE L'AIR MAXIMALE POUR UTILISATION	5
2.7.4	VOLS PORTES OUVERTES	5
2.7.5	NOMBRE MAXIMAL D'OCCUPANTS	5
2.7.6	VITESSE MAXIMALE DE VENT LATERAL DEMONTREE	5
2.8	PLAQUETTE	6

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 2 1

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.





## SECTION 2

## LIMITES

### 2.1 INTRODUCTION

La section 2 inclut les limites de vol, les indications des instruments et les plaquettes d'affichage nécessaires pour une utilisation sûre de l'avion, de son moteur, des systèmes et de l'équipement standards. L'observation de ces limites de fonctionnement est exigée.

L'avion ne pourra être utilisé que si l'on observe les limites et les instructions incluses dans cette section.

### 2.2 TYPE D'OPERATION

VFR de jour VOLTIGE AINSI QUE VRILLES INTERDITES

### 2.3 PARAMETRES DE VITESSE

Les limitations de vitesse et leur signification opérationnelle sont données ci-dessous.

VITESSE	KIAS	REMARQUES
Vne Vitesse à ne jamais dépasser	120 KTS	Ne dépassez jamais cette vitesse
Vno Vitesse de croisière structurale maximale	106 KTS	Ne dépassez jamais cette vitesse, excepté en air calme et seulement avec prudence
Va Vitesse de manœuvre	94 KTS	Ne faites pas manœuvrer pleinement ou brusquement les commandes au-dessus de cette vitesse
Vfe1 Vitesse maximale avec 1 cran de volets	74 KTS	Ne dépassez pas cette vitesse avec 1 cran de volets sortis
Vfe2 Vitesse maximale avec 2 cran de volets	69 KTS	Ne dépassez pas cette vitesse avec 2 cran de volets sortis

REVISION 0 DATE : MARS 05

Page 2 2

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

Les indications de l'anémomètre et leur signification opérationnelle sont montrées ci-dessous :

INSCRIPTION	KIAS	SIGNIFICATION
Arc blanc	35 - 69 KTS	Plage de fonctionnement de plein volets. La limite inférieure est le Vso à poids maximal de 450 kilos dans la configuration d'atterrissage. La limite supérieure est la vitesse maximale permise avec les volets sortis
Arc vert	49 - 106 KTS	Plage de fonctionnement normale. La limite inférieure est la vitesse de sécurité de décollage. La limite supérieure est la vitesse de croisière structurale maximale
Arc jaune	106 - 120 KTS	Les opérations doivent être conduites avec prudence et seulement en air calme
Ligne rouge	120 KTS	Vne

### 2.4 POIDS ET CHARGEMENT

**Masse maximale au décollage** 450 kilos  
Masse maximale à l'atterrissage 450 kilos

### 2.5 LIMITES DE CENTRAGE

Limites avant 180 mm en arrière de la référence jusqu'à 450 kg  
1 661 mm en arrière de la référence jusqu'à 450 kg

La variation est linéaire entre 410 et 450 kg

Limites arrière 1 695 mm en arrière de la référence

Référence 1 403 mm en avant du bord d'attaque de l'aile

REVISION 0 DATE : MARS 05

Page 2 3

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



Mise à l'horizontal

Longitudinale

niveau posé sur la partie inférieure de l'encadrement de la porte gauche du fuselage.

Latérale

niveau posé sur le haut du fuselage en avant de la cloison pare-feu.

## 2.6 PARAMETRES MOTEUR

Instrument	Arc jaune	Arc vert	Trait radial rouge
Tachymètre			3 300 t/mn
Température d'huile		50° C - 118° C	118° C
Pression d'huile	80 kPa - 220 kPa	220 kPa - 525 kPa	80 kPa
Température culasse		75° C - 175° C	175° C

Température d'huile minimale pour le décollage

L'aiguille doit avoir bougé de son arrêt avant le décollage

Pression d'huile minimale

en vol ou en montée  
En vol de descente

220 kPa  
80 kPa

Température maximale de la culasse

175° C

t/min maximum pour toutes les opérations

3 300 t/mn

Plein gaz statique

pas au-dessus de

3 000 t/mn

Plein gaz statique (au sol)

pas au-dessous de

2 800 t/mn



## 2.7 AUTRES LIMITATIONS

### 2.7.1 MANŒUVRES AUTORISÉES ET LIMITATIONS ASSOCIÉES

Les manœuvres de voltige, y compris les vrilles, sont interdites.

### 2.7.2 FUMER

Il est interdit de fumer.

### 2.7.3 TEMPÉRATURE DE L'AIR MAXIMALE POUR LES OPÉRATIONS

40° C pour le décollage au poids maximal.

### 2.7.4 Vols portes ouvertes

Il est interdit de voler portes ouvertes.

### 2.7.5 NOMBRE MAXIMAL D'OCCUPANTS

Deux (pilote compris)

### 2.7.6 VITESSE MAXIMALE DE VENT LATÉRAL

14 nœuds

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 2 4

Production du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 2 5

Production du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



2.8 PLAQUETTES

Plaquette cabine

Plaquette d'avertissement P/No 5A015A0D	<p>ATTENTION</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vous utilisez cet avion sous votre propre responsabilité</li> <li>- Le vol avec cet avion se fait selon les paramètres de son manuel de vol</li> <li>- Volage et villes interdites</li> <li>- A pleine puissance le bruit dépasse les 95 db : portez un casque</li> </ul> <p>AIRCRAT TYPE : JABIRU 450 Gt. Designé et Manufacturé en Australie by JABIRU AIRCRAT PTY LTD BUNDOBERG QLD</p> <p>Collée à l'arrière de la traverse de renfort de fixation avant des ailes</p>
Manuel de vol P/No 5036194	<p>MANUEL DE VOL</p> <p>Collée au-dessus de la porte droite</p>
Ouvrir porte P/No 5027094	<p>Collée au-dessus du crochet de la porte gauche</p> <p>OPEN</p>
Ouvrir porte P/No 5028094	<p>Collée au-dessus du crochet de la porte droite</p> <p>OPEN</p>
Plaquette de corde de porte P/No 5026094	<p>Collée au-dessus des fenêtres en dessous de la corde de porte</p> <p>Tirer pour ouvrir</p>
Niveau de carburant	<p>Collée sur le milieu avant du réservoir de carburant</p>
Plaquette bagages P/No 5099084	<p>BAGAGE</p> <p>CHARGEZ LES BAGAGES SUR LE RESERVOIR NE CHARGEZ PAS A L'ARRIERE DE CETTE LIGNE</p> <p>LE POIDS DU BAGAGE SUR LE RESERVOIR PLUS LE POIDS DE L'ESSENCE NE DOIT PAS DEPASSER LES 47 KILOS SANS CONSULTER LE MANUEL DE VOL</p> <p>Collée à l'intérieur du fuselage sur le RHS en alignant le trait sur la face arrière du réservoir de carburant</p>

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 2 6

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



Limitation de charge et de centrage P/No 5098194	<p>LIMITES DE CHARGE ET DE CENTRAGE</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La masse maximale au décollage est de 450 kilos</li> <li>2. Tous les bagages doivent être posés sur le siège passager ou sur le réservoir, au-dessous du niveau du dossier des sièges</li> <li>3. Les pilotes doivent consulter la fiche de charge et de centrage : section 6 : MANUEL DE VOL</li> </ol> <p>Collée à l'intérieur droit de la cabine entre la porte et la fenêtre</p>
---	--

Commandes Cabine

Position de trim P/No 5024094	<p>NEZ BAS      TRIM NEUTRE      NEZ HAUT      FREINER</p> <p>Collée à l'intérieur droit de la cabine entre la porte et la fenêtre</p>
Robinet d'essence P/No 5023094	<p>CARBURANT</p> <p>ARRÊT</p> <p>MARCHE</p> <p>Collée sur la console centrale à côté du robinet d'essence</p>
Câble de starter P/N° 5051094	<p>STARTER</p> <p>MARCHE - TIRER</p> <p>Collée autour du bouton du starter</p>
Préchauffage carbu P/N° 5026194	<p>PRECHAUFFAGE CARBURATEUR</p> <p>MARCHE - TIRER</p> <p>Collée autour du bouton de préchauffage carburateur</p>
Prise de pression	

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 2 7

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

SECTION : 2  
(France)

statique P/N° 5043094	PITOT STATIQUE ATTENTION	
	Collée sur le plan vertical aligné avec le tube pitot statique	
Mise à la masse P/N° 5078064	MASSE SUR FOURCHE AVANT	
	Collée au-dessus de la borne de masse à côté du bouchon du réservoir de carburant	
Carburant P/N° 5091164	CARBURANT AVGAS 100LL DU SANS PLOMB 98	
	CONTENANCE 65 LITRES	
Les 8 boulons d'attache des ailes (haubans, fuselage) P/N° 509094 (8)	Collée à côté du fuselage au-dessus du bouchon de remplissage	
	ATTENTION NE PAS SERRER	
		Collée sur le fuselage et sur les haubans près de chaque boulon d'attache (8)



MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

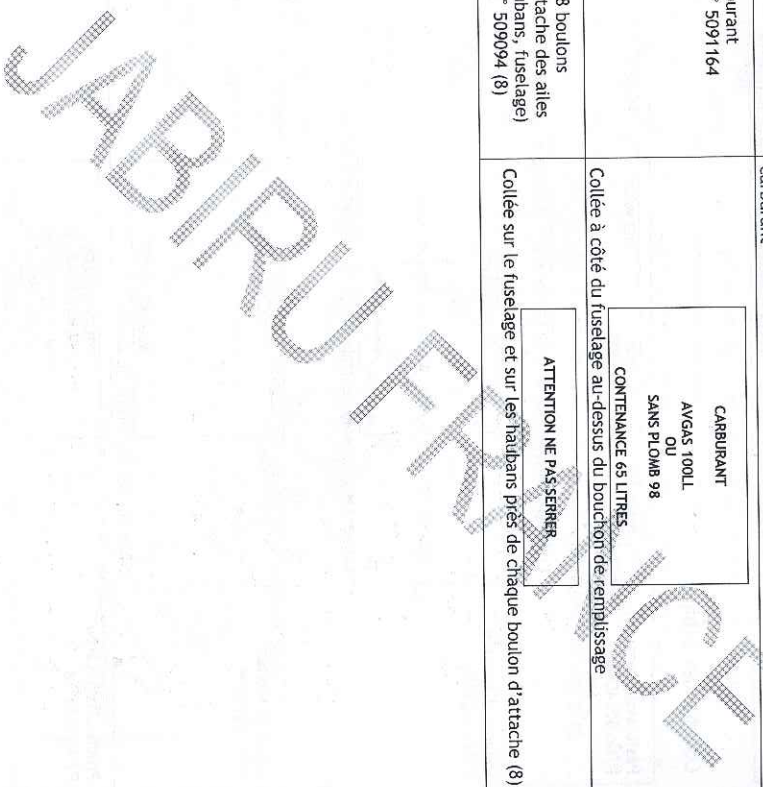
SECTION : 3  
(France)

**SECTION 3**

**PROCEDURES D'URGENCE**

TABLE DES MATIERES

3.1	INTRODUCTION	2
3.2	VITESSES POUR LES OPERATIONS D'URGENCE	2
3.3	Listes des contrôles opérationnels	3
3.3.1	PANNES DE MOTEUR	3
	Panne moteur pendant la phase de decollage	3
	Panne moteur juste après le decollage	3
	Panne moteur pendant le vol	3
	Démarrage en l'air et paramètres	4
3.3.2	INCENDIES	5
	Incendie au sol pendant le démarrage du moteur	5
	Incendie du moteur en vol	6
	Incendie électrique en vol	6
	Incendie du cockpit	7
3.3.3	ATTERRISSEGES FORCES	7
	Atterrissage d'urgence moteur arrêté	7
	Atterrissage de précaution avec moteur	8
	Amerrissage	9
3.3.4	ATTERRISSEGE AV EC UN PNEU PRINCIPAL A PLAT	9
3.3.4	PANNES DU CIRCUIT D'ALIMENTATION	10
3.3.5	FINESSE MAXIMALE	10
3.3.6	RETABLISSEMENT D'UNE VILLE INVOLONTAIRE	10
3.4	AUTRES PROCEDURES	11
3.4.1	RECHAUFFAGE CARBURATEUR	11
3.4.2	DEFAUT DE FONCTIONNEMENT D'ALLUMAGE	12
3.4.3	PRESSION D'HUILE BASSE	12



REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 2 8

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 1

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



## SECTION 3 PROCEDURES D'URGENCE

### 3.1 INTRODUCTION

La section 3 fournit la liste des contrôles et d'autres procédures pour faire face aux urgences qui peuvent se produire. Les urgences provoquées par des défauts de fonctionnement de l'avion sont rares si les inspections et l'entretien avant le vol sont effectués. Les problèmes météo en route peuvent être évités par la planification soignée du vol et le bon jugement quand le temps inattendu se produit. Cependant, si une urgence surgit, les directives de base décrites dans cette section devraient être considérées et appliquées selon les besoins pour corriger le problème.

### 3.2 VITESSE POUR LES OPERATIONS D'URGENCE

Panne moteur après décollage	57 - 60 KIAS
Vitesse de manœuvre (à tous les poids)	104 KIAS
Vitesse de finesse maximale, air calme	57 KIAS <sup>1</sup>
Vitesse d'approche pour atterrissage de précaution avec la puissance du moteur	55 KIAS
Vitesse d'approche pour atterrissage moteur arrêté	60 KIAS
Volets rentrés	52 KI
Volets sortis	

<sup>1</sup> NOTE : Une vitesse légèrement plus élevée peut donner une meilleure finesse sol vent de face ; une vitesse légèrement inférieure peut donner une meilleure finesse sol vent arrière.

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 2

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



### 3.3 LISTE DES CONTRÔLES OPERATIONNELS

#### 3.3.1 PANNES MOTEUR

##### PANNE MOTEUR PENDANT LA PHASE DE DECOLLAGE

1	Commande de gaz	RALENTI
2	Freins	APPLIQUEZ
3	Interrupteurs d'allumage	ARRET
4	Interrupteur général	ARRET

##### PANNE MOTEUR JUSTE APRES LE DECOLLAGE

1	Vitesse	60 KIAS
2	ROBINET D'ESSENCE	FERME
3	INTERRUPTEURS D'ALLUMAGE	ARRET
4	VOLETS HYPERSUSTENTATEURS	SELON BESOIN
5	INTERRUPTEUR GENERAL	ARRET

##### PANNE MOTEUR PENDANT LE VOL

1	Vitesse	VITESSE DE MEILLEURE FINESSE <sup>1</sup> : 57 KIAS
2	Réchauffage carbu	MARCHE
3	Robinet d'essence	OUVERT
4	Pompe à essence électrique	MARCHE
5	Interrupteurs d'allumage	MARCHE
1	Vitesse supérieure à 57 KIAS vent de face et inférieure vent arrière	DEMARRAGE EN L'AIR ET LIMITES

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 3

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



Dans le cas où le moteur s'arrête pendant le vol, il peut être remis en marche par l'apport de carburant et la remise du contact, à condition que l'hélice soit en moulinet.

L'hélice peut s'arrêter en dessous de 50 KIAS.

Le moteur JABIRU 2200 est un moteur à compression élevée, donc les démarrages en vol quand l'hélice a cessé de tourner, sans utilisation du démarreur, sont peu probables avant d'atteindre le Vne.

Par conséquent, la procédure suivante s'adresse seulement à des démarrages en vol au moyen du démarreur.

**IMPORTANT : NE JAMAIS APPUYER SUR LE BOUTON DU DEMARREUR ALORS QUE L'HELICE TOURNE.**

1	Interrupteurs d'allumage	ARRET
2	Cabine	RANGEE
3	AUGMENTEZ l'angle d'attaque et réduisez la vitesse (jusqu'au décrochage) jusqu'à ce que l'hélice s'arrête	
4	Finesse max	57 KIAS
5	Carburant	OUVERT
6	Pompe à essence	MARCHE
7	Interrupteur général	MARCHE
8	Interrupteur d'allumage	MARCHE
9	Bouton du démarreur	APPUYEZ
10	Commande de gaz	OUVREZ

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 4

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



11 REPETEZ si nécessaire

Assurez vous que l'hélice est arrêtée avant chaque tentative de redémarrage.

**NOTE :** Le moteur se refroidit rapidement avec l'hélice arrêtée. Il est possible que l'utilisation du starter soit indispensable.

3.2.2. INCENDIES

**INCENDIE AU SOL PENDANT LE DEMARRAGE DU MOTEUR**

1 Démarreur  
CONTINUEZ à actionner le démarreur qui aspirera les flammes et le carburant accumulé dans le carburateur et dans le moteur

Si le moteur démarre,

2 Puissance 1 500 tr/mn

3 Carburant FERMEZ pour permettre au moteur de vider le carburateur

4 Moteur INSPECTEZ pour déceler les dégâts

Si le moteur de démarre pas

5 Démarreur Continuez pour essayer d'obtenir le démarrage  
Si aucun démarrage après 15 secondes,  
Coupez le carburant et continuez à actionner le démarreur pendant encore 15 secondes

6 Extincteur UTILISEZ

7 Moteur ARRET

Interrupteur général ARRET

Interrupteur d'allumage ARRET

Interrupteur de la pompe à essence électrique ARRET

Robinet d'essence ARRET

8 Feu Eteignez-le en utilisant l'extincteur, une

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 5

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

SECTION : 3  
(France)

couverture de laine ou toute autre chose

- 9 Dégâts  
Faites inspecter par des personnes autorisées, réparer les dommages ou remplacer les composants ou le câblage endommagé avant d'entreprendre un autre vol

**INCENDIE DU MOTEUR EN VOL**

- |   |                                    |  |
|---|------------------------------------|--|
| 1 | Commande des gaz                   | FERME  |
| 2 | Robinet d'essence                  | FERME  |
| 3 | Interrupteurs d'allumage           | ARRET  |
| 4 | Interrupteur général               | ARRET  |
| 5 | Interrupteur de la pompe à essence | ARRET  |
| 6 | Ventilation cabine                 | FERME  |
| 7 | Vitesse                            | 57 KIAS (si le feu ne s'est pas éteint, piquez pour trouver une vitesse qui fournira un mélange incombustible) |
| 8 | Atterrissage forcé                 | Exécutez (comme décrit dans l'atterrissage d'urgence moteur arrêté)  |
- INCENDIE ELECTRIQUE EN VOL**
- |   |                      |        |
|---|----------------------|--------|
| 1 | Interrupteur général | ARRET  |
| 2 | Autres interrupteurs | ARRET  |
| 3 | Ventilation cabine   | OUVREZ |

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 6

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

SECTION : 3  
(France)

Si le feu se déclenche alors que le courant électrique est nécessaire pour la continuation du vol

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 4 | Interrupteur général  | MARCHE   |
| 5 | Fusible   | CONTRÔLER le circuit défectueux - Ne pas réarmer ou remplacer      |
| 6 | Interrupteurs Radio / Electrique                                    | Contrôler un par un, jusqu'à ce que le court-circuit soit localisé |
| 7 | Atterrir aussitôt que possible pour inspecter et déceler les dégâts |  |

**INCENDIE DU COCKPIT**

- |   |   |        |
|---|---|--------|
| 1 | Interrupteur général  | ARRET  |
| 2 | Ventilation cabine  | OUVREZ |
| 3 | Atterrir aussitôt que possible pour inspecter et déceler les dégâts |        |

**3.3.3. ATERRISSAGES FORCES**

**ATERRISSAGE D'URGENCE MOTEUR ARRETE**

- |   |                          |  |
|---|--------------------------|--|
| 1 | Vitesse                  | 57 KIAS (sans volet)<br>Approche 52 KIAS (2 crans de volets) |
| 2 | Robinnet d'essence       | FERME  |
| 3 | Pompe à essence          | ARRET  |
| 4 | Interrupteurs d'allumage | ARRET  |
| 5 | Volets                   | SELON BESOIN   |
| 6 | Interrupteur général     | ARRET  |
| 7 | Atterrissage             | Légèrement cabré   |
| 8 | Freins                   | Comme requis   |

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 7

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



**ATTERRISSAGE DE PRECAUTION AVEC MOTEUR**

1	Vitesse	60 KIAS
2	Volets	1 <sup>er</sup> cran
3	Pompe à essence	MARCHE
4	Terrain choisi	SURVOL de reconnaissance Observez le terrain et les obstacles
5	Interrupteurs radio et appareils électriques	MARCHE
6	Volets hypersustentateurs	2 crans (approche finale)
7	Vitesse	57 KIAS
8	Atterrissage	Légèrement cabré
9	Interrupteur d'allumage	ARRÊT
10	Freins	Comme requis



**AMERRISSAGE**

1	Radio	Transmettez MAY DAY, MAY DAY, MAY DAY sur la fréquence du secteur, en donnant l'endroit et les intensions
2	Objets lourds	Arrimez
3	Approche	Forts vents, mer forte DANS LE VENT Vents légers, forte houle PARALLELE AUX VAGUES
4	Volets	2 crans
5	Commande des gaz	Etablissez une descente à 50 pieds/mn à 45 - KIAS
6	Amerrissage	A PLAT
7	Visage	PROTEGEZ-VOUS avec un blouson ou un coussin
8	Avion	Evacuez par les portes de cabine. Au besoin, cassez les fenêtres pour que le fuselage s'inonde pour égaliser la pression ; ainsi les portes peuvent rester ouvertes
9	Gilet de sauvetage	Gonflez-le

**ATTERRISSAGE AVEC UN PNEU PRINCIPAL A PLAT**

1	Volets	2 crans
2	Approche	Normal
3	Atterrissage	BON PNEU D'ABORD Tenez l'avion sur le bon pneu aussi longtemps que possible avec le gauchissement d'ailerons

**3.3.4. PANNES DU CIRCUIT D'ALIMENTATION**

REVISION 0 DATE : MARS 05 Page 3 9  
Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0 DATE : MARS 05 Page 3 8  
Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.





Si le fusible saute, déchargez le circuit et remplacez le fusible (fusibles de rechange sous le siège du pilote). S'il saute à nouveau, réparez au prochain atterrissage.

Si le fusible principal saute, atterrissez au prochain atterrissage et remplacez-le ; faites tourner le moteur. Si le fusible saute à nouveau, réparez avant de continuer le vol.

### 3.3.5. FINESSE MAXIMALE

Taux de chute mini 57 KIAS  
Finesse maximale en air calme 57 KIAS

Pour maximiser la distance réalisée dans le vent, augmentez la vitesse d'approximativement 1/3 de la vitesse du vent. L'angle de plané sera amélioré (si le temps le permet) en arrêtant la rotation de l'hélice. Ceci peut être réalisé par le ralentissement en dessous de 50 noeuds.

### 3.3.6. RETABLISSEMENT D'UNE VRIILLE INVOLONTAIRE

Les manoeuvres acrobatiques, y compris les vrilles, sont interdites.

Alors que les vrilles involontaires sont peu probables, si tel était le cas, opérer comme suit :

- 1 Gaz RALENTI
- 2 Ailerons AU NEUTRE
- 3 Gouverne de direction Maintenir dans la direction opposée à la rotation
- 4 Juste après que la gouverne de direction atteigne la butée, faire avancer le manche assez loin pour arrêter le décrochage. Si vous êtes centré arrière, le braquage complet de la profondeur peut être nécessaire
- 5 MAINTENIR les commandes braquées jusqu'à ce que la rotation s'arrête. Le relâchement prématuré des commandes peut prolonger le rétablissement
- 6 Quand la vrille s'arrête, remettre la gouverne de direction au neutre et faire un rétablissement en douceur

## 3.4 AUTRES PROCEDURES

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 10

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



### 3.4.1 RECHAUFFAGE DU CARBURATEUR

Ce système sert à empêcher la formation de glace dans le carburateur, où il se forme principalement sur les clapets d'admission, de telle façon qu'il obstrue le flux de l'air, avec comme résultat possible l'arrêt du moteur. La vaporisation du carburant et l'expansion d'air par le carburateur causent un refroidissement du mélange, qui peut aller jusqu'à 15°C au-dessous de la température d'air ambiant. Ceci permet à l'humidité de l'air de se condenser et de former de la glace. Les premières indications du givrage sont une baisse de l/mn ou une baisse de la pression d'admission. Le givrage progressif causera l'obstruction du carburateur, qui se manifeste par un fonctionnement moteur irrégulier. Pendant ce temps, le volume moins important d'air aspiré enrichit le mélange. La glace peut se former plus rapidement à mi-puissance, due à la pression plus basse dans le carburateur. A pleine puissance, le danger est légèrement diminué. Par conséquent, le réchauffage carburateur ne doit pas être employé pendant le décollage car il entraîne une petite perte de puissance.

**IMPORTANT :** Pendant la descente et l'approche, le réchauffage carburateur devrait être employé parce que les basses puissances créent des basses pressions dans la tubulure d'admission. En cas de tour de piste, mettre le réchauffage sur **ARRÊT** ; l'utilisation prolongée du réchauffage du carburateur avec plus de 80 % de la puissance pourrait provoquer la détonation.

Pour utiliser le réchauffage du carburateur, tirer le bouton à fond. Ne pas employer partiellement le réchauffage du carburateur.

Le givrage du carburateur peut se produire au sol, en particulier quand l'avion et le moteur sont devenus humides. Vérifier le réchauffage du carburateur après le point fixe. Avant de s'aligner, fermer les gaz complètement. Si le ralenti devient très bas ou que le moteur s'arrête, il y a présence de glace ; celle-ci fond après vingt secondes de réchauffage et il faut vérifier à nouveau avant le décollage.

### 3.4.2 DEFAUT DE FONCTIONNEMENT DE L'ALLUMAGE

Un fonctionnement irrégulier soudain du moteur ou des ratés sont habituellement des témoins de problèmes d'allumage. Le basculement des interrupteurs des deux allumages en MARCHÉ vers alternativement chaque système en MARCHÉ identifiera quel système est défaillant. Se mettre sur le bon système et atterrir sur l'aérodrome le plus proche pour réparation.

### 3.4.3 BASSE PRESSION D'HUILE

- 1 Une baisse rapide de la pression normale à « 0 »

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 11

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



Action

Sentir l'huile

Ouvrir la ventilation cabine

Observer s'il y a des traces d'huile sur les capots, pare-brise, haubans des ailes

Si l'odeur d'huile est forte et qu'il y a de l'huile sur le fuselage, ramener la puissance au minimum pour maintenir le palier et chercher un terrain d'atterrissage le plus proche

Se préparer à faire un atterrissage d'urgence, si le moteur s'arrête

2 Réduction progressive de pression d'huile au-dessous de la position normale observée

Action Observer les indications de la température d'huile

Si la température d'huile est plus haute que les indications normales et que toutes les autres fonctions du moteur sont normales, atterrir sur l'aérodrome le plus proche. Débarquer et vérifier les niveaux d'huile et le circuit d'huile externe pour déceler les fuites

Si le niveau d'huile est bas, refaire le plein pour afficher complet sur la jauge

Laisser refroidir le moteur puis le redémarrer. Faire marcher à pleine puissance puis revérifier la pression d'huile

Si les valeurs de pression d'huile sont normales, reprendre le vol, en observant les valeurs de pression et de température d'huile

Si après le contrôle de point fixe, la pression d'huile demeure basse, faire vérifier le moteur par une personne habilitée

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 3 12

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



## SECTION 4

## PROCEDURES NORMALES

### TABLE DES MATIERES

4.1	INTRODUCTION	2
4.2	VITESSES NORMALES D'UTILISATION	2
4.3	LISTES DES CONTRÔLES ET PROCEDURES	4
4.3.1	VISITE DE PREVOL	4
4.3.2	AVANT LA MISE EN ROUTE DU MOTEUR	8
4.3.3	MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR - MOTEUR FROID	8
4.3.4	MISE EN ROUTE DU MOTEUR - MOTEUR CHAUD	8
4.3.5	PRECHAUFFAGE ET CONTRÔLE FONCTIONNEL	9
4.3.6	ACTIONS VITALES	9
4.3.7	DECOLLAGE	10
4.3.8	MONTÉE EN ROUTE	11
4.3.9	CROISIÈRE	11
4.3.10	AVANT L'ATTERRISSAGE	11
4.3.11	ATTERRISSAGE	12
4.3.12	APRÈS L'ATTERRISSAGE	12
4.3.13	ARRIMAGE DE L'AVION	13
4.4	AUTRES PROCEDURES	13
4.4.1	AVTALLEMENT	13
4.4.2	ROULAGE	15
4.4.3	ÉTAT DE L'HELICE	17
4.4.4	DECOLLAGE AVEC VENT LATÉRAL	17
4.4.5	CROISIÈRE	17
4.4.6	ATTERRISSAGE AVEC VENT LATÉRAL	17
4.4.7	REMISE DES GAZ	18
4.4.8	REDUCTION DE BRUIT	18
4.4.9	HUMIDITÉ APPARENTE	18
4.4.10	ARRÊT DU MOTEUR	18
4.4.11	MISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC UNE BATTERIE EXTERNE	19

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 1

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



## SECTION 4 PROCEDURES NORMALES

### 4.1 INTRODUCTION

La section 4 fournit les check-lists et autres procédures pour l'utilisation normale de votre avion.

### 4.2 VITESSES NORMALES D'UTILISATION

Les vitesses suivantes sont basées sur une masse maximale de 450 kg et peuvent être employées pour n'importe quelle masse inférieure.

<b>Decollage</b>		
Montée initiale, 1 cran de volets		55 KIAS
Decollage court, vitesse avec 1 cran de volets à 50 pieds		50 KIAS
Quand les obstacles sont dégagés, rentrer les volets et monter à		70 KIAS
<b>Montée volets rentrés</b>		
Normale		70 KIAS
Meilleur taux de montée, à basse altitude		70 KIAS
Meilleur angle de montée à basse altitude		70 KIAS
Note : le meilleur angle de dégagement d'obstacle est avec un cran de volets à 62 KIAS ; mais ne pas maintenir ces conditions plus longtemps que nécessaire car ceci peut causer des températures excessives du moteur		
<b>Approche</b>		
Approche normale, pleins volets		52 KIAS
Approche terrain court, pleins volets		50 KIAS
<b>Atterrissage manqué</b>		
Appliquer plein gaz, vitesse		55 KIAS
Rentrez les volets jusqu'à un cran, quand dégagé des obstacles		
Rentrez alors les volets entièrement et continuer à monter à 62 KIAS ou plus		70 KIAS
Vitesse maximale recommandée en atmosphère turbulente		102 KIAS
Vitesse de vent de travers démontrée		14 noeuds

REVISION 0

DATE : MARS 2005

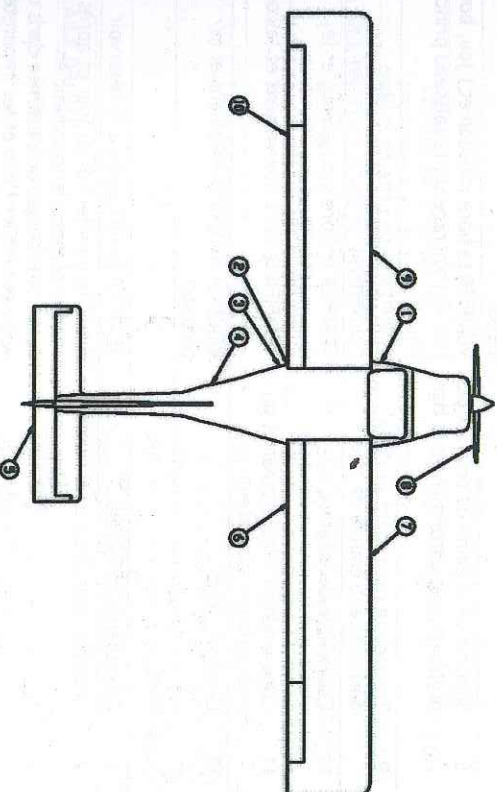
Page 4 2

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

### 4.3 LISTE DES CONTROLES ET DES PROCEDURES

#### 4.3.1 VISITE DE PREVOL

Avant le vol, l'avion doit être inspecté selon les listes de contrôles suivantes et dans l'ordre montré dans le diagramme suivant :



NOTE : Vérifier l'avion dans son ensemble pendant le tour d'inspection. Par temps froid, lever même les petites accumulations de givre, de glace ou de neige sur les ailes, la queue et les gouvernes. En outre, s'assurer que les tringles des commandes et les câbles sont exempts de glace et peuvent bouger librement.

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 3

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

## 1 CABINE

1	Manuel de vol	DISPONIBLE DANS L'AVION
2	Fixation des commandes	Défaire la ceinture de sécurité
3	Interrupteurs d'allumage	ARRET
4	Interrupteur général	ARRET
5	Robinet d'essence	MARCHE
6	Ceintures de sécurité	VERIFIER état et sécurité
7	Supports des gaines des téléflex et extrémités des tiges	VERIFIER la libre rotation et le jeu, boulons d'ancrage fixés sur l'arrière des sièges
8	Support de la gaine du téléflex de profondeur et extrémité de la tige	VERIFIER la libre rotation et le jeu, boulon fixé et l'ancrage sur le faisceau principal bloqué
9	Tiges de la roue avant et de la dérive et extrémités de tige	VERIFIER la sécurité et le libre mouvement
10	Commande de volets	VERIFIER le libre mouvement et le blocage des boulons
11	Commandes d'accélérateur et du réchauffage carburateur	VERIFIER le libre mouvement et la course
12	Levier du frein	VERIFIER le libre mouvement et la pression
<b>2 CARBURANT</b>		
1	Quantité de carburant	VERIFIER le niveau dans le réservoir
2	Contrôle pour l'eau dans l'essence	Avant le premier vol du jour et après chaque réapprovisionnement en carburant, purger de l'essence dans un verre et vérifier l'eau et les impuretés
3	Bouchon de remplissage	Vérifier le serrage

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 4

Production du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

## 3 TRAIN D'ATTERRISSAGE GAUCHE

1	Boulons de fixation	VERIFIER la sécurité
2	Pneu	VERIFIER la pression et l'état

## 4 PRISE STATIQUE

1	Prise statique	Vérifier la non obstruction
---	----------------	-----------------------------

## 5 EMPENNAGE

Blocage de la queue		
DEBRANCHER		
Gouvernes		
VERIFIER le libre mouvement		
Téléflex de la direction de la profondeur et du trim		
VERIFIER le libre mouvement et la fixation		

## 6 AILE DROITE - BORD DE FUIITE

1	Aileron	VERIFIER le libre mouvement et la fixation
2	Volet	VERIFIER la fixation

3	Tiges de commande et téléflex	EXAMINER les boulons de commande d'aileron et du volet, les écrous et la tringie de commande des volets pour assurer la sécurité. EXAMINER les extrémités de tige pour assurer la liberté de rotation et contrôler le jeu
---	-------------------------------	---

## 7 AILE DROITE

1	Arrimage éventuel	ENLEVER
2	Pneu	VERIFIER la pression appropriée et l'état
3	Boulons de fixation du hauban	VERIFIER
<b>ATTENTION : les boulons de fixation des haubans doivent pouvoir tourner. NE PAS SERRER. S'assurer que l'écrou touche juste la rondelle.</b>		
4	Boulons de fixation de l'aile	VERIFIER
5	Tube pitot	ENLEVER la protection et examiner

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 5

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

## 8 NEZ

1	Hélice et cône	VERIFIER l'état et la fixation
2	Capot	ENLEVER et VERIFIER la sécurité des éléments du moteur et des systèmes, en particulier bâtis, bougies d'allumage, câblage, tuyaux de carburant, etc. Contrôle des fuites d'huile
3	Niveau d'huile du moteur	VERIFIER et refaire le plein au besoin. Nettoyer n'importe quelle tâche d'huile (renversée)
4	Capot	VERIFIER les agrafes et placer les goupilles de sécurité
5	Roue avant	VERIFIER la pression et l'état

## 9 AILE GAUCHE

1	Pneu gauche	VERIFIER la pression et son état
2	Boulons du hauban	VERIFIER
ATTENTION : les boulons des haubans d'aile doivent être libres. NE PAS SERRER. S'assurer que l'écrou touche juste la rondelle		
3	Boulons de fixation de l'aile	VERIFIER
4	Arrimage éventuel	ENLEVER
10 AILE GAUCHE - BORD DE FUITE		
1	Aileron	VERIFIER le libre mouvement et la fixation
2	Volet	VERIFIER la fixation

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 6

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

3	Tiges de commande et téléflex	EXAMINER les boulons de commande d'aileron et du volet, les écrous et la tringale de commande du volet pour assurer la sécurité. EXAMINER les extrémités de tige pour assurer la liberté de rotation et contrôler le jeu
---	-------------------------------	--

## 4.3.2 AVANT LA MISE EN ROUTE DU MOTEUR

1	Visite Prévol	EXECUTER
2	Ceinture de sécurité	AJUSTER et VERROUILLER
3	Robinet d'essence	OUVRIR
4	Radio / Intercom	ARRÊT
5	Freins de parking	ESSAYER et BLOQUER

## 4.3.3 MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR - MOTEUR FROID

1	Réchauffage carbu	FROID
2	Starter	MARCHE
3	Gaz	FERME
4	Pompe électrique	MARCHE
5	Champ d'hélice	LIBRE
6	Interrupteur général	MARCHE
7	Interrupteurs d'allumage	MARCHE
8	Boulon démarreur	POUSSER
9	Note : si le démarreur fait tourner le moteur en dessous de 300 tr/min, il ne démarrera pas	
10	Contrôler le fonctionnement de tous les instruments moteur	
11	Starter	ARRÊT

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 7

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



**IMPORTANT :** Vérifier la pression d'huile moteur. Si vous ne voyez pas la pression d'huile monter au bout de 10 secondes, arrêter le moteur immédiatement et déterminer la cause.

4.3.4 MISE EN ROUTE DU MOTEUR - MOTEUR CHAUD

Procéder comme pour le moteur froid ci-dessus, mais éliminer l'opération 3. Au lieu de celle-ci, gaz ouvert à 1/4.

4.3.5 PRECHAUFFAGE ET CONTRÔLE FONCTIONNEL

Préchauffage du moteur avec un ralenti rapide de 1 000 / 2 000 tr/mn jusqu'à ce que la température d'huile atteigne 50°C. Durant cette phase, le refroidissement de la culasse est insuffisant à cause du flux d'air réduit à travers les cylindres. Il est donc recommandé de ne pas raccourcir le temps de réchauffage en faisant tourner le moteur à un régime plus élevé. L'avion devra être placé dans le vent pour permettre un refroidissement additionnel. Dès que l'huile aura atteint 50°C, il est possible de faire le point fixe.

4.3.6 ACTION VITALES (CHECK-LIST)

1	Frein de parking	CONTRÔLER
2	Portes	FERMEES et VERROUILLÉES
3	Commandes de vol	LIBRES et DANS LE BON SENS
4	Instruments de vol	RÉGLÉS
5	Robinet d'essence	OUVERT
6	Trim	NEUTRE
7	Volets	Réglés pour le décollage
8	Contrôle de l'allumage	2 000 tr/mn pendant 10 secondes. Couper l'allumage n° 1 et vérifier la baisse des tours. Allumage n° 1 sur MARCHÉ et couper l'allumage n° 2 en observant la basse de tours moteur. La baisse de tours moteur ne doit pas excéder 100 tr/mn sur l'un ou l'autre des systèmes. Si la baisse est excessive, arrêter le moteur et déterminer la

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 8

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



raison.  
Allumage n° 2 sur MARCHÉ

NOTE : Pendant le contrôle avec un système seul, les bougies inactives peuvent se charger légèrement en carbone. Pour nettoyer les électrodes, faire tourner le moteur avec les deux allumages pendant quelques secondes puis vérifier le deuxième système

9 Point fixe

Monter le régime à 2 850 tr/mn  
Ouvrir les gaz lentement et complètement puis vérifier le nombre de tours maximal  
Le vent peut influencer, mais 2 850 tr/mn est une bonne moyenne

NOTE : Si le nombre de tr/mn est inférieur de 150 par rapport à la normale, le moteur devra être examiné pour en déterminer la raison

10 Contrôle du ralenti

Mettre le moteur au ralenti et vérifier qu'il tourne sans à coups  
Si le ralenti est trop bas ou que le moteur ne tourne pas rond, la cause doit être déterminée et corrigée pour éviter la possibilité d'une panne moteur en vol  
Gaz jusqu'à 2 000 tr/mn  
Tirer la commande de préchauffage carburateur et s'assurer d'une baisse du régime puis remettre le préchauffage sur froid

11 Contrôle de préchauffage carburateur

4.3.7 DECOLLAGE

1	Volets	1 <sup>er</sup> cran
2	Réchauffage carburateur	FROID
3	Gaz	A FOND
4	Commande de profondeur	SOULEVER la roue avant à 25 - 30 KIAS et attendre que l'avion s'envole tout seul (à environ 40 KIAS)
5	Vitesse de montée	55 KIAS jusqu'à la rétraction des volets puis 62 KIAS

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 9

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



6 A la fin de la montée, pompe à essence ARRET



Décollage d'un terrain court

1	Volets	1 <sup>er</sup> cran
2	Réchauffage carburateur	FROID
3	Freins	SERRES
4	Gaz	PLEINE OUVERTURE
5	Freins	LÂCHE
6	Commande de profondeur	LEGEREMENT CABRE
7	Vitesse de montée	55 KIAS (jusqu'à ce que tous les obstacles soient dégagés)
8	Volets	RENTRES progressivement en laissant monter la vitesse lentement vers 62 KIAS

4.3.8 MONTÉE EN ROUTE

1	Vitesse	62 KIAS
2	Gaz	PLEINE OUVERTURE

NOTE : pendant la montée, surveiller les températures de la culasse et de l'huile pour éviter de dépasser leurs limites. L'avion a été testé pour assurer un refroidissement suffisant pendant la montée, donc toutes les valeurs excessives peuvent indiquer un défaut de fonctionnement. Si cela se produit, diminuer le taux de montée afin d'augmenter la vitesse pour améliorer le refroidissement.

4.3.9 CROISIÈRE

1	Puissance	Pas au-dessus de la puissance maximale continue de 3 150 tr/mn 2 800 / 2 900 tr/mn est normal
2	TRIM	REGLER

4.3.10 AVANT L'ATERRISSAGE

1	CEINTURES DE SECURITE	AJUSTEES ET BOUCLEES
2	Réchauffage du carburateur	Selon la température extérieure



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

- 3 Pompe à essence  
4.3.11 ATERRISSAGE Selon la température extérieure

## Atterrissage Normal

1	Vitesse	57 KIAS
2	Volets	2 crans (en dessous de 70 KIAS)
3	Toucher	TRAIN PRINCIPAL EN PREMIER
4	Après le toucher	BAISSER la roue avant doucement
5	Freins	Utiliser au minimum requis

## Atterrissage Court

1	Vitesse	50 KIAS
2	Volets	2 crans (en dessous de 70 KIAS)
3	Gaz	REDUIRE dès les obstacles déagés
4	Toucher	TRAIN PRINCIPAL EN PREMIER
5	Freins	Utiliser comme nécessaire
6	Volets	RENTRES si cela est s'avère plus pratique pour un meilleur freinage

## Atterrissage Raté

1	Gaz	PLEINE OUVERTURE (à fond)
2	Réchauffage carburateur	FROID
3	Volets	RETRACTER à 1 cran
4	Vitesse	50 KIAS jusqu'au déagagement des obstacles
5	Volets	MAINTENIR 1 cran jusqu'au déagagement des obstacles puis rentrés

### 4.3.12 APRES L'ATERRISSAGE

- 1 Volets RENTRES

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 12

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



# MANUEL DE VOL DU JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

- 2 Pompe à essence ARRET

- 3 Réchauffage carburateur Froid

### 4.3.13 ARRIMAGE DE L'AVION

1	Radio / intercom.	ARRET
2	Interrupteurs d'allumage	ARRET
3	Interrupteur général	ARRET
4	Commandes	BLOQUEES avec la ceinture de sécurité
5	Robinet d'essence	FERME

## 4.4 AUTRES PROCEDURES

### 4.4.1 AVTALLEMENT

#### AVERTISSEMENTS :

- Ne jamais préparer le carburant dans un secteur où les vapeurs pourraient atteindre le foyer d'allumage. NE PAS FUMER ou provoquer de flammes ou d'étincelles à proximité. Ne jamais ajouter de carburant alors que le moteur tourne.
- N'utiliser que des récipients adaptés au carburant et ne jamais transporter le carburant de façon peu sûre.
- Toujours vérifier la contamination du carburant. La contamination est une cause importante de panne moteur. Le meilleur endroit pour éviter la contamination est à la source. Une fois que votre carburant est dans le réservoir, le danger existe. Utiliser un récipient de stockage adapté et propre. Ne pas remplir au-dessus du niveau maximum du réservoir. Tenir compte de l'expansion de l'essence.
- Le moteur est conçu pour utiliser de l'essence aviation et de l'essence sans plomb avec un taux d'octane de 98 ou plus. S'assurer de l'emploi des produits normalisés dans la section 1.
- Toujours relier l'avion à la masse par la borne de masse à côté du bouchon d'essence avant d'enlever celui-ci.
- Avant le premier vol du jour, et après chaque réapprovisionnement en combustible, utiliser un verre et sortir une petite quantité de carburant par la soupape de vidange rapide du carter de vidange du réservoir de carburant - vérifier l'eau, le dépôt et la contamination.

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 13

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.





MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

**DRAINAGE DE L'EAU DANS LE SYSTEME D'ALIMENTATION DE CARBURANT**

Si vous avez un soupçon de présence d'eau dans le réservoir de carburant, le procédé suivant doit être suivi :

- Abaisser l'empennage de l'avion et faire faire à celui-ci quelques mouvements d'avant en arrière et de travers en même temps. Répéter jusqu'à dix fois l'opération.
- Vérifier le carter de vidange de réservoir du carburant en prélevant du carburant.
- Si de l'eau est présente, répéter le procédé entièrement jusqu'à être sûr qu'il ne reste plus d'eau dans le réservoir ou dans le système d'alimentation.
- Si un doute persiste toujours, le circuit de carburant de l'avion devra être examiné par une personne qualifiée et entièrement vidangé avant le vol.

**REMPLISSAGE DU RESERVOIR**

En remplissant un réservoir presque plein à une pompe à essence, sortir légèrement le bec verseur pour les cinq derniers litres et ralentir la vitesse de débit, car un mouvement de siphon pourrait se créer, qui ferait sortir ces derniers litres jusqu'à ce que l'air soit au-dessus du niveau d'essence. Si cela se produit, refermer rapidement le bouchon d'essence pour casser le siphon.

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 14

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



MANUEL DE VOL DU  
JABIRU J 170 F

SECTION : 4  
(France)

**4.4.2 ROULAGE**

En roulant au sol, il est important que la vitesse et l'utilisation des freins soient gardés à un minimum et que toutes les commandes soient utilisées (voir le diagramme, le schéma roulage au sol 4.1) pour maintenir le contrôle et l'équilibre directionnel.

Le réchauffage carbu doit être sur **ARRET** pendant toutes les opérations au sol, à moins que le réchauffage soit absolument nécessaire.

Le roulage sur le gravier devra être fait à un régime moteur très bas afin d'éviter l'abrasion et l'endommagement de l'hélice.

**NE PAS ACCELERER** sur du gravier sous peine d'endommager l'hélice.

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 15

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



#### POSITION DES COMMANDES DE VOL AU ROULAGE AVEC VENT

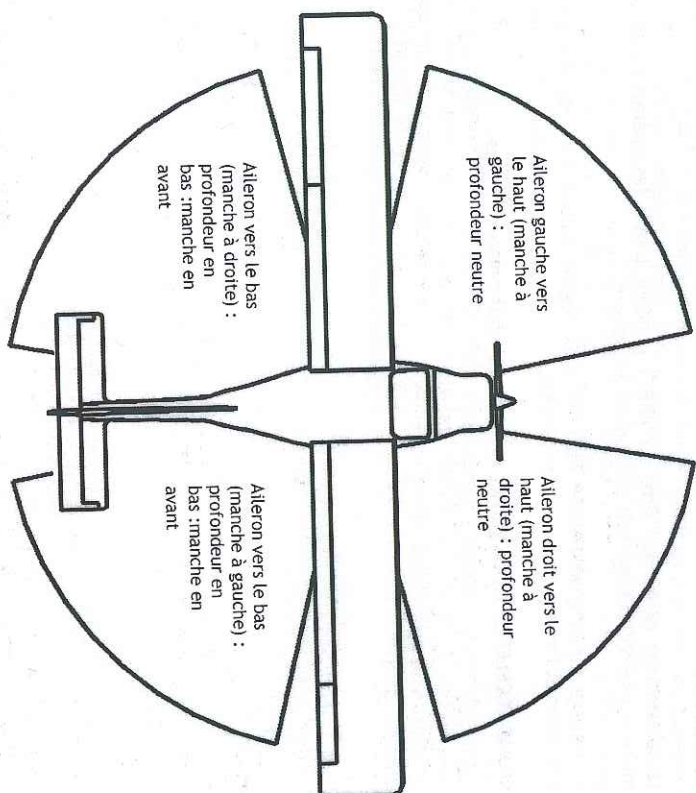


Schéma 4.1 - Roulage avec vent des 4 secteurs

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 16

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

#### 4.4.3 ETAT DE L'HELICE

Le gravier est particulièrement nocif pour les bouts de l'hélice à plein régime. Quant des décollages doivent être exécutés sur une surface gravillonnée, il est très important que la commande des gaz soit avancée lentement. Ceci permet à l'avion de commencer à rouler avant que l'hélice tourne trop vite et que le gravier soit soufflé derrière l'hélice plutôt que d'être aspiré. Quand des petits impacts inévitables apparaissent sur l'hélice, ils doivent être impérativement réparés.

#### 4.4.4 DECOLLAGE AVEC VENT LATÉRAL

Les décollages avec vent latéral fort sont normalement exécutés avec le minimum de volets possible suivant la longueur du terrain, afin de réduire au minimum l'angle de dérive juste après le décollage. Les ailerons doivent être partiellement braqués dans le vent, l'avion est accéléré à une vitesse légèrement supérieure à la normale. Il suffit alors de décoller complètement et doucement pour empêcher un retour sur la piste tout en dérivant. Une fois décollé, exécuter un virage coordonné dans le vent pour corriger la dérive.

#### 4.4.5 CROISIÈRE

La croisière normale est exécutée entre 75 et 90 % de la puissance. La croisière continue ne doit pas être supérieure à 3 150 tr/mn. La consommation en vol est estimée alors à 15 litres à l'heure, avec une réserve de 45 minutes, en tenant compte du vent, ce qui aidera à déterminer l'altitude et la puissance les plus favorables pour un voyage donné.

#### 4.4.6 ATERRISSAGE AVEC VENT LATÉRAL

La vitesse limite de vent latéral de 14 nœuds a été démontrée avec pleins volets. Cependant, par vent latéral fort, n'utiliser que le minimum de volet conformément à la longueur de bande disponible.

Employer la technique d'aile basse jusqu'au toucher (sur le train principal).

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 17

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



#### 4.4.7 REMISE DES GAZ

Lorsque l'avion a atteint la vitesse de sécurité en montée à pleins gaz, réduire les volets d'un cran. Juste après, les volets doivent être complètement rentrés lentement en position haute, tout en permettant à l'avion d'accélérer jusqu'à la meilleure vitesse de montée.

#### 4.4.8 REDUCTION DE BRUIT

L'intérêt accru pour la qualité de notre environnement exige un effort de la part de tous les pilotes pour réduire au maximum la nuisance de bruit auprès du public.

En tant que pilotes, nous pouvons démontrer notre souci pour l'amélioration de l'environnement de vie par l'application des procédures suivantes :

1	Radio / intercom.	ARRET
2	Interrupteurs d'allumage	ARRET
1	Radio / intercom.	ARRET
2	Interrupteurs d'allumage	ARRET

#### 4.4.9 HUMIDITE APPARENTE

Là où les vols sont susceptibles d'inclure des opérations en conditions humides ou pluvieuses, l'utilisation du traitement de pare-brise RAIN-X est recommandée. RAIN-X est fourni par JABIRU avec numéro de pièce détachée PM0900.

#### 4.4.10 ARRÊT DU MOTEUR

Pour couper le moteur, arrêter les interrupteurs d'allumage et l'interrupteur général. Le réchauffage carburateur doit être en position FROID.

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 18

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05-12-01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



#### 4.4.11 MISE EN ROUTE DU MOTEUR AVEC UNE BATTERIE EXTERNE

Enlever le capot supérieur

Brancher les câbles directement sur les bornes de la batterie, en s'assurant que le positif est au positif et le négatif au négatif

Démarrer comme d'habitude

Arrêter le moteur, enlever les câbles et remonter le capot

#### ATTENTION :

- Les roues doivent être calées.
- S'assurer que le champs de l'hélice est dégagé.
- S'assurer qu'une personne qualifiée est dans le siège pilote.
- Ne pas essayer de remonter le capot quant l'hélice tourne.

REVISION 0

DATE : MARS 2005

Page 4 19

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05-12-01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



## SECTION 5

## PERFORMANCES

### TABLE DES MATIERES

5.1	DECROCHAGE	2
5.1.1	VITESSES DE DECROCHAGE	2
5.1.2	NATURE DE L'AVERTISSEUR DE DECROCHAGE	2
5.2	DISTANCES DE DECOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE	3
5.3	VENT DE TRAVERS MAXIMUM POUR LE DECOLLAGE ET L'ATTERRISSAGE	3



## SECTION 5

## PERFORMANCES

### 5.1 DECROCHAGE

#### 5.1.1 VITESSES DE DECROCHAGE (EN KIAS ET MOTEUR AU RALENTI)

Position des volets	Zéro	1 cran	2 crans
		Décollage	Atterrissage

A LA MASSE MAXIMALE AU DECOLLAGE	49 KTS	43 KTS	35 KTS
ET A L'ATTERRISSAGE			

#### 5.1.2 NATURE DE L'AVERTISSEUR DE DECROCHAGE

Configuration	Volets	Avertisseur
Moteur arrêté	Zéro 1 cran 2 crans	Klaxon d'avertissement audible 5 - 8 noeuds avant le décrochage
Pleine puissance	Zéro 1 cran 2 crans	Klaxon d'avertissement audible 5 - 8 noeuds avant le décrochage



## 5.2 DISTANCES DE DECOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE

La vitesse de sécurité de décollage est 1,3 Vsi	55 KIAS
Vitesse d'approche (pleins volets)	52 KIAS

La distance de décollage, au niveau de la mer avec passage des 15 mètres sans vent et piste plane, sur une surface sèche avec herbe courte, est de 350 mètres.

La distance de décollage et d'atterrissage est donc de 350 mètres fois 1,3 = 455 mètres.

Cette distance est établie en utilisant la technique normale décrite dans le paragraphe 4.3.7.

Cette distance doit être augmentée de 115 mètres pour chaque mille pieds (1 000') d'altitude pression.

## 5.3 VENT DE TRAVERS MAXIMAL POUR LE DECOLLAGE ET L'ATTERRISSAGE

14 noeuds.



## SECTION 6

# LISTE DE POIDS, DE CENTRAGE ET D'EQUIPEMENT

### TABLE DES MATIERES

6.1	INTRODUCTION	2
6.2	FICHE DE MASSE DE L'AVION	2
6.3	SYSTEME DE CHARGEMENT	3
6.3.1	GENERALITES	3
6.3.2	SYSTEME DE CHARGEMENT ET DE TRIM	3
6.4	LIMITES DE POIDS	6
6.5	LIMITES DE CENTRAGE	6
6.5.1	DETAILS DE CENTRAGE D'UN AVION OPERATIONNEL	6
6.6	LISTE D'EQUIPEMENTS DE L'AVION	7



## SECTION 6

# LISTE DE POIDS, DE CENTRAGE ET D'EQUIPEMENT

### 6.1 INTRODUCTION

Cette section contient l'information concernant le poids et le centrage nécessaires pour assurer le chargement correct. Elle enregistre le poids et l'équilibre de l'avion à vide, ainsi que les limitations de masse avion et un système de chargement.

Ces documents doivent se trouver dans le manuel de vol à tout moment.

### 6.2 FICHE DE MASSE DE L'AVION

Numéro d'enregistrement	
Modèle d'avion	
Numéro de série	
Issue	
Date	
Date d'échéance	

Avion	Vide
Poids (kilogramme)	
Bras (millimètre à l'arrière de la référence)	
Moment (kilogramme millimètre)	

(Moment égale au poids x bras)

NOTES : L'avion à vide inclut le plein d'huile moteur, le carburant inutilisable (0,5 kilogramme) et (ci besoin) .....kg le poids du lest fixé à l'arête ventrale arrière.

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 6 2

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05-12-01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



### 6.3 SYSTEME DE CHARGEMENT

#### 6.3.1 GENERALITES

Les éditions précédentes des manuels de vol ont fourni un système de chargement simplifié qui a employé un ensemble de règles de chargement. Le système a été prévu comme un type approximatif, mais conservateur. Ce système a été considéré comme restrictif pour le J 170 et pour cette raison le système simplifié a été retiré. Le poids et l'équilibre doivent être vérifiés en utilisant le système de centrage.

#### 6.3.2 CHARGE ET DISPOSITIF DE TRIM

Le système de charge et de trim est donné dans le diagramme de centrage, schéma 6.1. Le diagramme est une représentation graphique des calculs de poids et d'équilibre pour l'avion.

L'avion est chargé correctement, seulement si les projections du poids sans carburant et de masse au décollage tombent à l'intérieur du secteur défini.

Le diagramme est utilisé comme suit :

1. Entrer le diagramme en haut, prenant le moment de base d'avion pris de la page 6.2, se divisant par 1 000 en localisant cette valeur sur l'axe supérieur qui est marqué à l'index Unité/1 000 (kg/mm)
2. Suivre une ligne verticale vers le bas, jusqu'à ce qu'elle intersecte une ligne en pente dans la boîte « poids sur les sièges ».
3. Se déplacer horizontalement à droite ; une ligne pour chaque 10 kilogrammes de pilote, de passager et/ou de poids de bagages qui est chargé sur les sièges (c'est à dire : se déplacer de 7 lignes et demie pour un poids d'équipage de 75 kg).
4. Suivre une ligne verticale vers le bas de ce point dans la boîte poids sur les sièges, jusqu'à ce qu'elle intersecte une ligne en pente dans la boîte « poids des bagages ».
5. Se déplacer horizontalement vers la droite ; une ligne pour chaque 5 kilogrammes de poids de bagages chargés sur le réservoir de carburant.
6. Déplacer une ligne verticale vers le bas de ce point dans la boîte « poids des bagages » jusqu'à ce qu'elle intersecte une ligne en pente dans la boîte « quantité de carburant ». Ceci définit le point poids nul de carburant.
7. Se déplacer horizontalement vers la droite ; une ligne pour chaque 10 litres de carburant dans le réservoir de carburant au décollage. Ceci définit l'état de décollage (c'est-à-dire se déplacer de 5 lignes pour 50 litres de carburant).

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 6 3

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05-12-01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



8. Calculer le poids sans carburant de l'avion et marquer une ligne à travers la boîte « configuration de trim de l'avion ».
9. Calculer la masse au décollage pour l'avion et marquer une ligne à travers la boîte « conditions de trim de l'avion ».
10. Descendre une ligne verticale de la position sans carburant dans la boîte de carburant » à l'intersection de la ligne poids sans carburant dans la boîte d'équilibre d'avion. Ceci définit le point d'équilibre sans carburant.
11. Tracer une ligne verticale du poids de carburant de décollage dans la boîte « quantité de carburant » à l'intersection avec la masse au décollage dans la boîte d'équilibre d'avion. Ceci définit le point d'équilibre au décollage.
12. L'avion est chargé correctement si la projection du point poids sans carburant et la projection du poids au décollage tombent dans l'enveloppe qui est définie dans la boîte conditions de trim de l'avion.
13. Si les valeurs tombent en dehors de l'enveloppe, changer la répartition des charges et refaire les calculs d'équilibre.

Pour calculer le poids du carburant en kilogrammes, multiplier la quantité d'essence en litres par 0,72.

REVISION 0  
Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

DATE : MARS 05  
Page 6 4

MANUEL DE VOL DU  
Exemple de fiche de centrage  
pour le JABIRU UL 450

SECTION : 6  
(France)

Applicable pour réservoir de 65 litres

Résultat de la dernière pesée	
Poids à vide en état de vol	250
397	Poids à vide Index/1000

- Poids sur siège  
1 trait à droite pour chaque 10 kg sur les sièges
- Poids de bagages  
1 trait à droite pour chaque 5 kg de bagages sur le réservoir
- Quantité de carburant  
1 trait à droite pour chaque 10 litres de carburant
- Poids sans carburant
- Poids au décollage
- Situation de centrage

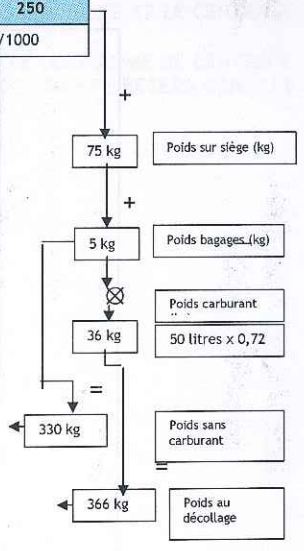
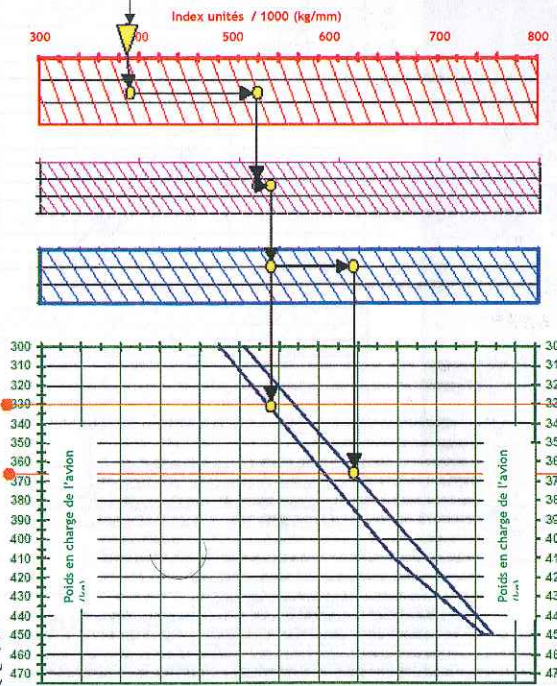
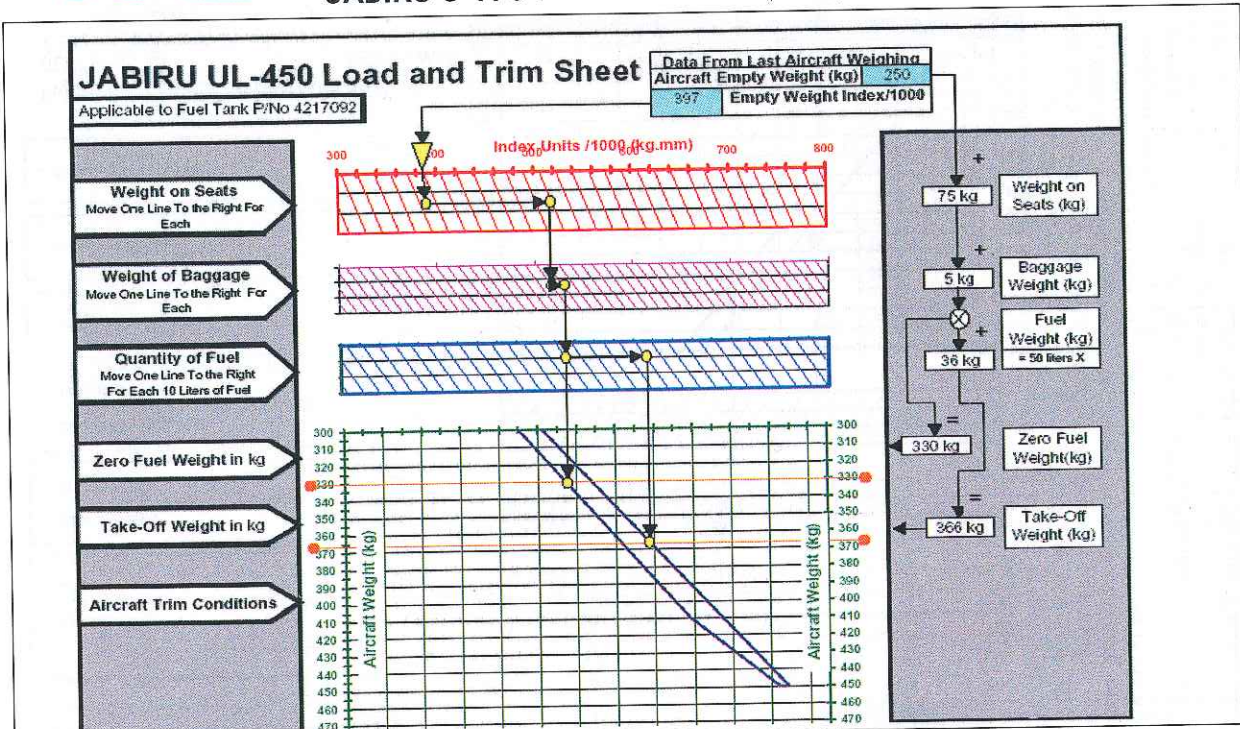


Figure 6.1 : Calcul de centrage de l'avion  
REVISION 0  
DATE : MAR  
Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/



REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 6 5

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01

Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985

Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



SELON LE POIDS ET L'EMPLACEMENT DES PASSAGERS, DES BAGAGES ET DE L'ESSENCE EMBARQUEES AVANT UN VOL , LA MASSE ET LE CENTRAGE DE VOTRE APPAREIL VARIENT ET PEUVENT FRANCHIR DES LIMITES INCOMPATIBLES AVEC LA SECURITE  
IL EST DONC INDISPENSABLE QUE VOUS REALISIER VOTRE PROPRE FICHE DE PESEE ET DE CENTRAGE AINCI QUE LE DIAGRAMME DE CENTRAGE QUI DEVRAT ETRE CONSULTER AVANT CHAQUE VOL AFIN DE VERIFIER QUE DURANT TOUT LE VOL LE CENTRE DE GRAVITE RETERA DANS LES LIMITES DONNEE PAR LE CONSTRUCTEUR.

**POUR RECAPITULER :**

**POIDS A VIDE DE VOTRE MACHINE**

**VOTRE POIDS**

**LE POIDS DE VOTRE PASSAGER**

**LE POIDS DE ESSENCE ( n'oubliez pas qu'un litre d'essence 100 ll ne pèse que 720 grammes ou 0.72 kg)**

**LE POIDS DES BAGAGES**

**MASSE TOTAL AU DECOLAGE 450 KG**

**CONTROLE DE VOTRE CHARGE MAXI ET DE VOTRE CENTRAGE PAR RAPORD A VOTRE DIAGRAMME DE CENTRAGE**

**BON VOL**

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 6 7

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de JABIRU Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01

Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985

Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.





#### 6.4 LIMITES DE POIDS

Masse maximale au décollage 450 kilogrammes  
Masse maximale à l'atterrissage 450 kilogrammes

#### 6.5 SYSTEME DE CHARGEMENT

##### 6.5.1 DETAILS DU CENTRAGE DE L'AVION OPERATIONNEL

Limite avant 1 601 millimètres à l'arrière de de la verticale de référence  
jusqu'à 410 kilogrammes inclu  
1 661 millimètres à l'arrière de de la verticale de référence à 450 kilogrammes  
La variation est linéaire entre 410 et 450 kilogrammes

Limite arrière 1 695 millimètres à l'arrière de la verticale de référence à tous les poids

Verticale de référence 1 403 millimètres en avant bord d'attaque de l'aile droite

Moyens de calage horizontal pour la pesée.

- longitudinal niveau placé sur le cadre de siège inférieur du côté gauche du fuselage
- Latéral niveau placé à travers le fuselage au-dessus de l'emplacement du capot moteur

Station de l'équipage

- station du carburant 2 215 mm à l'arrière de la verticale de référence
- station d'huile 430 millimètres à l'arrière de la verticale de référence

#### 6.6 LISTE D'EQUIPEMENT D'AVION

Les équipements énumérés dans le tableau ci-dessous ont été adaptés pour l'avion à la fabrication et ont été inclus dans le poids de base de l'avion.

Article générique	Description spécifique d'article
Moteur	Jabiru 2200 22 B 109
Hélice	Jabiru Pas fixe en bois
Instruments de vol	
Anémomètre	BK-15 du 04/2007
Altimètre	BG-3A du 06/2007
Bille	dk.
Boussole	dk.
Variomètre	BC-2A du 03/2007
Système d'avertissement de décrochage	oui
Instruments de moteur	
Compte-tours	oui
Pression d'huile	oui
Température d'huile	oui
Température cylindre	oui
Compteur horaire	oui
Matériel de communication	
Emetteur récepteur VHF	Phoenix 760 J1173
Ecouleurs x 2	
Intercom	V12786

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 6 8

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 6 9

Traduction du JABIRU UL Owners Manual de Jabiru Aircraft Pty Ltd P/No JPOM04 du 05.12.01  
Document protégé par l'article 3 de la loi du 11/03/1957, modifié par la loi n° 85-660 du 03/07/1985  
Reproduction totale ou partielle interdite sans autorisation écrite de la Sarl B.E.F.S.A.R.C.



Equipements divers	
Coussins	oui
Poches de carte de porte	oui
Rideau anti-bruit	oui
Ceintures de sécurité	oui
Batterie	Yuasa YTX12-BS
Lest fixe	Non

afutage d'un afouvier

Purchase degenum 501

Seria n° 720 SP du 04/08

Date de expiration 04/2014

Revenir 2 X 35 litres sous les  
ailes

REVISION 0

DATE : MARS 05

Page 6 10