

CONTENT

SECTION 1: Aircraft Design Definition

Based on SGAC Fiche de Navigabilité No 133 dated May 1971.

Certificat de Navigabilité normal

Mentions d'emploi : - Privé
- Travail Aérien
- Transport public de passage

Nota : Catégorie « Normal »

Note: Some aircraft on the French register had been considered as Annex II aircraft for several years by DGAC France but are now confirmed as EASA types. Because DGAC-F has used the technical content of the SAS as the basis for their approval and because DGAC-F is accredited to perform these certification activities under the control of the Agency, the Agency has extended the applicable SAS to cover all changes and repairs approved by DGAC France up to 28th September 2009.

Certains de ces aéronefs inscrits sur le registre français ont été considérés comme des aéronefs annexe II pendant plusieurs années par la DGAC française mais il est désormais confirmé qu'ils correspondent à des types dépendant de l'agence européenne. Considérant que la DGAC française s'est appuyée sur les données techniques contenues dans la présente SAS pour prononcer l'approbation et considérant que la DGAC française est autorisée à ce type d'activités de certification sous le contrôle de l'agence européenne, l'AESA a modifié la SAS applicable pour couvrir toutes les modifications et réparations approuvées par la DGAC jusqu'au 28 septembre 2009.

0. DEFINITION DU MODELE

D.M.S. 884 I : Appareil certifié en catégorie Normale N
Equipé du moteur Franklin/Decourt 41A 235 BF
Identique au M.S. 883, sauf Groupe moto propulseur

1. DOMAINE DE CERTIFICATION

Bases de Certification – Norme AIR 2052/A

– Vitesses réglementaire (vitesses air) – km/h

	Cat « N »
V_{NE} - Vitesse à ne pas dépasser	250
V_{NO} - Vitesse maximum d'utilisation normale	200
V_C – Vitesse de calcul en croisière	200
V_P – Vitesse de manœuvre (V_A)	193
V_{FE} – Vitesse limite volets sortis	140

– Facteurs de charge limites de calcul

Pour la masse maximale autorisée
Correspondante (voir Ch. 1-3)
Hypersustentateurs escamotés

Charges positives : n = +3,8
Charges négatives: n = -1,5

– Masses et centrages

Mises à niveau =

Longeron supérieur de coque horizontal (rail de verrière)

Référence de centrage

- Bord d'attaque de la corde de référence situé à 0,657 m
En arrière de la cloison pare-feu.
- Longueur de la corde de référence : 1,30m

– Limite de centrage en charge DMS-884 I

Limite AV

Masse inférieure à 680 Kg :
13 % de la corde de réf. soit +0,17 m
Masse égale à 850 Kg :
15 % de la corde de réf. soit + 0,19 m
Variation linéaire entre les deux.

Limite AR

28 % de la corde de réf. soit + 0,36 m.

– Masses autorisées (Décollage et atterrissage) Kg.

D.M.S. 884 I Catégorie N 850 Kg décollage et atterrissage.

– Plan de chargement

	Masse (Kg)	Bras Levier (m)
Nombre de sièges : 3 (voir nota)	AV 154	+ 0,29
Essence :	AR 77	+ 1,12
Huile dans carter : 71	(voir par.2-4)	+ 0,41
Bagages :		- 1,21
		+ 1 à 1,12

Nota : Le siège arrière peut être occupé par deux personnes d'une masse totale de maximale de 125 kg sous réserve que ce siège soit équipé de deux ceintures et que la masse et le centrage restent dans les limites autorisées du décollage à l'atterrissage.

2 EQUIPEMENTS

2.1 – Moteur

Carburateur, Indice octane minimal : 100/300
Huile
Au-dessous de + 5°C SAE 20 30

Au dessus de + 5°C	SAE 40 50
Limitations moteurs	
Décollage et maxi	2800
Continu tr/mn.	125 CV 92 KW
Pression huile : ralenti	2,5 bars
Indiquée : maxima	5,5 bars
Fonctionnement	3 bars
Température huile	
Maxima	112°C
Température culasse : maximum	200°C

2.2 – Hélice

Marque	Type – calage	Ø m	Régime mini Point fixe
Sensenich	M 72 CC O 58 ou M 72 CCS O 58	1,830	2.400 t/mn

2.3 - Circuit électrique	
Alternateur : Prestolite	12 V. 40.A
Batteries	12 V. 18 Amp./h

2.4 - Réservoirs de carburant	
2 réservoirs de voilure	
Capacité unitaire utilisable :	85 litres
Capacité unitaire utilisable :	87,5 litres
Jaugeurs électriques	

2.5 – Equipements et dispositifs spéciaux	
Néant	

3. LIMITATIONS

– Vitesses limites – vitesses indiquées (km/h)	
	Cat. « N »
Vitesse à ne jamais dépasser : V_{NE}	250
Vitesse maxi d'utilisation normale : V_{NO}	200
Vitesse maxi par mauvais temps :	200
Vitesse de décrochage en vol rectiligne horizontal, à la masse maximale de la catégorie :	
- gaz réduits, fentes ouvertes, volets 0°	91
- volets à 30°	83
- en virage à 60°, volets à 0° :	129
- vitesse limite volets braqués à 30° :	140

Vent limite plans travers : 35 km/h (20kts)

– Consignes de chargement

Les consignes simples ci-dessous permettent de rester dans les limites de centrage extrêmes. Il appartient néanmoins au pilote de faire les vérifications nécessaires dans les cas de chargement marginaux.

- Utilisation des places passagers : les passagers ne s'installent aux places arrières que lorsque les places avant sont occupées de préférence par ceux ayant les poids les plus élevés.

- Chargement aux places arrière : le chargement total à la place arrière (passagers + bagages) ne doit pas dépasser : 125 kg.

En version sanitaire avec 1 pilote, 1 blessé de 77 kg. Sur la civière, 1 garde-malade de 77 kg. sur le banquettes arrière, le centrage est satisfaisant.

4. DESCRIPTION

– Dimensions

Envergure :	9,6 m
Longueur :	6,95 m
Hauteur en (L .d.V.)	2,6 m
Surface portante :	12,28 m ²

4.2 - Débattement des gouvernes

		Tolérance
Profondeur	30° vers le bas 25° vers le haut	+/- 1°
Aileron	13°30 vers le bas 17°30 vers le haut	+/- 1°
Tab de profondeur	28° vers le bas 20° vers le haut	+/- 1°
Direction	30° gauche 30° droite	+/- 1°
Volets hypersustentateurs	30° vers le bas	+/- 1°

4.3 - Train d'atterrissage

Train d'atterrissage :	amortisseurs oléopneumatiques ERAM
Pressions de gonflage :	voir MS.883
Train principal :	23 kg/m ²
Train avant :	30 kg/m ²
Voie:	2m
Roue principale:	pneumatique 420 x 150 (2)
Pression de gonflage:	1,4 bars
Roue avant:	pneumatique 330 x 130 (3)
Pression de gonflage:	1,4 bars
Freins:	hydraulique

5 UTILISATION

Equipage minimum : 1 pilote

5.1 - Décollage et atterrissage
Voir Manuel de Vol constructeur

5.2 - Evolution en catégorie Normale « N »

Dans les limites d'emploi de la catégorie Normale (cf. chap. 1 et 3), toute manœuvre acrobatique, y compris la vrille, est interdite.

5.3 - Manœuvre d'urgence

5.3.1 – Feux de moteur en vol

Moteur FRANKLIN/Decourt 4 IA 235 BF

- (1) couper le contact batterie
- (2) fermer l'essence
- (3) mettre plein gaz
- (4) couper le contact moteur

6 DOCUMENTS APPROUVES

Manuel de vol

SECTION 2: Airworthiness Directives (Consignes de Navigabilité)

There are no ADs addressed specifically to the Decourt DMS 884. However, the aircraft is a re-engined Morane Saulnier MS 883, so ADs applicable to that type (TC holder EADS SOCATA) are appropriate:

F-2000-174(A)	Manilles de commandes de gouvernes de profondeur et de direction
F-1994-182 R1(A)	Train auxiliaire avant
F-1993-143(A)	Ensemble pivot de fourche de train AV
F-1991-163 R2(A)	Fuseé de roue de train avant
F-1986-160 R1(A)	Plan fixe horizontal
F-1982-089(A)	Corrosion
F-1978-085(A)	Eclisses voilure
F-1974-053(A)	Volets
F-1974-005(A)	Ailerons
F-1972-123(A)	Reservoirs carburant
F-1972-013(A)	Relais batterie
F-1970-089(A)	Mise à masse cables blindés
F-1970-033(A)	Plaquettes
F-1970-032(A)	Glaces instruments de bord
F-1970-017(A)	Circuit carburant GMP
F-1969-078(A)	Cables electriques bac batterie
F-1968-063(A)	Robinet carburant
F-1966-010-010(A)	Etanchéité fuselage
F-1965-014-009(A)	Crocher de remorquage
F-1964-008-008(A)	Refroidissement GMP
F-1963-017-007(A)	Fentes bord d'attaque

The following ADs refer to engine and installation issues and may be applicable:

F-2001-400(A)	Batî moteur
F-1978-205 R1(A)	Batî moteur

F-1978-147(A)	Volet de réchauffage carburateur F-1976-062(A) Tuyauteries retour huile
F-1975-053(A)	Remplissage huile
F-1973-067(A)	Verrous fermeture capots moteurs
F-1970-018(A)	Indicateur temperature air carbure
F-1967-034-013(A)	Raccord tuyauterie pression huile moteur
F-1966-021-012(A)	Tuyauteries radiator huile
F-1966-015-011(A)	Radiator huile

GSAC Consignes de Navigabilité for EADS SOCATA can be found at:

[http://regles.gsac.fr/GSAC/ad_cns.nsf/frmresultatrecherche?openform&id=147481D69118525DC12573400033EB86&page=1&next=ZZ-2007-002+\(B\)-F](http://regles.gsac.fr/GSAC/ad_cns.nsf/frmresultatrecherche?openform&id=147481D69118525DC12573400033EB86&page=1&next=ZZ-2007-002+(B)-F)

SECTION 3: Occurrence Reporting

The Specific Airworthiness Specification may be used as a basis for the issue of a Restricted Certificate of Airworthiness in accordance with 21A.173(b)(2) under the following conditions:

- a) The holder of a Restricted Certificate of Airworthiness based on this Specific Airworthiness Specification shall report to the State of Registry all information related to occurrences associated with the operation of the aircraft which affects or could affect the safety of operation¹.
- b) Such reports shall be despatched within 72 hours of the time when the occurrence was identified unless exceptional circumstances prevent this.
- c) The State of Registry shall forward the information received under (a) to the Agency when it relates to failures, malfunctions, defects or other occurrences which cause or might cause adverse effects on the continuing airworthiness of the aircraft.

SECTION 4: Other Limitations

This aircraft is limited to non-commercial operations.

SECTION 5: Change Record

Issue 1: Initial issue dated 23 August 2007

¹ AMC 20-8 contains guidance describing the occurrences which are to be reported. This document can be found on the EASA website under Regulations>Certification Specifications:
http://www.easa.europa.eu/doc/Agency_Mesures/AMC_GM/decision_ED_2003_12_RM.pdf

Issue 2: 28 September 2009. Note added to address design changes approved by DGAC-F prior to 28 September 2009.

Liste des changements au document

Issue 1: Edition originale datée du 23 août 2007

Issue 2: 28 septembre 2009. Note ajoutée pour prendre en compte les modifications de conception approuvées par DGAC-F avant le 28 septembre 2009.