

REPUBLIQUE FRANCAISE

DIRECTION GENERALE
DE L'AVIATION CIVILE

Edition du GSAC
Organisme délégué

FICHE N° 125

Avions MUDRY

CAP. 10
10.B

Edition n° 5
Avril 1998
Nombre de pages : 5

**FICHE DE NAVIGABILITE N° 125 ASSOCIEE
AU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE DE TYPE N° 55**

Avion : Marque : MUDRY
Type : CAP. 10 et 10.B

Détenteur du CDN de type :

AKROTECH EUROPE
9 rue de l'Aviation
Aérodrome
21121 DAROIS

CAP.10 - Certificat de type n° 55 du 04/09/1970
CAP.10B - Extension délivrée le 21/03/1972

1. DOMAINE DE CERTIFICATION

1.1. Vitesses limites (vitesse air en km/h)

Vne (vitesse à ne pas dépasser)
 Vno (vitesse maximale d'utilisation normale)
 Vc (vitesse de calcul en croisière)
 VA (vitesse de manoeuvre)
 VFE (vitesse limite volets sortis)

Cat. U	Cat. A
340	340
300	300
300	300
200	235
160	160
830	760
4,4	6
1,8	4,5
2	2
1,8	2
830	760
830	
800	

1.2. Facteurs de charge limite de calcul

(à la masse maximale autorisée)
 masse maximale (kg)

Hypersustentateurs rentrés + n
 - n
 Hypersustentateurs sortis + n
 - n

1.3. Masses et centrages

Masses maximales autorisées :

- évolutions

- au décollage

- à l'atterrissage

Mise à niveau : rail de verrière horizontal

Référence de centrage : bord d'attaque du profil de référence situé à 1,300 m du plan de symétrie.

Longueur de la corde de référence : 1,500 m.

Limites de centrages position en m. et % de la corde de référence

Limite AV

Limite AR

Cat. U	Cat. A
+ 0,27 m (18 %)	+ 0,30 m (20 %)
+ 0,45 m (30 %)	+ 0,39 m (26 %)

Plan de chargement :

Passagers AV (nbre 2)

Essence AV 72 litres utilisables (1)

Essence AR 78 litres utilisables (1)

Bagages (maximum)

Masse (kg)	Bras de levier (m)
2 x 86	0,600
52	- 0,171
56	1,400
50	1,400

(1) La masse de l'essence non utilisable doit figurer dans la masse à vide (3 litres AV, 1 litre AR)
 La masse de l'huile doit figurer dans la masse à vide.

2. EQUIPEMENTS

2.1. Moteur

Un moteur LYCOMING IO 360 B2F (équipé avec système CHRISTEN)
ou LYCOMING AEIO 360 B2F

Carburant : essence aviation, indice octane 91/96 ou 100/130

Huile :	au-dessus de 15° C	SAE 50
	de 0° à + 30° C	SAE 40
	de - 20° à + 20° C	SAE 30
	au-dessous de -15° C	SAE 20

Limitations moteur :

Décollage et maxi continu	:	2700 tr/mn (182 CV - 134 kW)
pression normale	:	de 4,2 à 6,3 bars
Huile : pression minimale	:	1,8 bar (ralenti)
température	:	118° C

2.2. Hélices

MARQUE	TYPE	Ø	Régime minimum (tr/mn) point fixe plein gaz au niveau de la mer.
HOFFMANN	HO.29.180.170	1,80	2 200
EVRA	CAP 3.180.170.H5.F ou CAP.180.170.H5.I	1,80	2 200
SENSENICH	76 EM 8S5.0.64	1,93	2 200 (Nota 1)

Nota 1 : Ne pas utiliser entre 2150 et 2350 tr/mn de façon continue.

2.3. Réservoir carburant

Réservoir avant : 75 litres (dont 72 litres utilisables en catégorie U)
Pour utilisation en Cat. A, voir Manuel de vol
Réservoir arrière : 79 litres dont 78 litres utilisables (en Cat. U) (1)

(1) Les 10 derniers litres ne sont utilisables qu'en attitude de vol horizontal.

2.4. Equipements spéciaux

Avertisseur de décrochage Safe Flight n° 164 ou Robin n° 79.88.000.00

3. LIMITATIONS

3.0 Limitations d'emploi : Voir chapitre 5

3.1. Etalonnage installation anémométrique

L'installation anémométrique est conforme aux exigences du Règlement AIR 2052 (voir manuel de vol approuvé).

3.2. Vitesses limites d'utilisation : voir Manuel de vol approuvé.

3.3. Consignes de chargement

Charge maximale admissible pour les bagages : 50 kg (en catégorie U uniquement) sous réserve du respect des limites de poids et centrage.
Voir le calculateur de centrage dans les documents constructeur.

3.4. Fumeurs

Interdiction de fumer à bord.

3.5. Equipage minimal

Un pilote.

4. DESCRIPTION**4.1. Dimensions**

Envergure	8,06 m
Longueur	7,00 m
Hauteur au sol	1,76 m
Surface alaire	10,85 m ²

4.2. Train d'atterrissage**- Train avant :**

voie	2,06 m	
roues et pneumatiques	380 x 150	
pression de gonflage	2 bars	
amortisseur oléopneumatique		pression de gonflage :
CAARP type SEFAC / AEROLOUVOIS		19 bars
CAARP type SAB T 10 ou T 10 A (*)		8 bars
AMC 32.11.01 (*)		8 bars

- Train arrière :

bandage : 6 x 2

* Nota : Le type T 10 A est monté en série à partir de l'avion n° 55 - selon modification majeure n° 6.
Le type AMC 32.11.01 est monté en série à partir de l'avion n° 269 selon modification majeure n° 17.

4.3. Débattement des gouvernes

Profondeur :	Haut	$25^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	Bas	$25^{\circ} \pm 2^{\circ}$

Direction	Droite et Gauche $\pm 18^{\circ} \pm 2^{\circ}$ - tab automatique - neutre décalé $1^{\circ} \pm \frac{2}{0}$ à gauche	
-----------	--	--

Ailerons	Haut	$25^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	Bas	$15^{\circ} \pm 2^{\circ}$

Tab de profondeur	Haut	$24^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	Bas	$14^{\circ} \pm 2^{\circ}$

Tab de profondeur commandé électriquement en option	Haut	$17^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	Bas	$17^{\circ} \pm 2^{\circ}$

Volets hypersustentateurs	1er cran	$15^{\circ} \pm 2^{\circ}$
	2ème cran	$40^{\circ} \pm 2^{\circ}$

Volets commandés électriquement en option

5. UTILISATION

Catégorie "U"

Dans les limites d'emploi de la catégorie U, voir le manuel de vol qui précise les manoeuvres autorisées. Vrilles volontaires interdites.

Catégorie "A"

Dans les limites d'emploi de la catégorie A, le manuel de vol précise les manoeuvres acrobatiques autorisées et les vitesses d'entrée pour chacune d'elles.

6. DOCUMENTS APPROUVES

Manuel de Vol.

*_*_*_*_*_*