

Phoenix Simulation Software



Dash 8-300

Manuel de Vol



(Q-Series at dusk)



(Q-Series Virtual Cockpit at dusk)

TABLE DES MATIÈRES

<u>Information de pré vol</u>	4
<u>Support</u>	4
<u>Réglages du Joystick</u>	5
<u>Réglages de Flight Simulator</u>	5
<u>L'Avion</u>	6
<u>Le DASH 8-300 type</u>	6
<u>Passagers</u>	7
<u>Cargaison</u>	7
<u>Moteurs</u>	7
<u>Dimensions de base</u>	8
<u>Crédits et copyright</u>	9



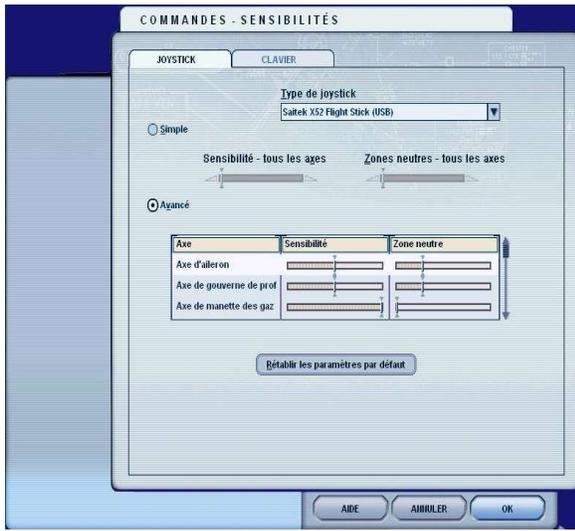
Information de pré vol

Veillez vous assurer que Microsoft Flight Simulator 2004 est installé. Cet avion n'est pas compatible avec des versions antérieures du simulateur de vol de Microsoft.

Support

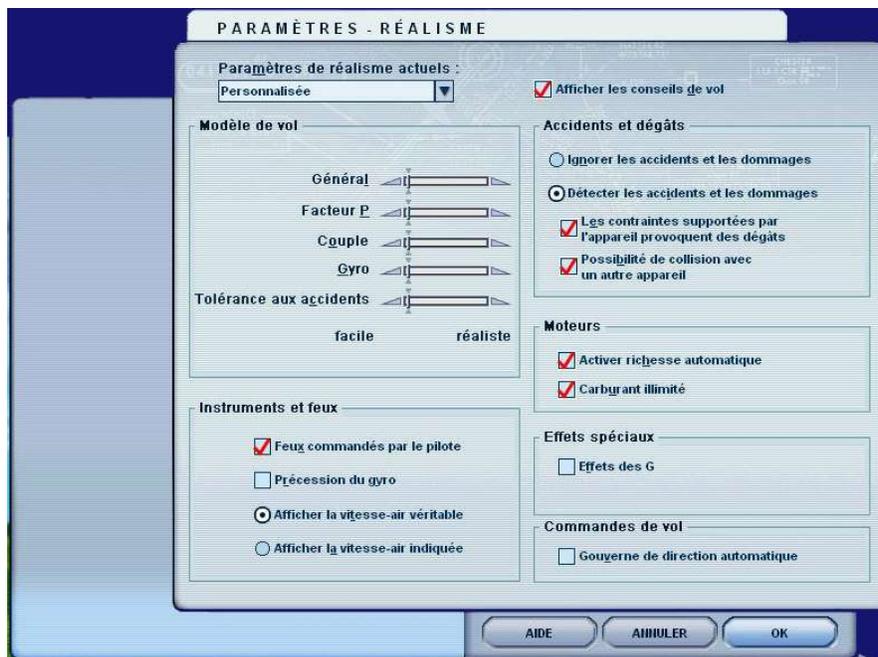
Phoenix Simulation Software (PSS) a testé ce progiciel d'avion sur des configurations différentes. Puisqu'il y a un nombre illimité de configurations possibles PSS reconnaît qu'il est possible que certaines configurations peuvent ne pas faire fonctionner ce logiciel correctement. Au cas où ceci se produise, veuillez consulter le forum de support de Phoenix simulation software à l'adresse suivante - <http://ftp.avsim.com/cgi-bin/dcforum/dcboard.cgi> pour voir si le problème que vous rencontrez est connu. Dans le cas où le problème n'est pas connu, veuillez envoyer un mail informant PSS de votre problème et y inclure autant d'informations que possible sur votre matériel installé (i.e. processeur, carte graphique, version de Windows, etc.). Vous pouvez également entrer en contact avec PSS à support@phoenix-simulation.co.uk. Nous encourageons fortement l'utilisation du forum de support, car dans la plupart des cas, le problème que vous rencontrez a été déjà rapporté et les informations sur sa résolution y figurent.

Réglages du joystick



Le modèle de vol dans ce produit a été conçu avec les sensibilités des commandes de joystick à leurs valeurs par DÉFAUT. Pour une plus grande exactitude du modèle de vol, il est fortement recommandé de régler les curseurs de sensibilité des axes de joystick de votre simulateur de vol à leurs valeurs par défaut. Pour restaurer ces réglages par défaut, ouvrir le simulateur de vol et aller au menu OPTIONS, descendre sur COMMANDES. Sélectionner l'item JOYSTICK puis SENSIBILITE. En bas de la fenêtre, il y a un bouton RESTAURER LES PARAMÈTRES PAR DEFALT. Appuyer sur ce bouton pour remettre à zéro les paramètres du joystick. Ceci n'affectera aucun bouton de commande/affectation de touche clavier.

Réglages de Flight Simulator



Régler vos instruments de Flight Simulator 2004 pour lire la VITESSE AIR INDIQUÉE et positionner les 5 curseurs de MODELE DE VOL en position REALISTE pour des résultats plus réalistes.

L'avion



Dash 8-300

En 1996 BOMBARDIER AEROSPACE a revu ses règles de conception commerciale d'avion turbopropulseur avec l'introduction de la nouvelle Série-Q du Dash-8. La rentabilité d'un avion à turbopropulseur sur court ou moyen courrier est de loin supérieure à celle d'un avion à réaction. En augmentant les normes de performances et de confort passager dans un avion motorisé par turbopropulseur, les lignes aériennes régionales ont eu les moyens de se développer.

La Série-Q a bénéficié de ce traitement à travers tous les modèles. Ceci se traduit par des économies significatives dans la formation d'équipages, l'établissement d'un programme pour les pièces de rechange, l'entretien, et la maintenance au sol.

Avec plus de 10 millions d'heures de vol à son crédit en date du 1^{er} novembre 2000, la famille Dash-8 Série-Q des turbopropulseurs régionaux a une réputation enviable parmi les lignes aériennes régionales principales du monde.

Conçu pour le confort élevé des passagers, la fiabilité, l'entretien, et des frais d'exploitation au plus bas, le Dash-8 Série-Q est le leader du marché dans la classe turbopropulseur de 20 à 90 sièges. Aucune autre famille d'avion ne peut répondre à

ces exigences aussi bien que le nouveau Dash-8 Q100, Q200 (37 à 39 sièges), Q300 (50 à 56 sièges), et Q400 (68 à 78 sièges).

Capacité & performances accrues

L'original Q100 a tellement réussi dans le développement des itinéraires de lignes aériennes régionales que ses opérateurs ont bientôt eu besoin d'un avion avec plus de puissance et plus de sièges. La réponse fut le Q300, lancé en 1986 avec les plus bas coûts au mille sièges et les meilleures performances dans sa classe. Il entra en service chez TIME AIR du Canada (maintenant Canadian Regional Airlines) au début de 1989.

Le Q300 est onze pieds (3.4 m) plus long que le Q100/Q200 et a la capacité de 56 sièges passagers. La plupart des versions du Q300 sont configurées pour contenir 50 sièges. Le Q300 a également des possibilités exceptionnelles de décollage et d'atterrissage. Cela vaut également pour des pistes d'atterrissage non préparées, faisant de lui un avion idéal pour les lignes aériennes fonctionnant dans des régions du monde en voie de développement.

Description de l'Avion

Le Q300 est motorisé par deux turbopropulseurs Pratt and Whitney PW123B de 2.500 chevaux de puissance à l'axe. En plus de la configuration de base, Q300 est disponible en intermédiaire, en poids brut élevé (HGW), et en une variante "hot and high" spéciale qui comporte des versions plus puissantes du turbopropulseur PW123.

Le Q300 (HGW) a une masse maximale au décollage de 43,000 livres (19,505 kg) et une vitesse moyenne de croisière de 285 noeuds (528 km/h). L'avion a un rayon d'action de 1,098 nm (2,034 km) avec les réservoirs de carburant à longue portée installés.

Technologie

The Q-Series leads the way in passenger comfort by using an advanced Noise Vibration Suppression (NVS) system. This system dramatically reduces cabin noise and vibration. With this revolutionary NVS technology at work, the Q Series can boast that it is quietest, most vibration-free turboprop aircraft in the sky today.

Intérieurs

Intelligemment conçu, la carlingue du Q300 est spacieuse et présente quatre sièges confortables côte à côte pour les passagers. Remarquablement, le Q300 équipé du système NVS a un niveau de bruit de carlingue moyen de seulement 75dBA, pratiquement identique à celui du jet régional CRJ de bombardier.

Données économiques

Le Q300 est un choix idéal pour bien voyager sur les itinéraires court-courriers en comportant les plus bas coûts aux mille sièges dans sa classe. Pas étonnant que cet avion de ligne régional fortement réussi soit une référence dans les flottes régionales du monde. Pour des lignes aériennes recherchant des revenus accrus et les meilleures économies de flotte, il n'y a pas de meilleur choix qu'un avion de la Série-Q sur ce segment du marché.

SPECIFICATIONS du DASH 8-300	
Dimensions de l'avion	
Longueur hors tout 84ft 3in/ 25.7m	
Longueur de carlingue 41ft 6in/ 12.6m	
Diamètre du fuselage 8ft 10in/ 2.69m	
Largeur de carlingue maxi. 8ft 3in/ 2.51m	
Hauteur 24ft 7in / 7.49m	
Dimensions d'aile	
Envergure d'aile (geometrie) 90ft 0in/27.41m	
Surface d'aile (référence) 605ft ² /56.2m ²	
Poids	
Masse maxi au décollage 43,000 lbs/ 19,505kg	
Masse maxi à l'atterrissage 42,000 lbs/ 19,051kg	
Poids maxi sans carburant 39,500 lbs/ 17,917kg	
Capacité maxi de carburant 835 Usg/3,160 Liters	
Poids de fonctionnement à vide 25,995 lbs/ 11,791 kg	
Charge volumétrique utile avec plein de carburant 11,327 lbs/ 5,138 kg	
Données de fonctionnement de base	
Motorisation	deux turbopropulseurs Pratt & Whitney Canada PW123B
Poussée	2500 SHP norme Hamilton 14SF-23 à quatre pales
Allocation typique des places (une classe)	50
Rayon d'action	841 NM/ 1558 KM
Vitesse maximale de croisière	285 KTS
Volume bulk	320 ft ³ / 9.1 m ³

