

**DTA vous présente un véritable cabriolet du ciel
permettant de voler tout au long de l'année !**

**En hiver, volez au chaud, à l'abri des vents glaciaux !
En été, volez au grand air sans pour autant être décoiffés !**



Fabriqué par la société française DTA, le **J-RO** bénéficie de la qualité de construction et de conception, qui font de DTA un des leaders mondiaux en aviation ultra-légère.

Le J-RO DTA

- Une visibilité panoramique exceptionnelle, avec ou sans les portes.
- Une luminosité de l'espace intérieur pour se sentir à l'aise, même portes fermées.
- Une cabine large et spacieuse et un confort exceptionnel
- Voyager en disposant d'une autonomie de 500 km, de sièges confortables et de sacs de voyage.
- Un accès à bord aisé pour le pilote et le passager.

Le J-RO DTA vous est proposé en deux versions :

- **Premium**, version sans portes, portes papillon que vous pourrez ajouter plus tard
- **Optimum**, version avec portes papillon, pack bagages et cône d'hélice

Pour chacun de ces modèles, les deux **motorisations 912ULS2 et 914UL** sont disponibles.

Nous avons porté une attention toute particulière à vos remarques lors de la présentation des 2 prototypes. Nous avons peaufiné... Le tout nous a conduit à 3 années de développement, 3 prototypes, 3000 heures de travail, une bonne centaine de vols d'essai et de mises au point. Et quelques mois de retard sur la date de sortie!

www.dta.fr www.jro-dta.com



Performances

Conditions standards 15°C - 1013,2 hPa		
Type de moteur	Rotax 912S	ROTAX 914
Puissance moteur	73,5 kW	84.5 kW

Masse maximale de 450 kg		
--------------------------	--	--

Vitesse de décrochage (VSO)	45 km/h	45 km/h
Vitesse maxi à ne pas dépasser (VNE)	185 km/h	185 km/h
Vitesse maxi de manœuvre (VA)	130 km/h	130 km/h
Vitesse maxi en air turbulent (VC)	130 km/h	130 km/h
Vitesse maxi horizontale (VH)	180 km/h	185 km/h
Vitesse de croisière	130 km/h	130 km/h

Distance d'atterrissage	30 m	30 m
Distance d'atterrissage après 15 m	100 m	100 m
Taux de chute mini	4 m/s	4 m/s
Vitesse de taux de chute mini	80 km/h	80 km/h

Roulage au décollage	100 m	90 m
Distance de passage des 15 m	220 m	200 m
Taux de montée à 80 km/h	4 m/s	4.5 m/s

Taux de roulis (45°/45°) à 80 km/h	3,5 s	3,5 s
Taux de roulis (45°/45°) à VA	3 s	3 s

Limite de vent traversier	20 km/h	20 km/h
Température d'utilisation	-20°C ⇔ +40°C	-20°C ⇔ +40°C
Mesures de bruit corrigées Lr à 150 m QFE	71 dB	70 dB
Hauteur de survol mini pour un bruit au sol inférieur à 65 dB	280 m	253 m

- Masse maxi admissible sur le siège avant (coffre sous le siège inclus) : 110 kg
- Masse mini admissible sur le siège avant : 60 kg

Tests de charge

Réalisés à la masse maxi de 510 kg

Nous avons réalisé les tests de charge le 19 Octobre 2010 en nos ateliers de Montélimar, aux charges limites puis aux charges ultimes sur la base de 510 kg de masse maxi au décollage.

Aucune rupture ni déformation significative n'ont été constatées pour :

Cellule :

Essai choc vertical

test 3 g (facteur de charge limite)

Essai chargement en positif

test 4 g (facteur de charge limite)

Harnais choc frontal :

test 9 g (facteur de charge limite)

Palonnier :

100 kg sur chaque pédale vers l'avant

Manche :

40 kg vers l'avant puis vers l'arrière

20 kg en latéral

80 kg sur le plan fixe ½ envergure 1 côté

Empennage

Aucune rupture n'a été constatée pour :

Essai choc vertical :

test 4.5 g (facteur de charge ultime)

Essai chargement en positif :

test 6 g (facteur de charge ultime)

Essai choc latéral :

test 3 g (facteur de charge ultime)

Bâti moteur choc frontal :

test 15 g (facteur de charge ultime)

Fourche choc latéral :

test 3 g (facteur de charge ultime)

Manche :

75 kg vers l'avant puis vers l'arrière

30 kg en latéral

Crash-test réalisé à la masse maxi de 510 kg pour valider la résistance de la « cellule de vie », avec une inclinaison de 45° de sorte que la roue avant soit à 1 mètre d'un sol en béton



Caractéristiques techniques

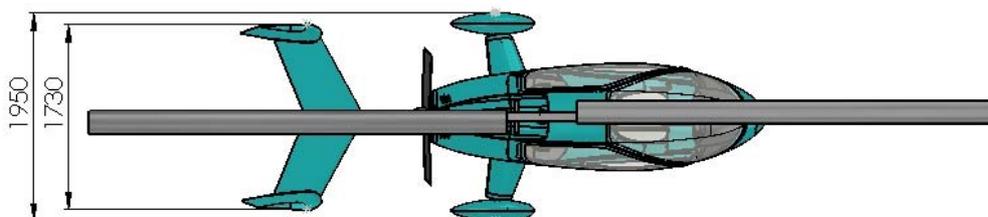
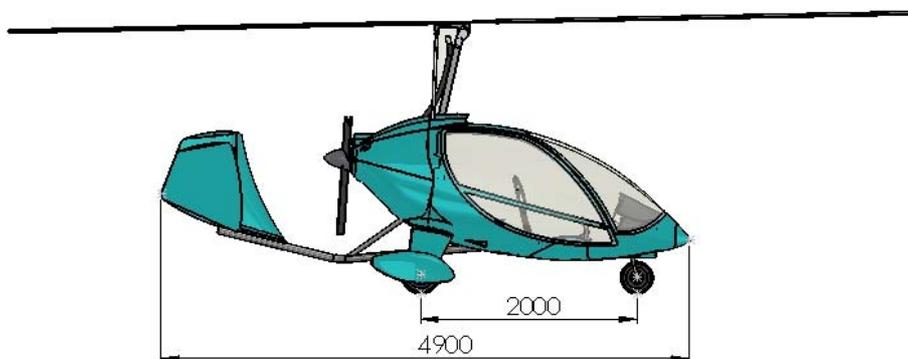
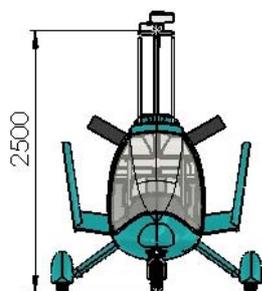
Dimensions

• Longueur hors tout	4.90 m
• Longueur hors tout avec rotor	8,40 m
• Largeur hors tout	1.95 m
• Hauteur hors tout	2.50 m
• Hauteur hors tout avec rotor	2.72 m
• Masse à vide 912S	Premium 264 kg Optimum 273 kg
• Masse à vide 914	Premium 268 kg Optimum 277 kg
• Masse maxi au décollage	450 kg (510 kg suivant réglementation)
• Capacité du réservoir	70 L

Rotor

• Type :	2 pâles, calage de pas fixe, libre en battement
• Matériaux :	T6106T6 aluminium extrudé
• Profil :	NACA 8H12 (modifié Averso)
• Corde :	216 mm
• Diamètre	8,4 m
• Surface rotorique :	55,4 m ²
• Charge alaire :	8,1 kg/m ²

Plan 3 vues





Quelques détails techniques



- Biplace tandem «cabriolet »
- Dossier de siège avant basculant (accès passager) - inclinaison dossier réglable : 3 positions
- Palonnier réglable 6 positions (broches à bille)
- Ceintures 4 points avant et arrière
- Sièges: assises et dossiers mousse haute densité avec revêtement cuir et ALCANTARA®
- Ventilation de verrière
- Rangements: coffre sous assise avant (côté droit) + 2 vide-poches sur cloison pare-feu
- Caissons de protection de commandes
- Phare d'approche (60w HELLA)
- Pré installation radio (antenne - alimentation filtrée LYNX – protection - PTT)
- Cellule, fourche, fusées : acier 25CD4S et inox 304 soudure TIG - peinture Epoxy
- Mât démontable
- Jambe de train : dural 7075
- Roues arrières freinées hydrauliques BERINGER 15x600x6
- Roue avant libre BERINGER 400x6
- Coque epoxy (moulé sous vide)
- Capot moteur carbone
- Verrière et transparents de portes en Plexiglas aéronautique
- Casquette de console noir anti reflets
- Pantalons de train et carénages de roues
- Finition extérieure peinture, teintes de base : blanc, jaune, rouge
- Rotor aluminium extrudé diamètre 8, 40 m
- profil NACA 8H12sp (AVERSO)
- Tête de rotor AVERSO
- Attache rotor de parking
- Pré lanceur par courroies kevlar et arbre flexible
- Commande pré-lanceur pneumatique avec sécurités frein rotor, portes, freins roues arrières
- Trim électrique de tangage (avec voyant vert de position détrimé)
- Commandes sur rotules (UNIBAL - Ø10)
- Poignée de manche avec trim « chapeau chinois » - bouton pré lanceur – PTT gâchette
- Double commande de manche : fixations en attente
- Vanne thermo huile - hélice DUC tripale « blindée »
- Moteur 912ULS ou 914UL avec limiteur de couple
- Pot d'échappement inox
- Réservoir roto moulé (polyéthylène réticulé) 68 litres – purge – bouchon extérieur à clé - niveau visible en cabine + jauge sur tableau de bord

Tableau de bord incluant :

- Instrumentation moteur numérique MGL E1 - compte tours- compteur horaire-pression et température d'huile –CHT / 914 : Flydat
- Démarreur et sélection d'allumage par contacteur à clé
- Instrumentation de vol numérique MGL ASX2 : altimètre et anémomètre Ø 80
- Compas électronique (Ø 57)
- Compte-tours rotor MGL (Ø 57) avec alarmes
- Jauge carburant
- Prise allume cigare avec protection par breaker
- *Emplacements prévus pour radio - transpondeur - variomètre (Ø 57) - pression carburant (Ø 52)*

Façade auxiliaire incluant :

- Interrupteur de coupure générale
- Voyant d'alarme de charge (rouge)
- Voyant d'alarme de pression d'huile
- 2 voyants d'alarmes fermeture de portes (D/G)
- Inter de sélection d'alarme avec / sans portes
- Inter de strobe en attente
- Voyant d'alarme de frein rotor (rouge)
- Voyant de trim en position détrimé (vert)
- Interrupteur de phare d'approche
- Protection générale par breakers
- 914 : *Emplacements prévus pour voyants d'alarme TCU et capteurs / 2 inter de pompes électriques*

Une fabrication française et un développement soutenu par OSEO Innovation 
Les caractéristiques de ces produits peuvent être modifiées sans préavis par DTA

DTA sarl
Tél: +33 (0)4 75 01 20 83
Dta.ulm@wanadoo.fr
Aérodrome de Montélimar Ancône
F-26200 MONTELIMAR – France



07 juillet 2011

N'hésitez pas à prendre contact avec nous et à nous demander des informations complémentaires. Nous serons très heureux de vous les transmettre et de faire votre connaissance.