

## Check-list TB10

# F-GEVF



Avant tout vol  
Calculez  
Masse et centrage

Les actions encadrées en bleu et écrites sur fond  
bleu en caractère normal droit

*ou sur fond rose en caractère gras italique*  
doivent être exécutées de mémoire

(utiliser le cas échéant un moyen mnémotechnique  
ou le "scanning")

**Sommaire**

<b>PRISE EN CHARGE DE L'AVION</b> .....	4
<b>VISITE PREVOL INTERIEURE</b> .....	4
<b>VISITE PREVOL EXTERIEURE</b> .....	5
<b>EMBARQUEMENT &amp; PREPARATION POSTE</b> .....	7
<b>AVANT MISE EN ROUTE</b> .....	7
<b>DEMARRAGE DU MOTEUR</b> .....	8
<b>APRES MISE EN ROUTE</b> .....	9
<b>ROULAGE</b> .....	9
<b>ESSAIS MOTEUR</b> .....	9
<b>DECOLLAGE NORMAL</b> .....	10
<b>CROISIERE 75%</b> .....	9
<b>DESCENTE ET ARRIVEE</b> .....	10
<b>APPROCHE (VENT ARRIERE)</b> .....	11
<b>APPROCHE DESCENTE (BASE)</b> .....	11
<b>DESCENTE ATERRISSAGE (FINALE)</b> .....	11
<b>PISTE DEGAGEE</b> .....	11
<b>ARRET DU MOTEUR</b> .....	11
<b>DECHARGEMENT ET PARCAGE AVION</b> .....ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
<b>ACTIONS D'URGENCE ET DE SECOURS</b> .....	12
<b>PERFORMANCES (Cf. Manuel de vol)</b> .....	18
<b>VITESSES D'UTILISATION</b> .....	19

## PRISE EN CHARGE DE L'AVION

Cahier de retouches ..... consulté et APRS <sup>1</sup> apposés  
 ..... (*Cahier laissé au sol si vol local*)

Documents avion ..... complets & valides

Potentiel avant maintenance .....> durée prévue du vol  
 (*Cf. Visite prévol intérieure § vérification de l'index*)

Tableau des vols ..... renseigné

## VISITE PREVOL INTERIEURE

Aspect général ..... Vérifié

Fourche de tractage ..... Enlevée

Caches pitot et statique ..... Enlevés

Porte ..... Ouverte

Protection pare brise ..... Enlevé

Magnétos ..... OFF

Index ..... comparé à valeur à ne pas dépasser

Commandes ..... Débloquées

Frein de parc ..... Bloqué

Commandes moteur ..... Libres

Compensateur ..... Vérifié puis neutre

Batterie ..... ON

Bandeau alarmes ..... Testé

Jaugeurs carburant ..... Vérifiés

Volets ..... Sortis 25°

Feux extérieurs ..... Vérifiés

Avertisseur de décrochage ..... Vérifiés

---

<sup>1</sup> Approbation Pour la Remise en Service

## VISITE PREVOL EXTERIEURE

### ELEMENTS ELECTRIQUES EXTERNES

Vérifier (*rapidement pour préserver la charge de la batterie*) le fonctionnement des Phares & Feux de navigation, Flash anticoll., Avertisseur de décrochage puis mettre leurs interrupteurs et celui de la Batterie sur *OFF* (arrêt) sauf pour le Flash anticoll.

### AILE GAUCHE

Volets ..... Jeu, état  
 Aileron ..... Jeu, état, débattement  
 Saumon, feux ..... état  
 Carburant ..... Quantité vérifiée  
 Purge ..... Effectuée

### TRAIN GAUCHE

Pneu ..... Vérifié  
 Carénage ..... Vérifié

### FUSELAGE AVANT

Pare-brise et glaces..... Propres  
 Train avant ..... Vérifié  
 Capotage moteur ..... Vérifié  
 Hélice + cône ..... Vérifiés  
 Prises d'air..... Propres  
 Ensemble échappement ..... Vérifié  
 Niveau d'huile ..... Vérifié  
 Trappe d'huile ..... Fermée

### TRAIN DROIT

Pneu ..... Vérifié  
 Carénage ..... Vérifié

### AILE DROITE

Purge ..... Effectuée  
 Carburant ..... Quantité vérifiée  
 Saumon, feux ..... état  
 Aileron ..... Jeu, état, débattement  
 Volets ..... Jeu, état

### FUSELAGE DROIT

Glaces..... Propres  
 Prise statique ..... non obstruée

**EMPENAGE ET CONE ARRIERE**

Gouvernes ..... Vérifiées

Volets de compensation..... Vérifiés

Cône arrière ..... Vérifié

Feu de navigation ..... Vérifié

**FUSELAGE GAUCHE**

Prise statique ..... non obstruée

Glaces..... Propres

Coffre ..... Fermé

Antennes..... Vérifiées

**EMBARQUEMENT & PREPARATION POSTE**

Fourche ..... enlevée  
Documents Avion et Pilote..... à bord  
Bagages .....en soute et arrimés  
Sièges pilote & passagers ..... réglés et verrouillés  
Index horamètre .....relevé et comparé à la butée visite  
Sélecteur H<sup>aut</sup> parleur /Casque sur..... Casque  
Flash anticollision ..... ON  
Batterie .....ON  
Master Radio .....ON  
Fréquences COMM-NAV-1ère Radiale ..... Préparées  
Master radio ..... OFF

**AVANT MISE EN ROUTE**

Réservoir ..... le moins plein  
Portes ..... verrouillées  
Frein de parc..... Bloqué  
Sieges, ceintures ..... réglés  
Anticollision .....ON

## DEMARRAGE DU MOTEUR

Réchauffage carburateur.....Plein froid  
 Hélice ..... Plein petit pas  
 Mixture..... Plein riche  
 Volets ..... Rentrés/Vérifiés  
 Pompe électrique .....ON  
 Injections ..... 1 à 2 moteur chaud  
 .....4 moteur froid  
**Champ d'hélice et abords..... dégagés**  
 Démarreur ..... Actionné

### Dès que le moteur tourne :

*Régime ..... 1200 t/mn maxi*  
*Pression d'huile ..... "arc vert"*  
*si la pression n'est pas montée après 20 sec : arrêter*  
*le moteur avec l'étouffoir (Mixture sur "pauvre" -*  
*manette en bas)*

## MOTEUR NOYE

Mixture.....pauvre  
 Pompe ..... OFF  
 Manette des gaz ..... poussée à fond  
 Démarreur ..... actionné

### Dès que le moteur démarre :

*Mixture ..... riche*  
*Régime moteur ..... 1200 t/mn maxi*  
*Pression d'huile ..... "arc vert"*  
*si la pression n'est pas montée après 20 sec : arrêter*  
*le moteur avec l'étouffoir (Mixture sur "pauvre" -*  
*manette en bas)*

## TEMPS FROID (T°extérieure < 15°C)

Rappel : l'hélice devra avoir été brassée sur **dix à douze tours** lors de la visite prévol.

Idem Moteur froid mais :

- ☞ soutenir le démarrage par des petites injections successives jusqu'à obtention d'un régime de 900 à 1000 t/mn (manette des gaz poussée à "mi-course" puis tirée à fond, alternativement et rapidement)

## APRES MISE EN ROUTE

Pompe ..... OFF  
 Alternateur ..... ON  
 Master Radio ..... ON  
 Bille aiguille ..... ON  
 Transpondeur ..... Stdb y  
 Radio ..... Test volume  
 Altimètres ..... QHN et/ou QFE affichés  
 Directionnel et Horizon artificiel ..... recalés  
 Briefing roulage ..... Effectué  
 Heure "Bloc départ" (montre) ..... notée  
 Pieds sur Freins puis Frein de Parc ..... débloqué  
 Phare Roulage (+Feux nav. si besoin) ..... ON (marche)

## ROULAGE

Freinage ..... efficace et symétrique  
 Compas & directionnel ..... sens variation corrects  
 Horizon artificiel ..... stable  
 Bille ..... à l'opposé, Indicateur de virage cohérent

## ESSAIS MOTEUR

**Abords** ..... **dégagés devant et derrière**  
 Frein de parc ..... bloqué  
 Réservoir ..... Changement  
 Huile, pression ..... vérifiés <sup>2</sup>  
 Température huile / cylindres ..... vérifiées  
 Mixture ..... Plein riche  
 Hélice ..... Plein petit pas  
 Manette des gaz ..... 2000 t/mn  
**Réchauffe carbu** ..... **Vérifié**  
**Hélice** ..... **2 régulations (500trs)**  
**Magnétos** ..... Max 175 t/mn –  $\Delta$  50t/mn  
 Pressions "Essence & Huile" ..... Vérifiées  
 Dépression gyro ..... Vérifiée  
 Ralenti ..... Vérifié  
 Régime moteur 1200 t/mn ..... 1000 à 1200 t/mn

<sup>2</sup> si T° huile < 60°C (hors arc vert) essai possible après 5' à 6' de chauffe à 1500 t/mn (sur horamètre: index départ + 3/100)

**AVANT DECOLLAGE**

Tableau alarmes..... Vérifié  
 Commandes..... Libres  
 Magnétos.....BOTH  
 Essence..... autonomie annoncée (hr, mn)  
 Mixture.....plein riche  
 Hélice ..... Plein petit pas  
**Portes..... Verrouillées**  
 Compensateur..... réglé décollage  
 Volets ..... 10°  
 Pompe .....ON  
**Briefing Décollage.....effectué**  
**Finale et piste ..... libres**  
 Transpondeur..... *ALT 7000<sup>3</sup> ou SBY*  
 Heure "décollage" (montre).....notée

**DECOLLAGE NORNAL**

2000 t/mn sur frein..... Pas d'alarmes  
 Puissance décollage ..... 2700 t/mn  
 Pressions –Tempé – Alarmes ..... Vérifiées  
 Rotation ..... 65 kt  
 Montée ..... 75 kt  
 300 ft ..... 85 kt / volets rentrés  
 Pression d'admission ..... 26 pouces  
 Hélice ..... 2600 t/mn  
 Pompe / Phares ..... OFF  
 Montée normale ..... 90 kt

**CROISIERE 75%**

Pression d'admission ..... 24 pouces  
 Hélice..... 2400 t/mn  
 Mixture ..... Plein riche

**DESCENTE ET ARRIVEE**

<sup>3</sup> si classe "E", Code assigné si "C-D"-*SBY* si "G" ou Tour de piste

**Briefing arrivée** .....effectué  
 Cap Gyro & Compas ..... recalé  
 Altimètre..... calé QNH  
 Carburant & Mixture ..... vérifiée

### APPROCHE (VENT ARRIERE)

Mixture ..... Plein riche  
 Réchauffe carbu ..... tirée (*si besoin*)  
 Pression d'admission ..... 17 pouces  
 Hélice ..... 2500 t/mn  
 Pompe.....ON  
 Phares .....ON  
 $V_i \leq 95$  kt.....Volets 10°  
 Pression d'admission ..... 21 pouces  
 Vitesse ..... 90 kt  
 Check-list..... Effectuée

### APPROCHE DESCENTE (BASE)

Pression d'admission ..... 15 pouces  
 Vitesse ..... 90 kt

### DESCENTE ATERRISSAGE (FINALE)

Volets .....0° / 10° / 25°  
 Vitesse ..... 80 / 80 / 75 kt  
**Vitesse en courte** ..... **63 kt**  
 Pression d'admission ..... 15 / 16 pouces  
 Mixture ..... Plein riche  
 Hélice ..... Plein petit pas  
 Pompe.....ON  
 Check-list..... Effectuée

**PISTE DEGAGEE**

Réchauffage carburateur.....froid  
 Volets ..... Rentrés  
 Pompe ..... OFF  
 Réchauffage pitot ..... OFF  
 Phares ..... OFF  
 Transpondeur..... Stdby

**ARRET MOTEUR**

Frein de parc .....bloqué  
 Radio ..... Clôturée / master radio OFF  
 Volets ..... Sortis  
 Régime  $\leq 1000$  t/mn ..... Essai coupure  
 Régime 1200 t/mn ..... Mixture pauvre  
 Magnétos ..... OFF / **Clés enlevées**  
 Batterie / Alternateur ..... OFF

**En cas de stationnement prolongé hors d'un hangar :**

Frein de parc .....débloqué  
 Manche place gauche .....immobilisé  
 Cales de roues ..... en place  
 Amarrage en trois points .....effectué

**Avion lavé et rentré au hangar**

Frein de parc .....debloqué  
 Verrière ..... fermée non verrouillée, propre  
 Fourche rouge..... rangée

**ACTIONS D'URGENCE ET DE SECOURS**

## PANNES AU DECOLLAGE

- **si panne avant décollage :**

☞ interruption décollage : manette des gaz tirée à fond ("*tout réduit*"), freinage à la demande

*en cas de distance insuffisante pour l'arrêt :*

Essence fermée, Mixture sur étouffoir (*pauvre - manette en bas*), Magnétos et Batterie sur *OFF* (arrêt)

- **si panne mineure après décollage :**

☞ tour de piste adapté

- **si panne majeure après décollage :**

*(perte brutale de puissance avec impossibilité de tenir le palier) :*

☞ Vitesse : 130 kmh<sup>4</sup>

☞ Droit devant, écart à l'axe 20° max pour éviter les obstacles, pas de retour vers la piste

*Avant de toucher le sol :*

Verrière ..... déverrouillée

Volets ..... 2<sup>ème</sup> cran (ou à la demande)

Essence ..... fermée

Mixture ..... sur étouffoir (*pauvre - manette en bas*)

Magnétos ..... *OFF* (arrêt)

Batterie ..... *OFF* (arrêt)

## PANNE MOTEUR EN VOL

*Symptômes et effets : perte brutale de puissance ou "hélice calée", impossibilité de tenir le vol en palier.*

- **si altitude suffisante pour tenter un redémarrage :**

Vitesse ..... 135 kmh,

Volets ..... rentrés

Essence ouverte ..... vérifiée

Mixture riche ..... vérifiée (*manette en haut*)

Pompe ..... *ON* (marche)

Réchauffe carbu ..... tirée à fond

Manette des gaz ..... poussée de 2 à 3 cm

Magnétos *BOTH* ..... vérifiées

*Si hélice tourne encore, le moteur devrait redémarrer*

- **si hélice calée :** ..... actionner le démarreur

- **si moteur ne démarre pas :** ..... atterrissage forcé

<sup>4</sup> Vitesse de finesse max avec les volets au 1<sup>er</sup> cran

## ATTERRISSAGE FORCE SANS MOTEUR

- **si pas d' aérodrome à proximité immédiate :**

☞ Choisir un site d'atterrissage approprié

Après avoir rejoint la trajectoire d'approche adaptée :

Serrage Ceintures ..... vérifié

Essence..... fermée

Mixture..... sur étouffoir (*pauvre - manette en bas*)

Manette des gaz..... tirée à fond (*plein réduit*)

Magnétos, Alternateur et Batterie..... *OFF* (arrêt)

En arrivant en finale : ..... Volets sortis 2<sup>ème</sup> cran

Avant de toucher le sol : ..... Verrière déverrouillée

## INTERRUPTION VOLONTAIRE DU VOL

☞ Reconnaître le site d'atterrissage choisi, si besoin en plusieurs passages (Vitesse : 150 kmh, Volets rentrés)

☞ Effectuer un circuit basse hauteur

En finale:

Vitesse..... 120 kmh (Volets 2<sup>ème</sup> cran)

Verrière ..... déverrouillée

Serrage Ceintures ..... vérifié

Avant de toucher le sol :

Essence..... fermée

Mixture..... sur étouffoir (*pauvre - manette en bas*)

Magnétos..... *OFF* (arrêt)

Alternateur..... *OFF* (arrêt)

Batterie..... *OFF* (arrêt)

- **en cas de blocage de la verrière**

☞ Poignée de verrière en position "ouvert"

☞ Dégager les leviers de largage verrière situés sur les accoudoirs, de part et d'autre du tableau de bord et les amener en position verticale.

## SORTIE DE VRILLE

Manette des gaz..... tirée à fond (*tout "réduit"*)

Palonnier ..... à fond contre le sens de rotation

Profondeur et Ailerons ..... au neutre

- **vrille avec volets :** idem, sauf rentrer rapidement les volets

Lorsque la vrille s'arrête :

☞ Supprimer l'inclinaison

☞ Effectuer une ressource souple

☞ Rester dans le domaine de vol.

## VIBRATIONS MOTEUR

Les vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur ont souvent pour origine (à vérifier dans l'ordre):

- un givrage carburateur : voir paragraphe "givrage"
- un mélange trop riche ou trop pauvre : le régler.
- des impuretés dans le circuit carburant : vérifier la Pression essence et mettre la Pompe *ON* (marche).
- une défaillance d'allumage : Magnétos sur *L* puis sur *R* puis retour sur *BOTH*.

Choisir la position du sélecteur et le régime moteur donnant le meilleur fonctionnement

Rejoindre l'aérodrome le plus proche, manette de Mixture sur riche (*en haut*).

## CHUTE DE PRESSION D'HUILE

☞ Surveiller la température d'huile.

- **si elle s'élève anormalement (arc rouge) :**
  - réduire la puissance
  - rejoindre l'aérodrome le plus proche, en se préparant à un atterrissage forcé sans moteur, le cas échéant hors aérodrome.

## GIVRAGE

- Réchauffe carbu tirée à fond et augmenter la puissance pour réduire la formation de glace.
- Activer à fond le désembuage pare-brise pour éliminer rapidement le givre (tirer 1, pousser 2-3)
- Rebrousser chemin ou changer d'altitude afin d'obtenir une température extérieure moins critique.
- Envisager d'atterrir sur l'aérodrome le plus proche.
- **Si la formation de glace est extrêmement rapide, effectuer un atterrissage forcé.**

Nota : une couche > 0,5cm sur le bord d'attaque augmente beaucoup la vitesse de décrochage: adopter une vitesse supérieure à 130 kmh et plus.

## REMARQUES :

1. S'il est nécessaire de maintenir en permanence le réchauffage du carburateur, ajuster impérativement le mélange pour obtenir un fonctionnement régulier du moteur.
2. Toujours utiliser le réchauffage carburateur en "tout ou rien", commande tirée à fond pour chaud ou poussée à fond pour froid, une position intermédiaire pouvant dans certains cas aggraver le givrage.

## PANNE D'ALTERNATEUR

Symptômes et effets : **alarme "Charge", ampèremètre "batterie" dans l'arc rouge**, baisse progressive de la tension batterie et perturbation du fonctionnement des équipements électriques et des instruments "Moteur".

☞ Alternateur OFF (arrêt) puis ON (marche).

Cette action réarme le relais de protection, désarmé le cas échéant par une surtension passagère.

Nota : quand le moteur tourne, la mise sur OFF (arrêt) des commutateurs Alternateur et/ou Batterie n'empêche pas le moteur et les instruments "Moteur" de fonctionner normalement.

### • si la panne persiste :

- Alternateur OFF (arrêt)
- Couper tous les équipements électriques inutiles à la poursuite du vol.
- Atterrir dès que possible sur un aérodrome et faire vérifier le circuit.

## PANNE DE VOLETS

En approche : ..... Vitesse 150 kmh

En finale : ..... Vitesse 130 kmh + kVe

Nota : La distance d'atterrissage est majorée de 20% par rapport à Volets au 2<sup>ème</sup> cran

- **si piste limitative** : se dérouter sur un autre aérodrome

## PANNE SUR LA PROFONDEUR

Symptôme : **perte d'efficacité de la commande de profondeur (par déconnection accidentelle)**

☞ Volets rentrés, stabiliser l'avion en palier à 130 kmh avec le trim et la manette des gaz.

☞ Ne plus toucher au trim.

☞ "Piloter" le plan de descente uniquement avec des variations de puissance.

☞ Ne réduire qu'à proximité du sol.

## PANNE ANEMOMETRIE

Symptômes : **indications erronées du badin, de l'altimètre et du variomètre**

☞ En montée ou en croisière ou en approche, utiliser les préaffichages d'assiette et de puissance.

☞ En finale, utiliser les préaffichages et la visualisation du plan et agir afin d'obtenir une vitesse relative supérieure à celle qui déclenche l'avertisseur de décrochage.

**INCENDIE AU DEMARRAGE**

- ☞ Laisser tourner le moteur (ou le faire tourner au démarreur, s'il n'a pas démarré) avec :

Essence..... fermée

Mixture..... sur étouffoir (*pauvre - manette en bas*)

Pompe ..... OFF (arrêt)

Manette des gaz..... poussée à fond

*Cette manoeuvre permet "d'avalier" l'essence accumulée dans les pipes d'admission (généralement à la suite d'un excès d'injections, lors d'une mise en route difficile).*

- **si le feu persiste :**

- ☞ Magnétos, Alternateur et Batterie OFF (arrêt)

- ☞ Evacuer l'avion et éteindre le feu en utilisant tous les moyens disponibles (extincteur, couverture...)

**INCENDIE MOTEUR EN VOL**

Essence..... fermée

Mixture..... sur étouffoir (*pauvre - manette en bas*)

Pompe ..... OFF (arrêt)

Manette des gaz..... poussée à fond

Alternateur ..... OFF (arrêt)

Aérateurs ..... fermés

Désembuage-Chauffage ..... tirettes 1-2-3 poussées

Vitesse..... 135 kmh

- ☞ Préparer et effectuer un atterrissage forcé sans moteur hors aérodrome.

**ATTENTION DANGER : ne jamais tenter un redémarrage du moteur après un incendie.**

**INCENDIE EN CABINE**

- ☞ Eteindre le feu en utilisant tous les moyens disponibles (extincteur, couverture...).

- ☞ Ouvrir en grand les aérateurs pour tenter d'éliminer les fumées.

**En cas de feu d'origine électrique :**

Symptôme : *odeur de combustion caractéristique des matières isolantes*

- ☞ Réduire l'aération puis :

Alternateur ..... OFF (arrêt)

Batterie ..... OFF (arrêt)

Disjoncteurs Alternateur et Batterie ..... tirés

- **si le feu persiste :** ..... atterrir rapidement

**PERFORMANCES (Cf. Manuel de vol)****DECOLLAGE & ATERRISSAGE**

Sur piste sèche revêtue, à la masse max de 900 kgs :

Dist (mètres)		Décollage		Atterrissage		Accél.
Alti (ft)	T°C	Roul <sup>nt</sup>	Pass. 50ft	Roul <sup>nt</sup>	Pass. 50ft	Arrêt <sup>5</sup>
0	-5	225	480	185	435	410
	std 15	235	535	200	460	435
	35	285	590	210	485	495
4000	-13	305	645	205	475	510
	std 7	345	720	225	505	570
	27	390	800	240	535	630
8000	-21	425	890	235	525	660
	std -1	475	1000	250	555	725
	19	535	1125	270	590	805
Vent de face	10kt	x 0.85		x 0.78		x 0.82
	20kt	x 0.65		x 0.63		x 0.64
	30kt	x 0.55		x 0.52		x 0.54
Vent arrière		Par tranche de 2kt, majorer de 10%				

Sur piste sèche en herbe: majorer les distances de 15%

**CROISIERE**

En atmosphère standard, à la masse max de 900 kgs :

Puiss.	75%			65%		
Alti (ft)	tr/mn	Vp kmh	L/h	tr/mn	Vp kmh	L/h
0	2420	192	25	2220	164	21
3000	2520	202	25	2300	172	21
5000	2560	208	25	2360	178	21
7500	2660	216	25	2430	185	21
10000	-	-	-	2500	195	21

Régime "Moteur" à ne jamais dépasser : 2800 tr/mn

<sup>5</sup> valeurs fournies pour information = somme distances roulement au décollage et à l'atterrissage (relevées sur Manuel de vol)

## VITESSES D'UTILISATION

(Vitesse indiquée)

Finesse max (10)	lisse	135 kmh
Meilleur Taux montée	lisse	145 kmh
"	volets 1 <sup>er</sup> cran	140 kmh
Meilleure Pente montée	volets 1 <sup>er</sup> cran	130 kmh
"	lisse	135 kmh
Décollage normal (Vr)	volets 1 <sup>er</sup> cran	100 kmh
Montée initiale	volets 1 <sup>er</sup> cran	130 kmh
Montée normale	volets rentrés	145 kmh
Panne après décollage	volets 1 <sup>er</sup> cran	130 kmh
Approche finale	volets 1 <sup>er</sup> cran	130 kmh
"	volets 2 <sup>ème</sup> cran	120 kmh
Atterriss. court (1,2 Vs)	volets 2 <sup>ème</sup> cran	105 kmh

### Vitesse minimum de sustentation (Décrochage)

Inclinaison	0°	30°	45°	60°
V <sub>s1</sub> lisse (kmh)	<b>95</b>	101	112	133
V <sub>s1</sub> volets 1 <sup>er</sup> cran (kmh)	<b>90</b>	95	106	124
V <sub>s0</sub> volets 2 <sup>ème</sup> cr. (kmh)	<b>85</b>	89	103	117

### Vitesse maximum

Volets sortis	V <sub>FE</sub>	170 kmh
A ne jamais dépasser	V <sub>NE</sub>	308 kmh
Opération normale	V <sub>NO</sub>	260 kmh
Vent de travers démontré		22 kt

Si Vent fort (Vv > 10 kt) :  $kVe \text{ (kmh)} = Vv \text{ (kt)} - 10$

### Vitesse minimum d'évolution

1,45 Vs (Inclinaison 37°)

Configuration	1,45 Vs (kmh)
Lisse	138
Volets 1 <sup>er</sup> cran	131
Volets 2 <sup>ème</sup> cran	124

Vol lent (si Vi < 1,3 Vs)

1,3 Vs (kmh)

Inclinaison	0°	30°	45°	60°
Lisse	124	132	146	173
Volets 1 <sup>er</sup> cran	117	123	138	162
Volets 2 <sup>ème</sup> cran	111	116	134	152