

REPUBLIQUE FRANCAISE

DIRECTION GENERALE  
DE L'AVIATION CIVILE

Edition du BUREAU VERITAS  
Organisme délégué

FICHE N° 3

AVIONS  
JODEL D 112  
D 112 A  
D 112 D  
D 112 V  
D 127

Edition n° 6  
Octobre 1989  
Nombre de pages : 6

FICHE DE NAVIGABILITE N° 3

Avions : Marque JODEL

Types : D 112

D 112 A

D 112 D

D 112 V

D 127

Constructeurs autorisés : tous constructeurs munis des liasses JODEL  
BEAUNE (Côte d'Or)

Certificat de Navigabilité normal

(Arrêté du 21 mars 1962)

1530	1321
29.5.90	

**1 - DESIGNATION DES TYPES**

- 1.1. - Type D 112  
Train d'atterrissage D 11-07 (sauf modification approuvée)
- 1.2. - Type D 112 A  
Identique à D 112 sauf aérofreins de voilure
- 1.3. - Type D 112 D (Construction Ets. Valladeau-Guéret)  
Identique à D 112 sauf :  
Train d'atterrissage DR 100-T 100  
Roues pour pneus 420 x 150 - Gonflage 2 kg/cm<sup>2</sup>  
Freinage par câbles  
Réservoir AR de 55 l. (Bras de levier + 1,15 m)
- 1.4. - Type D 112 V  
Identique à D 112 sauf montage verrière coulissante "Etudes Aéronautiques Commerciales"
- 1.5. - Type D 127  
Identique à D 112 sauf aménagements de détail et verrière coulissante "Etudes Aéronautiques Commerciales"  
Train d'atterrissage DR 100-T 100

**2 - INFORMATIONS COMMUNES A TOUS LES MODELES****2.1. - Groupe moto-propulseur**

Moteur : Continental A 65-B ou Continental A 65-12 F (voir chapitre 2-8)

Carburant : Essence aviation indice octane minimum :  
73 avec carburateur Stromberg NAS 3A ou 3B  
80/87 avec carburateur Marvel MA-3PA

Huile : au-dessous de 5° C SAE 20  
au-dessus de 5° C SAE 40  
au-dessus de 40° C SAE 50

Limitations moteur :

Décollage et maximum continu : 2.300 tr/mn (66 cv)  
Pression huile : 2 à 2,8 kg/cm<sup>2</sup>  
Température huile : maximum (entrée moteur) : 104° C

Hélices :

Modèles : JODEL Evra D 11 - 16  
D 11 - 19  
D 11 - 25  
D 11 - 29

LEGERE 21.002  
MERVILLE 693 B  
REGY 1952  
VALENTIN 43

**2.2. - Vitesses réglementaires - Vitesses air**

Vne (vitesse à ne pas dépasser) 245 km/h  
Vno (vitesse de calcul en croisière) 200 km/h

### 2.3. - Facteurs de charge de manœuvre (facteurs limites)

Charges positives  $n = + 4,4 g$   
 Charges négatives  $n = - 1,75 g$

### 2.4. - Masse et centrage

Mise à niveau : plancher de soute à bagages horizontal

Référence de centrage : bord d'attaque de la partie rectangulaire de la voilure (longueur de la corde de référence : 1,71 m)

Limite de centrage AV : 16 % corde référence soit + 0,27 m

Limite de centrage AR : 32 % corde référence soit + 0,54 m

Masse totale maximale autorisée :

Décollage }  
 Atterrissage } 530 kg

Plan de chargement

Charges	Masse (kg)	Bras levier (m)
Nombre de sièges : 2	154	+ 0,58
Bagages		+ 1,15
Esence utilisable :	4	
AV : 60 l. (1)		- 0,21
AR : 40 l. (1)		+ 1,08
Huile : 4 l. (dans carter)		- 0,62

(1) sauf modification - voir également par. 1.3.)

### 2.5. - Limitations

Vitesses limites (vitesses indiquées (en km/h) :

vitesse à ne jamais dépasser 280  
 vitesse maximum d'utilisation normale 237  
 vitesse de décrochage en vol rectiligne 55  
 vitesse recommandée à l'atterrissage 80  
 vitesse maximum par mauvais temps 175

### 2.6. - Description

Dimensions :

envergure 8,2 m  
 longueur 6,2 m  
 hauteur 2,1 m  
 surface portante 12,75 m<sup>2</sup>

## Débattement des gouvernes :

profondeur	30° vers le haut - 25° vers le bas
direction	25° à gauche - 25° à droite
ailerons	25° vers le haut - 25° vers le bas

## 2.7. - Utilisation

2.7.1. - Ces appareils doivent être utilisés comme des appareils de catégorie normale en accord avec la fiche de navigabilité - toute manœuvre acrobatique volontaire, y compris la vrille, est interdite.

Equipage minimum : 1 pilote

2.7.2. - **Chargement** - Utilisation des réservoirs : les consignes simples ci-dessous permettent de rester dans les limites de centrages extrêmes. Il appartient néanmoins au pilote de faire les vérifications nécessaires dans les cas de chargement marginaux.

Utilisation des réservoirs (cas des appareils équipés de réservoirs supplémentaires). D'une manière générale, éviter un trop grand écart dans l'indication des jaugeurs sur réservoirs avant et réservoir arrière (1/4 capacité maximum).

Décollage : utiliser réservoir avant.

Utilisation en croisière : dans le cas de centrages arrière (soute à bagages chargée), commencer le vol sur réservoir arrière.

Dans le cas de centrage avant, commencer le vol sur réservoir avant.

## 2.7.3. - Réchauffage carburateur

Au sol, il est recommandé de laisser en permanence le réchauffage carburateur (tirette en arrière). Au décollage, repousser la tirette pour disposer de la puissance maximum du moteur. En vol stabilisé, si le régime moteur baisse, tirer le réchauffage carburateur. Avant réduction des gaz et notamment à l'atterrissage, ne pas oublier de tirer la commande du réchauffage carburateur.

## 2.7.4. - Vols de nuit :

Suivant équipement.

## 2.7.5. - Incendie moteur en vol :

- 1° - Couper le contact batterie (appareils équipés d'une installation électrique)
- 2° - Fermer l'essence
- 3° - Mettre plein gaz
- 4° - Couper le contact moteur

## 2.8. - Modification

L'adaptation du moteur Continental A 65-12 F fait l'objet des approbations suivantes :

- APBV n° 30 approuvé le 20-4-1955  
sur JODEL D 112 modification du bati-moteur pour passage de la génératrice lors du montage du moteur Continental A 65-12 F suivant plan SAN n° 13.

- APBV n° 31 approuvé le 31-5-1955  
sur JODEL D 112 modification de la cloison pare-feu pour assurer le logement du démarreur  
du moteur Continental A 65-12 F suivant plan SAN n° 14.
  
- APBV n° 32 approuvé le 31-5-1955  
sur JODEL D 112 modification de l'équipement électrique par le montage du démarreur et de la  
génératrice du moteur Continental A 65-12 F suivant plan SAN n° 15.