

PLANCHES

MANUEL D'UTILISATION

AVION MIRAGE III E

A TURBO REACTEUR «ATAR» AVEC POST-COMBUSTION

MANUEL PILOTE

PLANCHES

(Anciennement UCB 103-1)

Edition en date d'Avril 1965

Approuvée par D.M. N° 909/EMAA/BPM/A1 du 2 Avril 1965

Mise à jour en date de Mars 1987

Approuvée par D.M. n° 207/EMAA/3/SV du 20 janvier 1987

La présente mise à jour annule la SSV n° 41

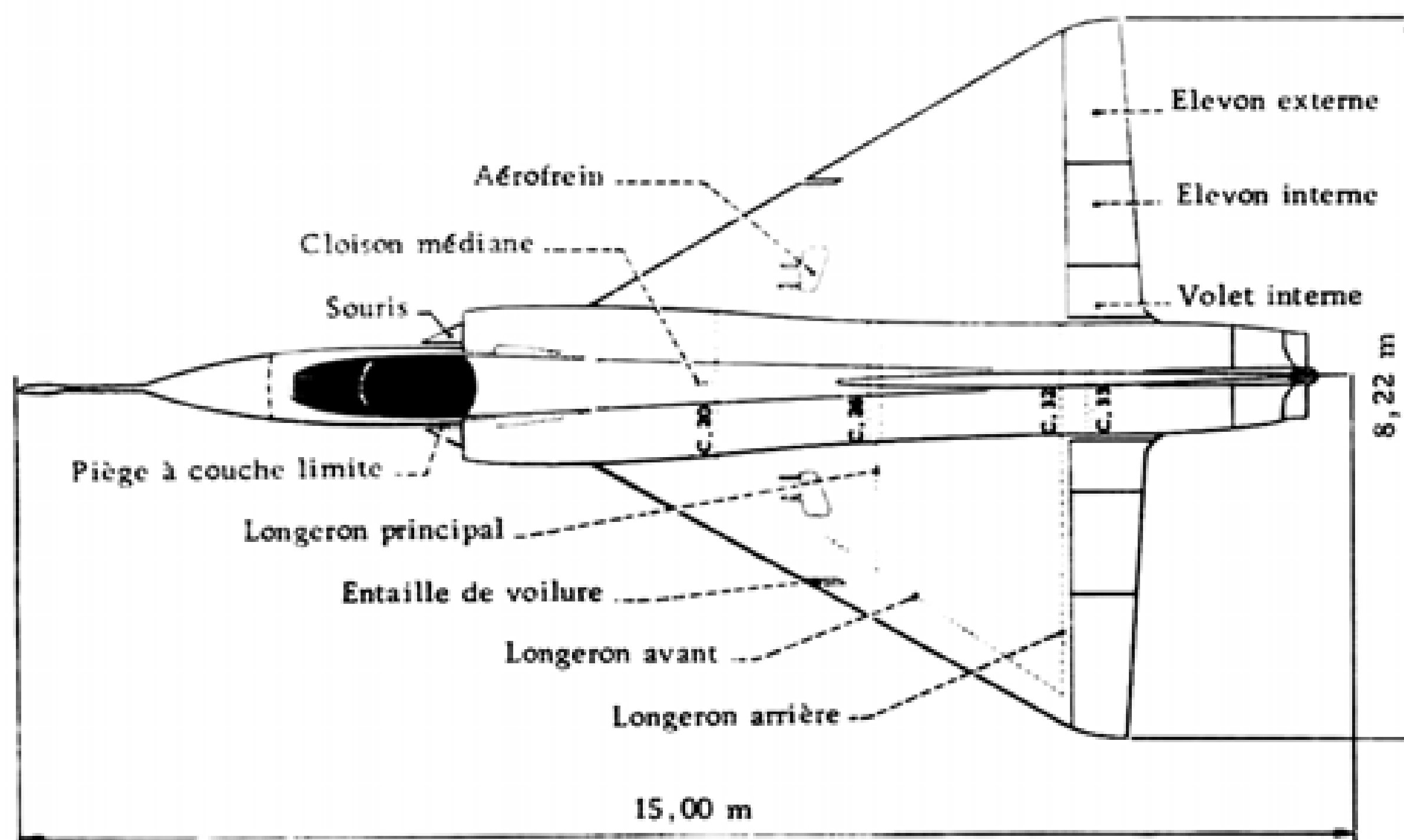
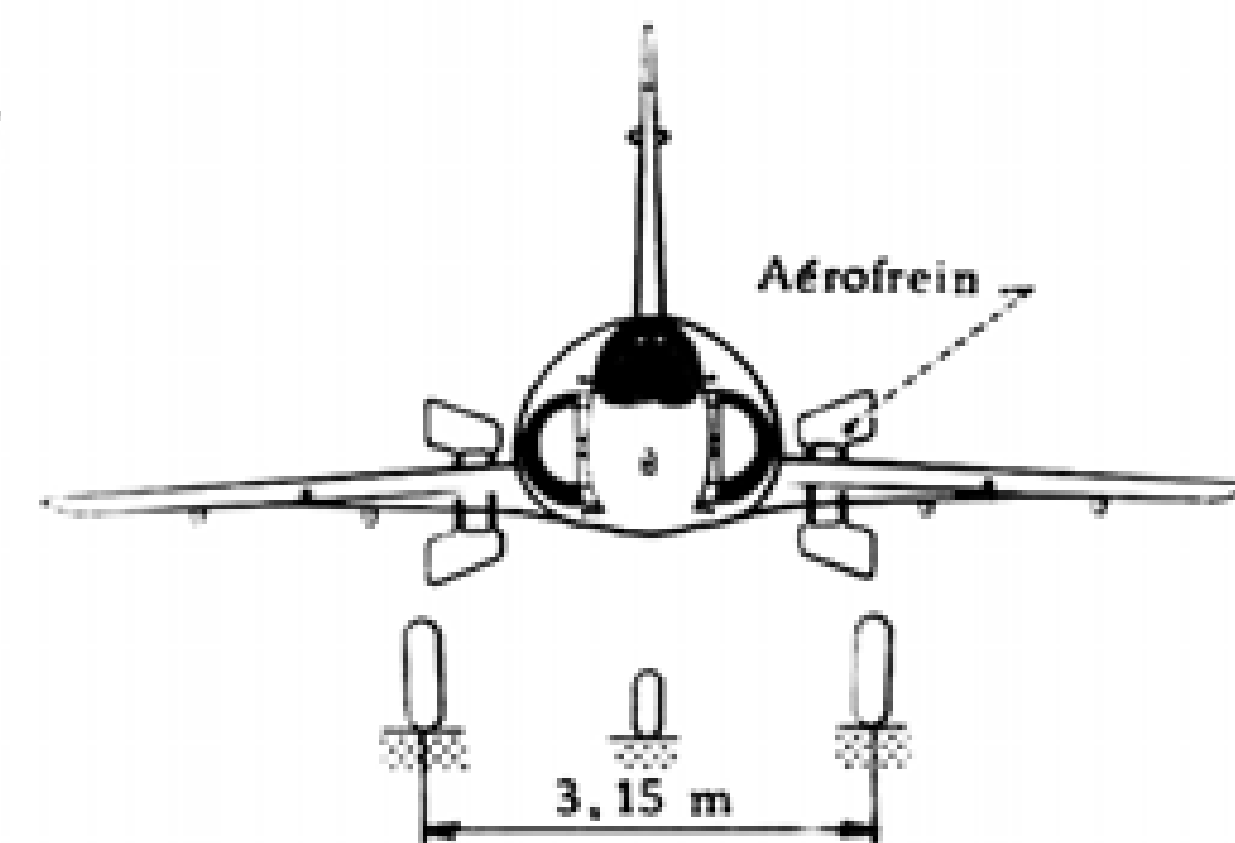
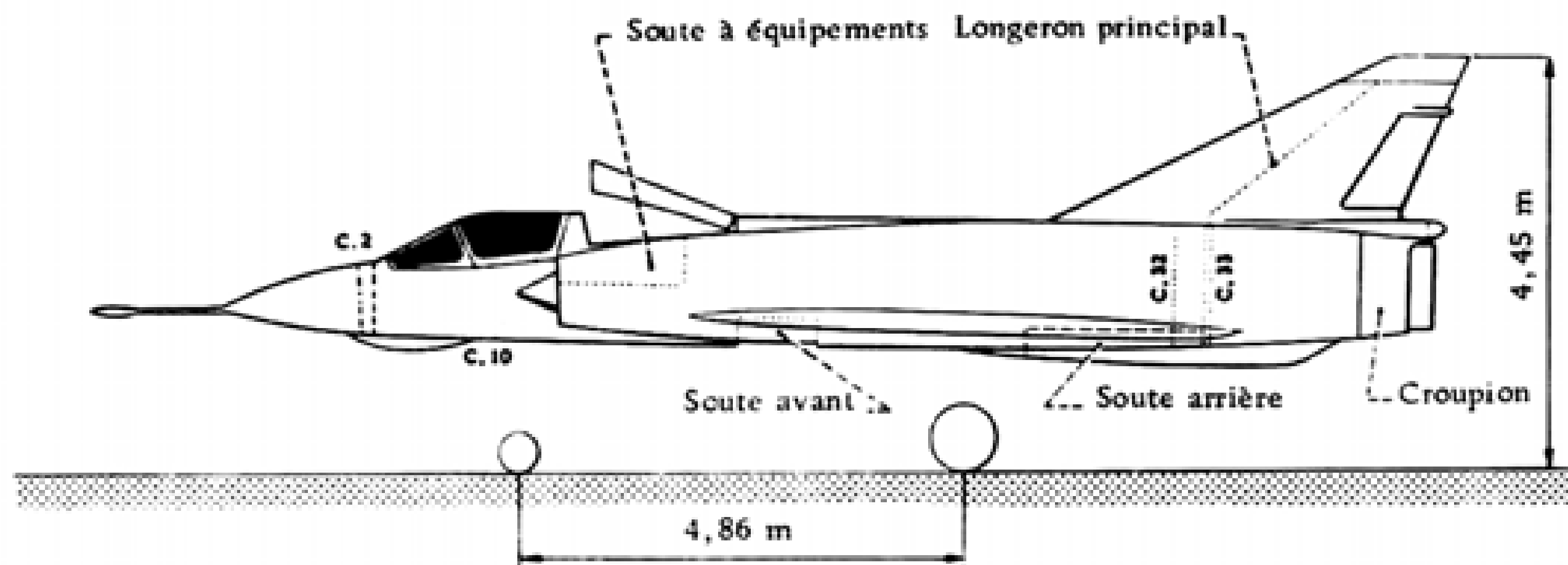
INDEX DES PLANCHES

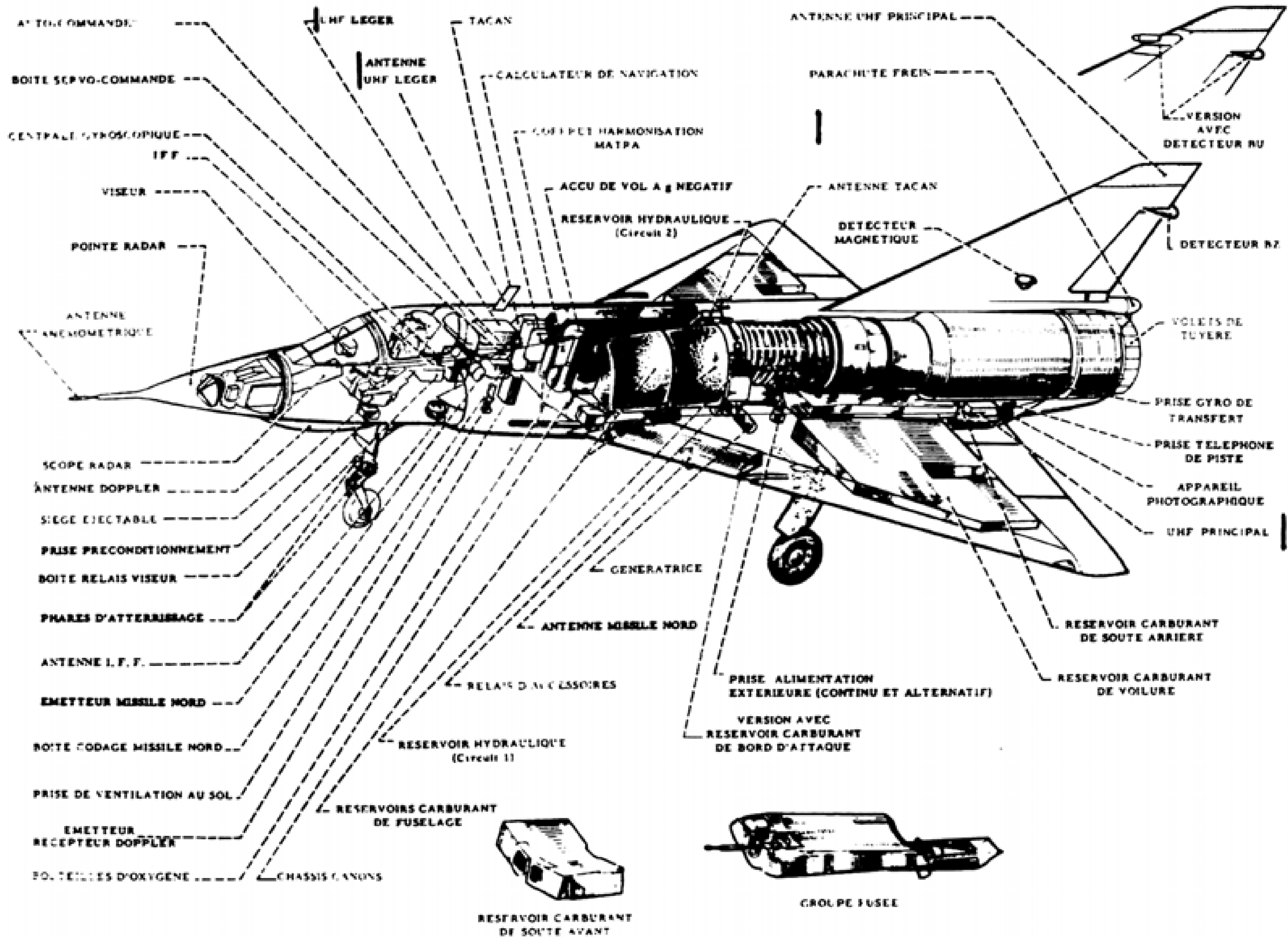
Planches N°	Edition Date ou N° M à J	Planches N°	Edition Date ou N° M à J	Planches N°	Edition Date ou N° M à J
* Page de titre	Mars 1987	PL23	01/69	PL47 à 52	01/69
* Index des planches	Mars 1987	PL24	01/69	PL53 et 54	09/80
* TP1	Mars 1987	PL25	01/69	PL55 à 58	01/69
TP2	05/83	PL26	09/80	II-1	03/84
PL1	01/69	PL27	01/69	II-1 M	03/84
PL2	03/84	PL28	01/69	II-2	01/69
PL3	01/69	PL29	01/69	II-3	09/80
PL4	09/80	PL30	01/69	II-4	02/71
PL5	03/84	PL31	01/69	II-5	05/83
PL6	09/80	PL32	01/69	II-6	01/69
PL7	03/84	PL32 M	02/70	II-7	05/83
PL8	09/80	PL33	01/69	II-8	05/83
* PL9	Mars 1987	PL34	03/84	III-1	01/69
PL10	01/69	PL35	01/69	III-2	09/80
PL11	01/69	PL36	01/69	III-3	08/70
PL12	05/77	PL37	05/77	IV-1	01/69
PL13	01/69	PL38	05/77	IV-1 M	08/70
PL14	01/69	PL38 A	05/77	IV-2	12/70
PL15	01/69	PL38 B	05/77	IV-3	01/69
PL16	09/80	PL39	Février 1988	IV-4-1	05/83
PL17	01/69	PL40	01/69	IV-4-2 à	
PL18	01/69	PL41	01/69	IV-4-4	04/74
PL19	01/69	PL42	03/84	V1-1	05/83
PL20	09/80	PL43	03/84	VI-2	04/74
PL20 a	03/84	PL43 M	09/80		
PL21	01/69	PL44	01/69		
PL22	09/80	PL45	01/69		
		PL46	01/69		

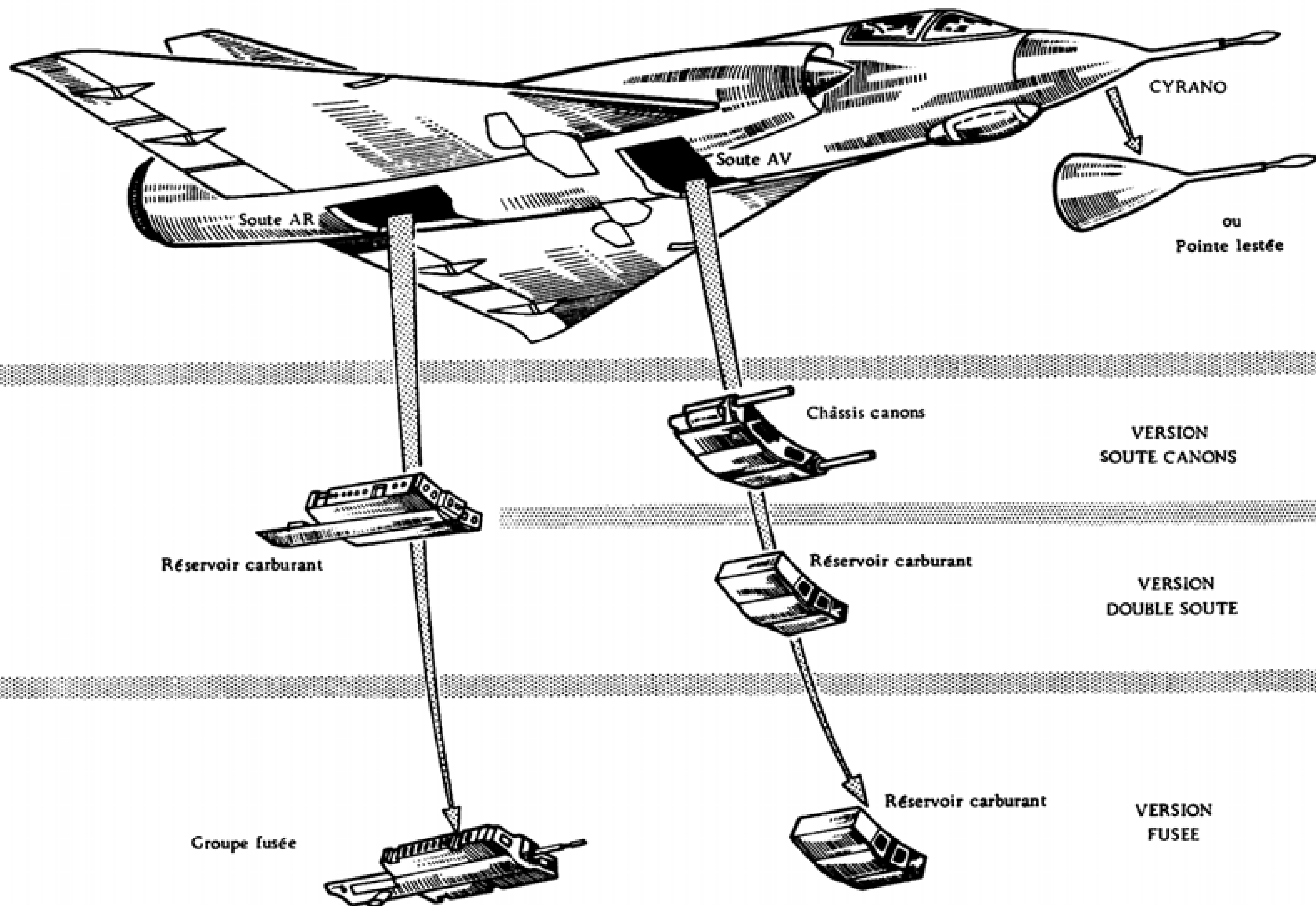
* L'astérisque indique les pages objet de la présente mise à jour

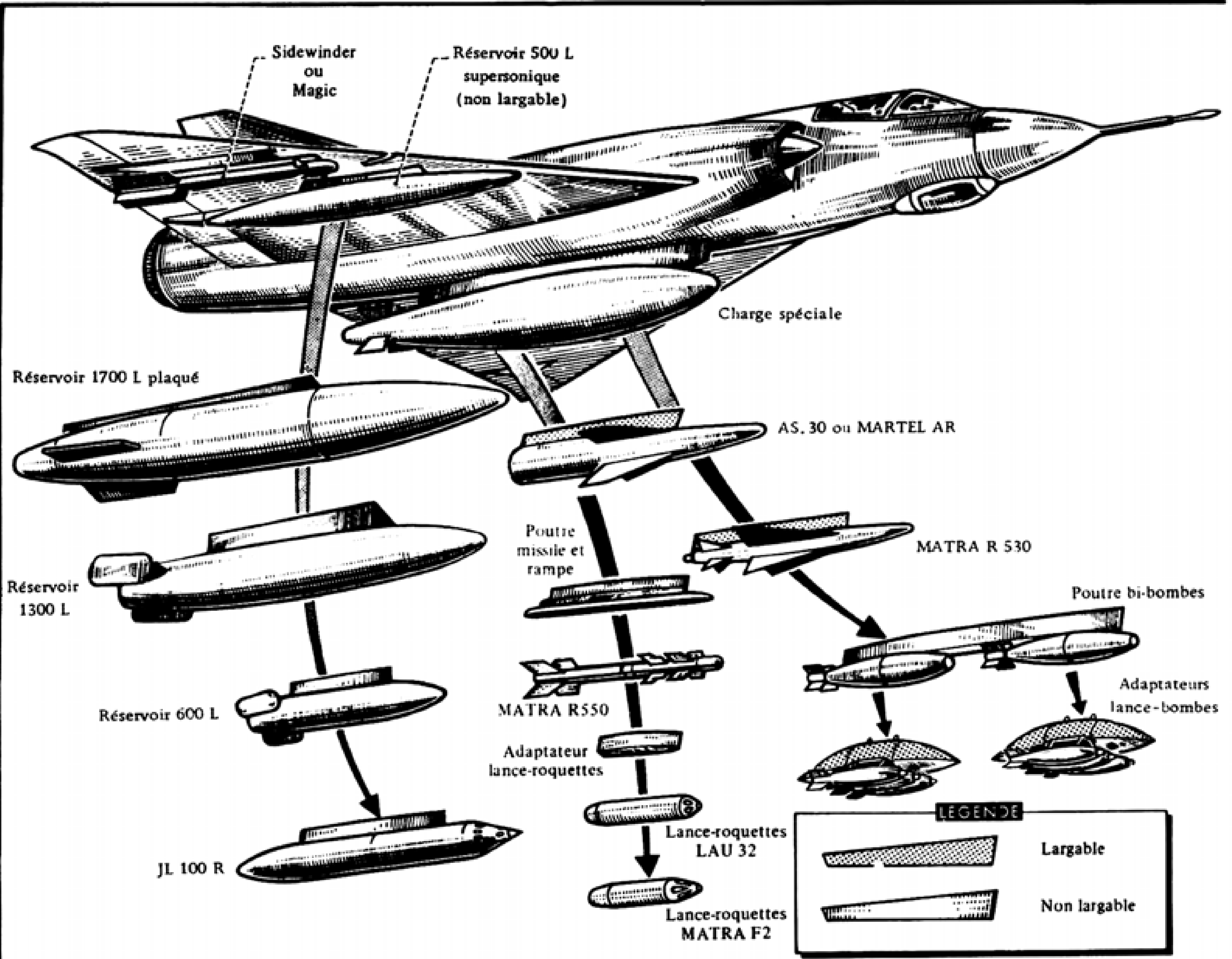
PL. 1	- CELLULE	24	- FREINS
2	- ENSEMBLE DES INSTALLATIONS	25	- INTERDICTION DE FREINAGE - MINISTOP
3	- LES TROIS VERSIONS (Configurations internes)	26	- COMMANDE DES AEROFREINS - MANETTE DES GAZ
4	- LES CHARGES EXTERIEURES (Configurations externes)	27	- TURBO-REACTEUR
5	- POSTE DE PILOTAGE	28	- CIRCUIT CARBURANT HP - Principe de la régulation
6	- PLANCHE DE BORD ET PARF-BRISE	29	- CIRCUIT D'HUILE - SURVITESSE
7	- POSTE PILOTE - Côte gauche	30	- SECOURS PANNE D'HUILE - REGULATION DE SECOURS
8	- POSTE PILOTE - Côte droit	31	- CIRCUIT DE DEMARRAGE
9	- PANNEAUX DROIT ET GAUCHE - POIGNEE DE MANCHE	32	- MANCHES D'ENTREE D'AIR
10	- LARGAGE VERRIERE	32 M	- ECRETEUR DE CHARGE
11	- PARACHUTE FREIN	33	- GROUPE FUSEE
12	- CIRCUIT ELECTRIQUE	34	- INSTALLATION RADIO
13	- TABLEAU DES DISJONCTEURS - TABLEAU DE PANNES	35	- CONDITIONNEMENT D'AIR CABINE
14	- CIRCUIT CARBURANT BP	36	- CONDITIONNEMENT D'AIR EQUIPEMENTS
15	- GENERATION HYDRAULIQUE	37	- INSTALLATION AERODYNAMIQUE
16	- PROFONDEUR ET GAUCHISSEMENT	38	- INSTRUMENTS DE CONTROLE DU VOL
17	- PRINCIPE D'UNE PRE-SERVO	39	- INSTRUMENTS DE CONTROLE DU VOL
18	- BRAQUAGE DES ELEVONS ET DES VOLETS INTERNES	40	- CAPS ET CENTRAL GYRO
19	- DIRECTION - Amortisseur de lacet	41	- DETECTION D'INCENDIE - LARGAGES
20	- PROFONDEUR - Autocommande à surveillance d'altitude	42	- SIEGE EJECTABLE
20a	- PROFONDEUR - Autocommande à surveillance d'altitude	43	- DEROULEMENT D'UNE EJECTION
21	- AMORTISSEUR DE TANGAGE	43 M	- EJECTION A LA HAUTEUR DE SAUVEGARDE
22	- GAUCHISSEMENT - Stabilisateur d'assiette laterale à surveillance de cap	44	- SIEGE EJECTABLE - Fonctionnement
23	- DESCENTE NORMALE DU TRAIN		

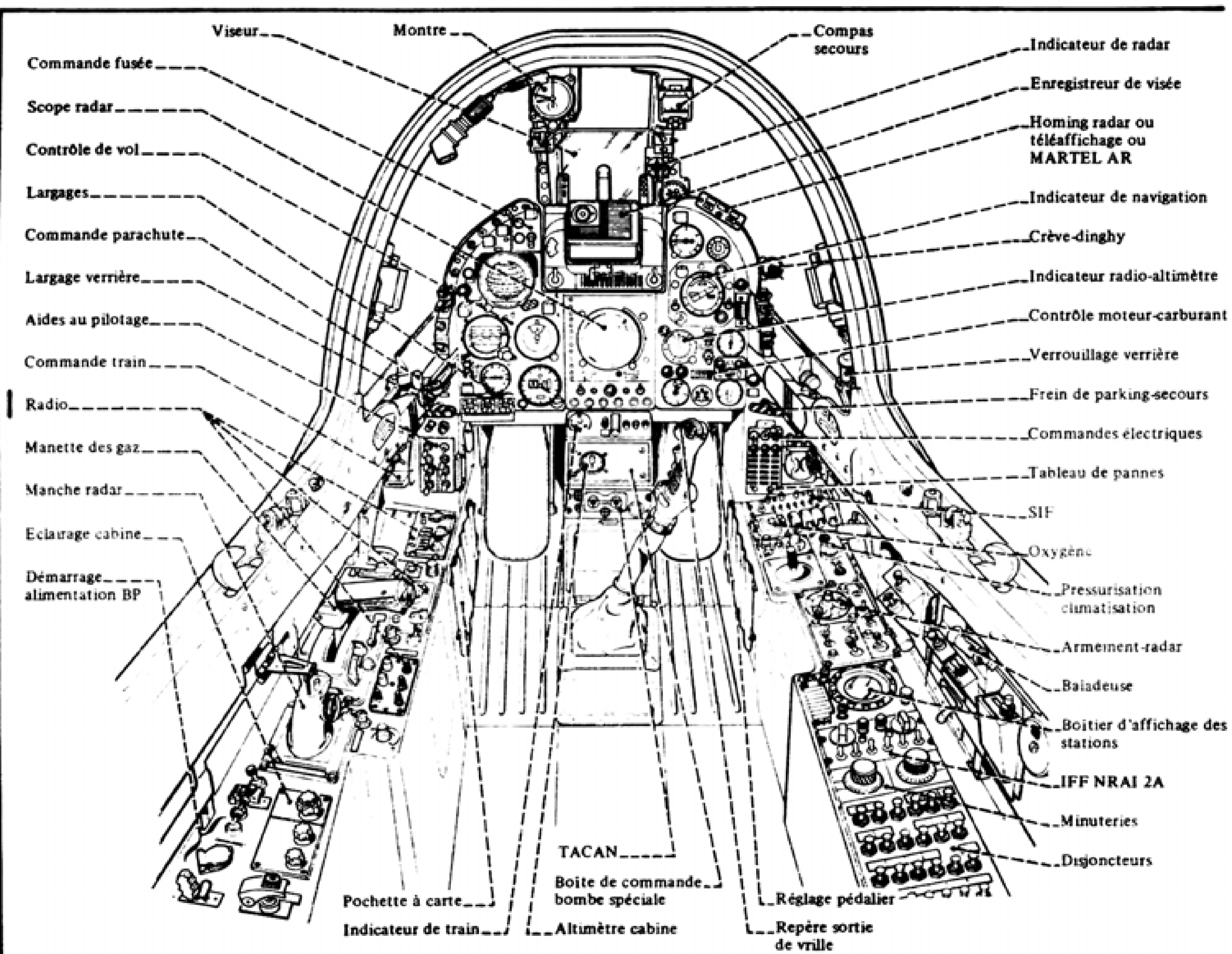
- | | | | |
|--------|--|--------|---|
| 45 | - SIEGE EJECTABLE - Le harnais intégré | IV-1 | - LIMITES DE MANOEUVRE - Avion lisse - Centrage 48% |
| 46 | - CIRCUIT D'OXYGENE - Schéma de fonctionnement | IV-1 M | - RESSOURCES |
| 47 | - CIRCUIT D'OXYGENE - Principe de fonctionnement | IV-2 | - CIRCUITS GCA |
| 48 | - PRESSION OXYGENE CABINE (Normal et Secours) | IV-3 | - REGULATION D'APPROCHE |
| 49 | - EQUIPEMENT DE VOL BASSE ALTITUDE
(Casque GUENEAU, inhalateur ULMER) | IV-4-1 | - VOL DE CONTROLE RELEVÉ DES PARAMETRES |
| 50 | - EQUIPEMENT DE VOL HAUTE ALTITUDE (avec casque EFA type 12) | IV-4-2 | - VOL DE CONTROLE RELEVÉ DES PARAMETRES (Suite) |
| 51 | - FONCTIONNEMENT DE L'ENSEMBLE HAUTE ALTITUDE | IV-4-3 | - VOL DE CONTROLE RELEVÉ DES PARAMETRES (Suite) |
| 52 | - EQUIPEMENT DE VOL HAUTE ALTITUDE (avec casque EFA 23) | IV-4-4 | - VOL DE CONTROLE RELEVÉ DES PARAMETRES (Fin) |
| 53 | - SCHEMA DE PRINCIPE DU SYSTEME DE NAVIGATION ET
D'ARMEMENT | VI-1 | - CIRCUIT REACTEUR ETEINT |
| 54 | - POSTE DE COMMANDE ARMEMENT RADAR | VI-2 | - ATERRISSAGE SANS BADIN. |
| 55 | - CALCULATEUR DE NAVIGATION - Figuration et commandes | | |
| 56 | - RADAR - Figuration et commande | | |
| 57 | - VISEUR - Figuration et commande | | |
| 58 | - DETECTEURS DE RADAR BZ, BU - APPAREIL PHOTOGRAPHIQUE | | |
| | | | |
| II-1 | - INSTALLATION A BORD | | |
| II-1 M | - INSTALLATION A BORD (paquetage modifié) | | |
| II-2 | - SECURITES DANS LA CABINE | | |
| II-3 | - MASSES AVION ET CHARGES | | |
| II-4 | - ENERGIES DE FREINAGE - SANS PARACHUTE | | |
| II-5 | - DECOLLAGE PC. Maxi | | |
| II-6 | - Décollage PG. Sec. | | |
| II-7 | - CONTROLE D'ACCELERATION (décollage PC. maxi) | | |
| II-8 | - ACCELERATION - ARRET - (GO.NO.GO) décollage PC. maxi | | |
| | | | |
| III-1 | - DOMAINE D'UTILISATION AVION LISSE
(Cellule - Réacteur) | | |
| III-2 | - DOMAINE D'EMPORT DES RESERVOIRS SUPPLEMENTAIRES | | |
| III-3 | - DOMAINE D'EMPORT DE L'ARMEMENT | | |

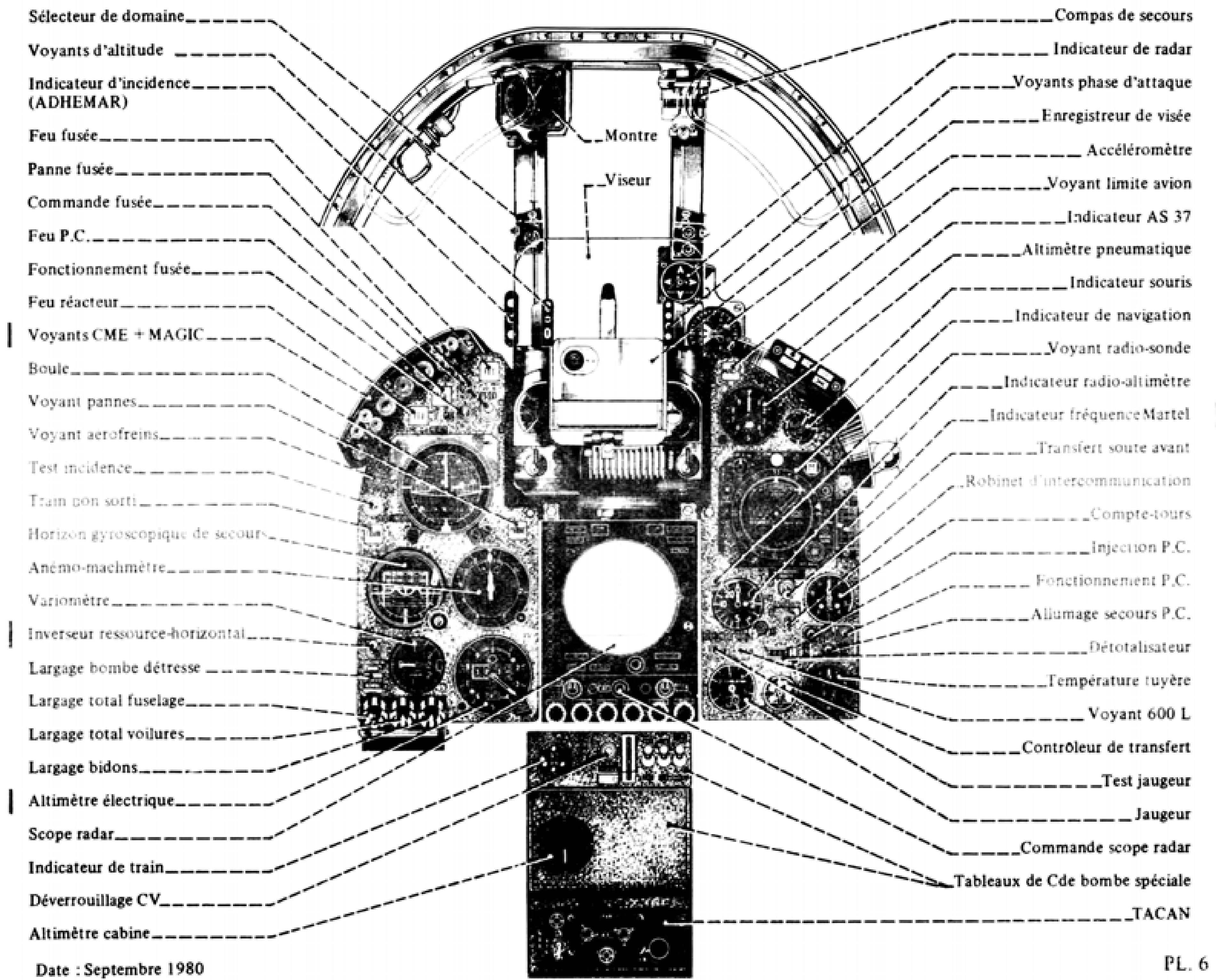


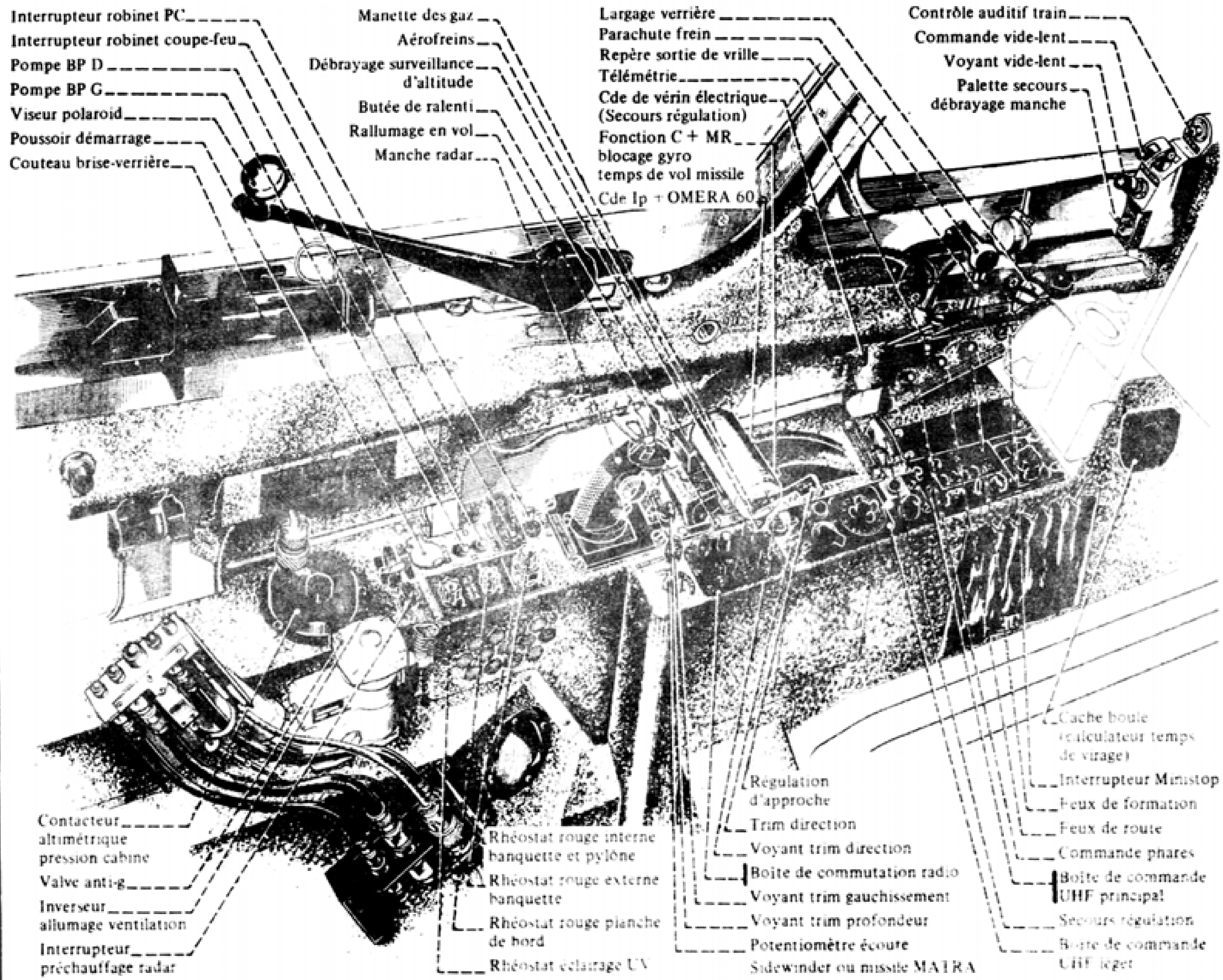


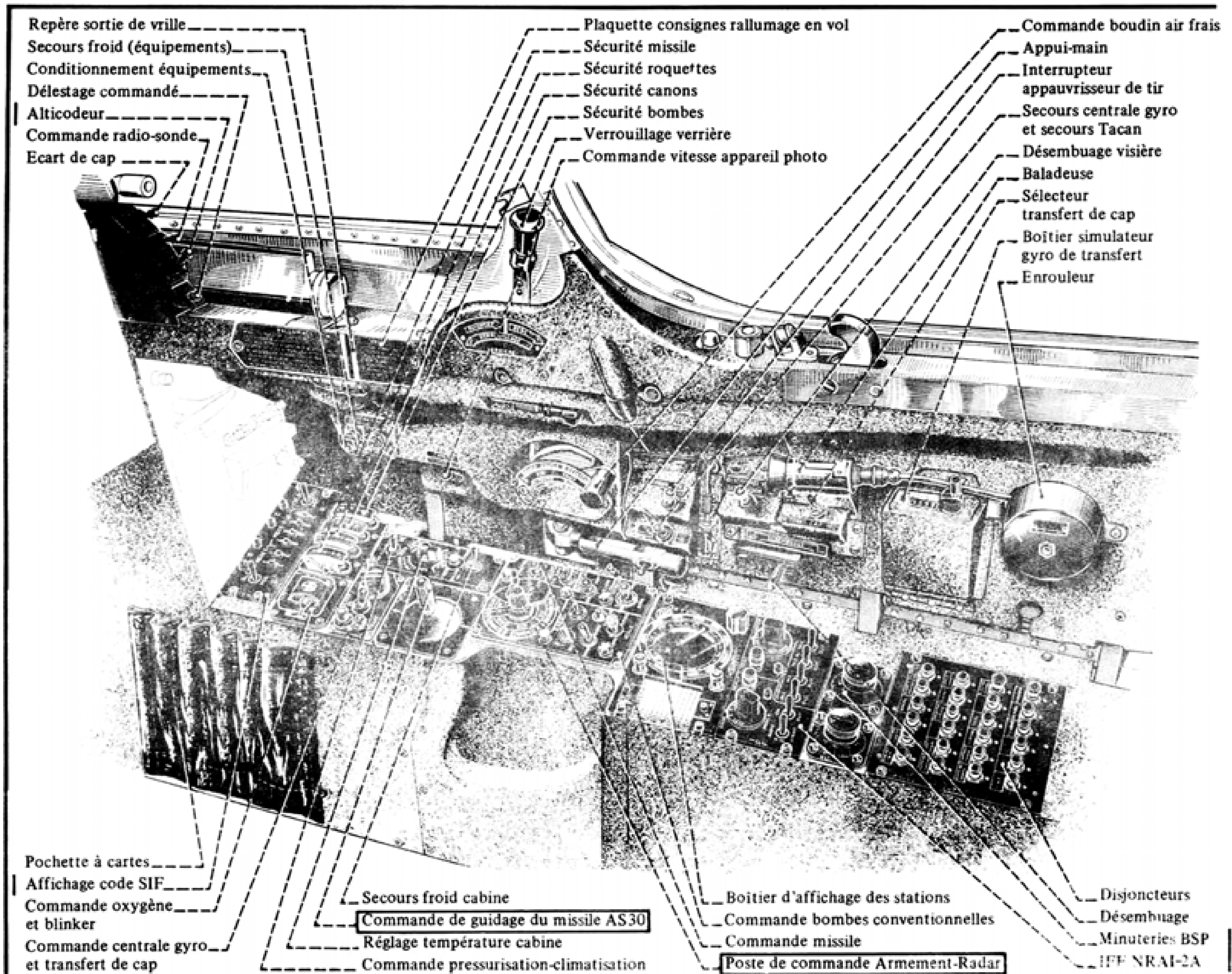












- Repère sortie de vrille
- Secours froid (équipements)
- Conditionnement équipements
- Délestage commandé
- Alticodeur
- Commande radio-sonde
- Ecart de cap

- Plaquette consignes rallumage en vol
- Sécurité missile
- Sécurité roquettes
- Sécurité canons
- Sécurité bombes
- Verrouillage verrière
- Commande vitesse appareil photo

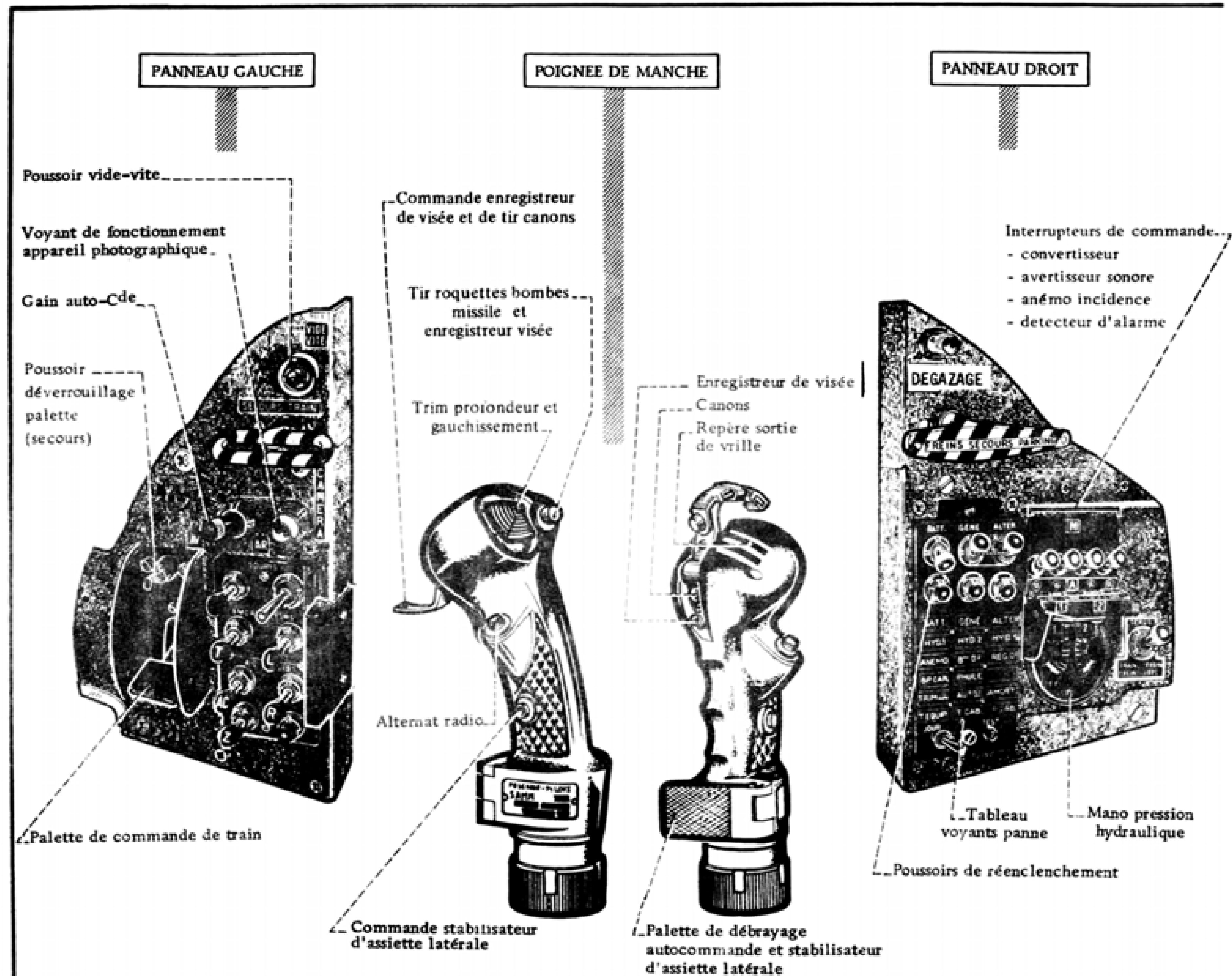
- Commande boudin air frais
- Appui-main
- Interrupteur appauvrisseur de tir
- Secours centrale gyro et secours Tacan
- Désembuage visière
- Baladeuse
- Sélecteur transfert de cap
- Boîtier simulateur gyro de transfert
- Enrouleur

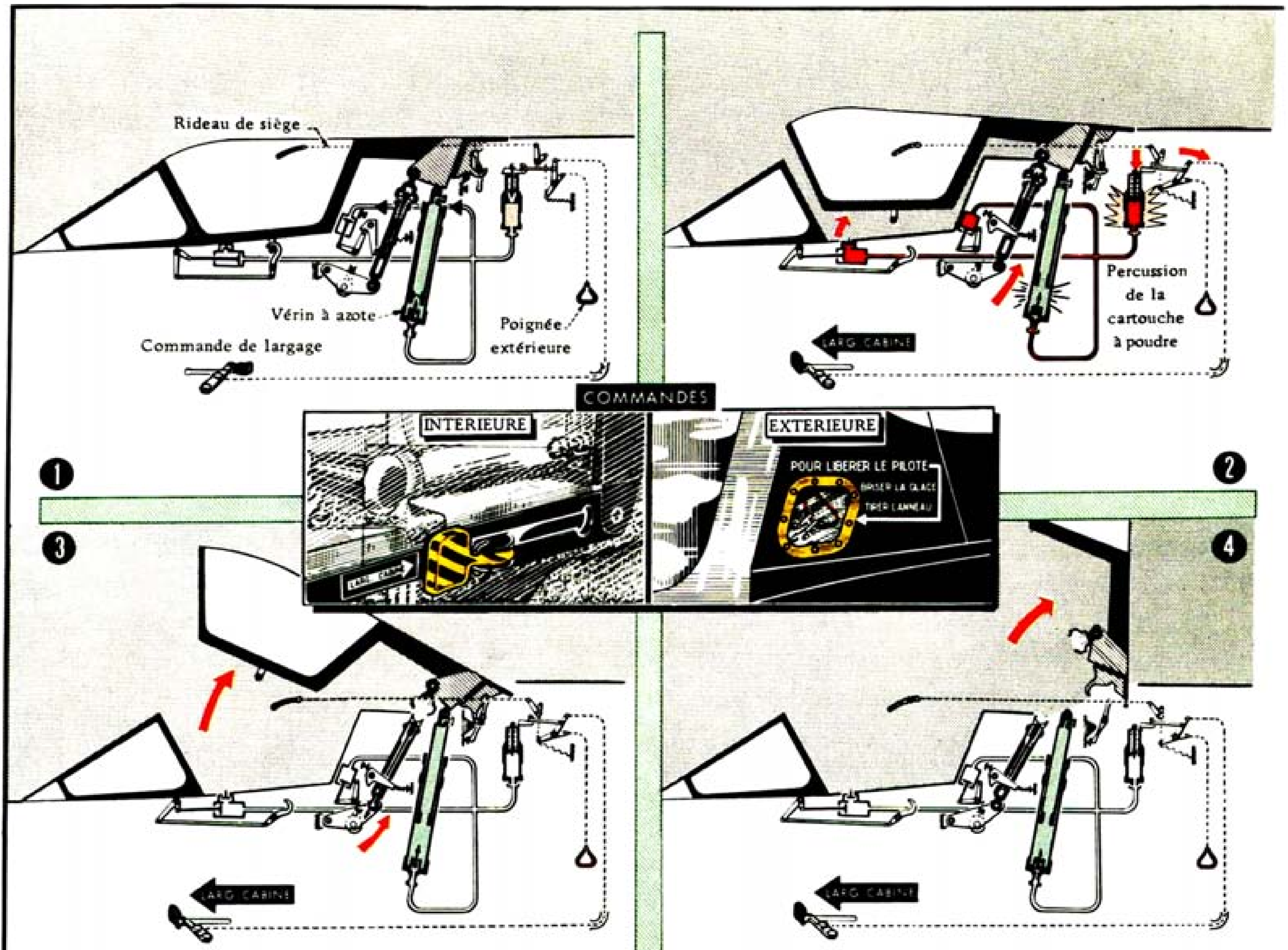
- Pochette à cartes
- Affichage code SIF
- Commande oxygène et blinker
- Commande centrale gyro et transfert de cap

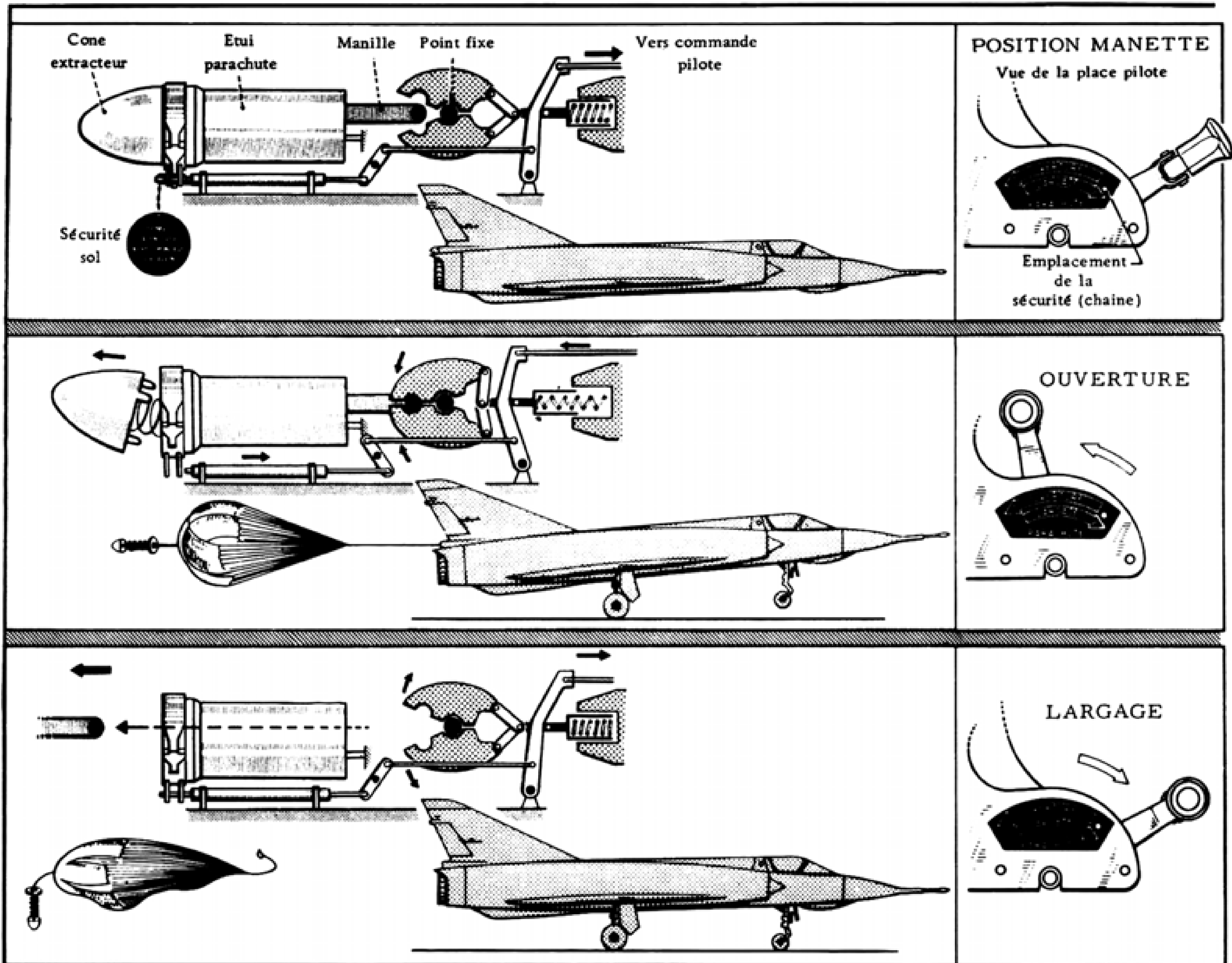
- Secours froid cabine
- Commande de guidage du missile AS30
- Réglage température cabine
- Commande pressurisation-climatisation

- Boîtier d'affichage des stations
- Commande bombes conventionnelles
- Commande missile
- Poste de commande Armement-Radar

- Disjoncteurs
- Désembuage
- Minuterie BSP
- IFF NRAI-2A







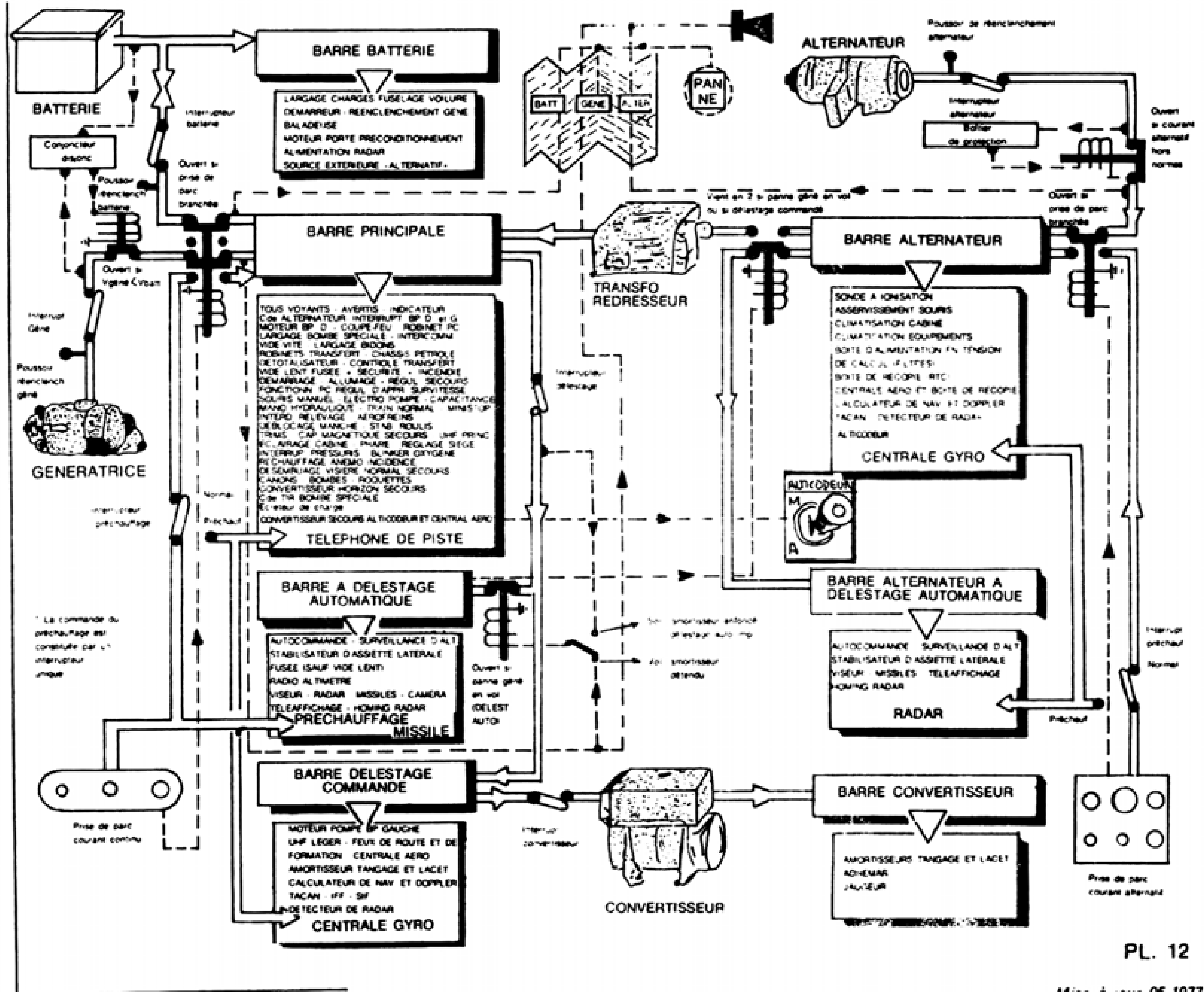


TABLEAU DES DISJONCTEURS

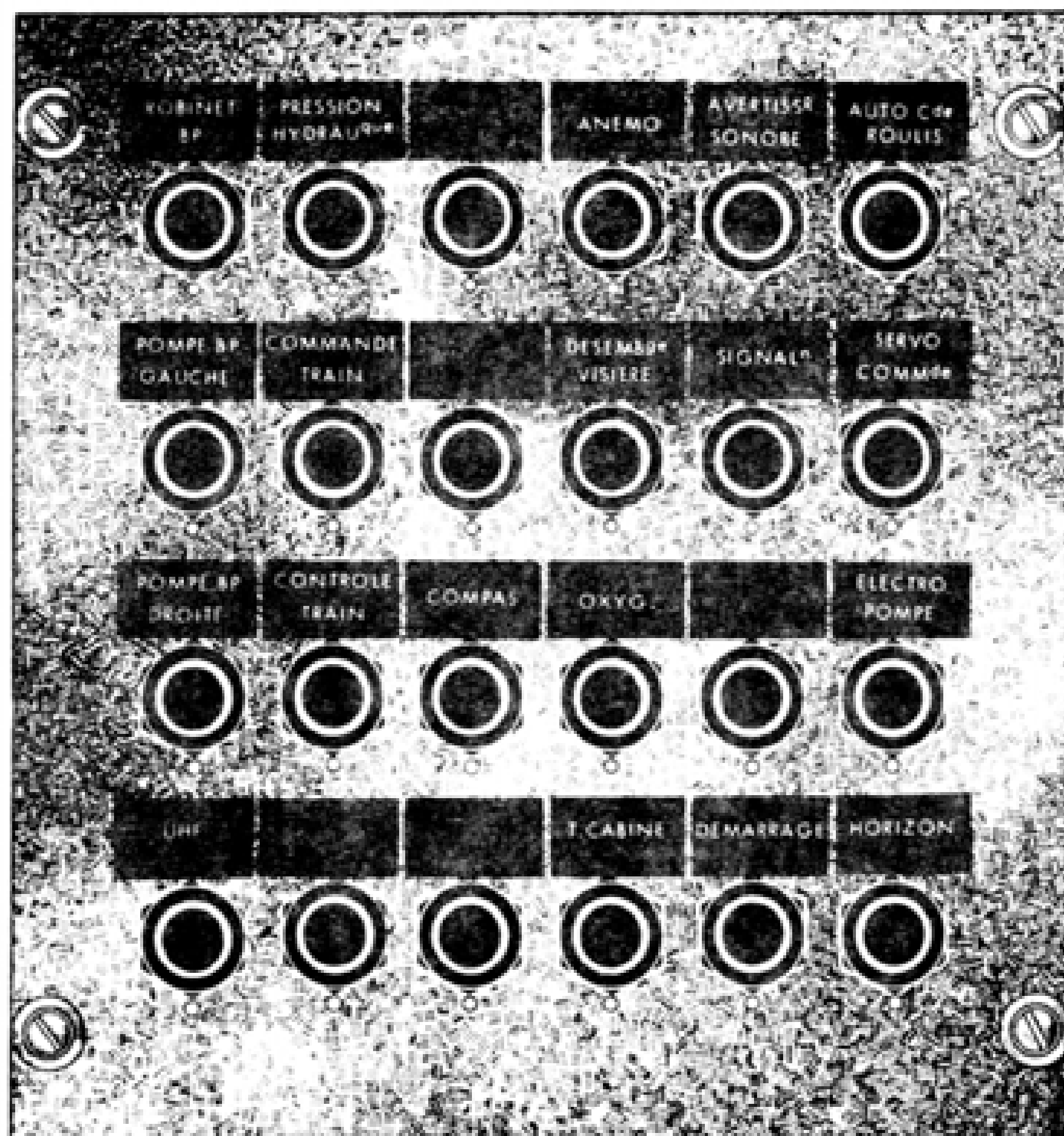
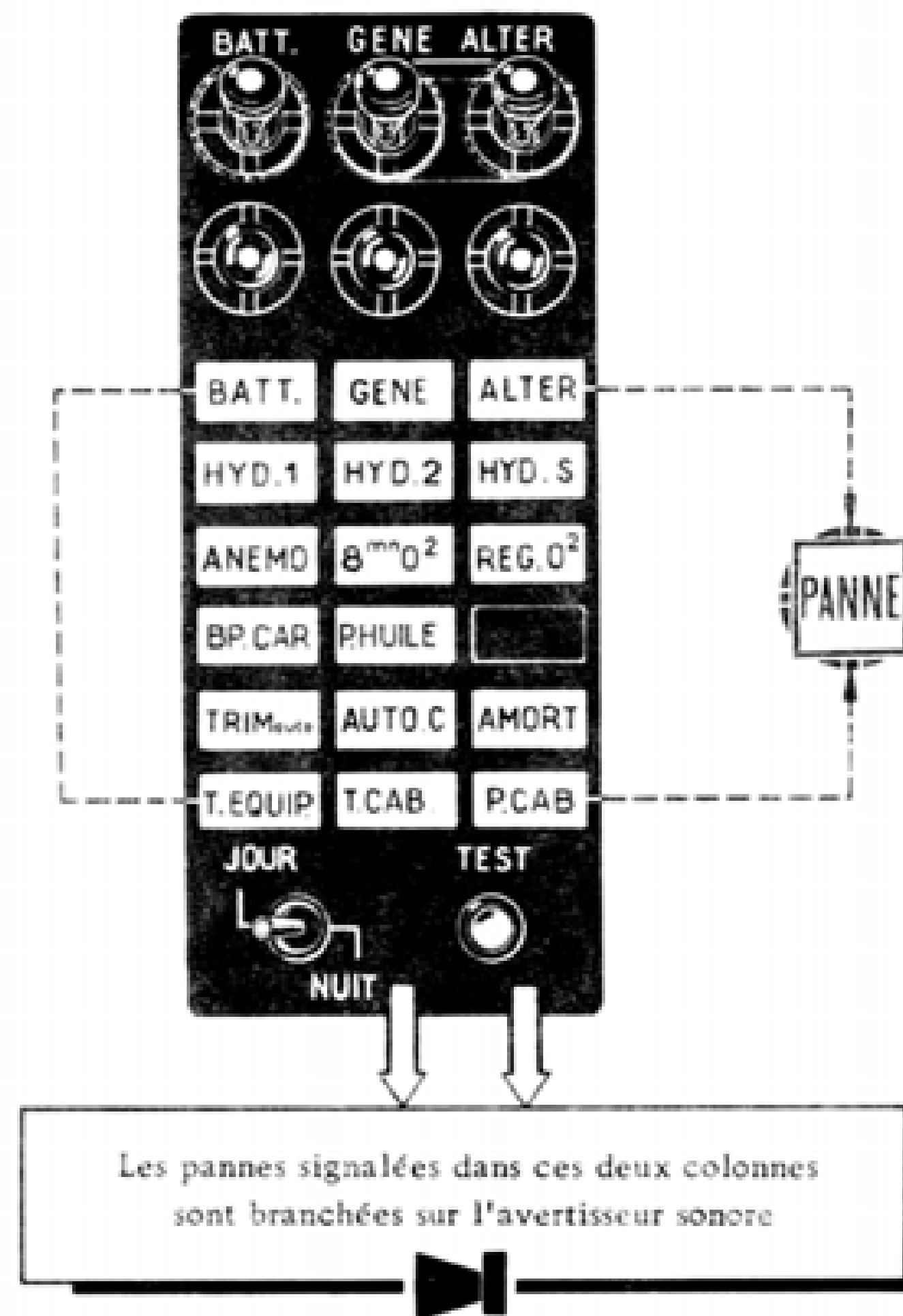
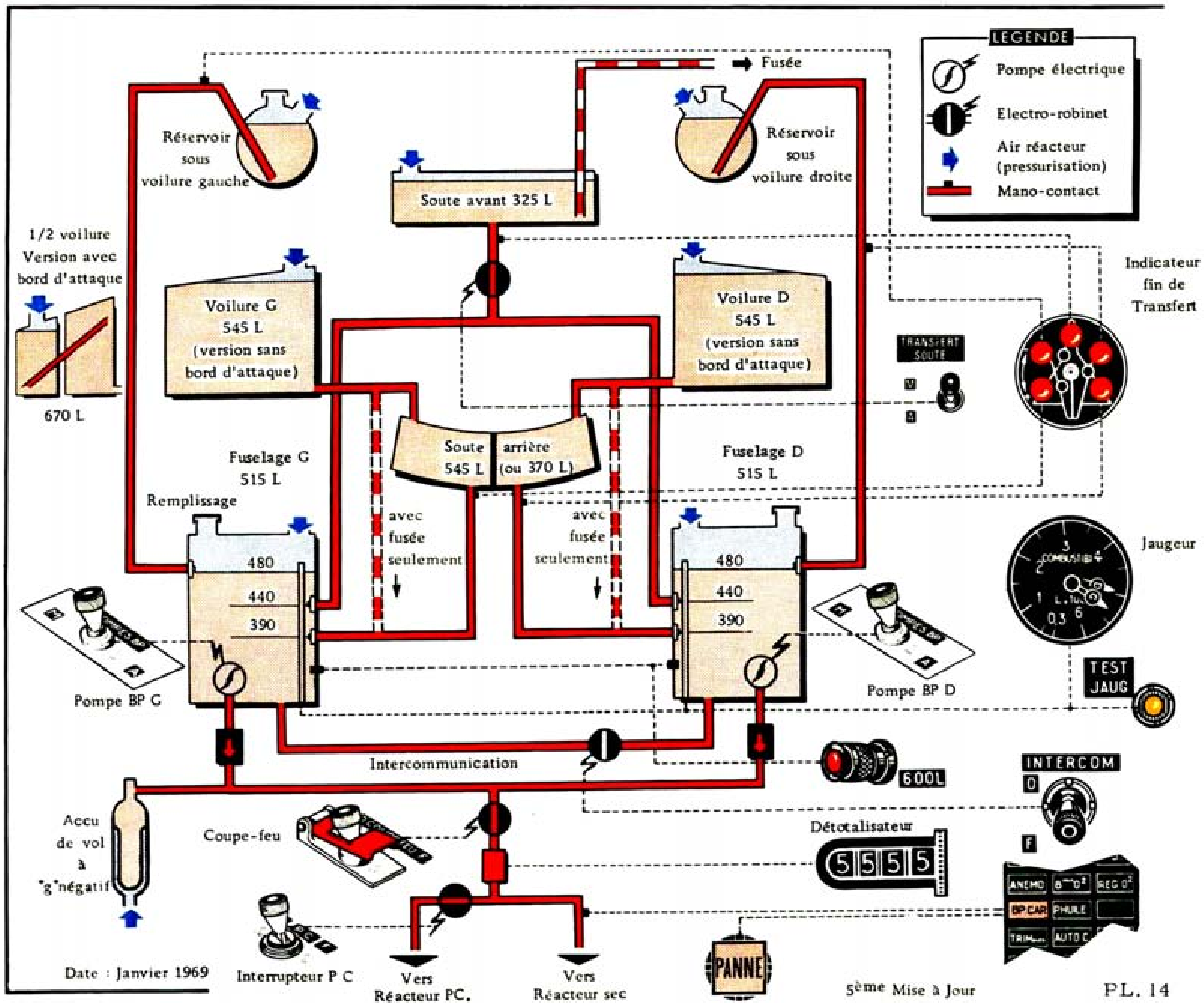
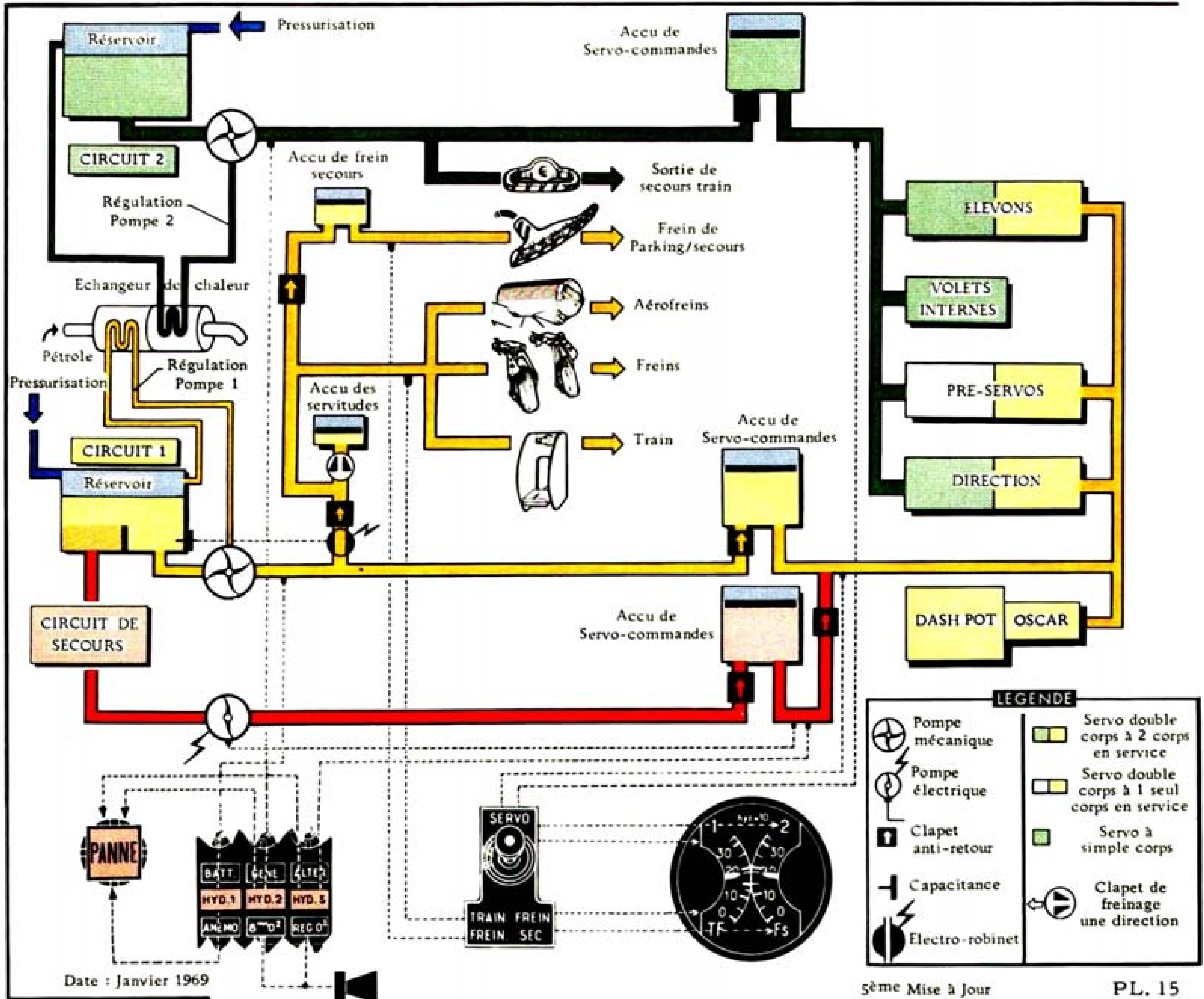
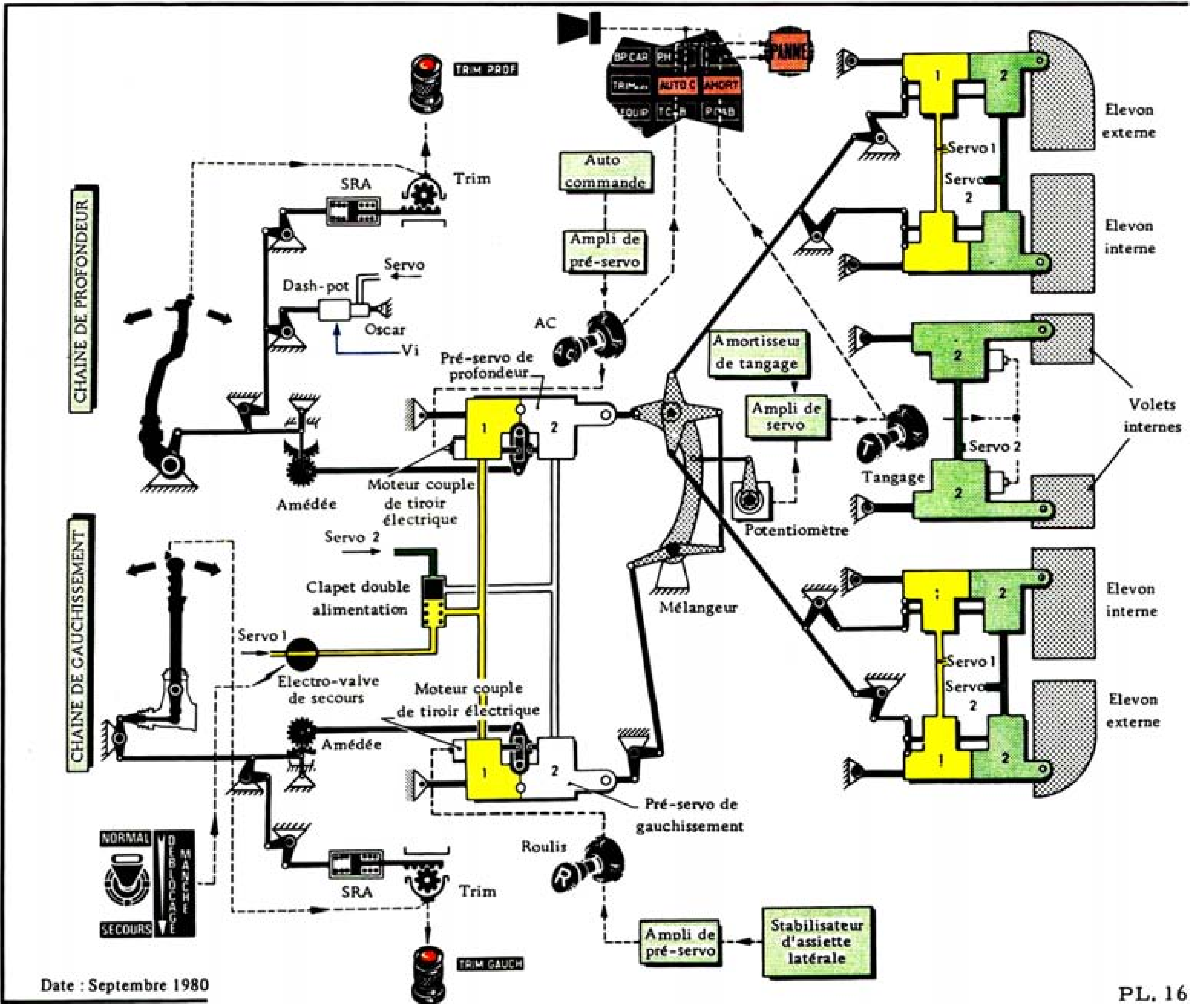


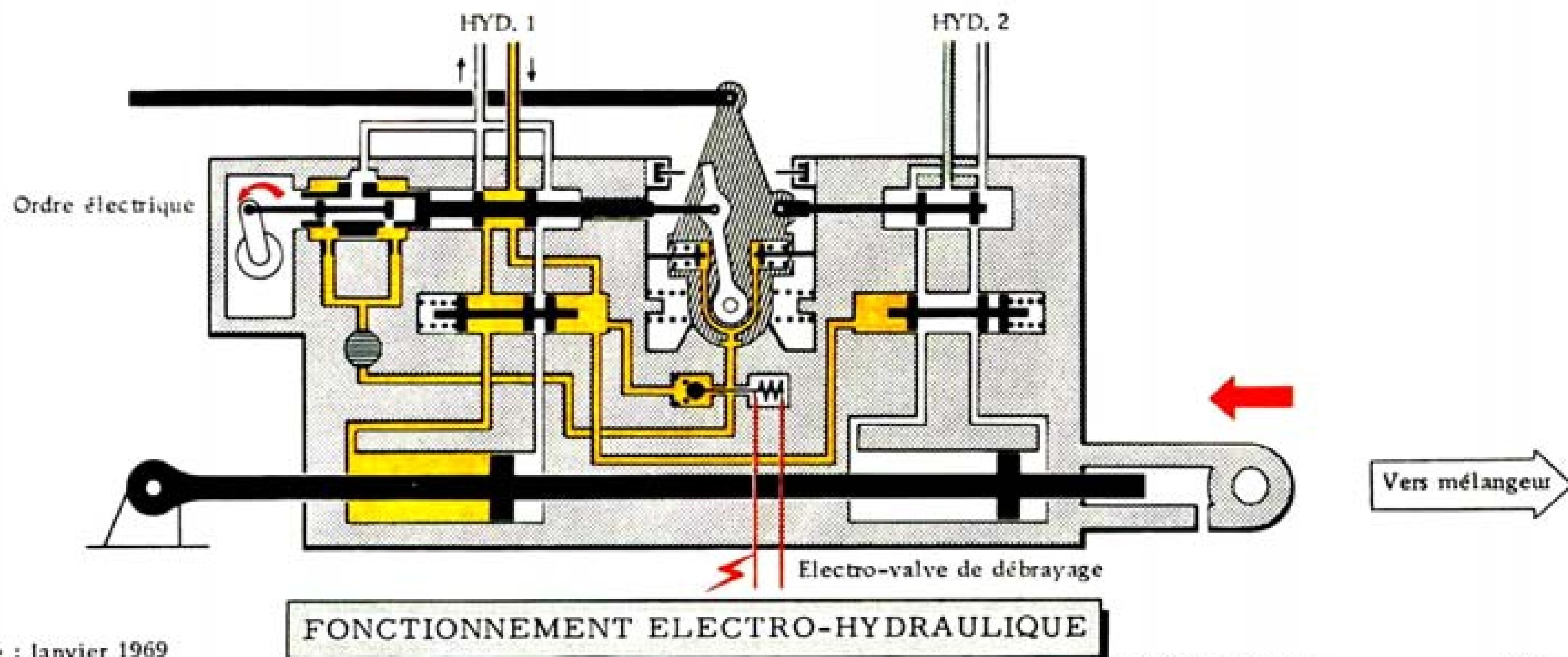
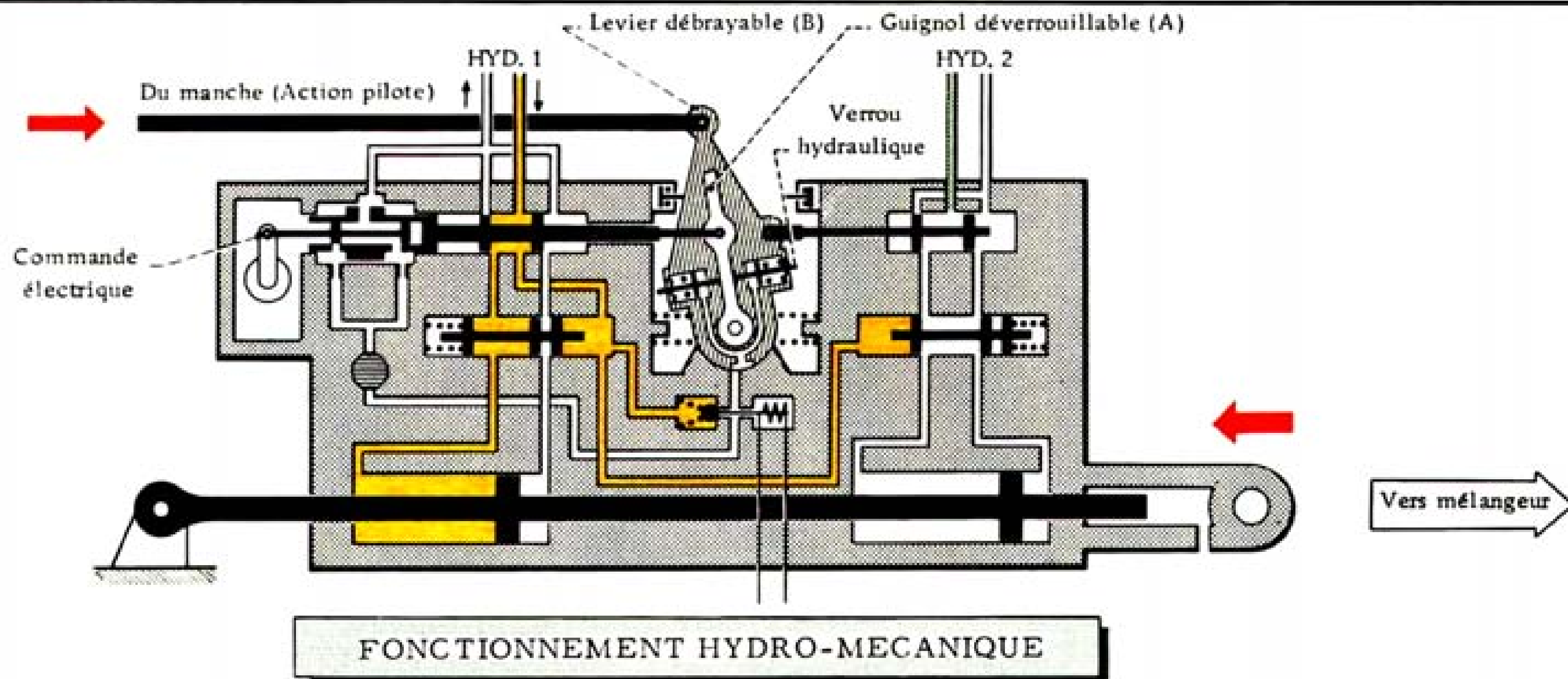
TABLEAU DE PANNES

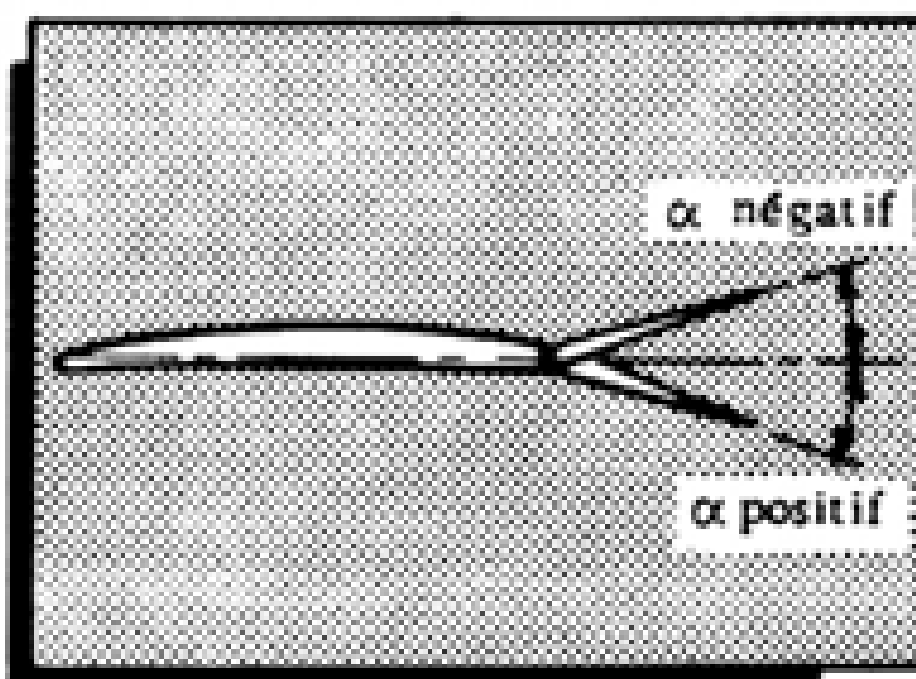
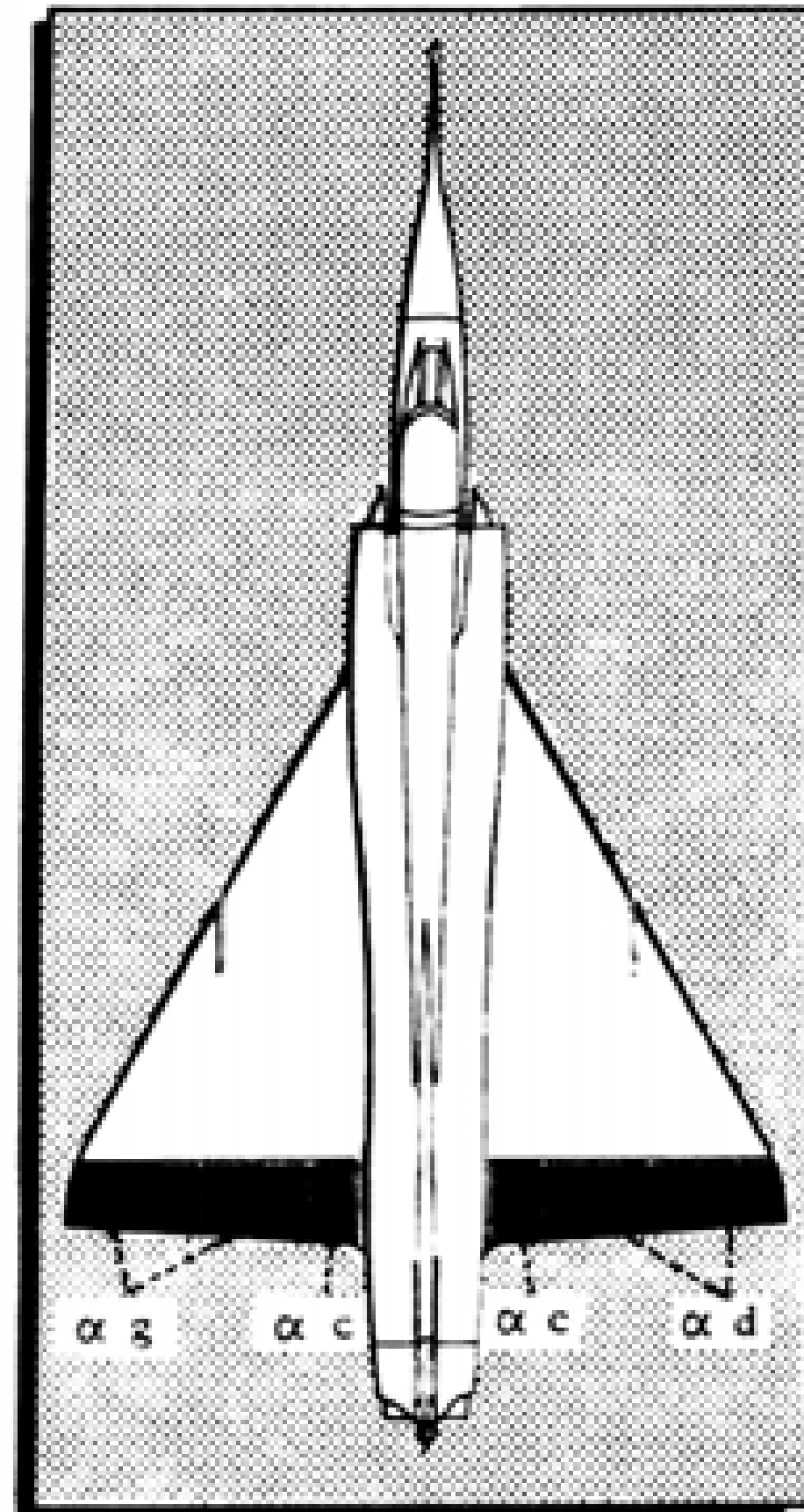




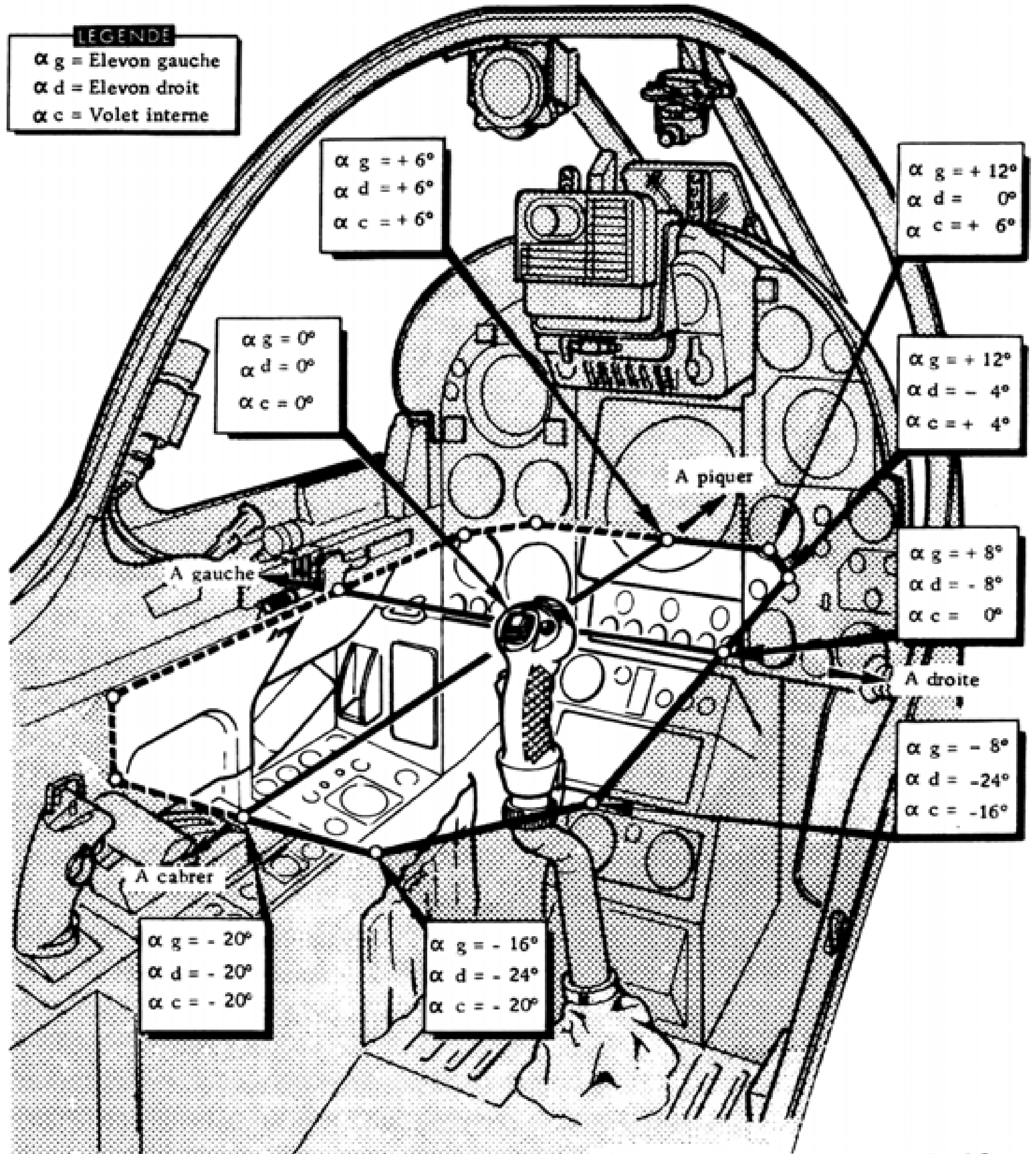


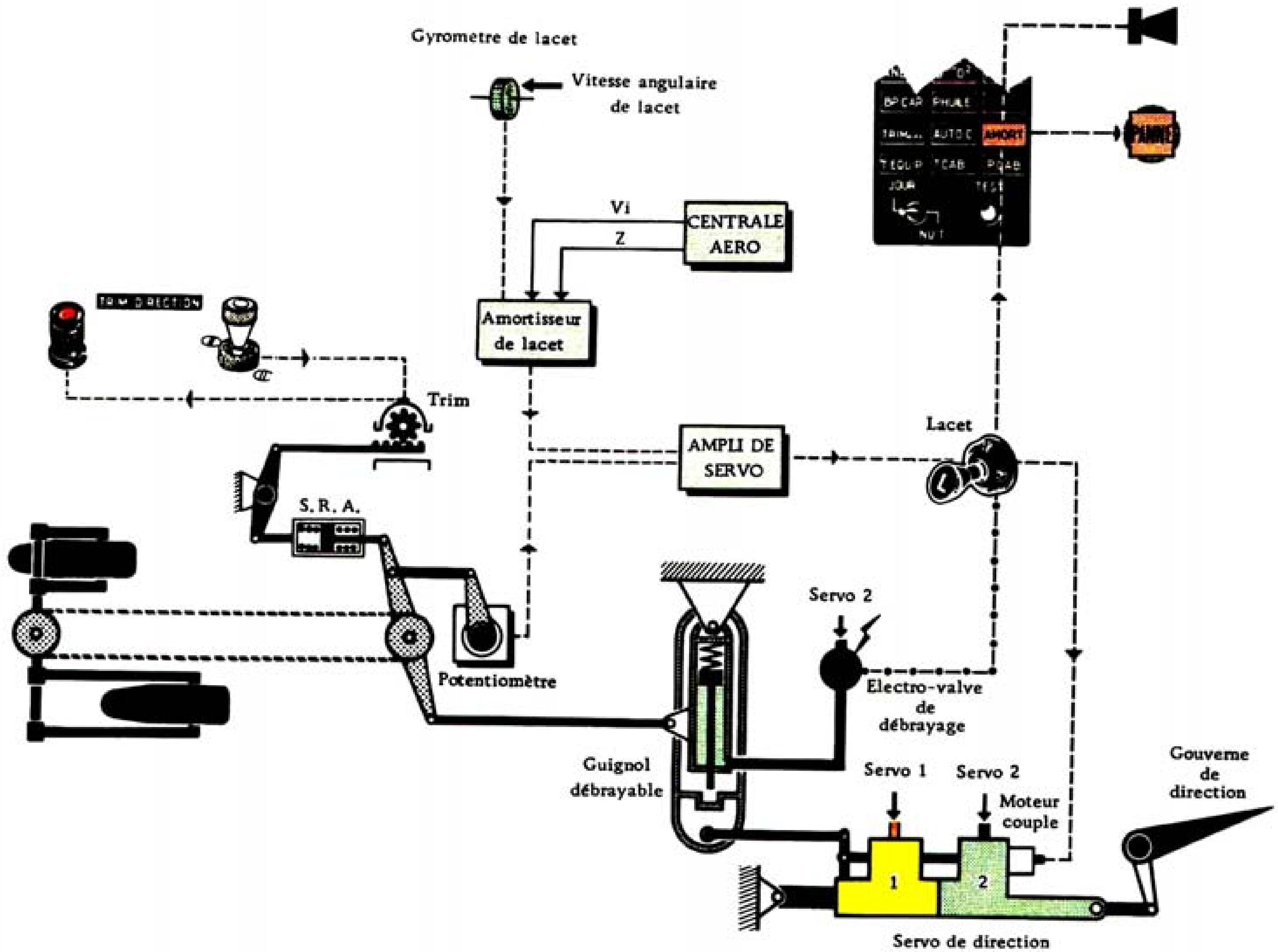


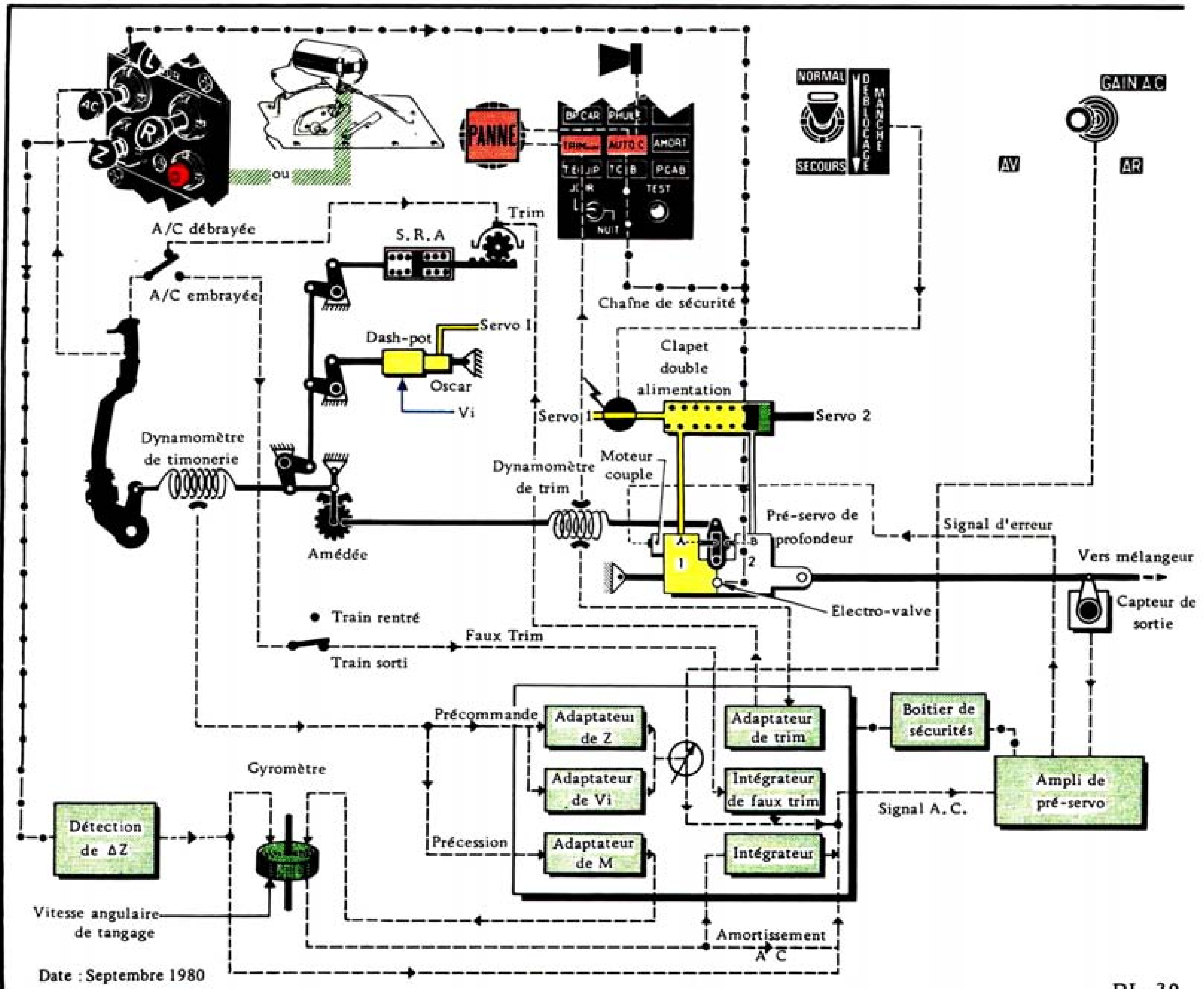


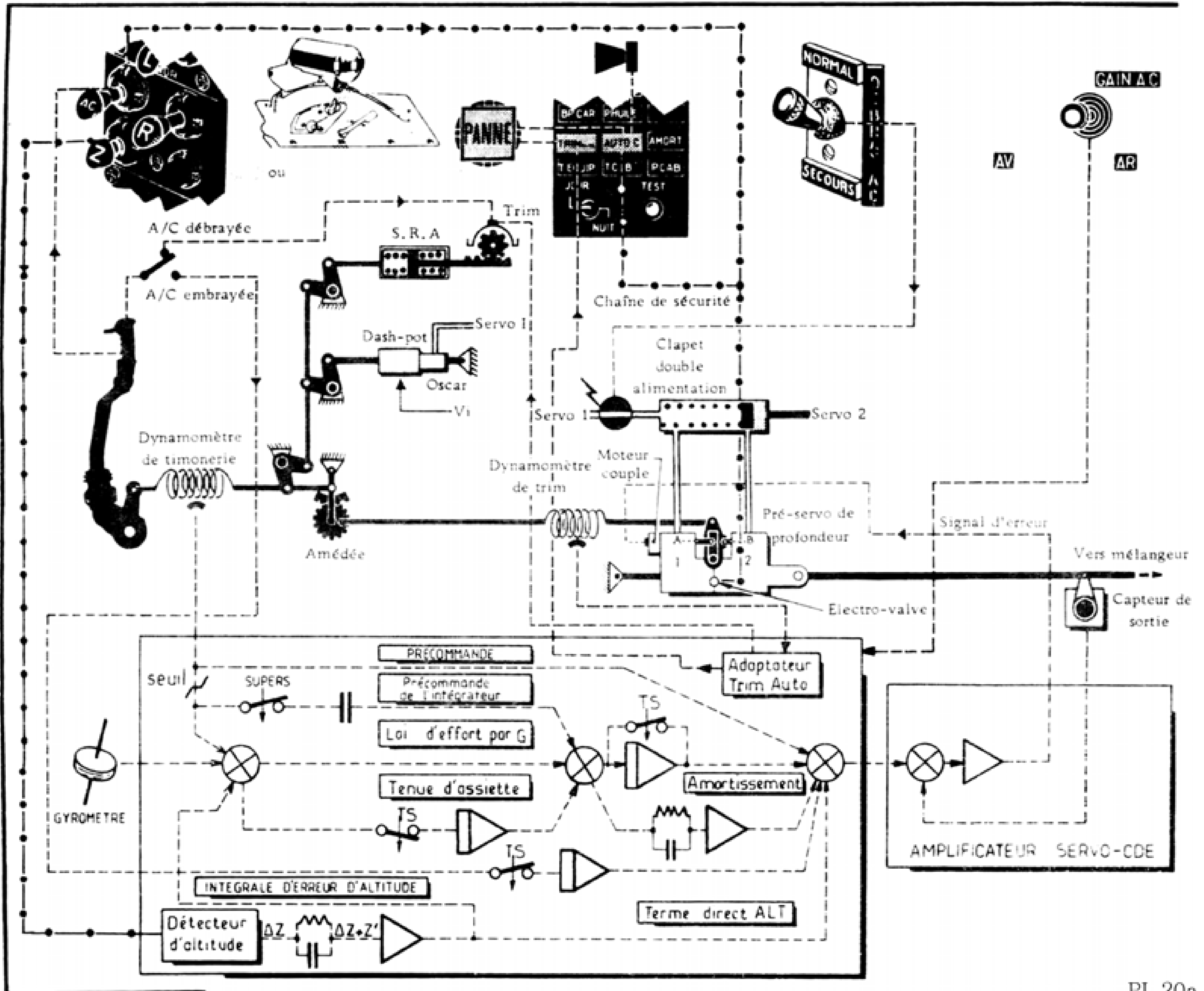


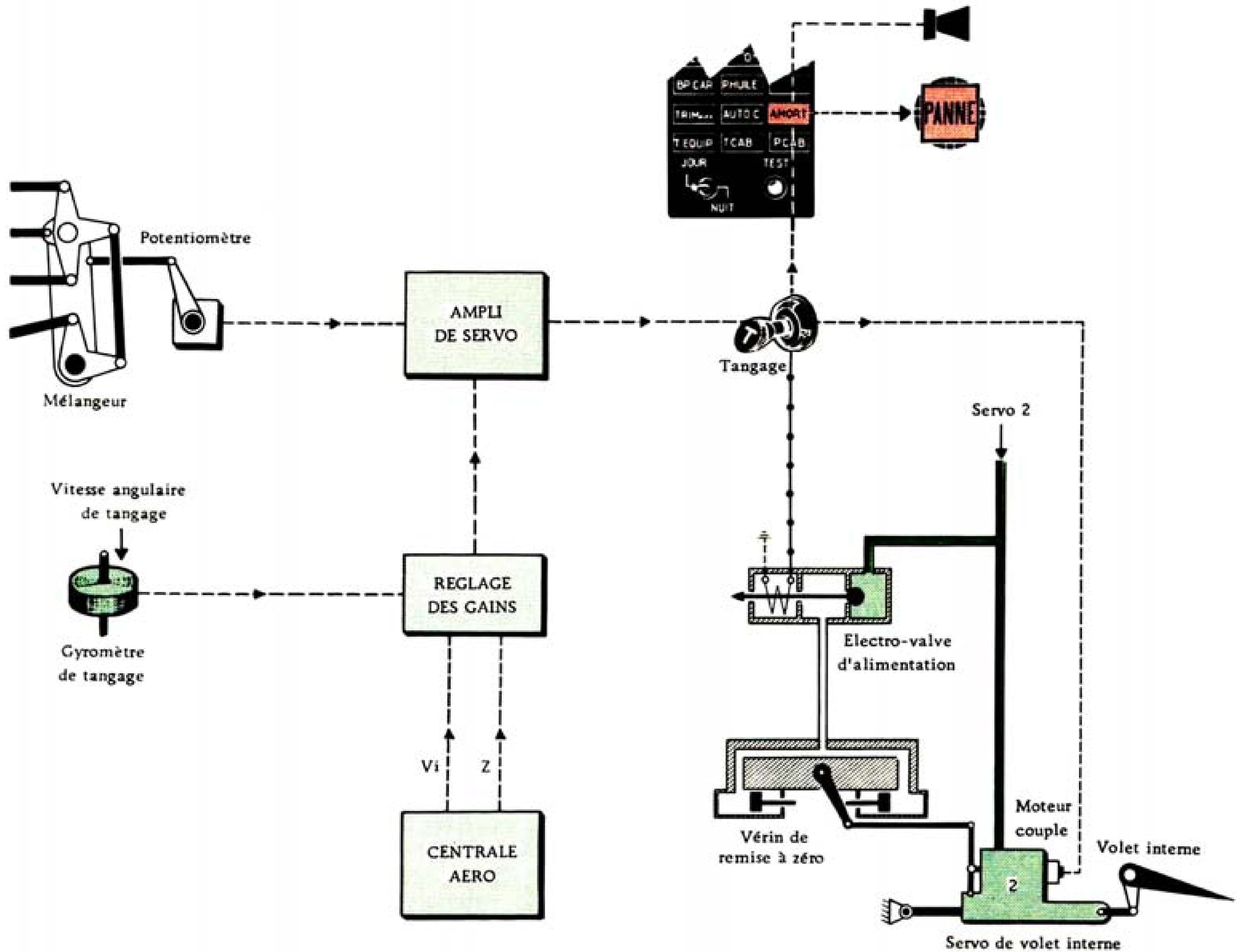
LEGENDE
 αg = Elevon gauche
 αd = Elevon droit
 αc = Voilet interne

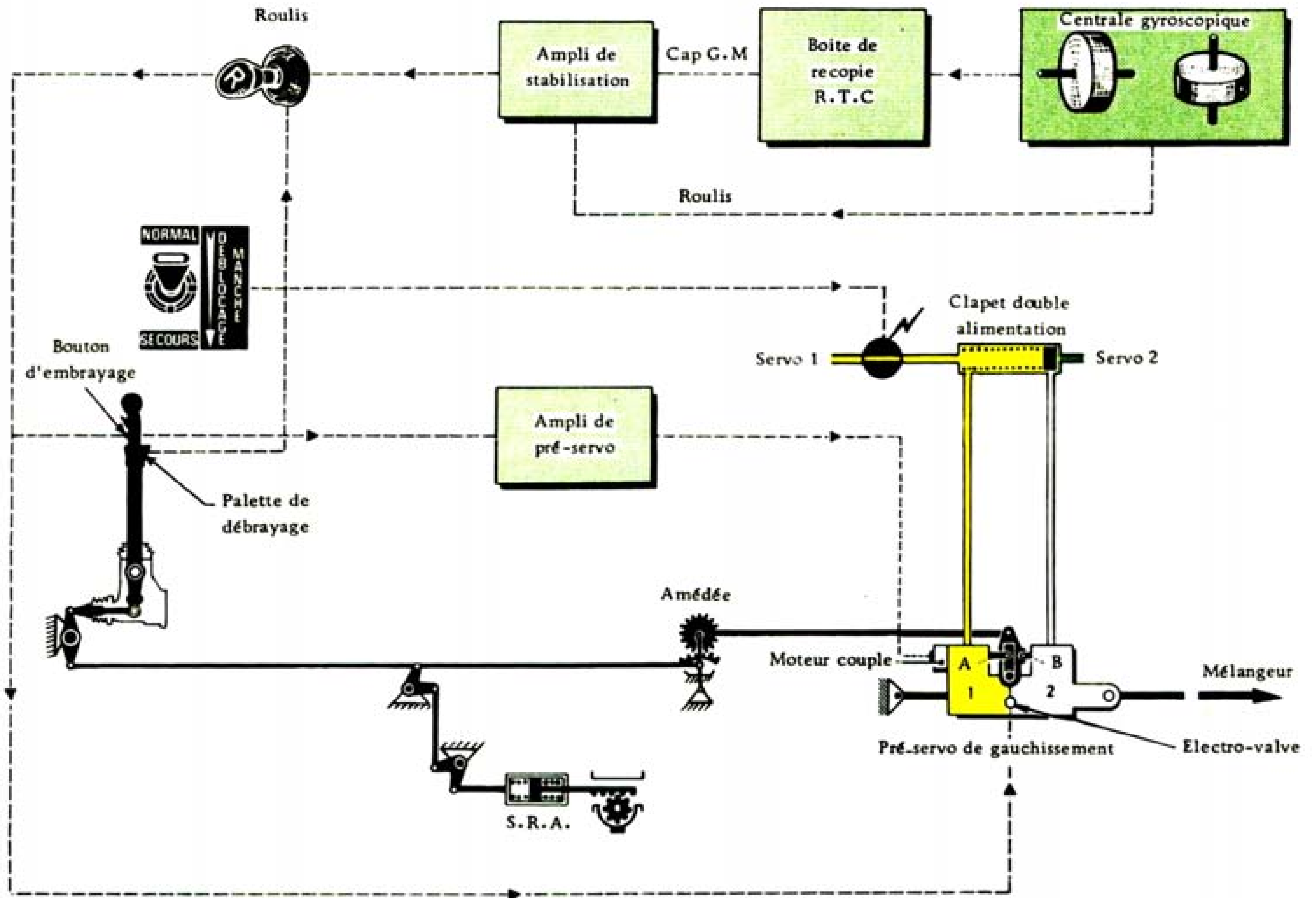






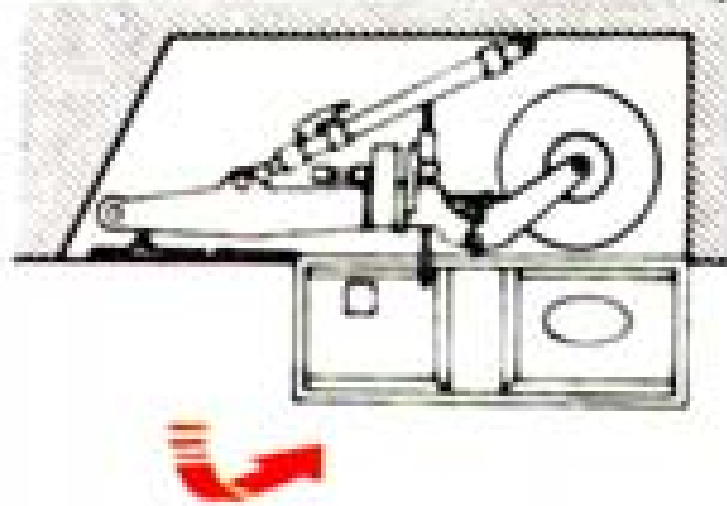






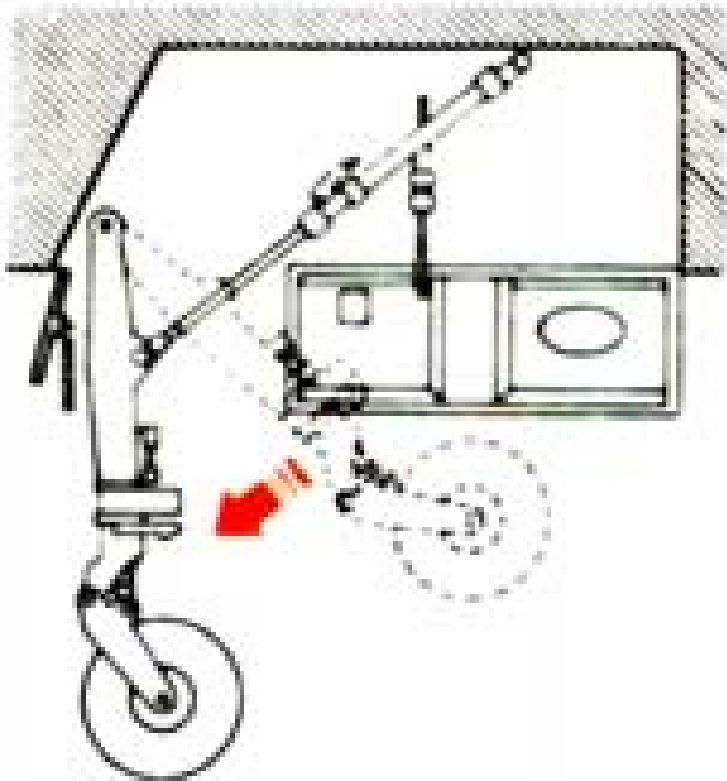
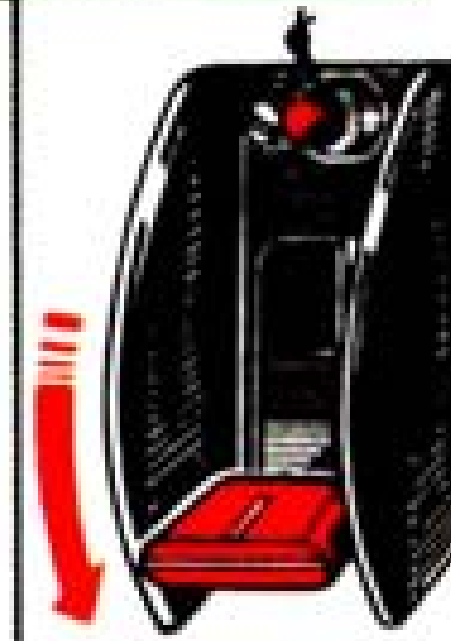
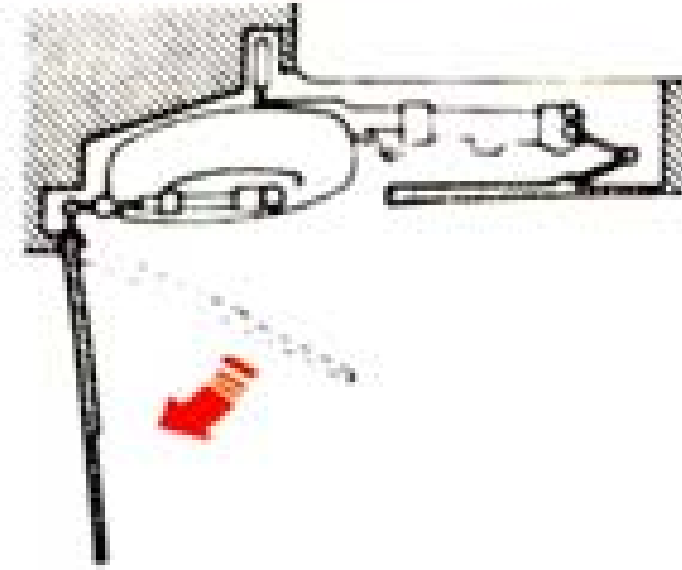
TRAIN RENTRE

GAZ REDUITS (N < 8000 tr/min)
VITESSE INDIQUEE < 240 kt



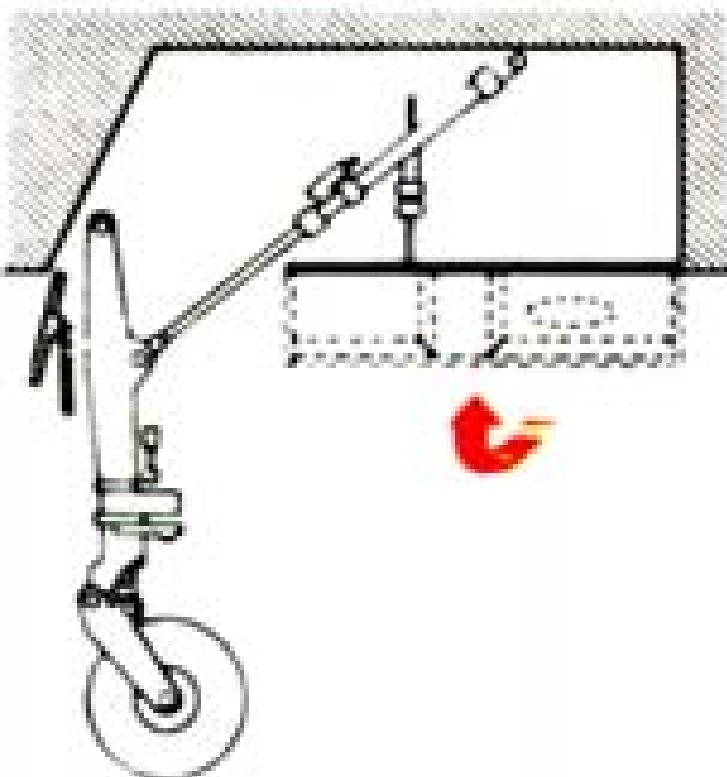
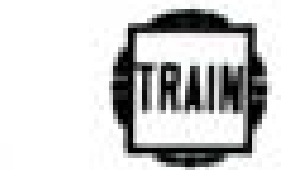
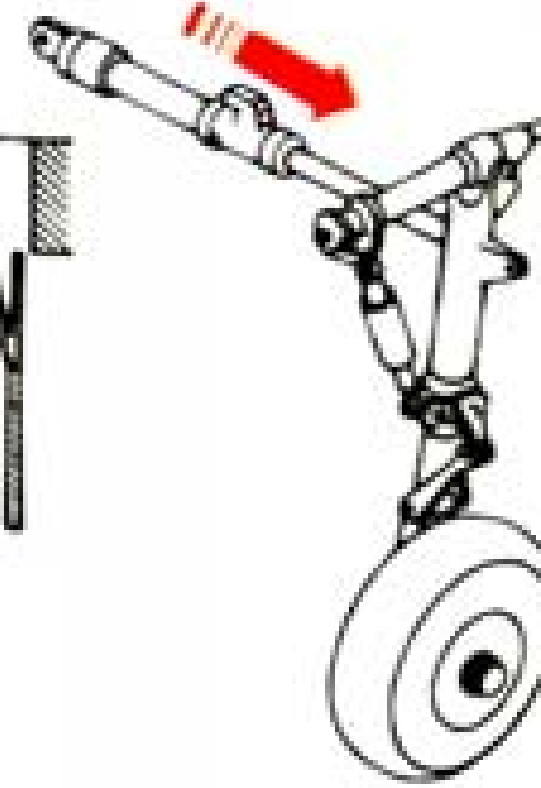
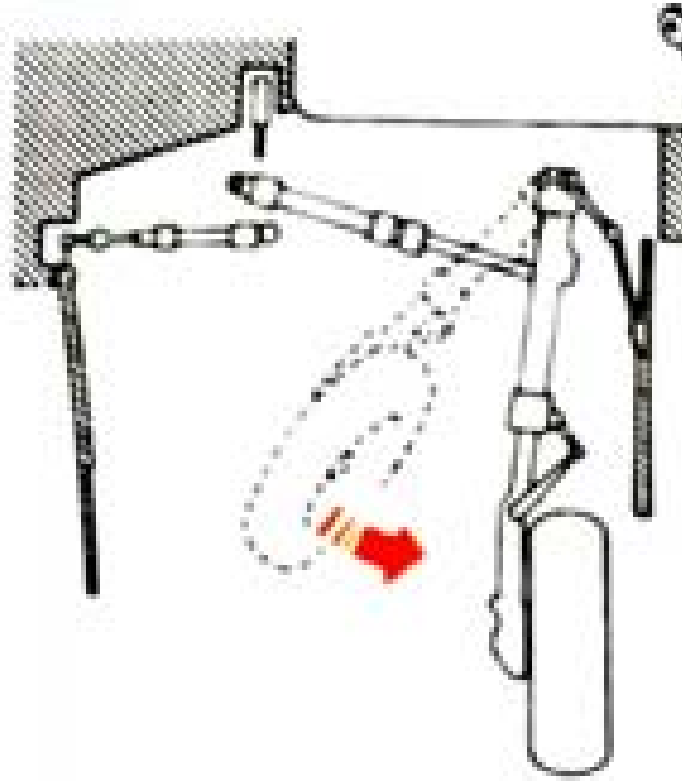
1ère PHASE

OUVERTURE
DES TRAPPES



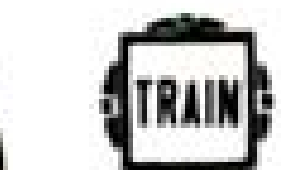
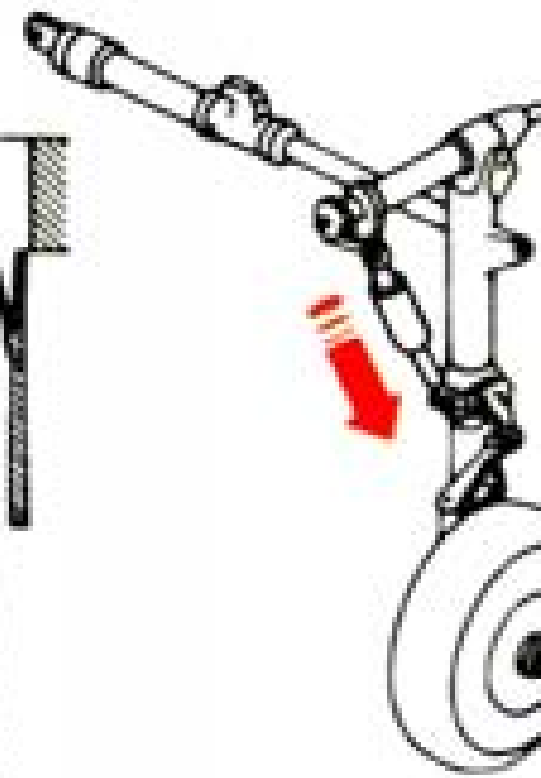
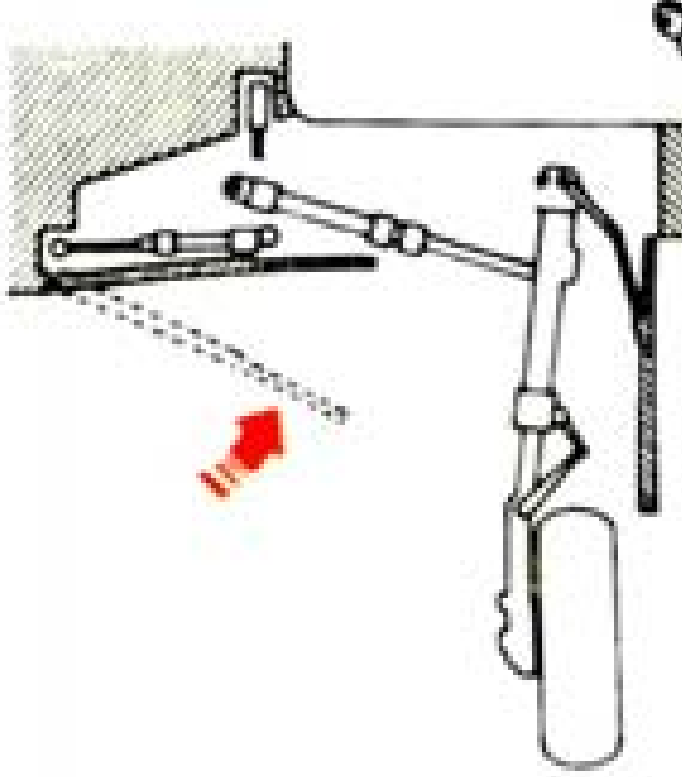
2ème PHASE

DESCENTE DES
3 JAMBES DE TRAIN
ET
VERROUILLAGE DES
VERINS DE DESCENTE



3ème PHASE

FERMETURE
DES TRAPPES
ET
RECUIL DES
TRAINS PRINCIPAUX



Date : Janvier 1969

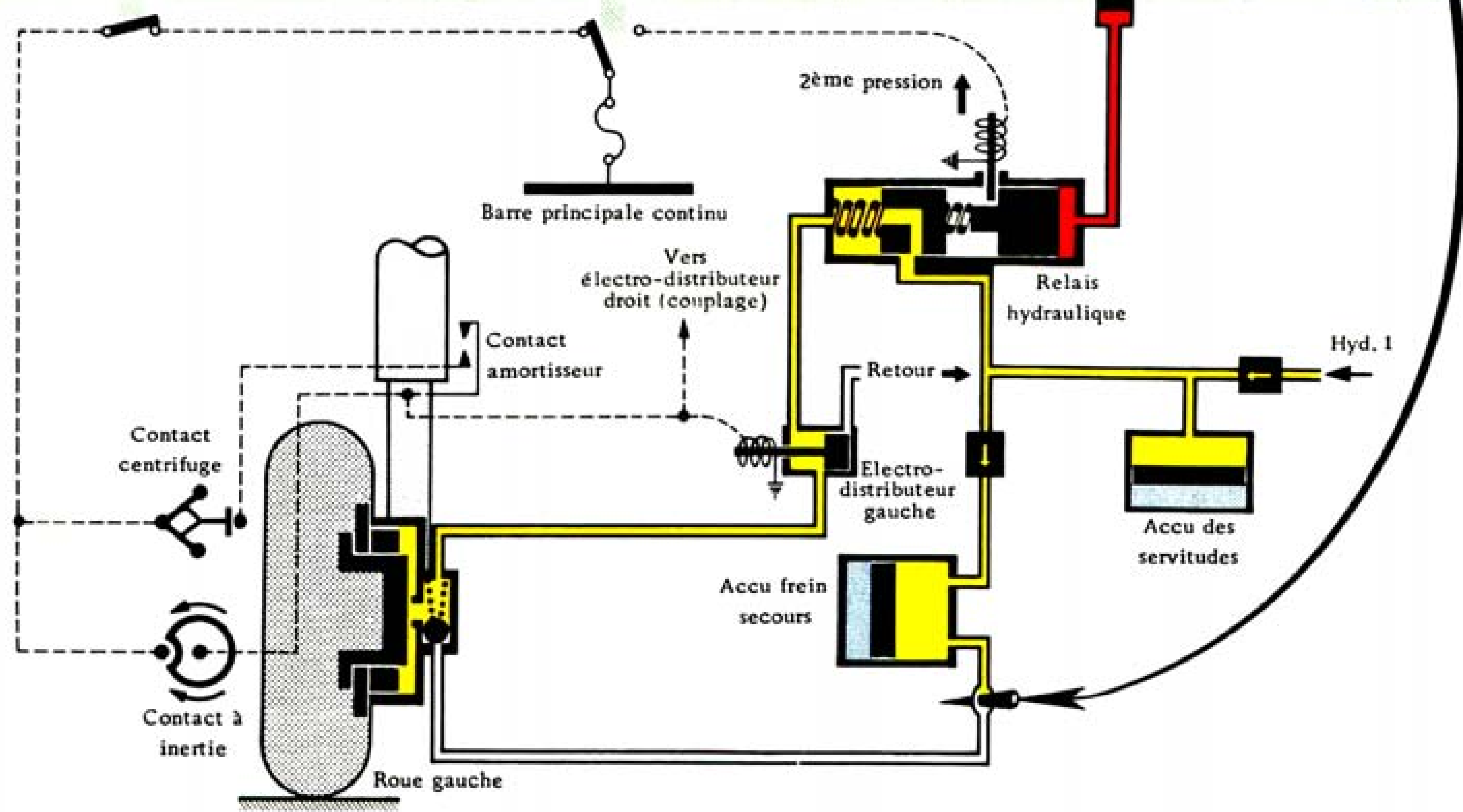
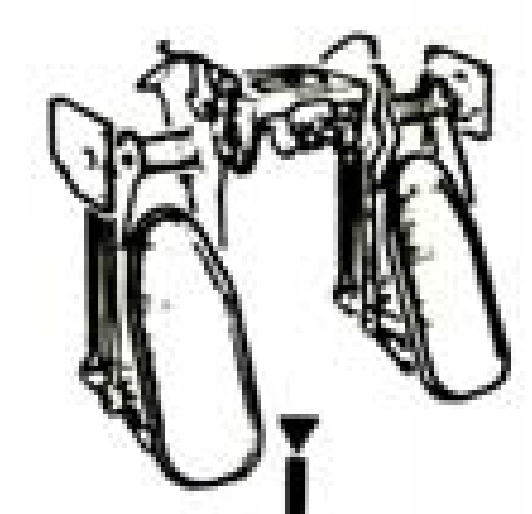
5ème Mise à Jour

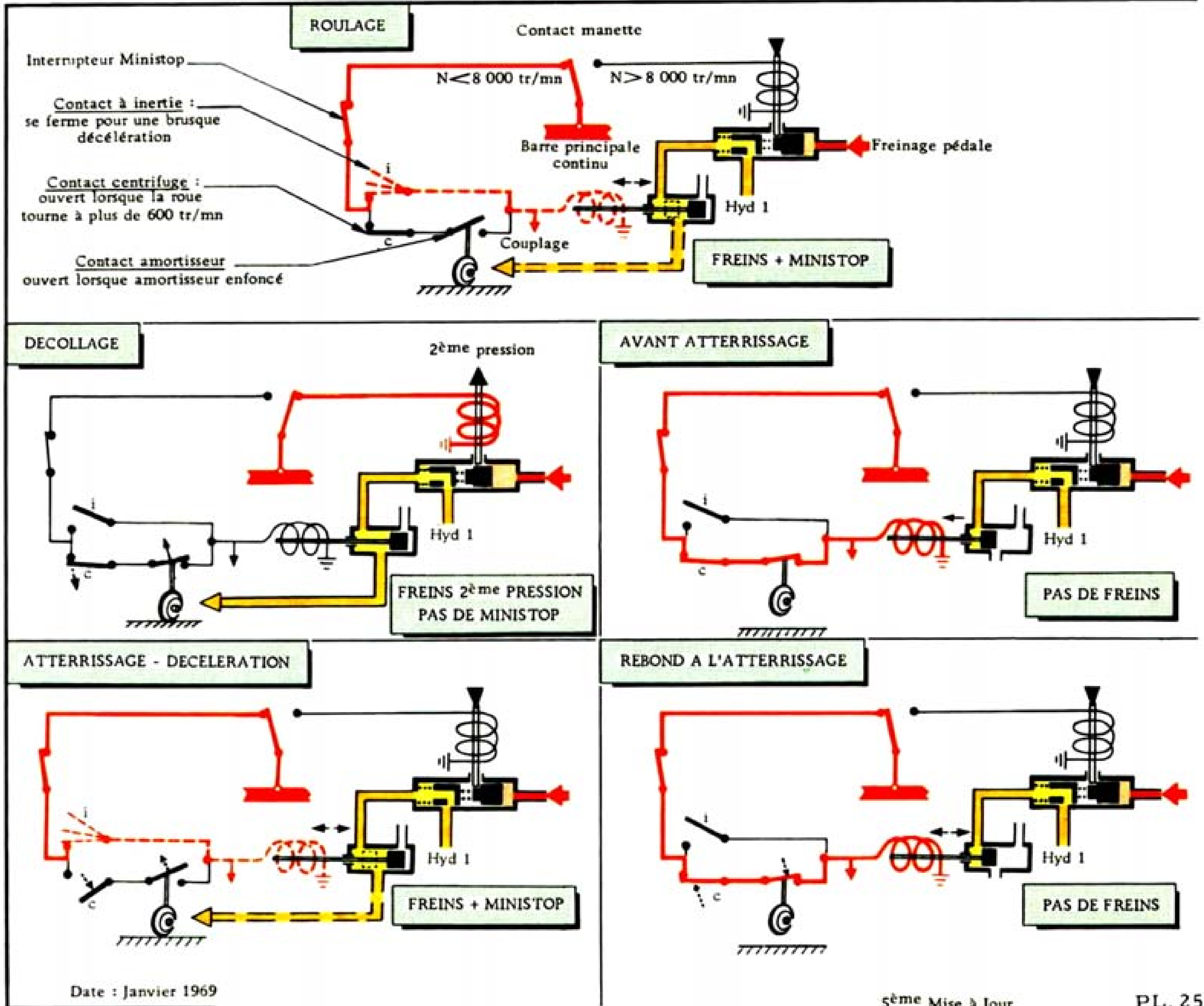
PL. 23

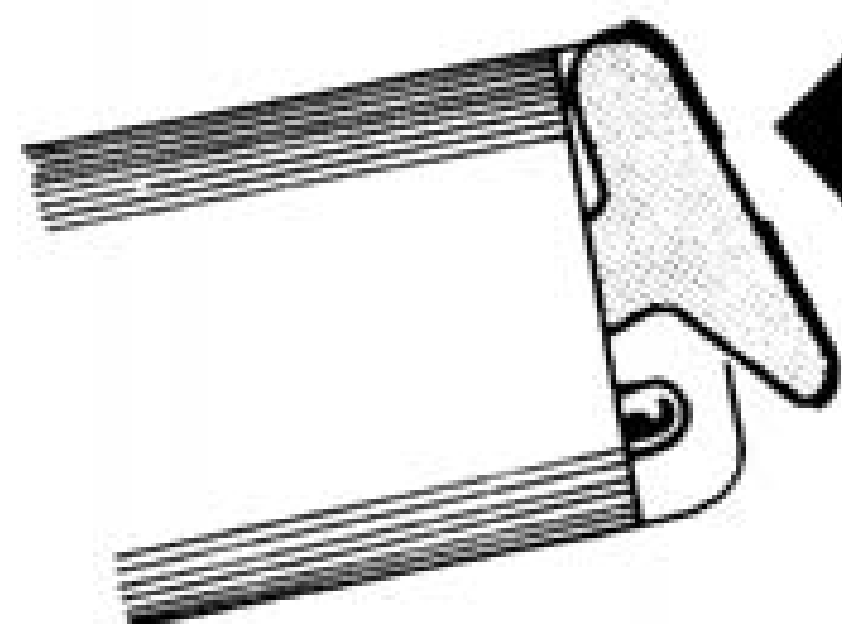


Position manette des gaz

$N < 8000 \text{ tr/mn}$ $N > 8000 \text{ tr/mn}$

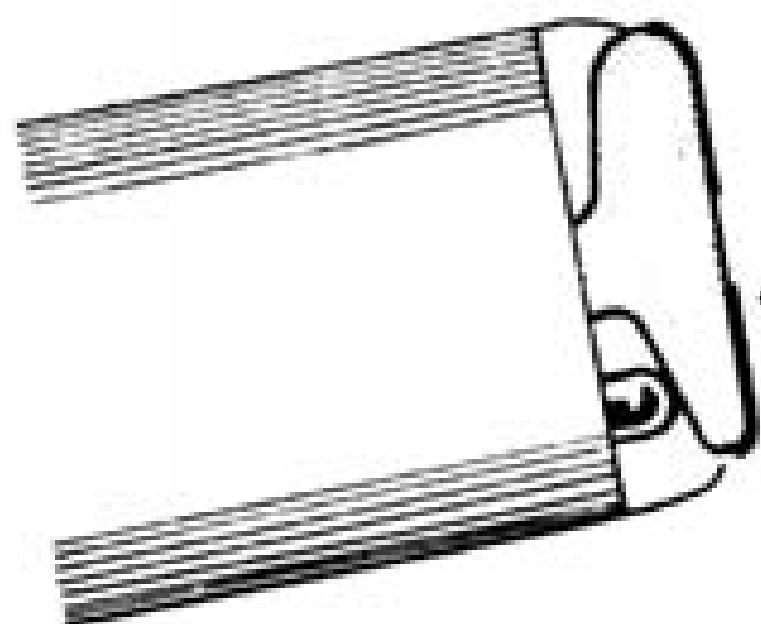




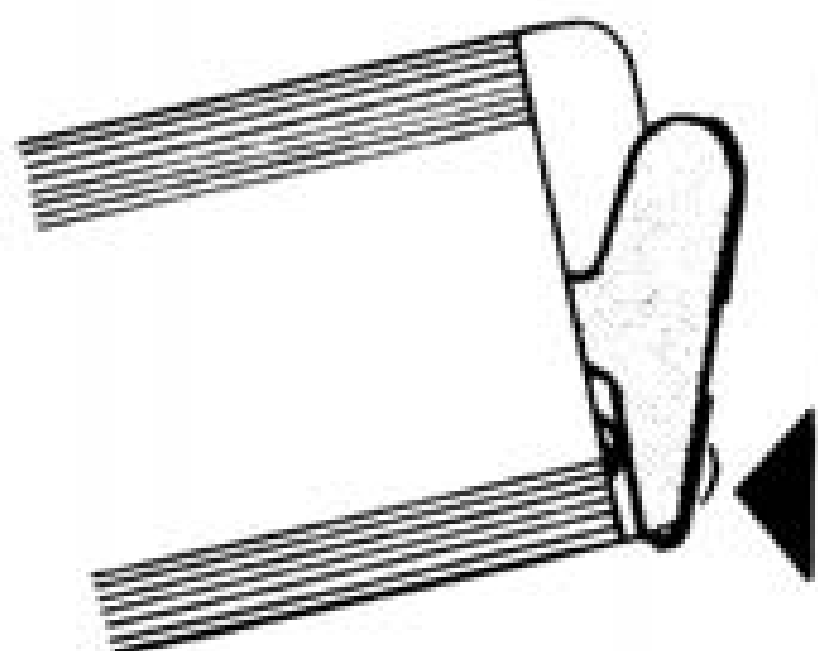


Le basculeur est en position de repos (il y est maintenu par un ressort de rappel)
Les aérofreins sont rentrés et verrouillés; le voyant aérofreins est éteint.

LES 2 MODES DE FONCTIONNEMENT DES AEROFREINS

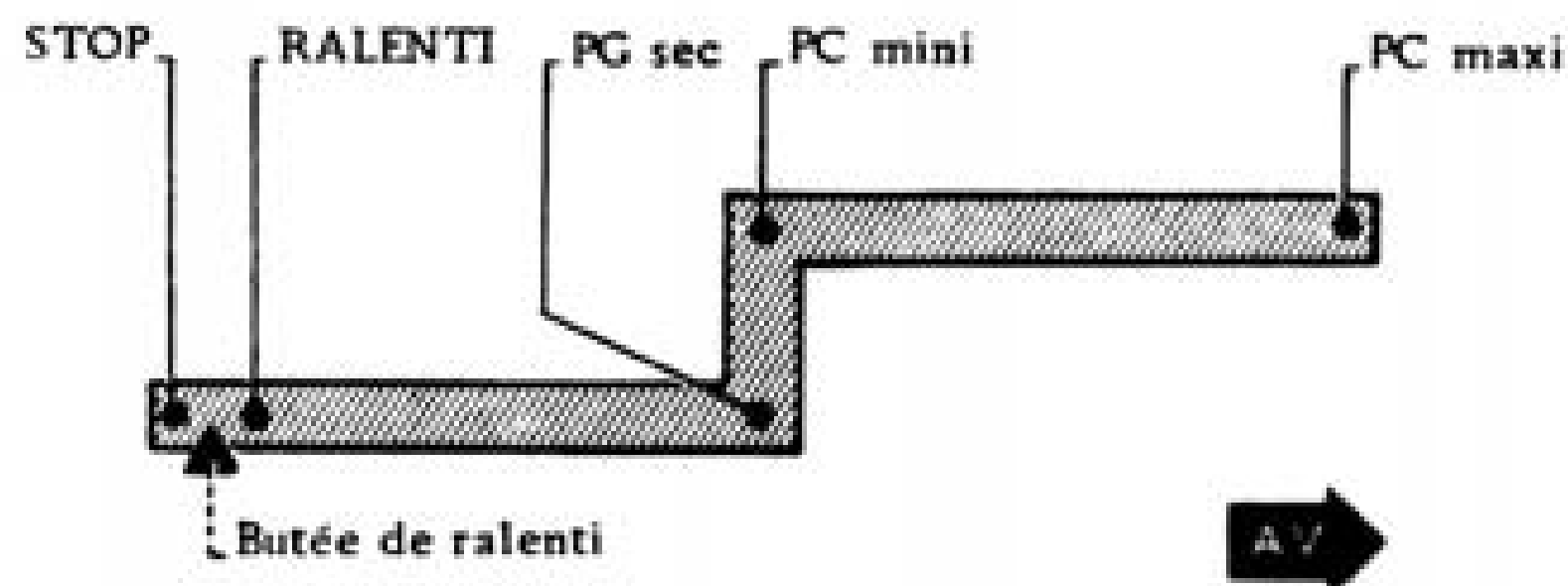
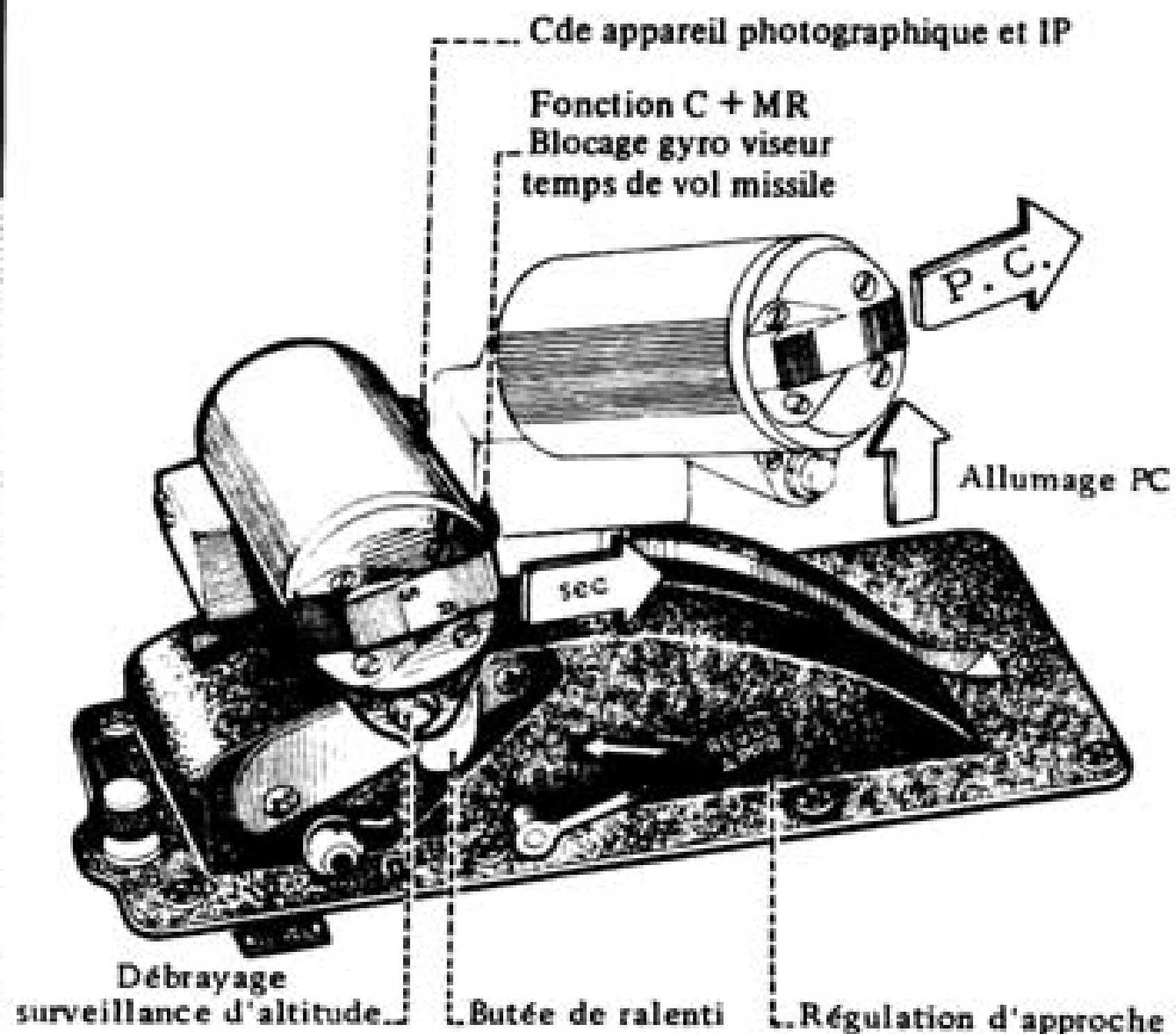


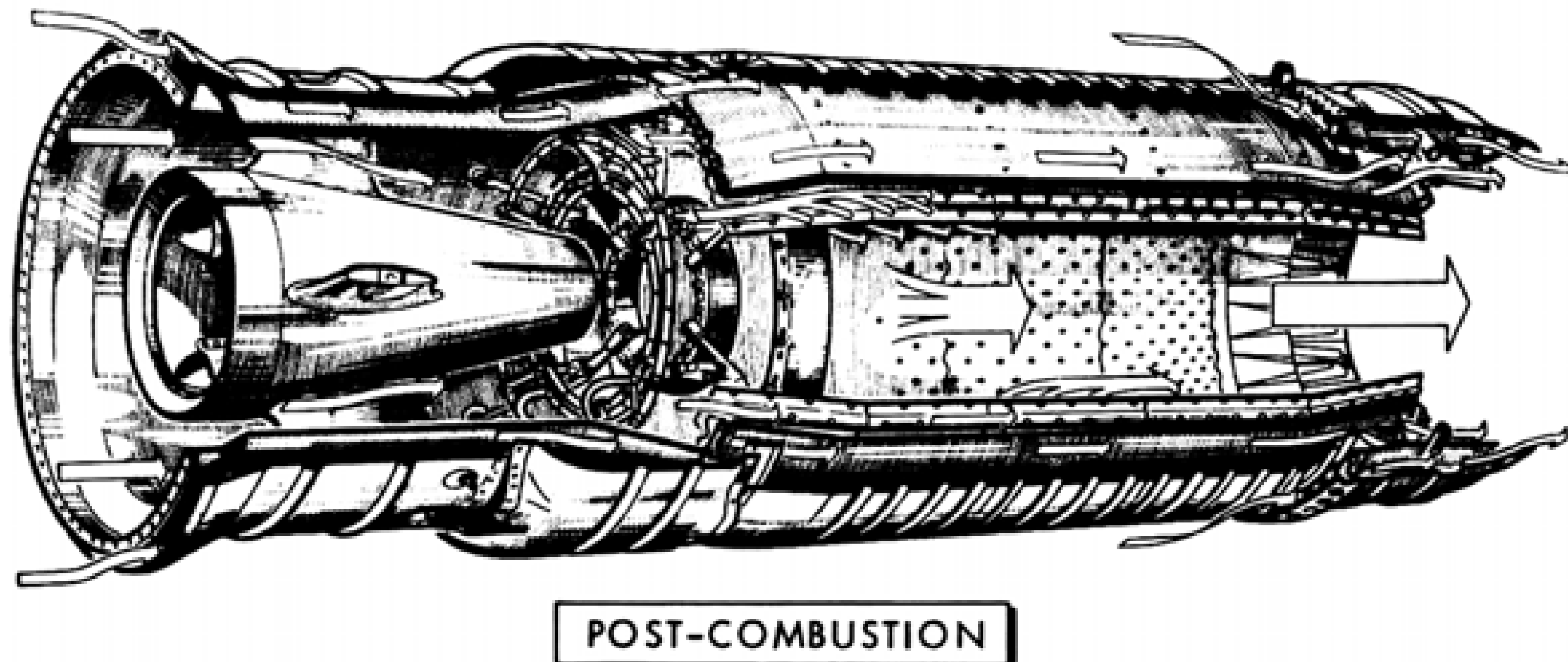
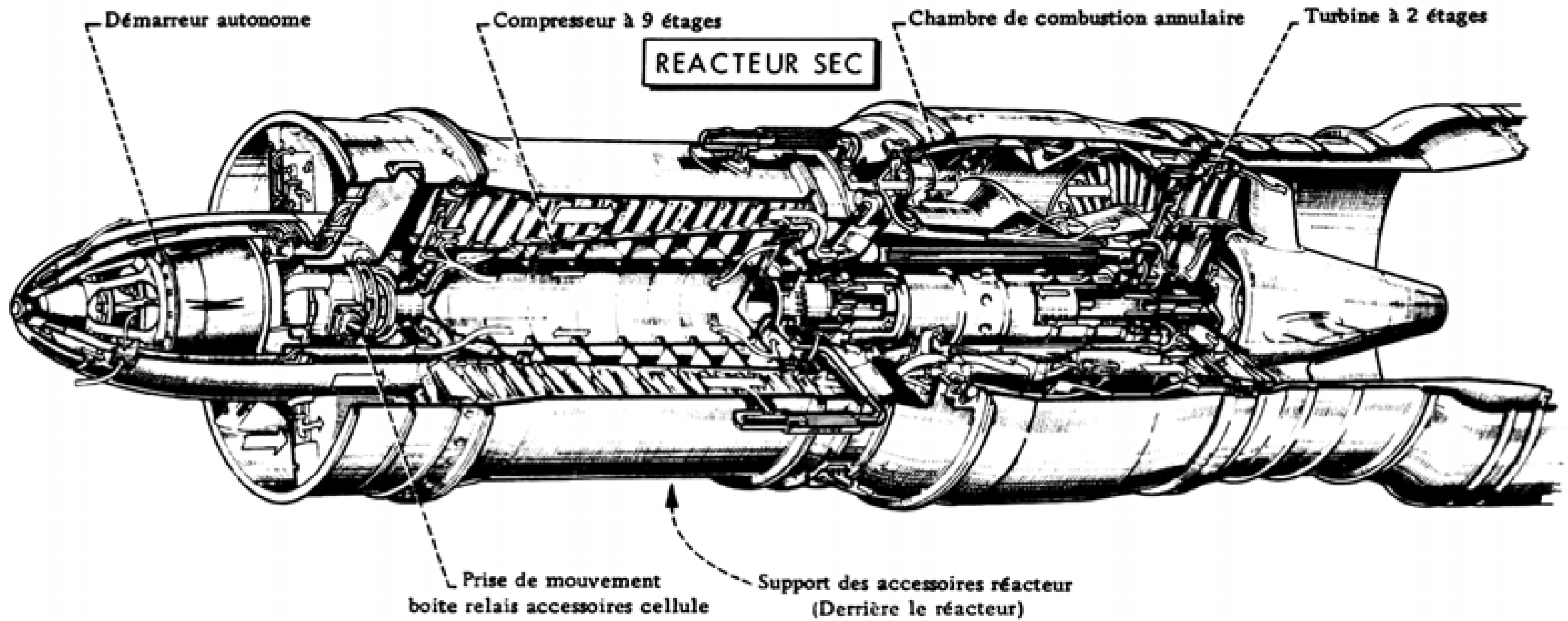
Le basculeur est maintenu appliqué sur la bossette, les aérofreins sortent. Si on relâche le basculeur, les aérofreins rentrent.
On peut ainsi donner à volonté des "coups d'aérofreins". C'est le fonctionnement "par impulsions".

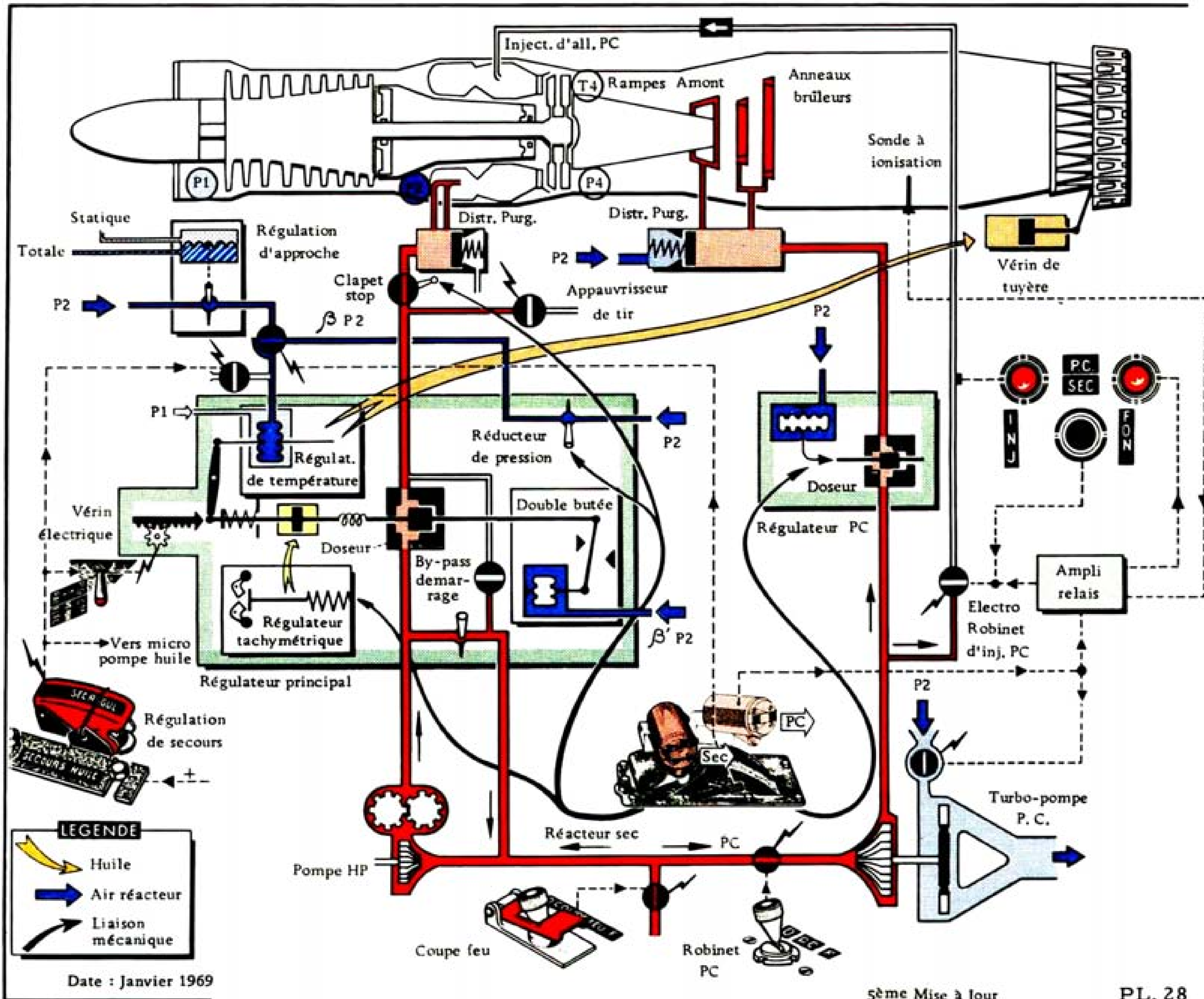


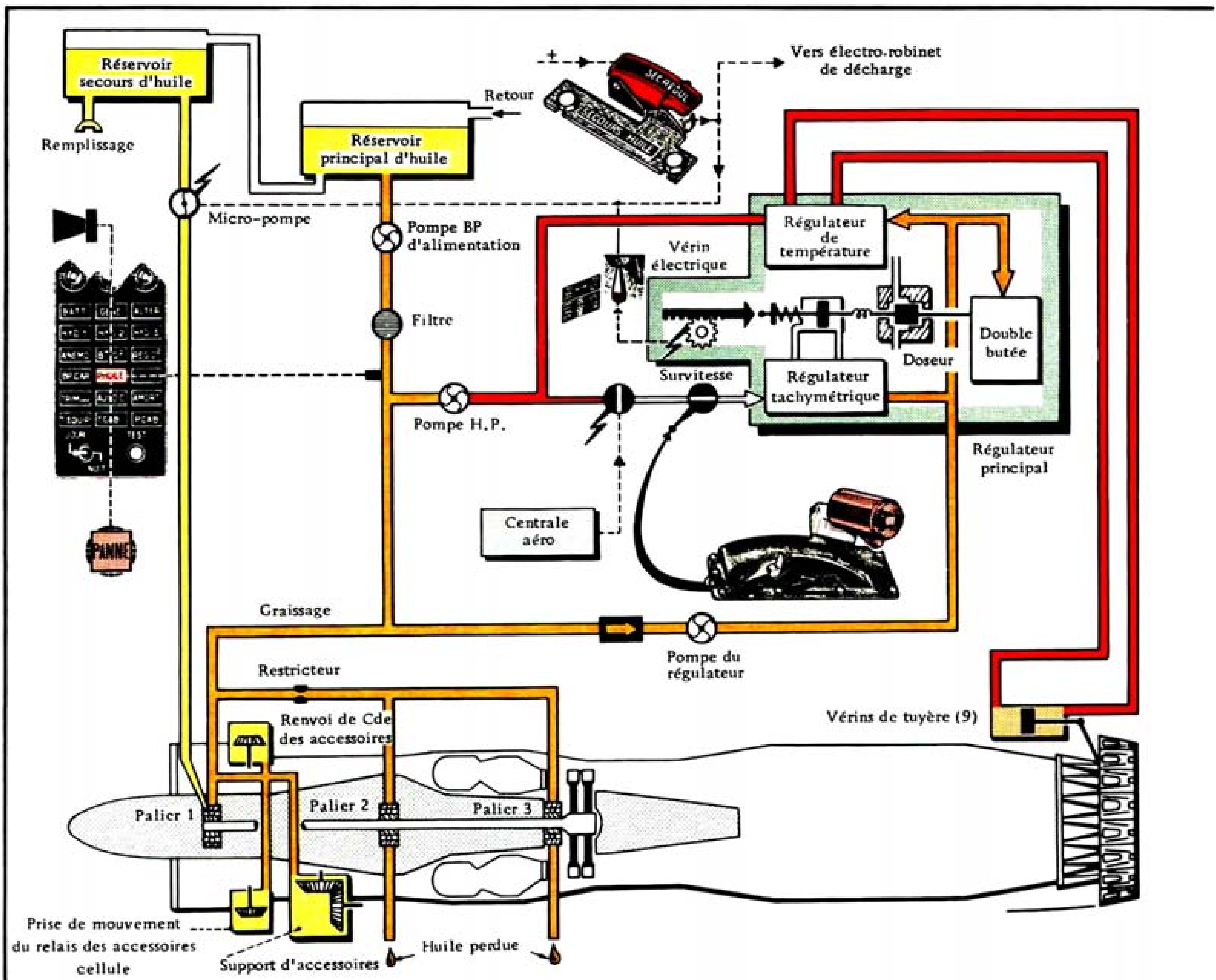
Le basculeur est enfoncé au-delà de la bossette, il s'accroche dans cette position. Les aérofreins sortent et restent sortis.
Pour les rentrer, appuyer sur la tête du basculeur. C'est le fonctionnement "par tout ou rien".

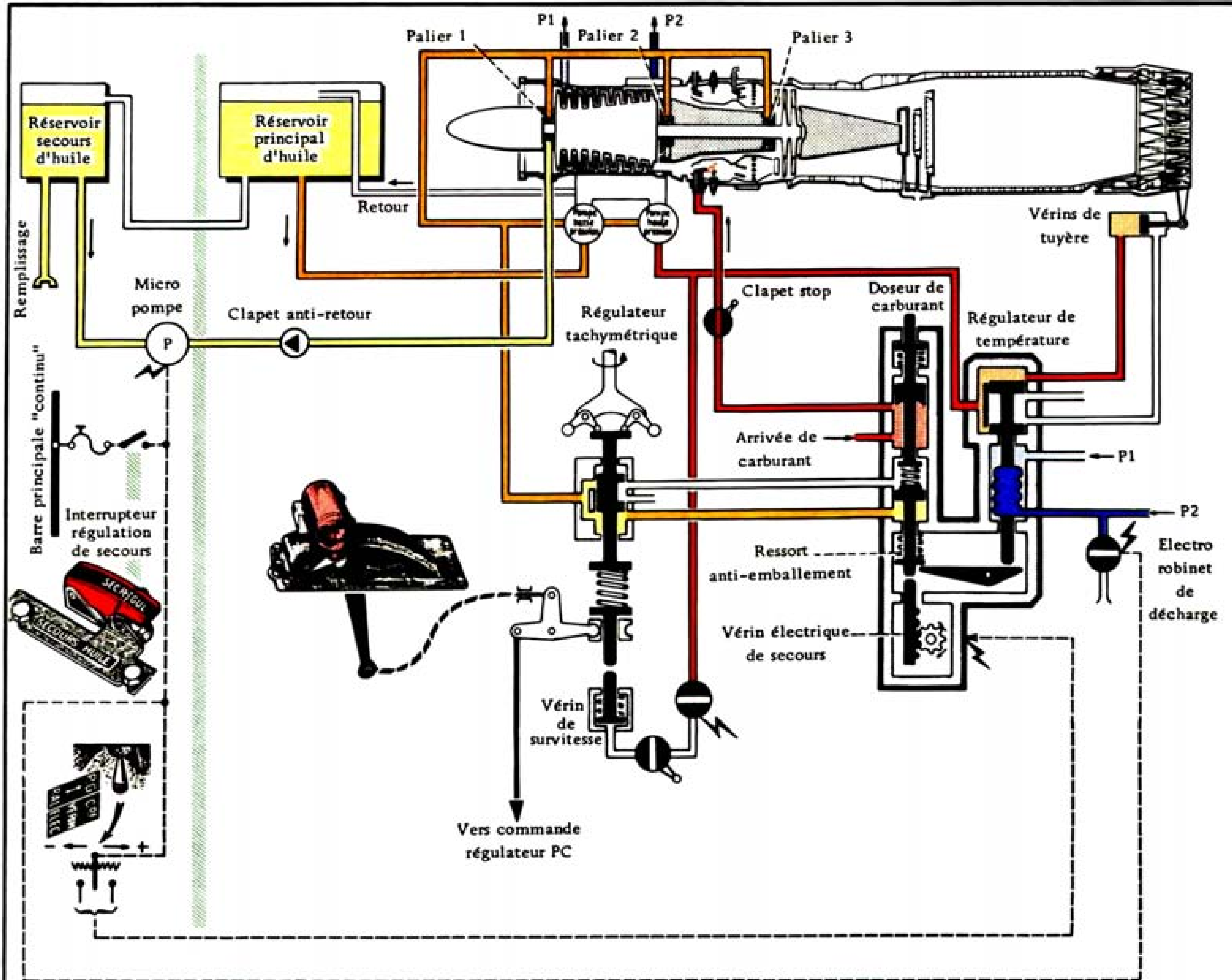
FONCTIONNEMENT DE LA MANETTE DES GAZ

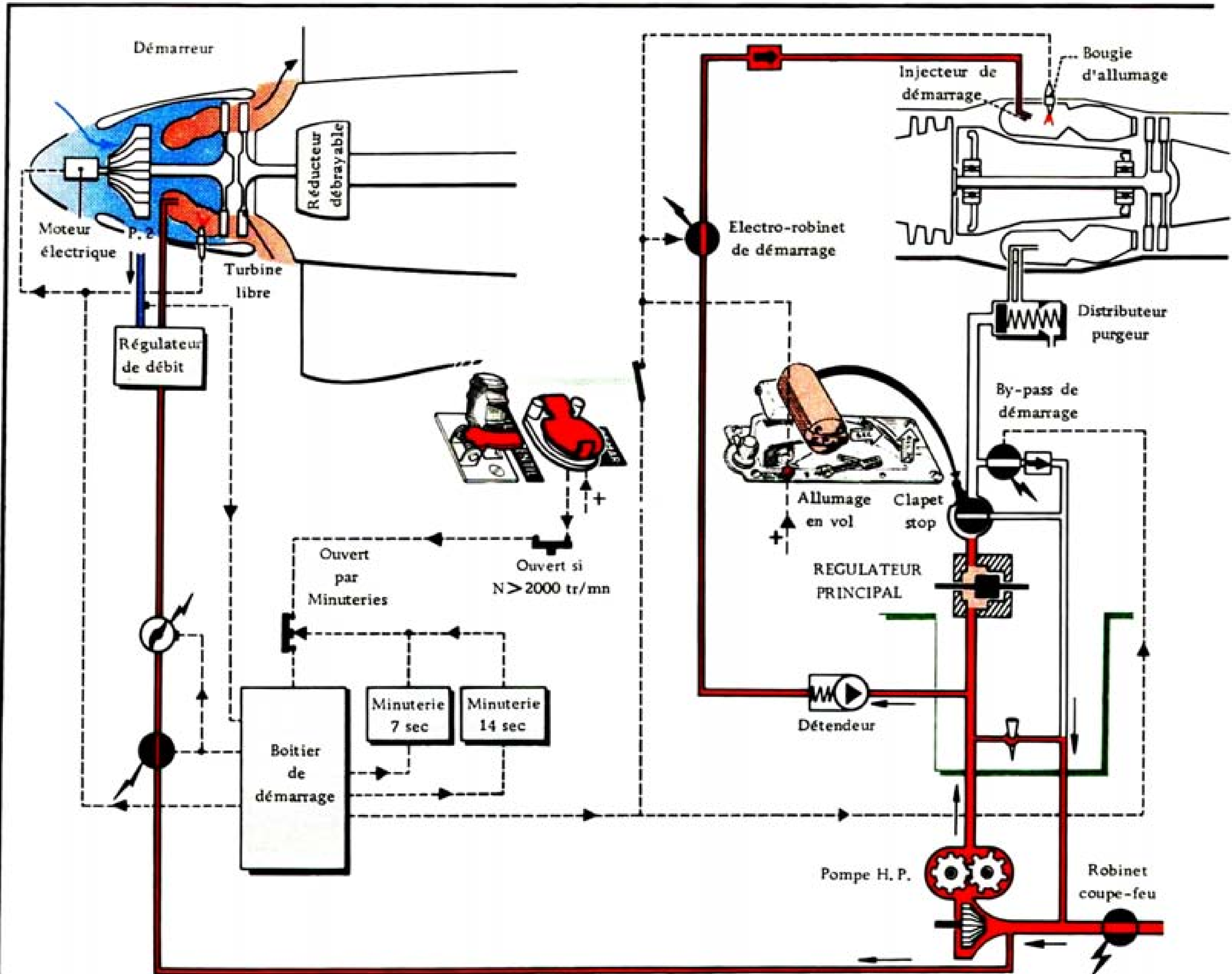




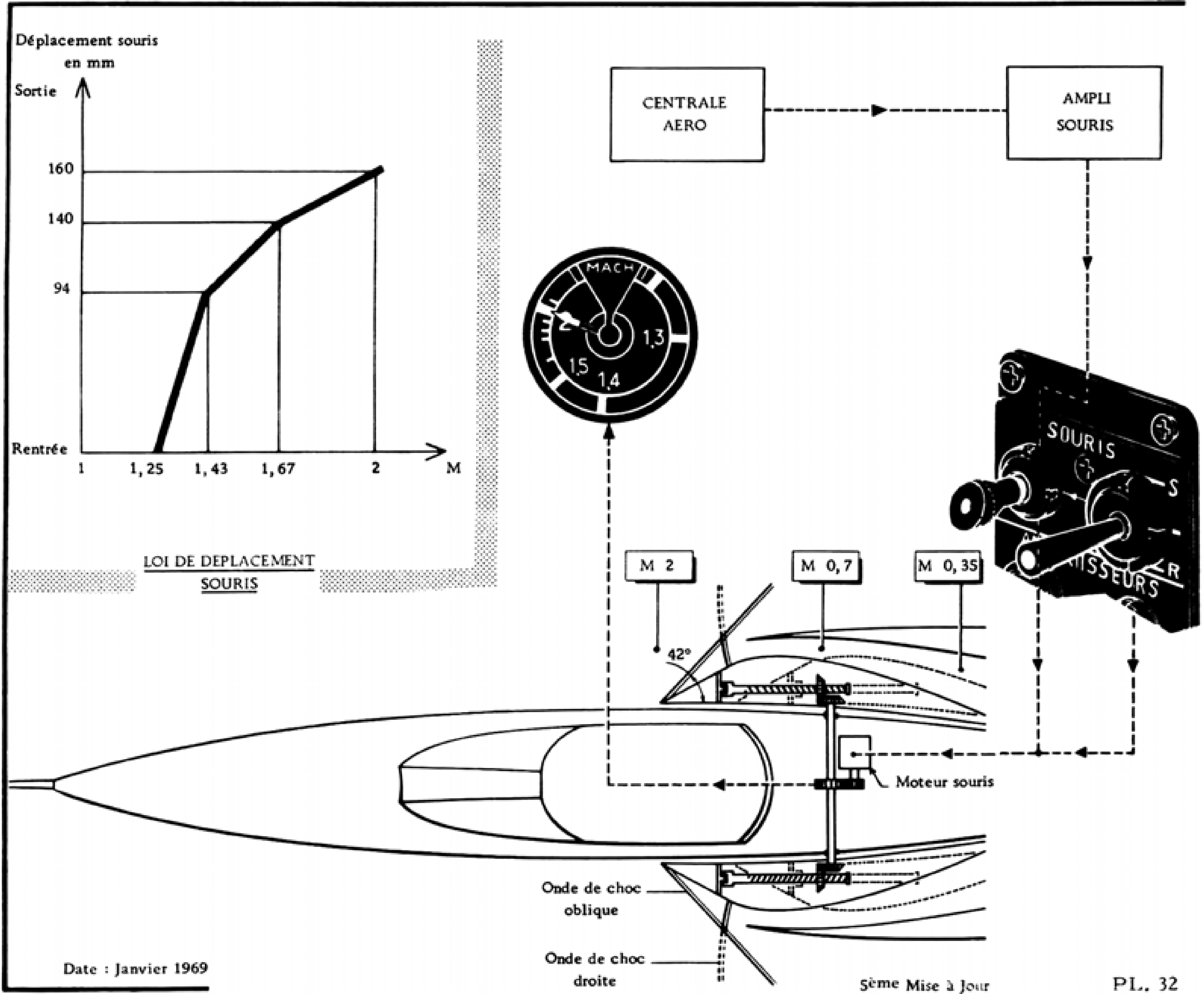


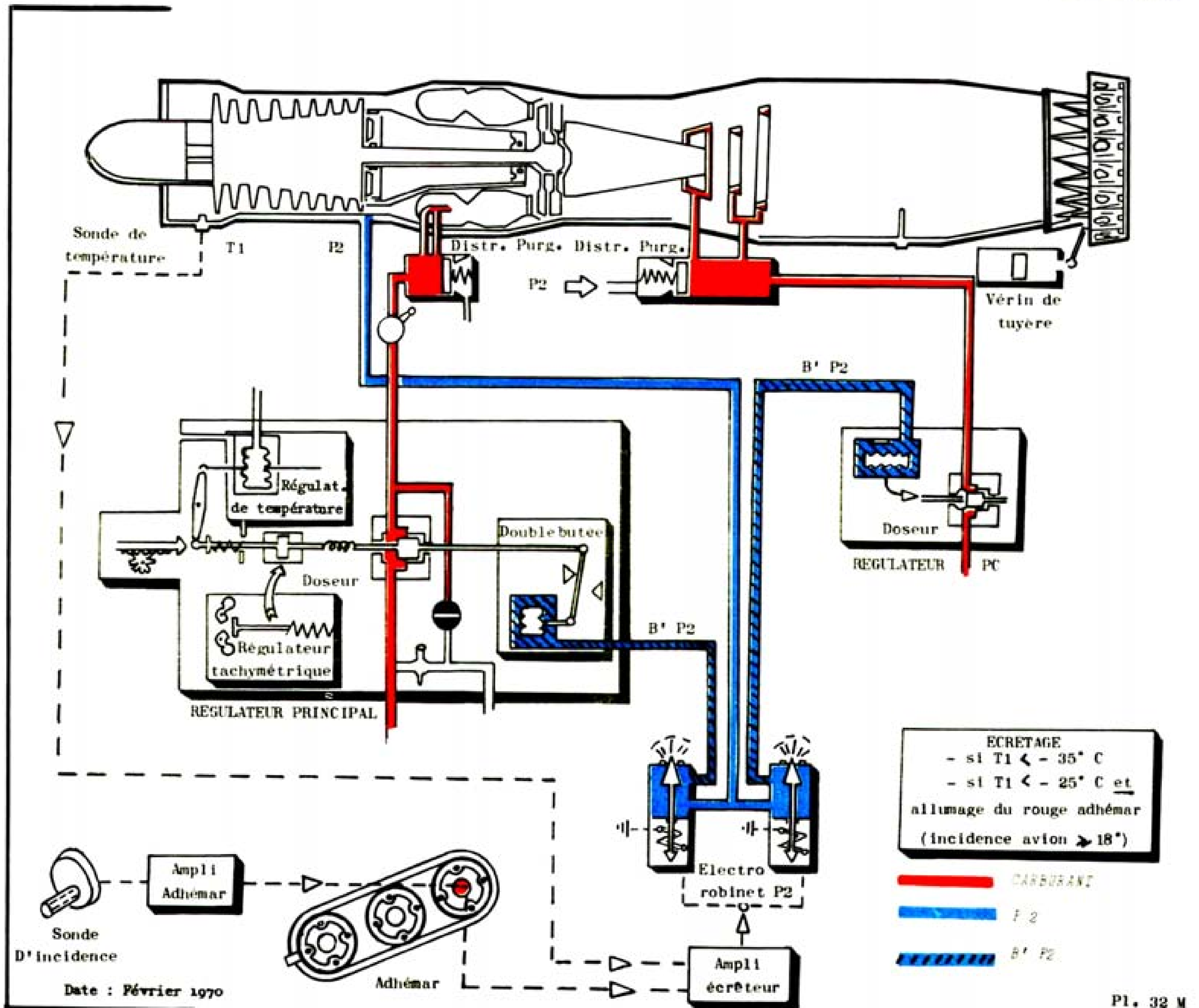


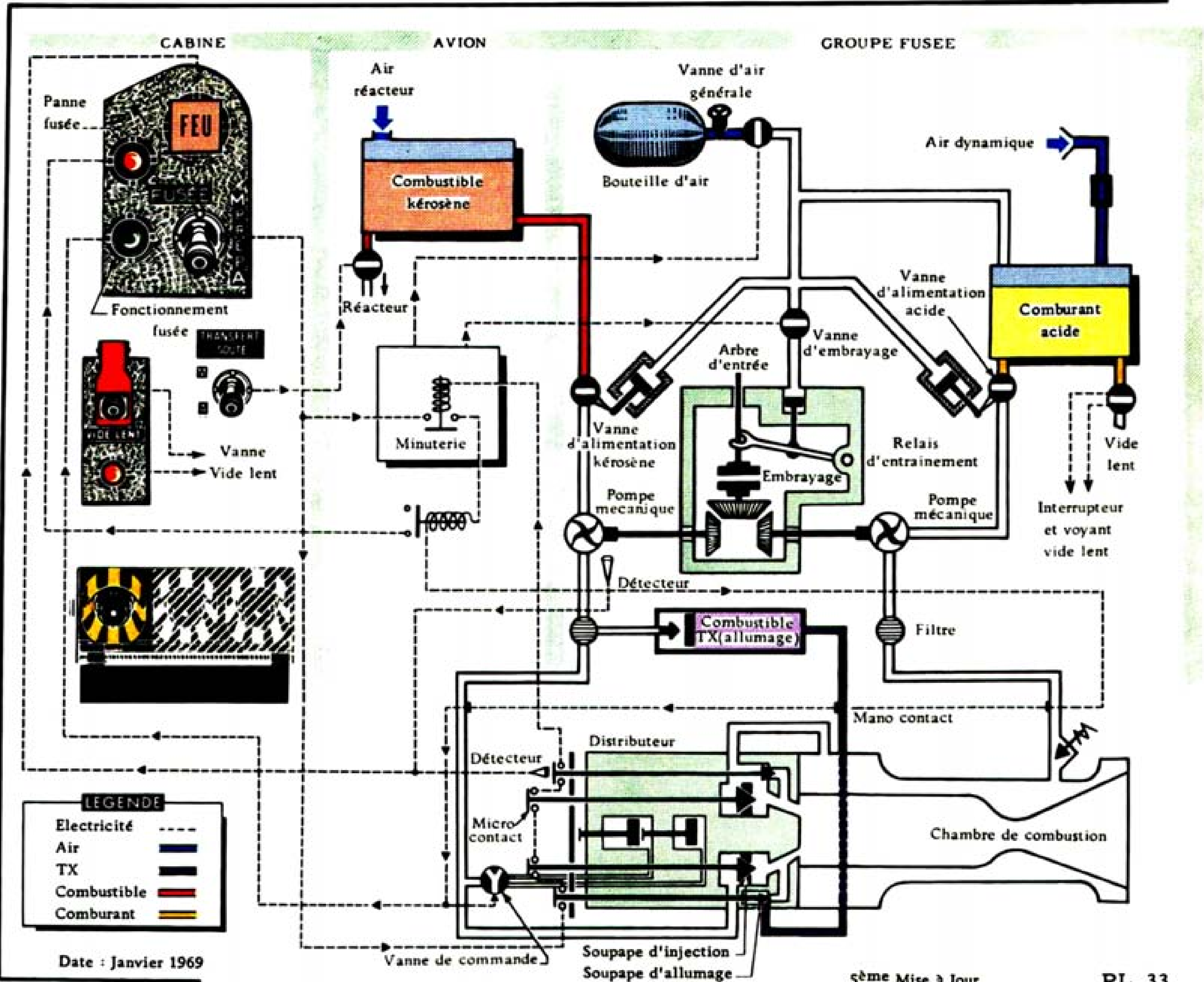


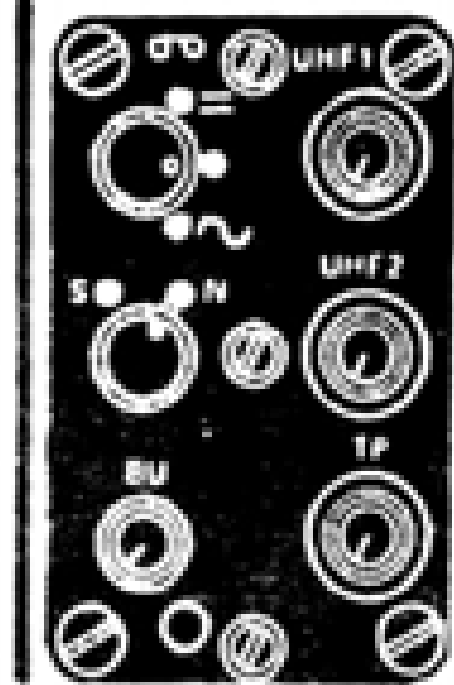


Date : Janvier 1969

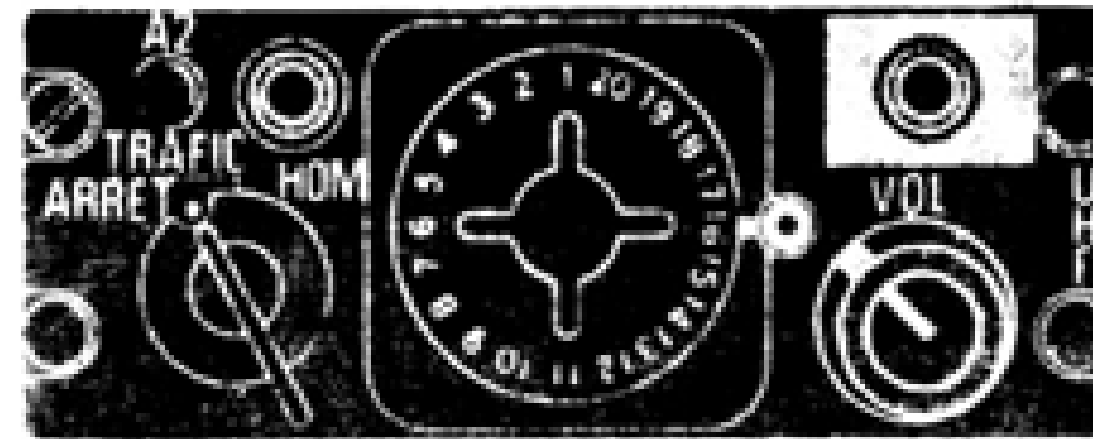




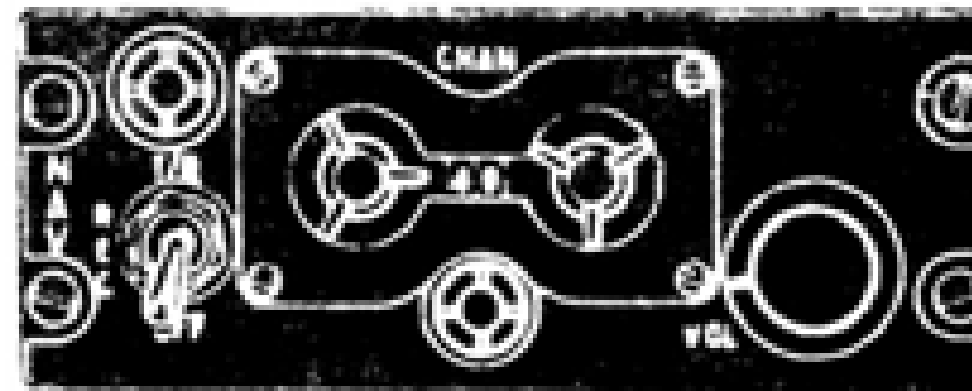




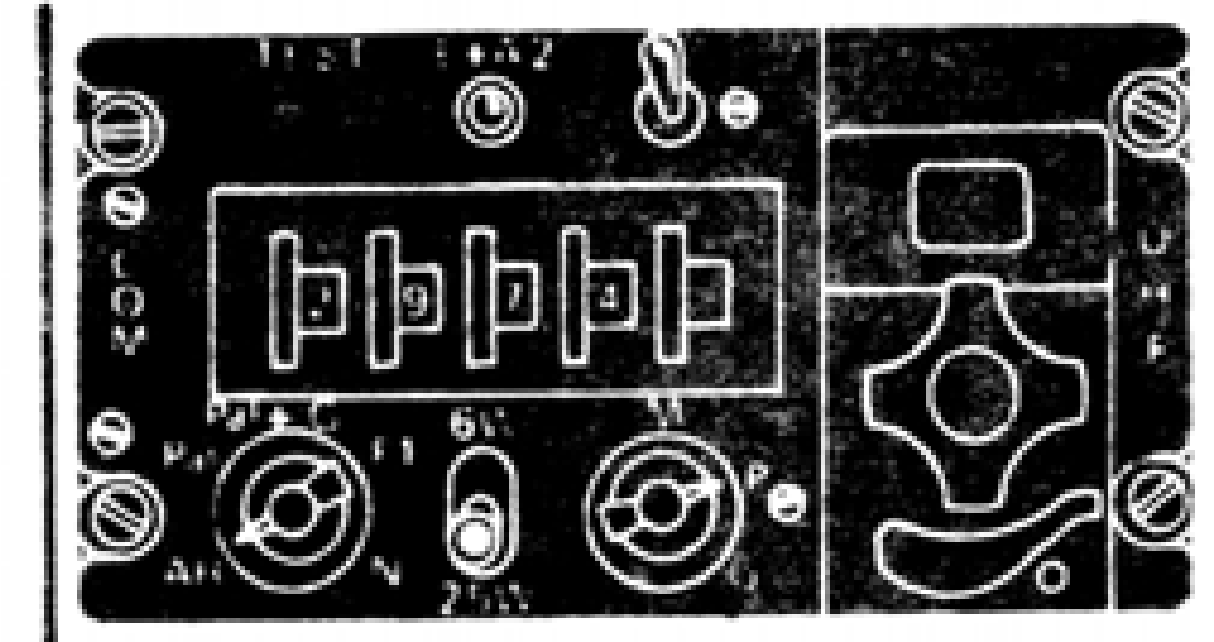
BOITE DE COMMUTATION



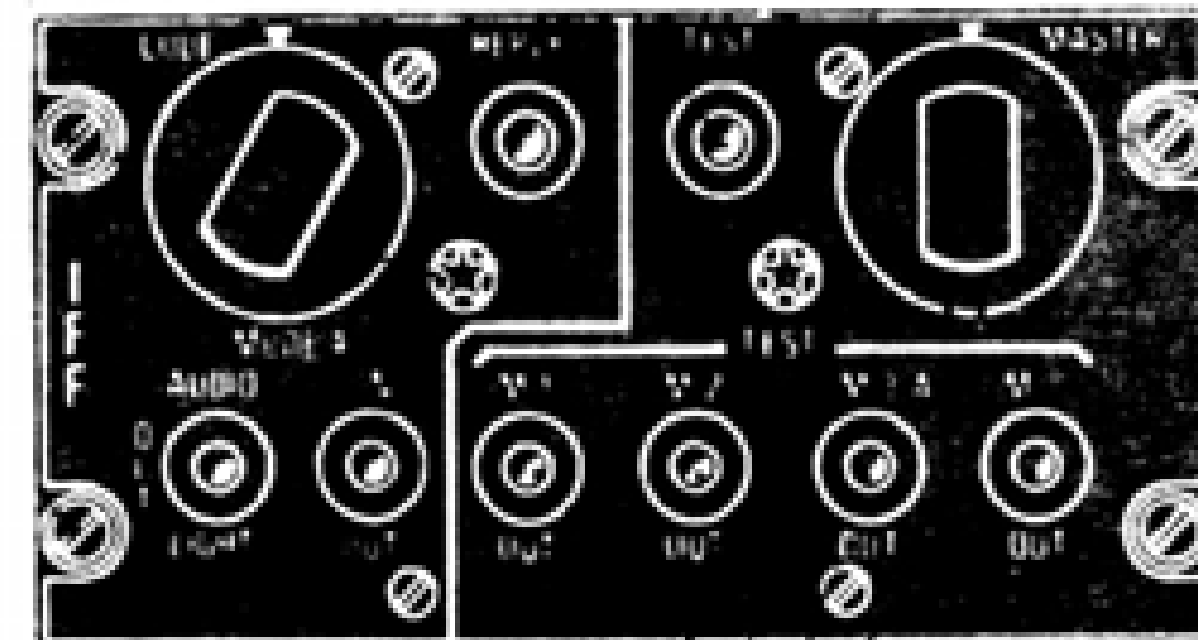
BOITE DE COMMANDE UHF LEGER



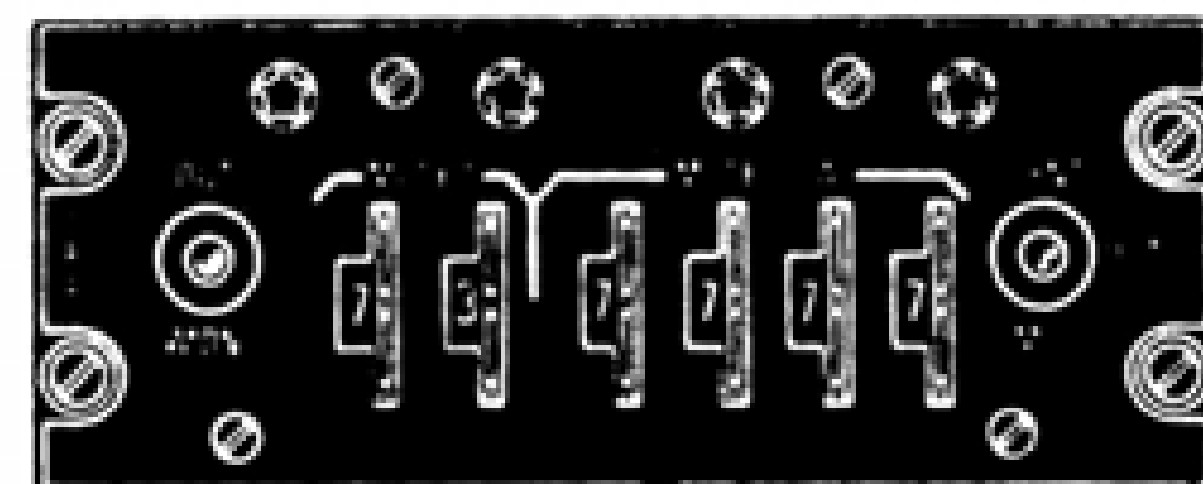
BOITE DE COMMANDE TACAN



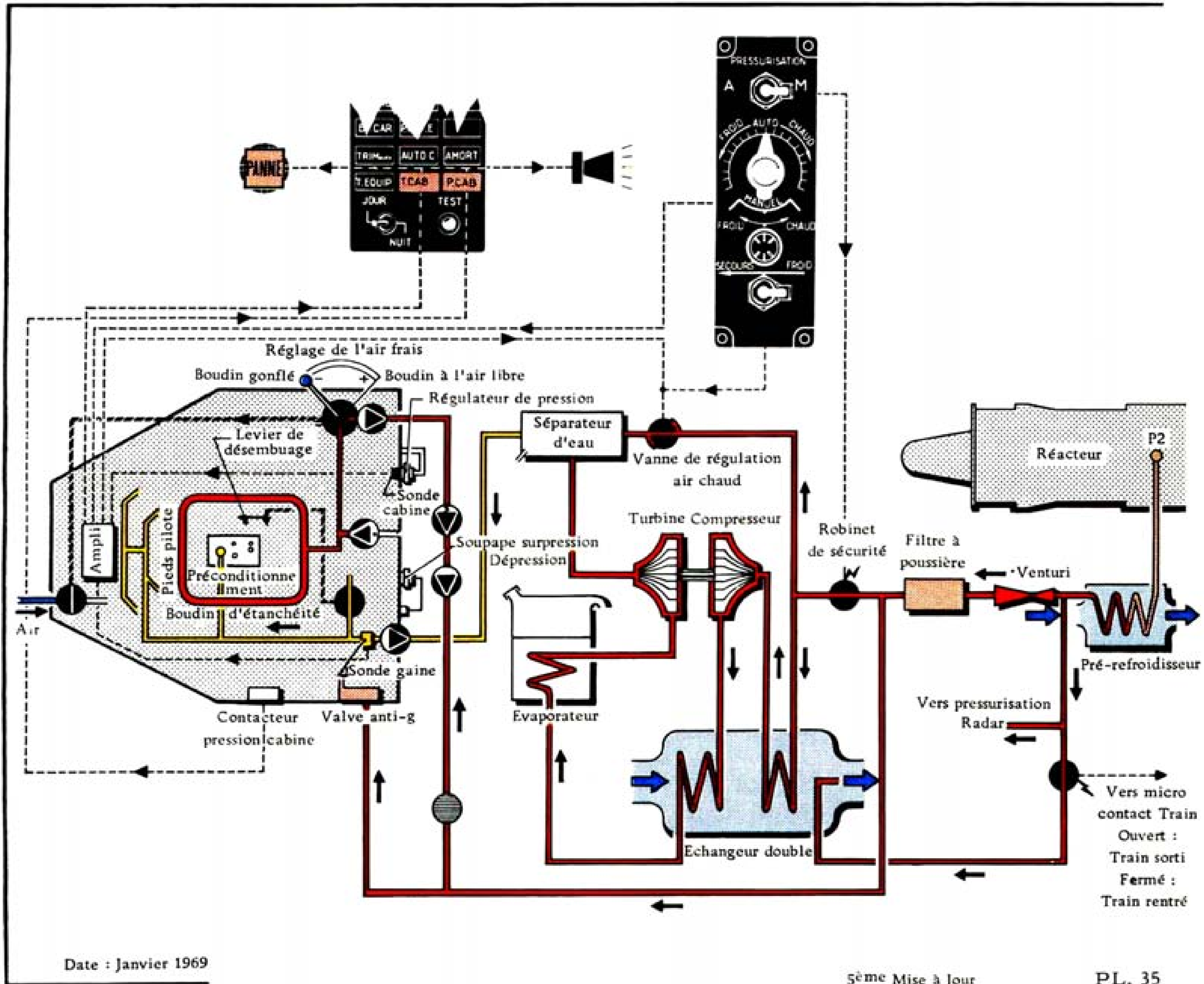
BOITE DE COMMANDE UHF PRINCIPAL

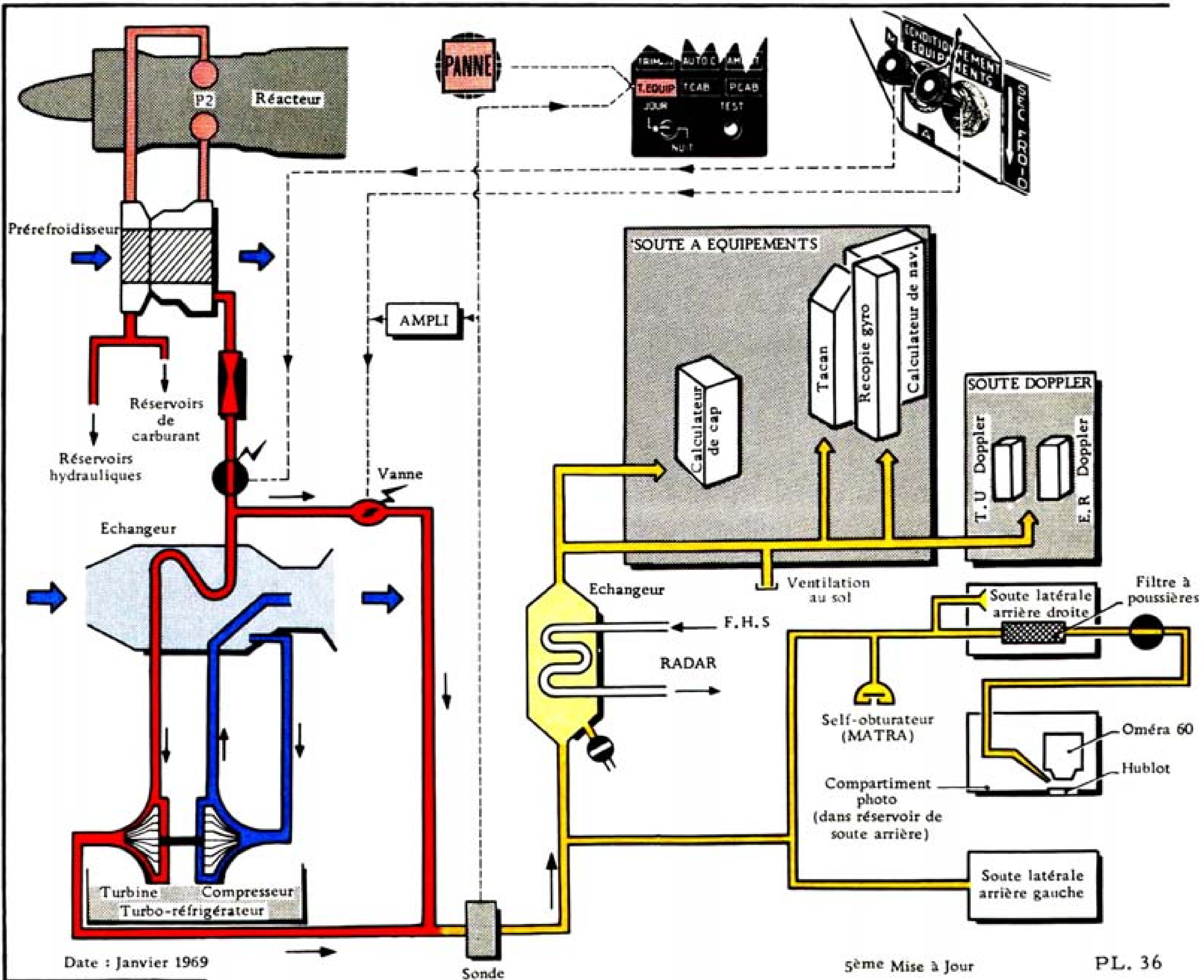


Boite de
commande
IFF NRAI-2A



SIF
Système de
codage
IFF NRAI-2A



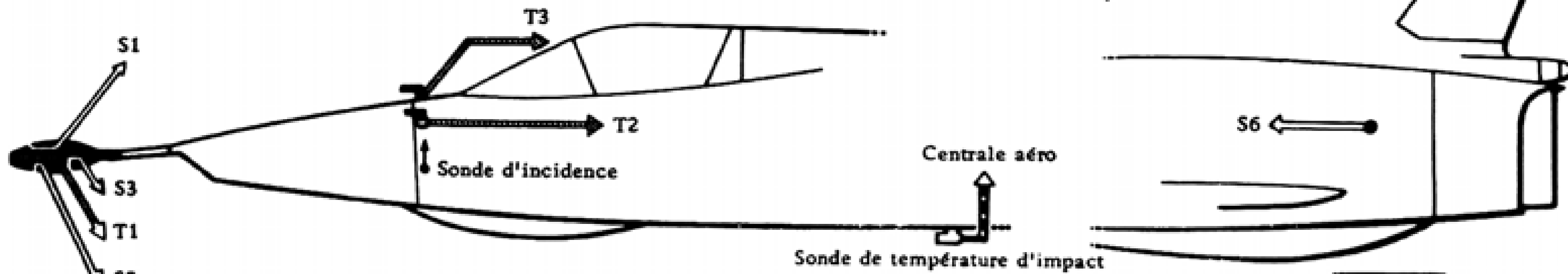


Date : Janvier 1969

5ème Mise à Jour

PL. 36

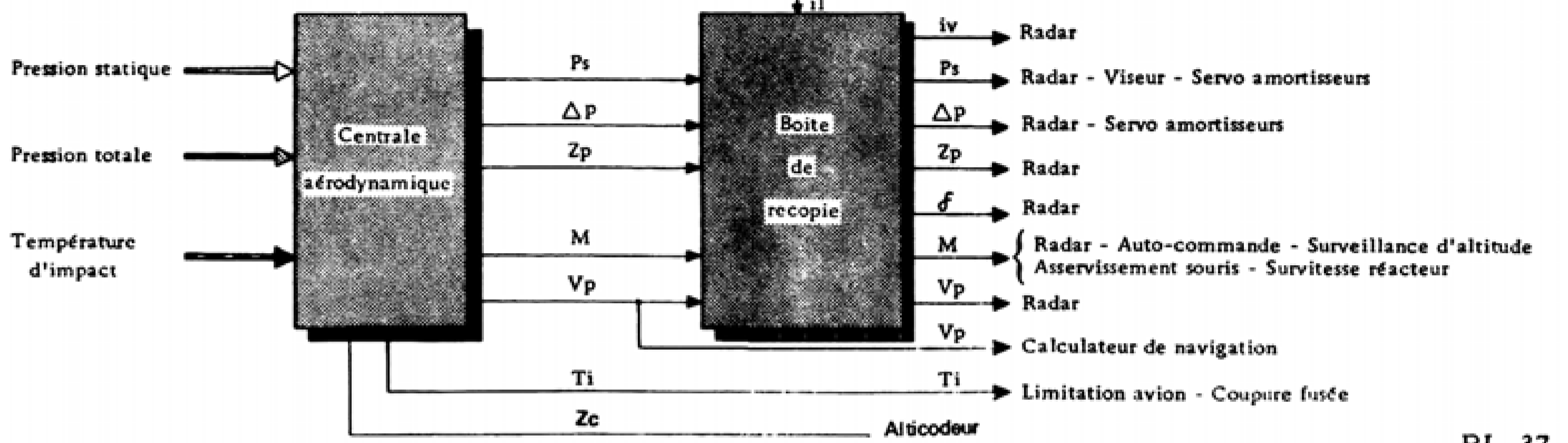
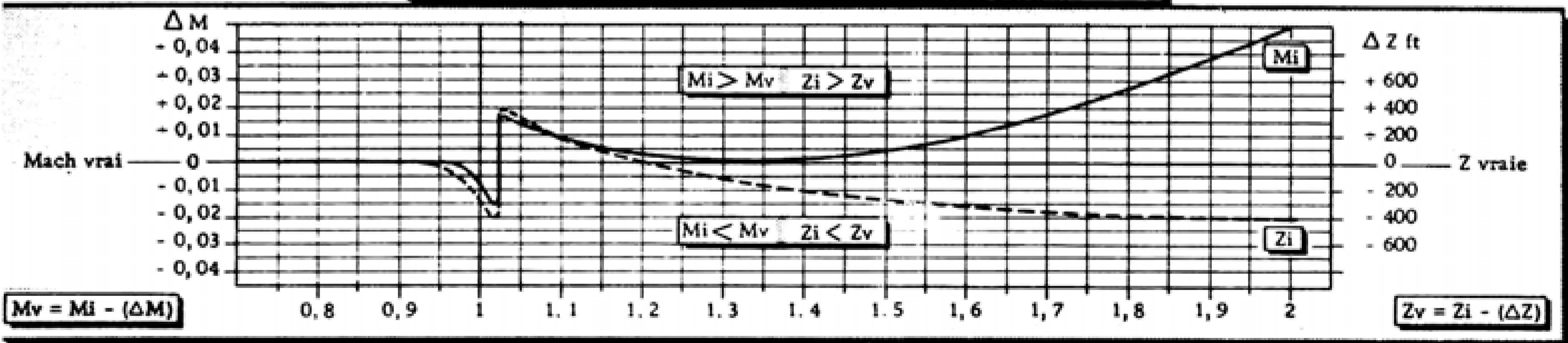
EMPLACEMENT DES PRISES EXTERIEURES

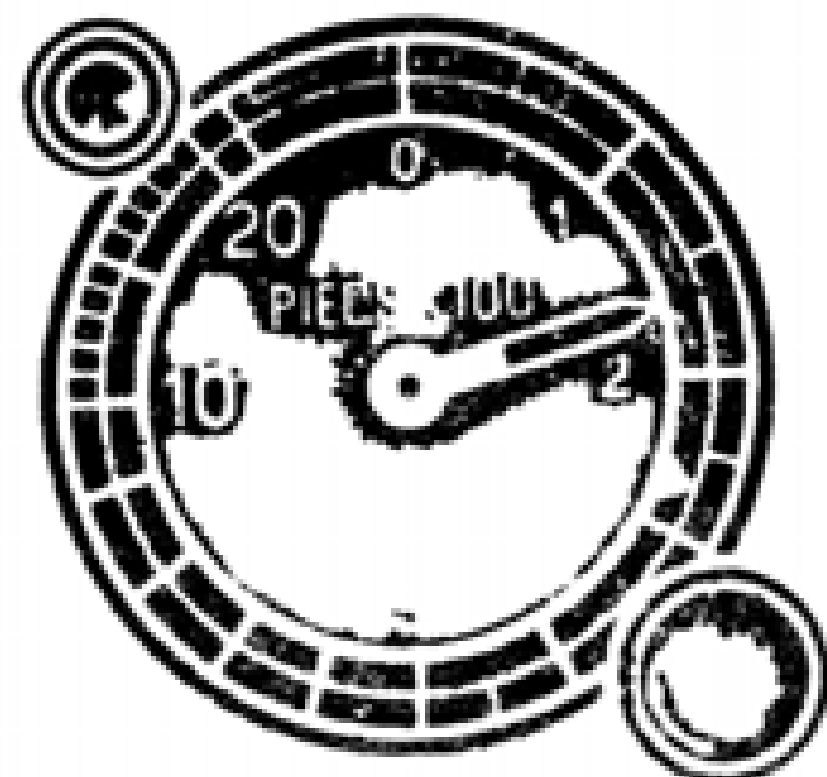


LEGENDE

- ==== Pression statique
- ===== Pression totale
- Température d'impact

CORRECTION DE L'ANEMOMETRIE (TOTALE ET STATIQUE COMBINEES)

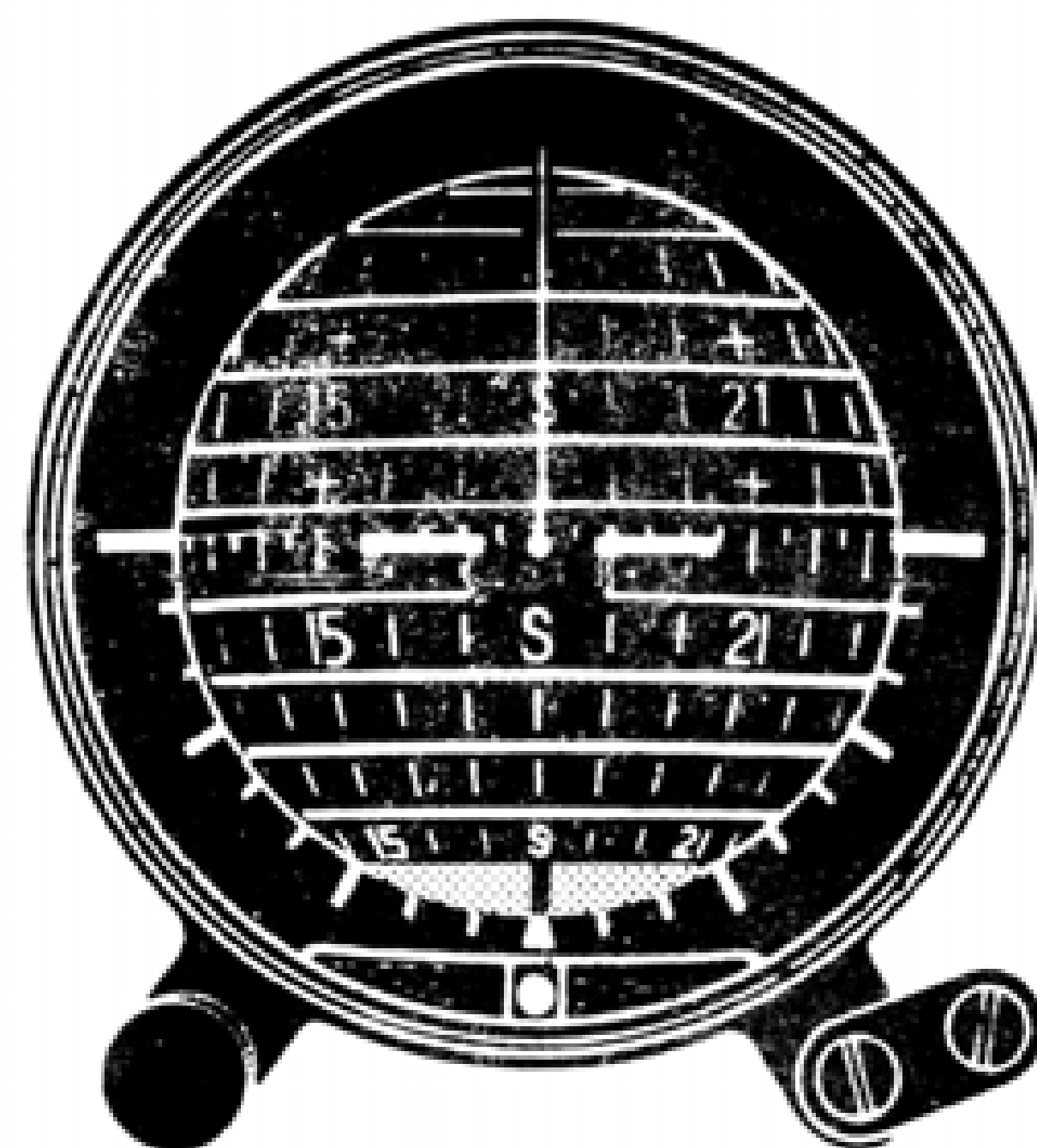




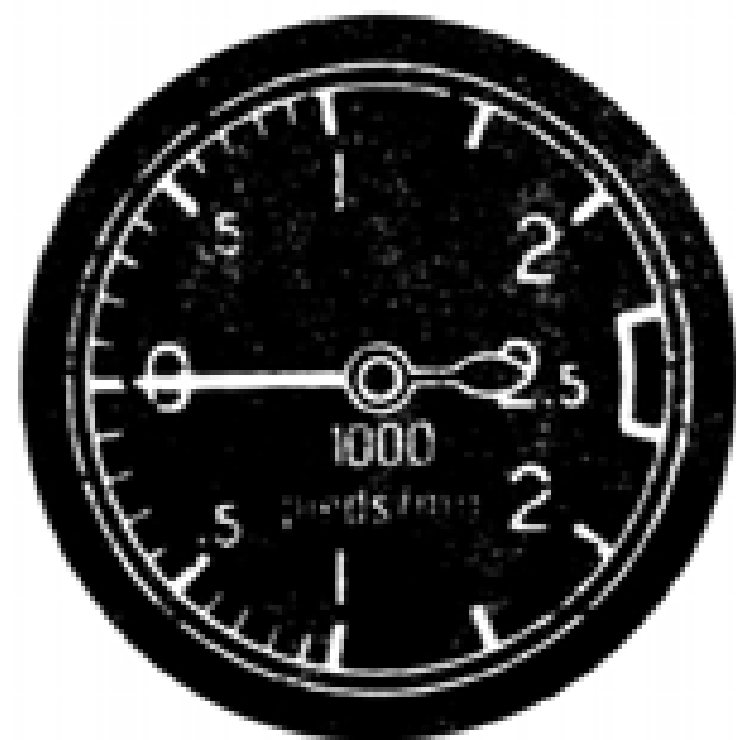
RADIO-ALTIMETRE



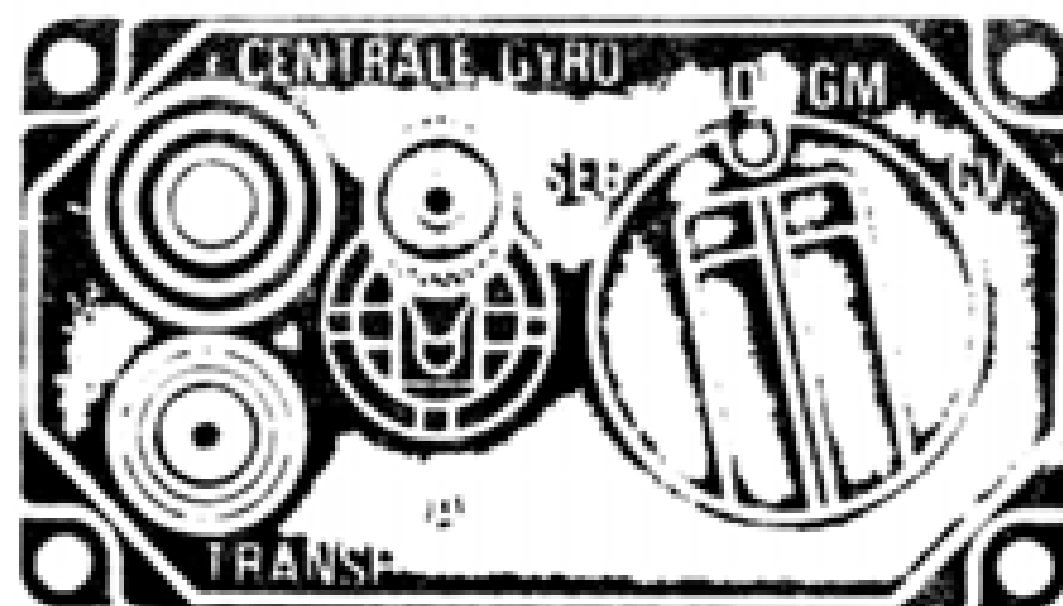
ALTIMETRE
(Poste avant seulement)



BOULE



VARIOMETRE



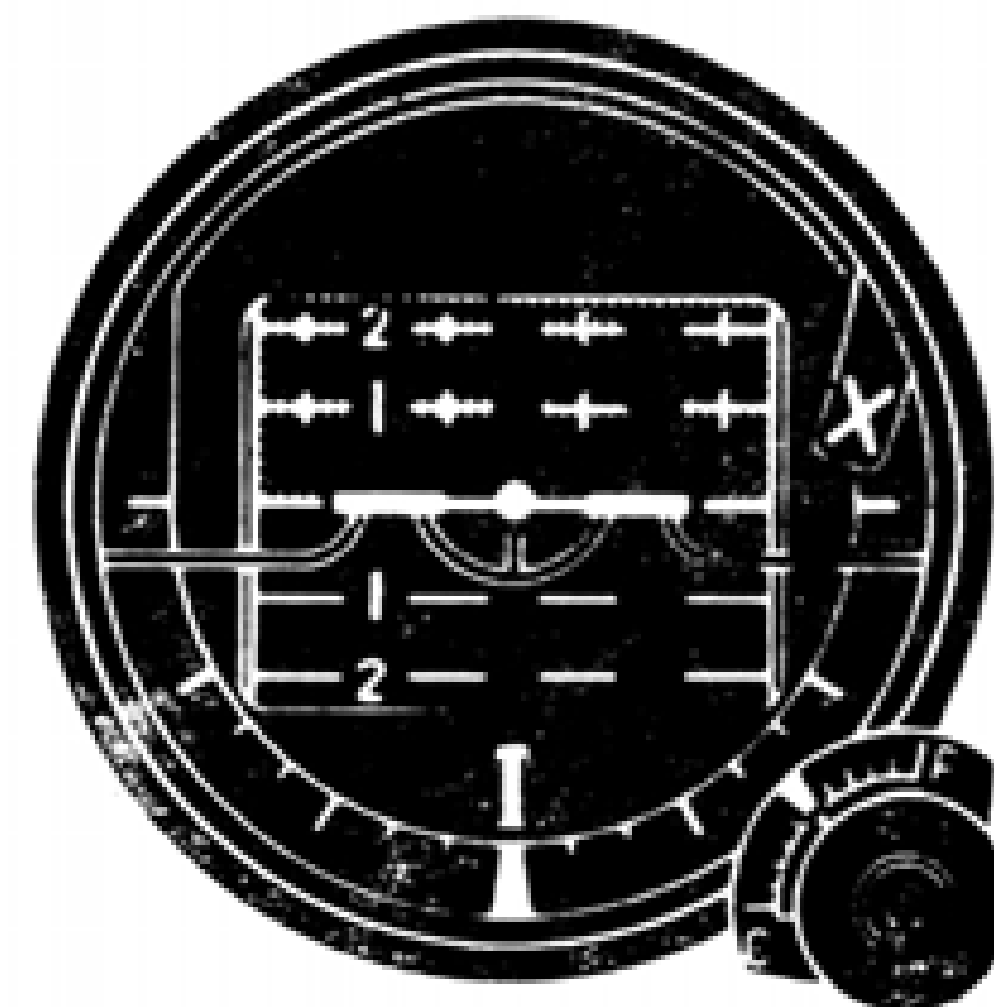
SELECTEUR DE CAPS



ALTIMETRE

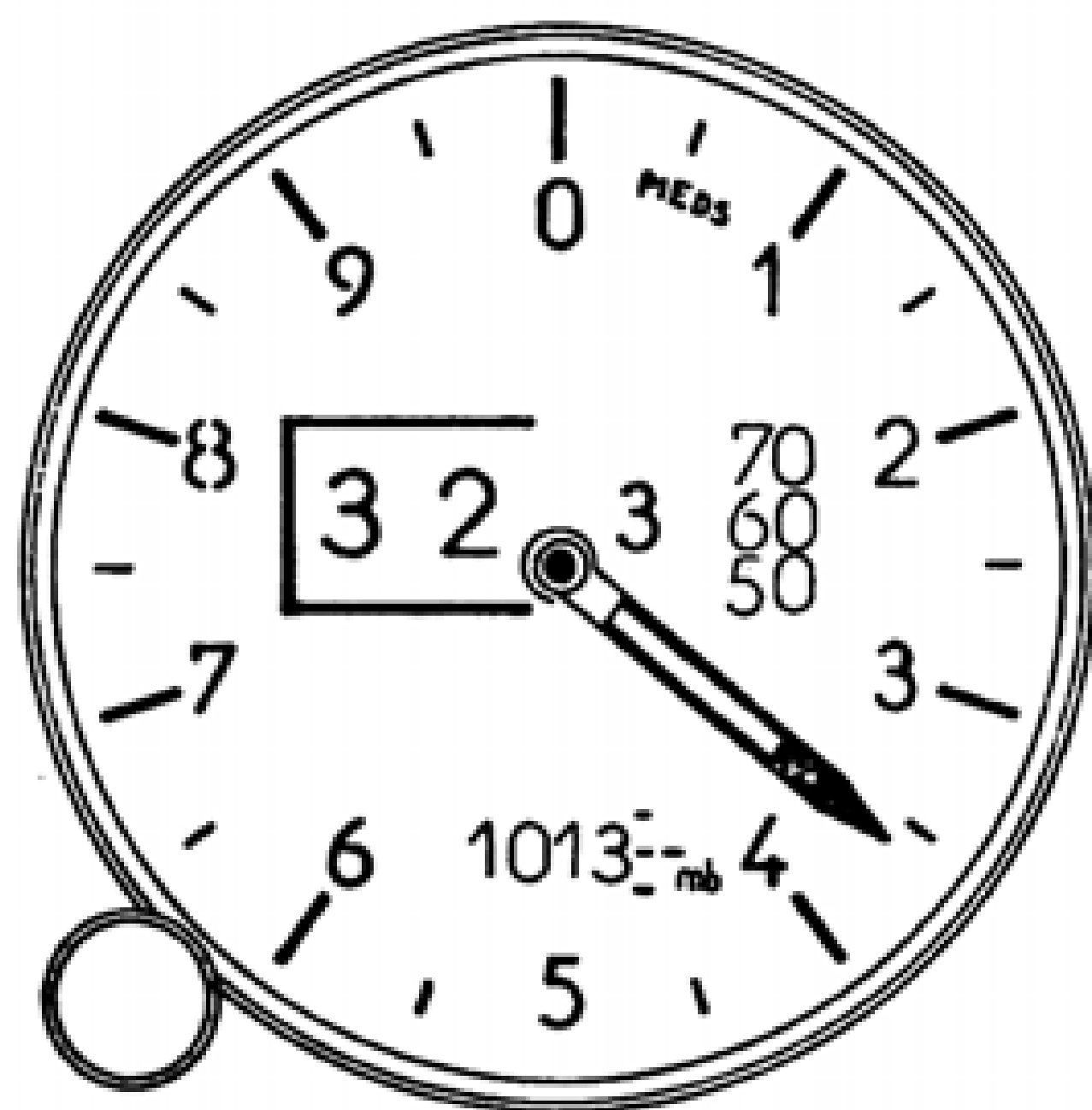


ANEMO-MACHMETRE

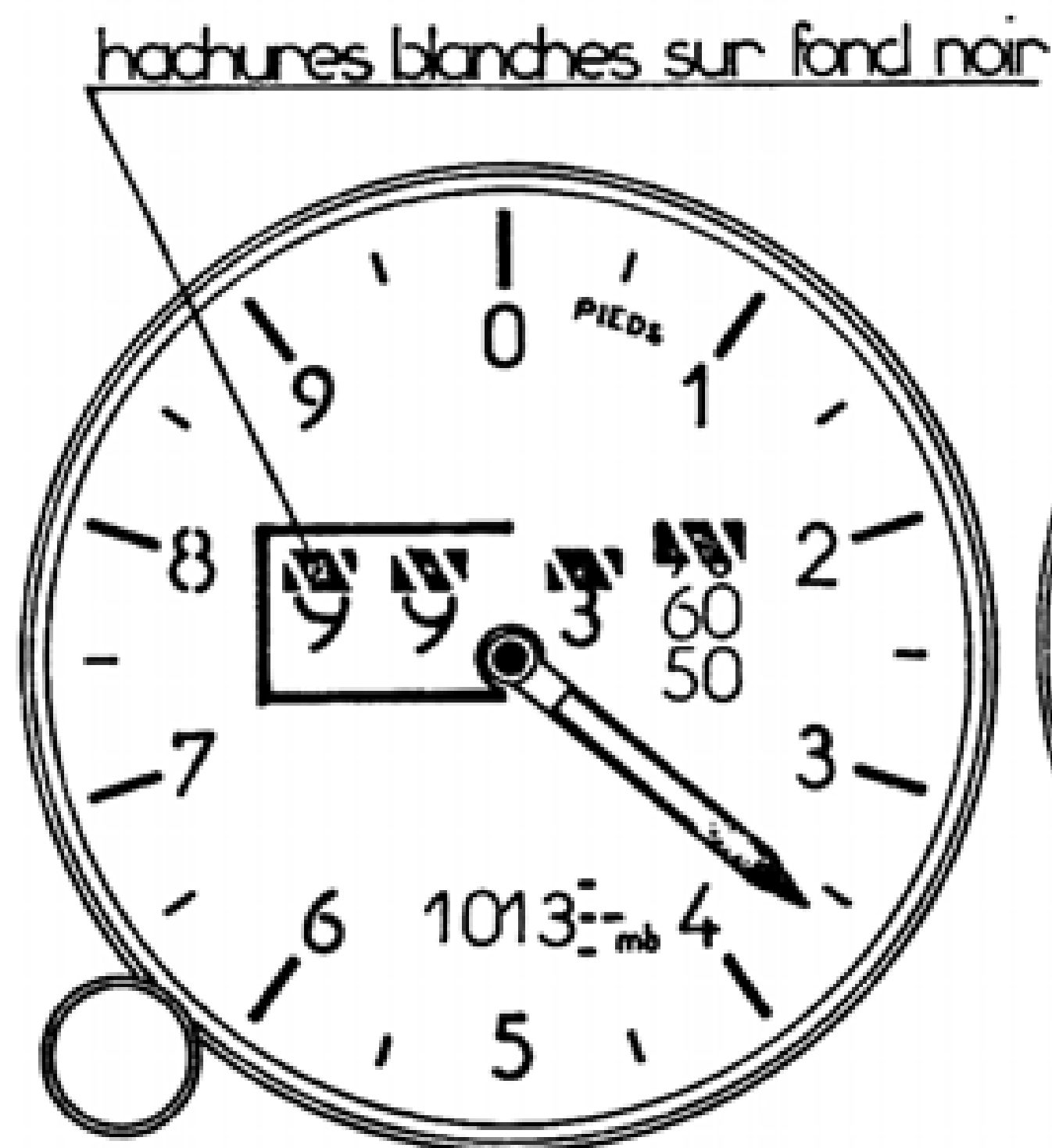
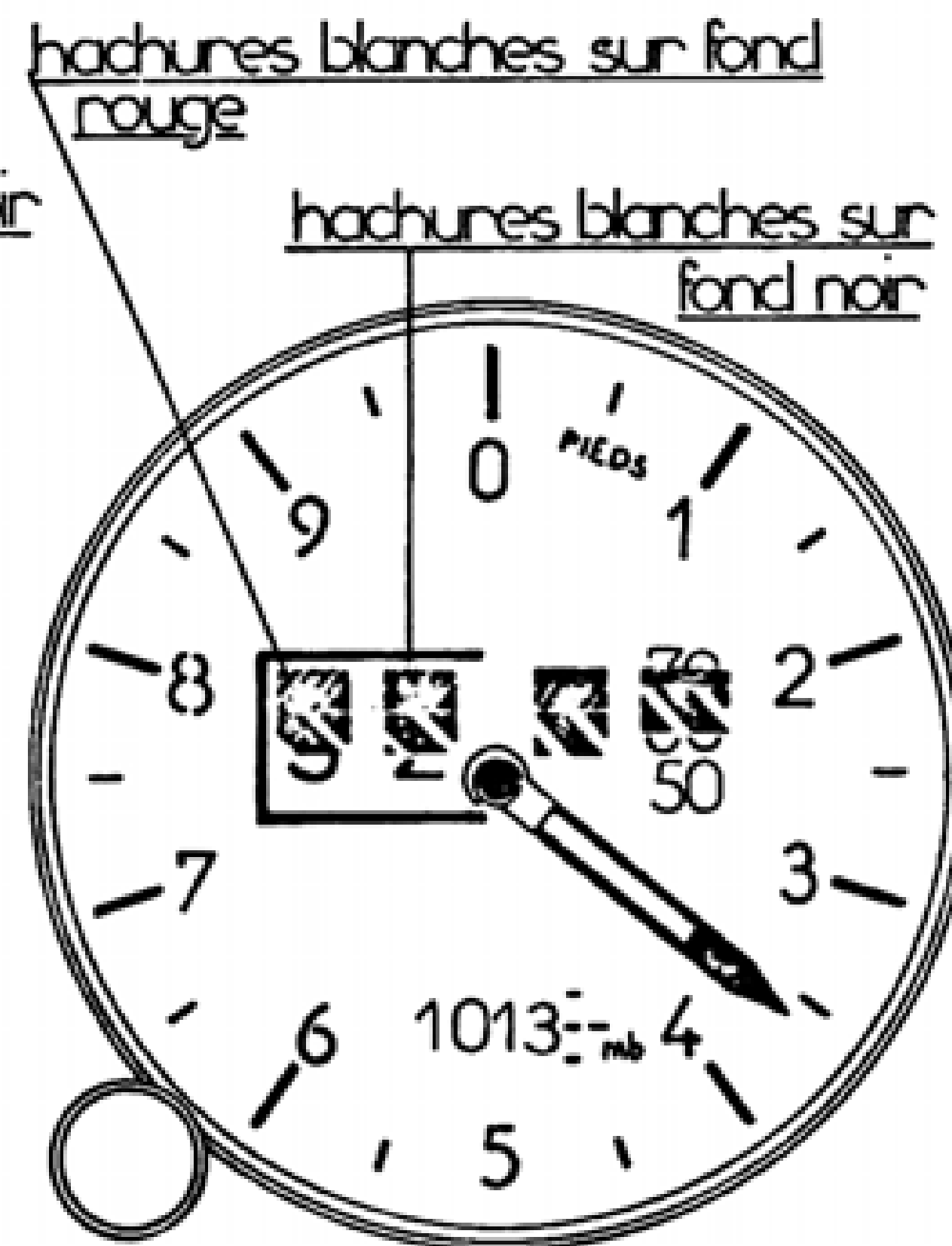


HORIZON TONNEAU OU
HORIZON DE SECOURS

FIGURATIONS DE L'INDICATEUR



a) FIGURATION NORMALE

b) FIGURATION POUR $Z < 0$ c) FIGURATION EN CAS DE
PANNE

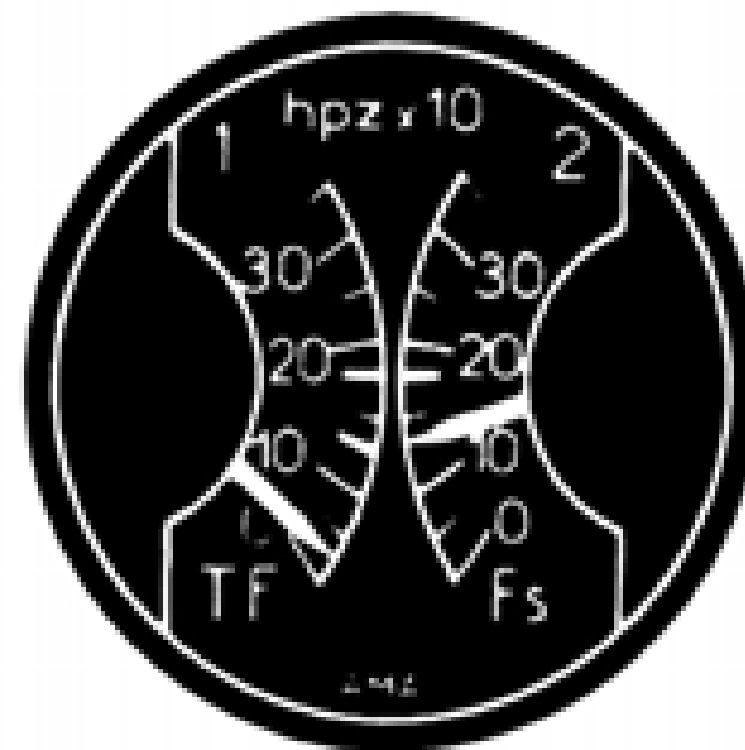
MIRAGE III E

ECARTS MAXIMUM ADMISSIBLES
ENTRE ALTICODEUR ET ALTIMETRE PNEUMATIQUE
(écarts en pieds)

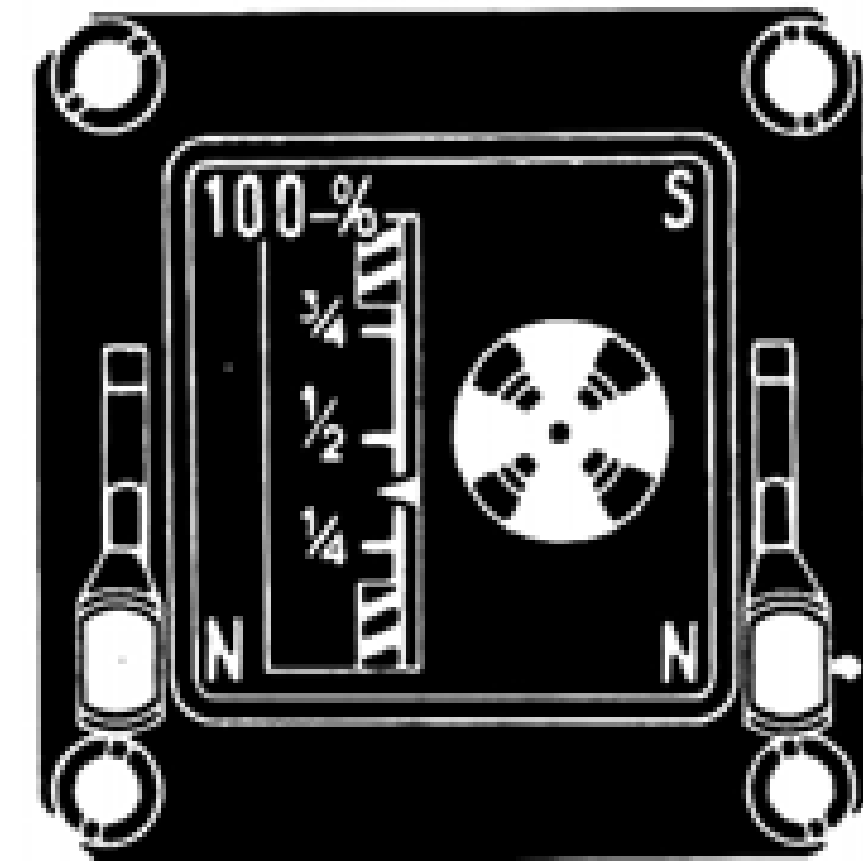
ALTITUDE EN PIEDS	MACH															
	0,62	0,70	0,80	0,90	0,96	1,06	1,10	1,20	1,30	1,40	1,50	1,60	1,70	1,80	1,90	2,00
0	98	120	140	123	162	179	118									
1000	108	130	150	133	172	189	128									
2000	118	140	160	143	182	199	138									
3000	128	150	170	153	192	209	148									
4000	143	165	185	168	207	224	163									
10000	203	223	241	226	262	278	221	411	556							
20000	307	326	343	329	362	376	324	500	665	738	826					
30000	437	454	470	456	487	500	452	614	738	833	914	993	1067	1135	1199	
40000	646	663	677	665	694	707	661	814	981	1021	1096	1172	1242	1306	1366	1418
50000	876	893	907	895	924	937	891	1044	1161	1251	1326	1402	1472	1536	1596	1648



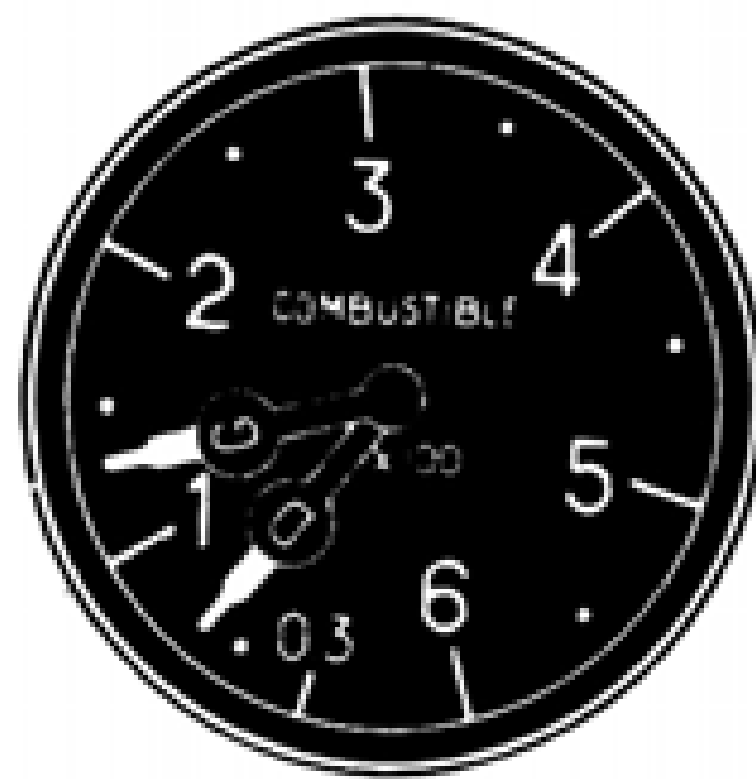
ACCELEROMETRE



MANO HYDRAULIQUE



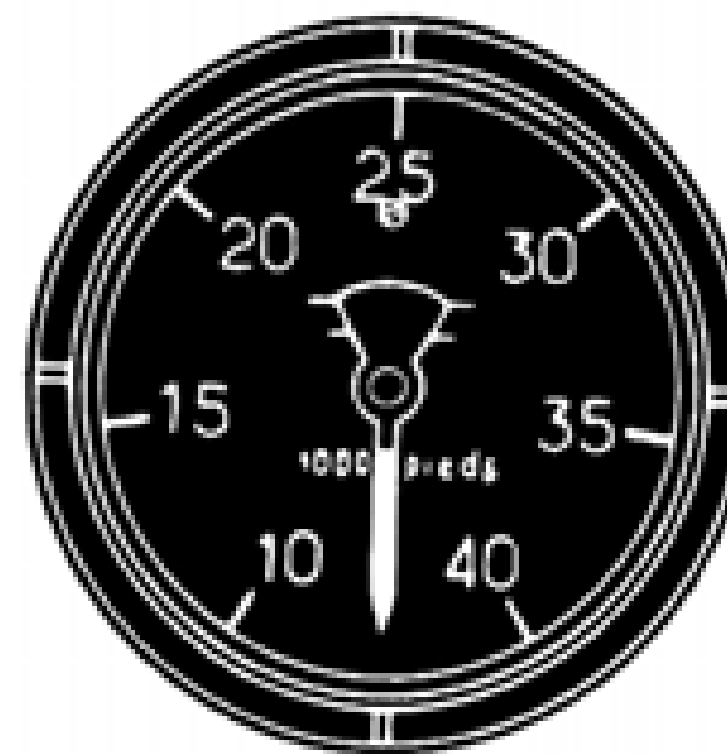
POSTE DE Cde OXYGENE



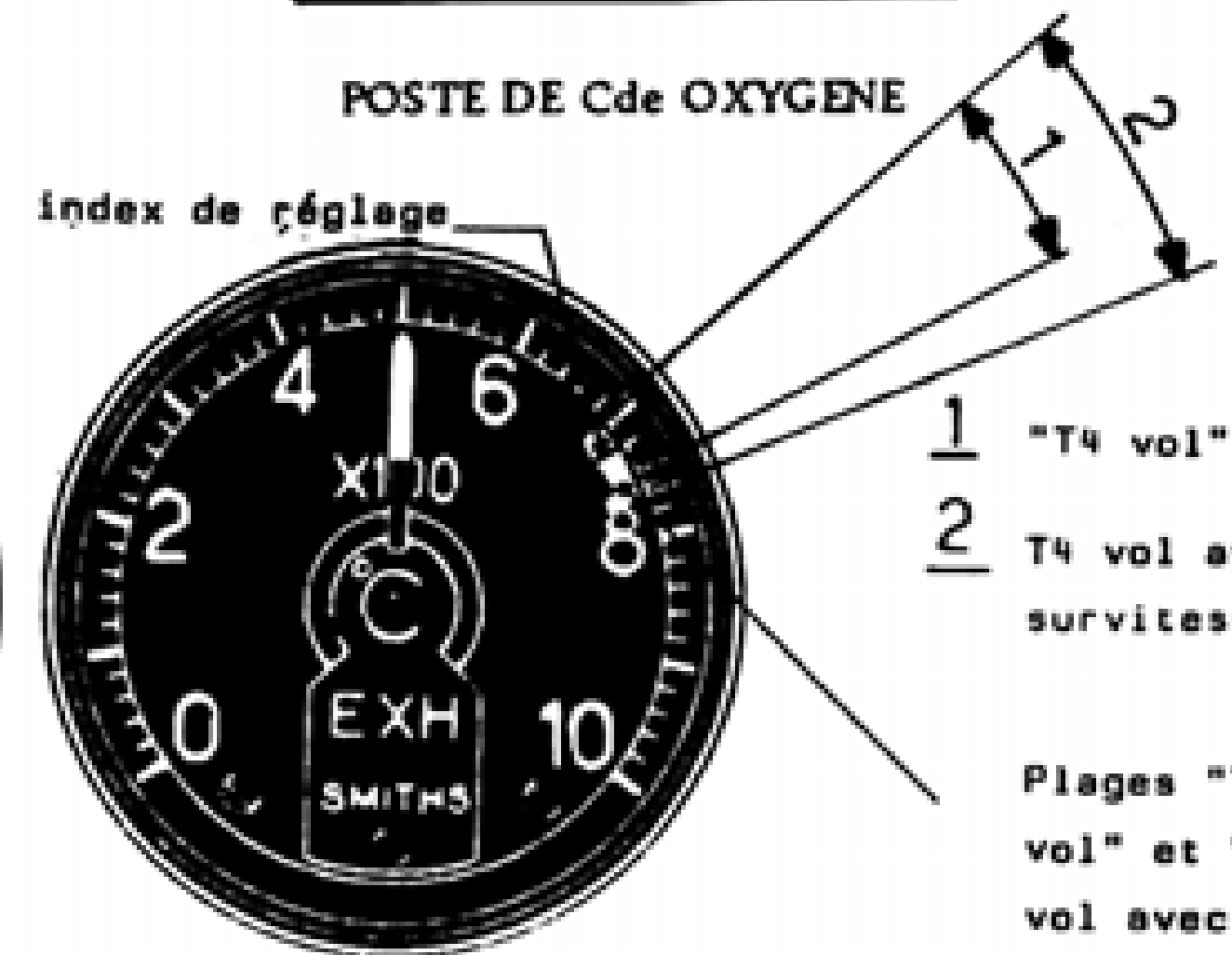
JAUGEUR DOUBLE



COMPTE-TOURS



ALTIMETRE CABINE

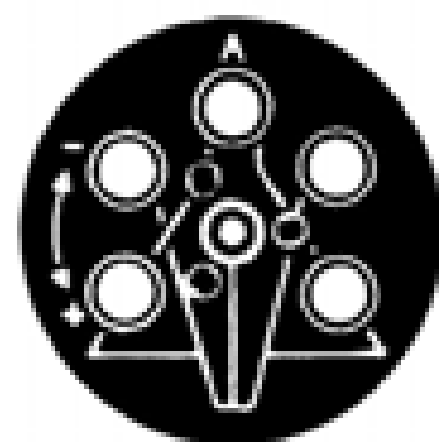


TEMPERATURE TUYERE

index de réglage

1 "T4 vol"
2 T4 vol avec survitesse

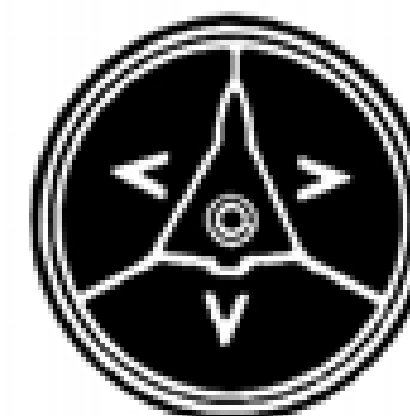
Plages "T4 vol" et "T4 vol avec survitesse"
(couleur vert luminescent)



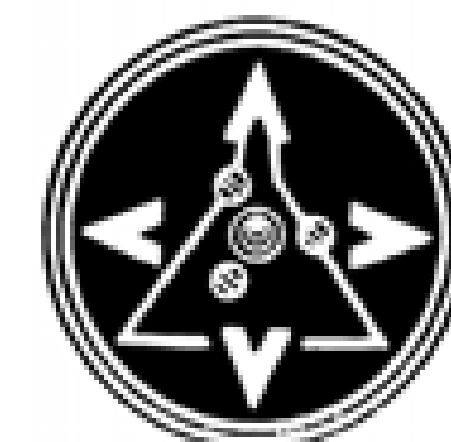
INDICATEUR FIN DE TRANSFERT



POSITION SOURIS



DETECTEUR BZ



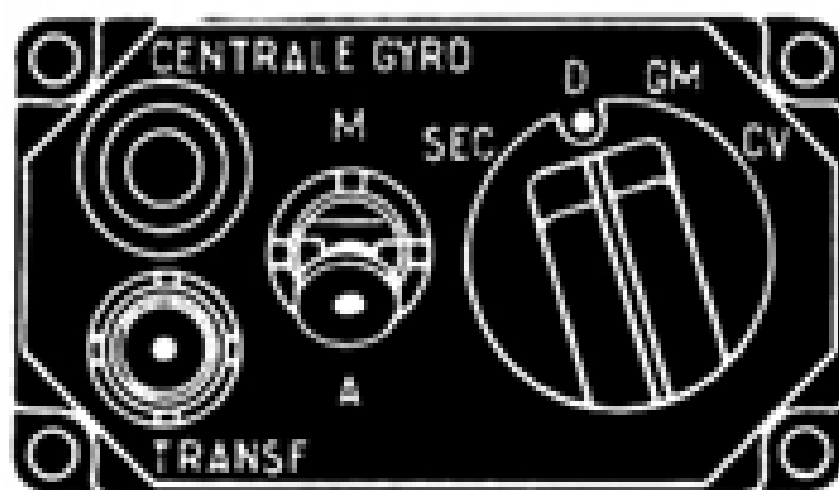
OU
DETECTEUR BU

Indicateur de navigation

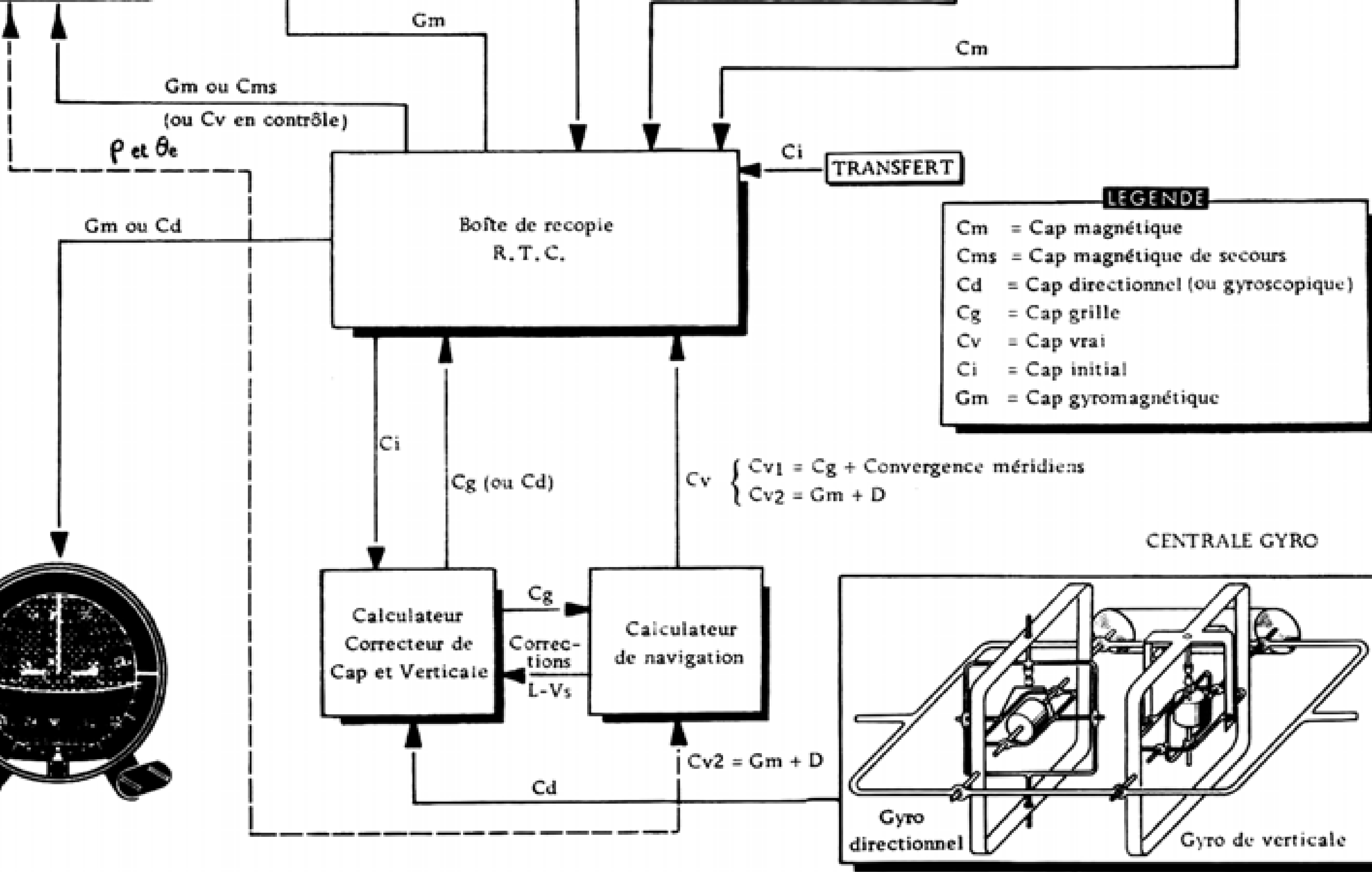


Radar
Viseur
Stabilisateur
d'assiette latérale

Sélecteur de cap



Détecteur
magnétique

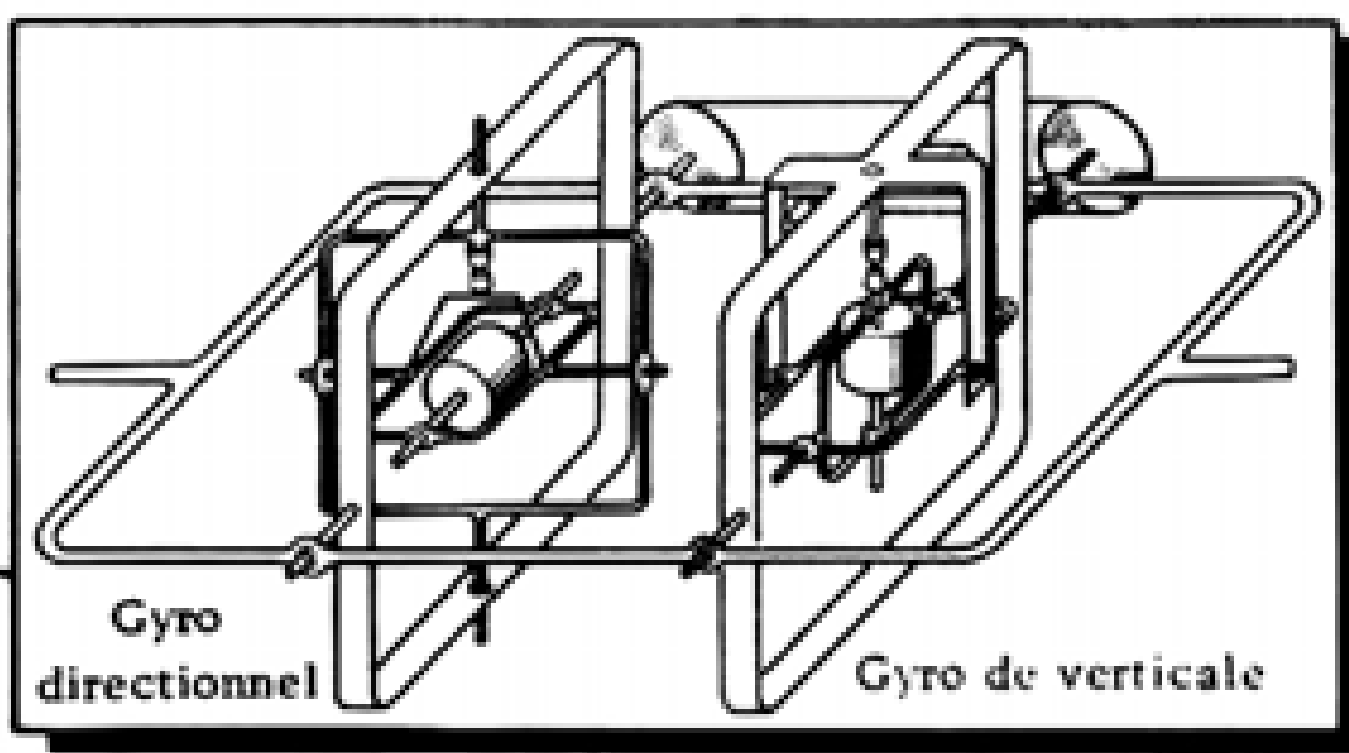


LEGENDE

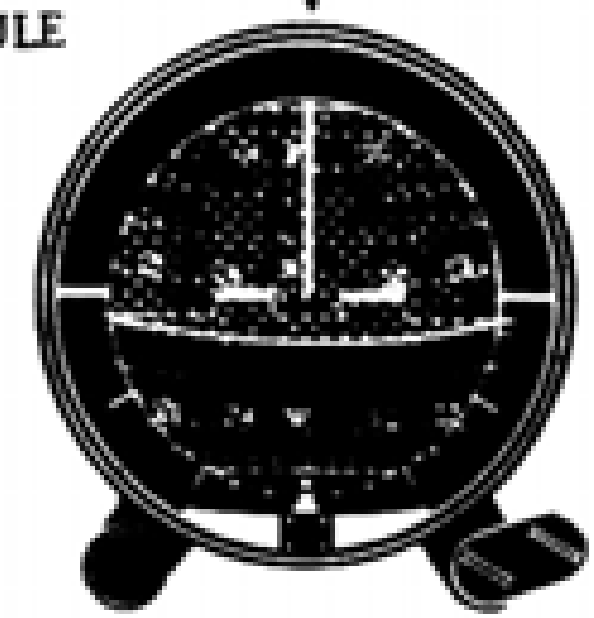
- Cm = Cap magnétique
- Cms = Cap magnétique de secours
- Cd = Cap directionnel (ou gyroscopique)
- Cg = Cap grille
- Cv = Cap vrai
- Ci = Cap initial
- Gm = Cap gyromagnétique

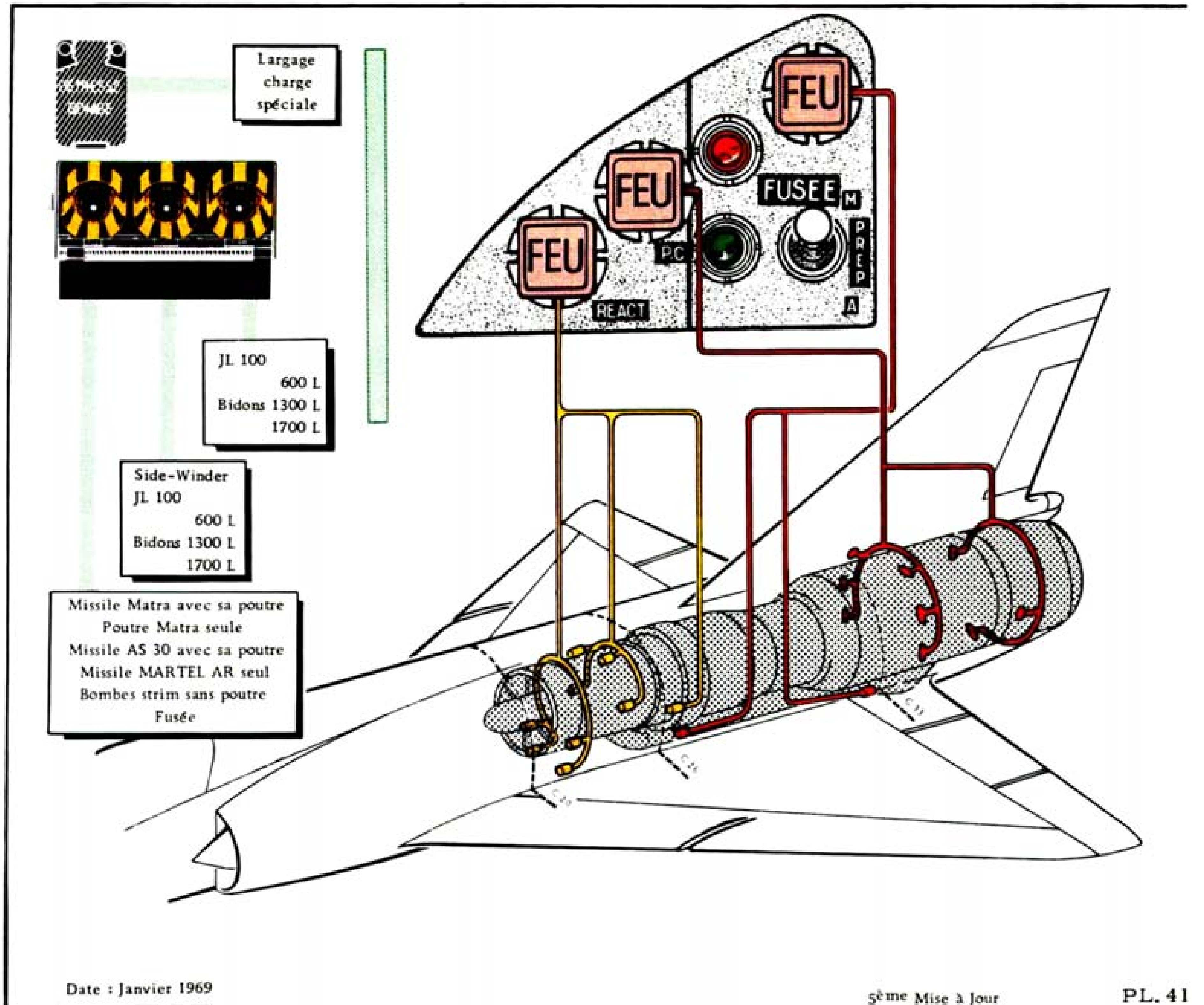
$$\left\{ \begin{array}{l} Cv1 = Cg + \text{Convergence méridiens} \\ Cv2 = Gm + D \end{array} \right.$$

CENTRALE GYRO



BOULE



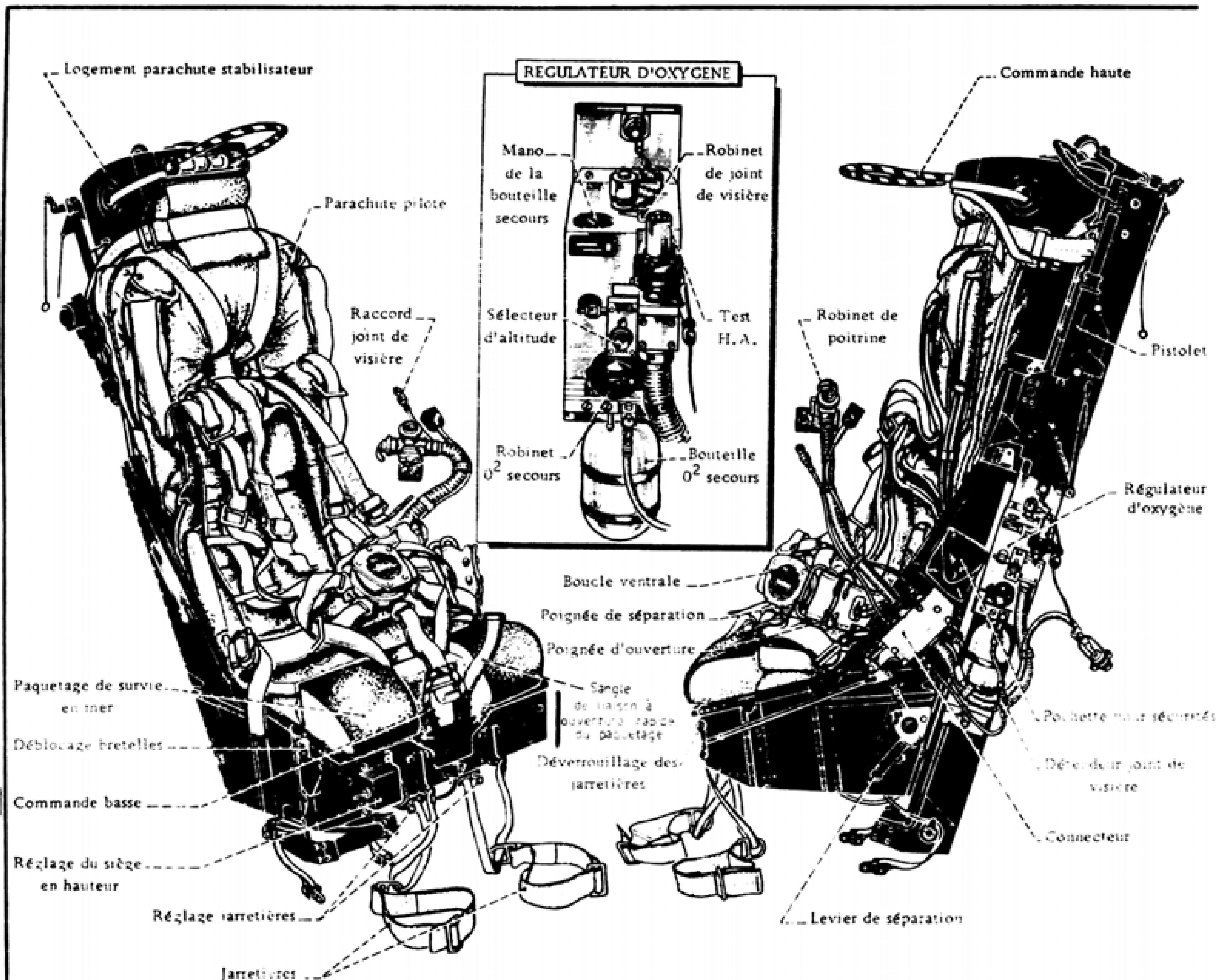


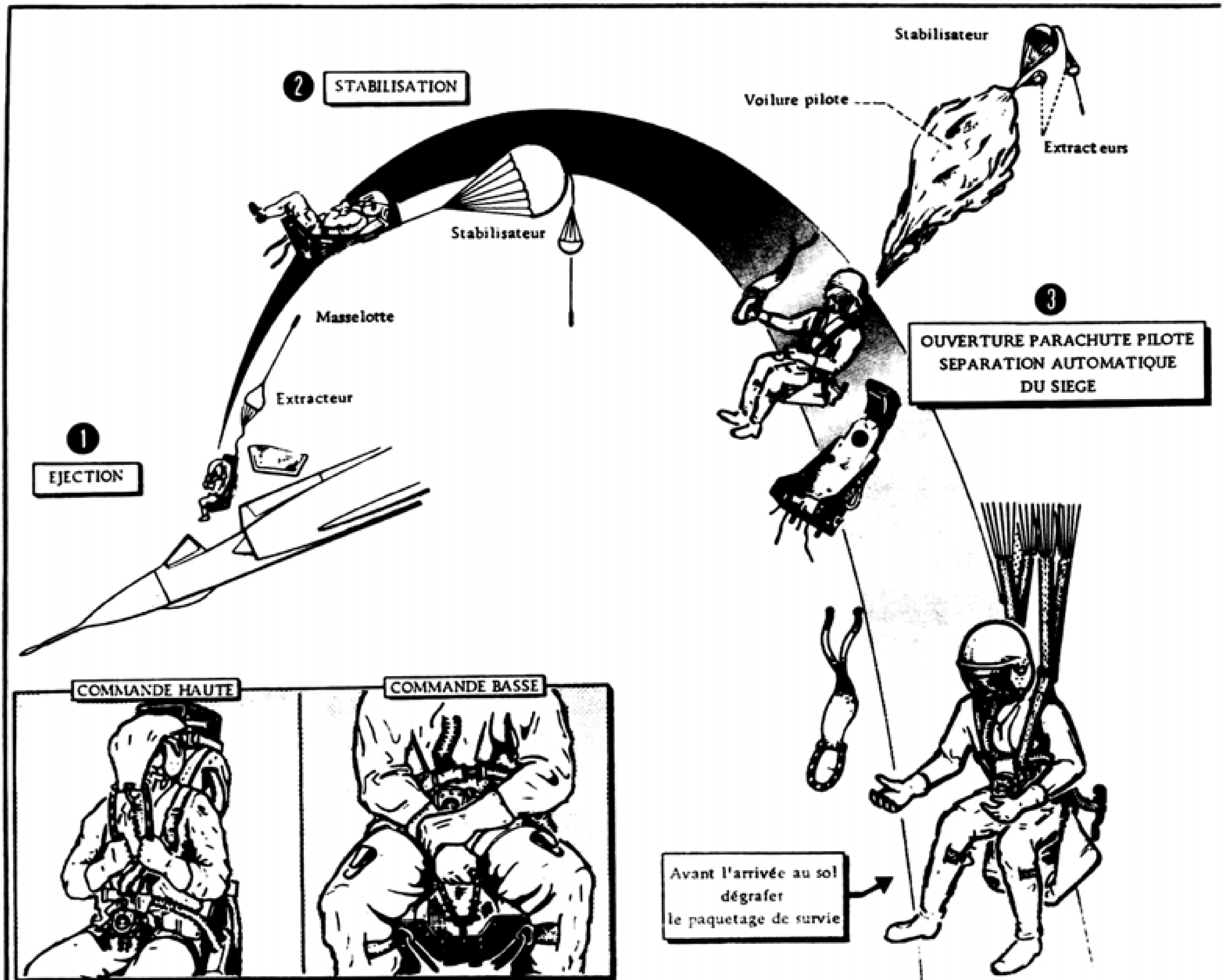
Largage charge spéciale

JL 100
600 L
Bidons 1300 L
1700 L

Side-Winder
JL 100
600 L
Bidons 1300 L
1700 L

Missile Matra avec sa poutre
Poutre Matra seule
Missile AS 30 avec sa poutre
Missile MARTEL AR seul
Bombes strim sans poutre
Fusée

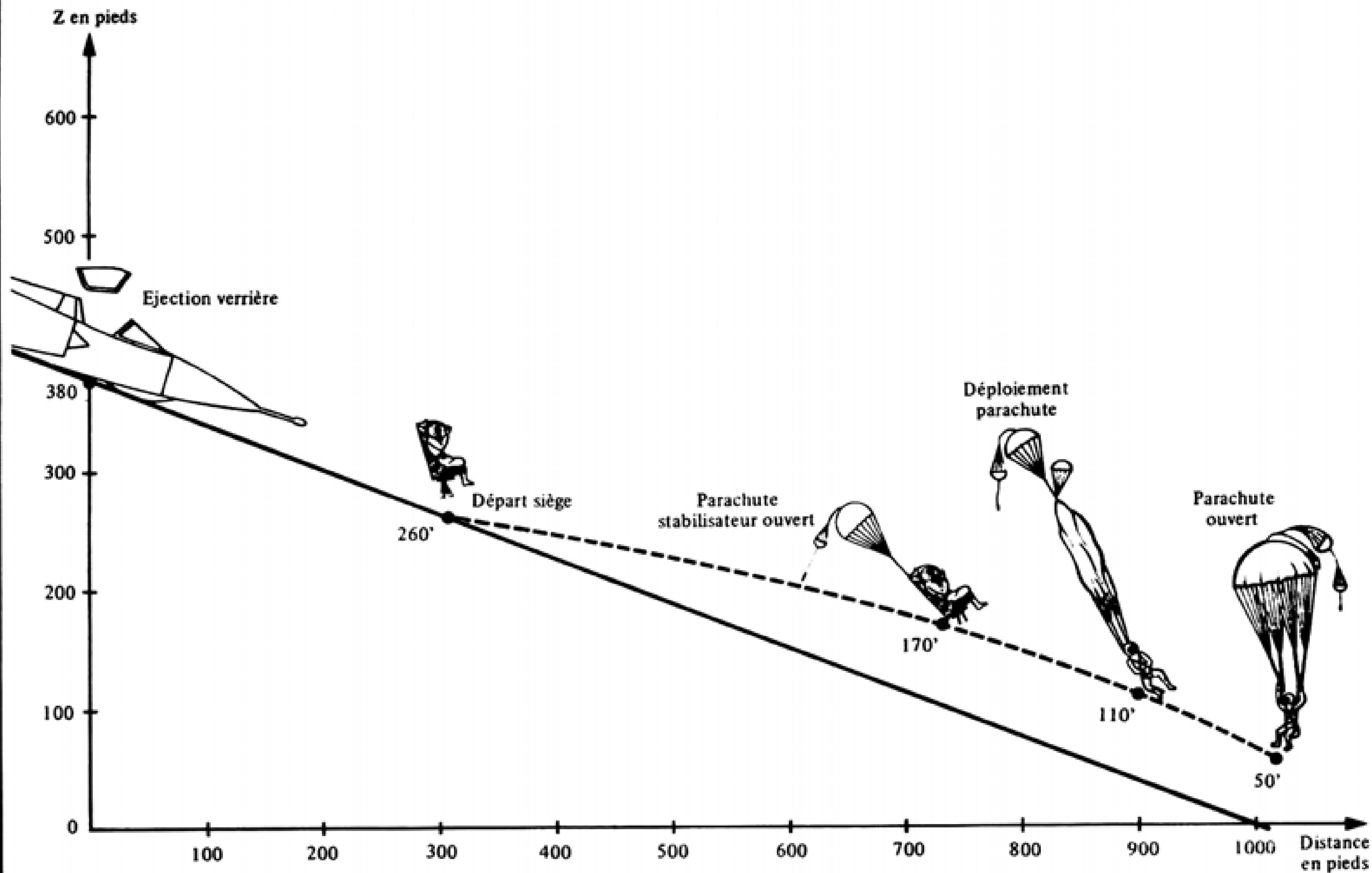


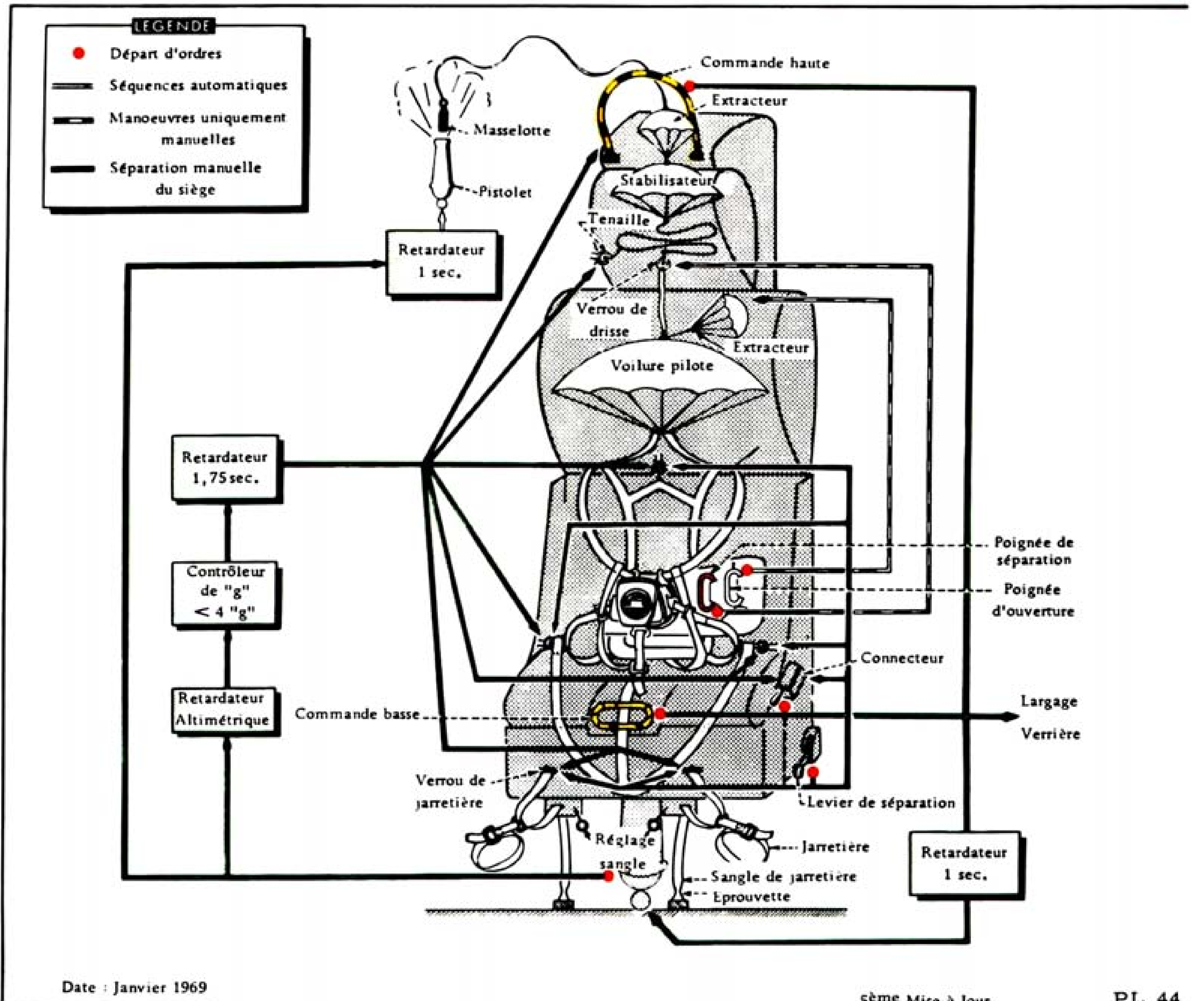


Date : 03/84

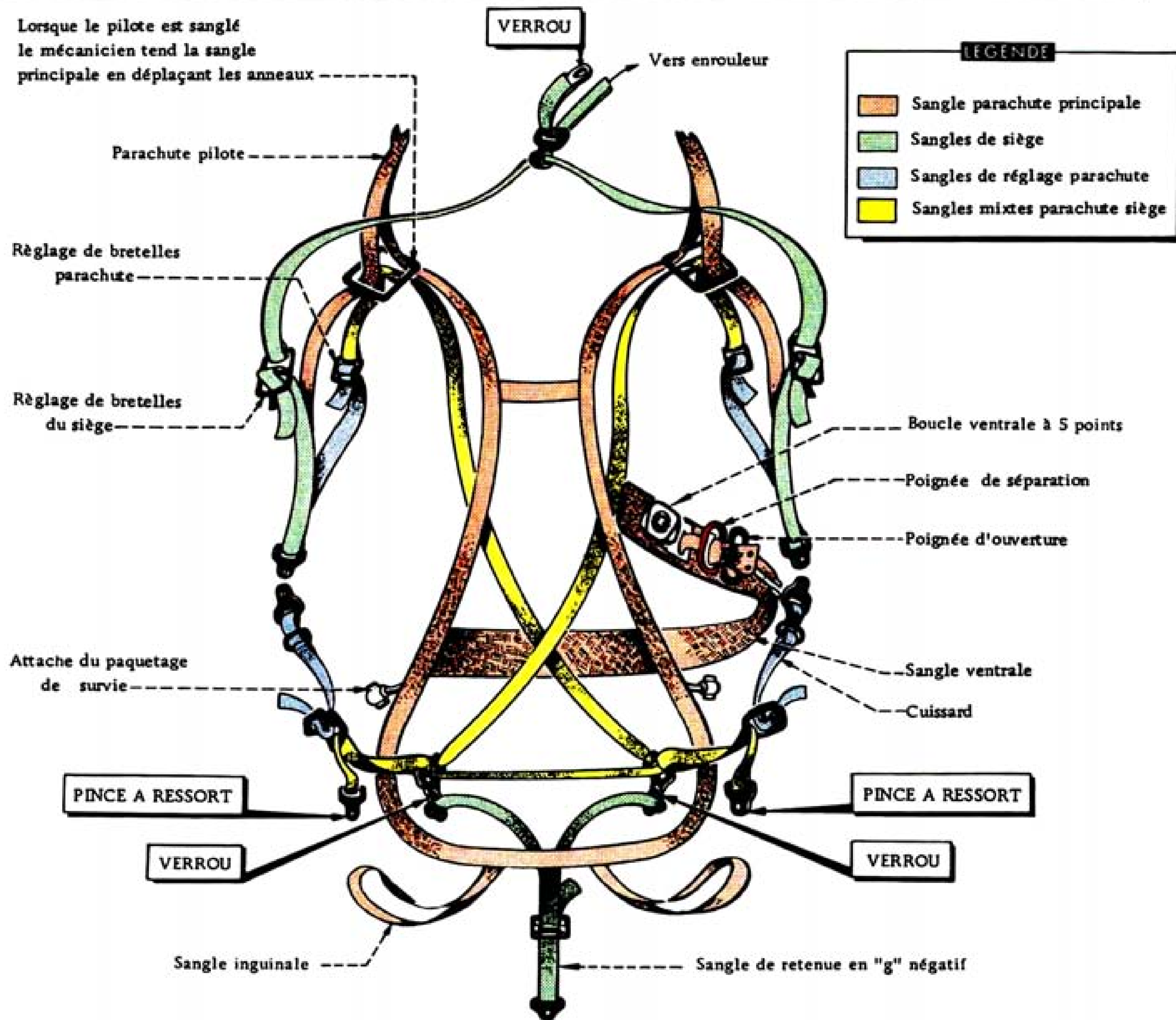
EJECTION A LA HAUTEUR DE SAUVEGARDE

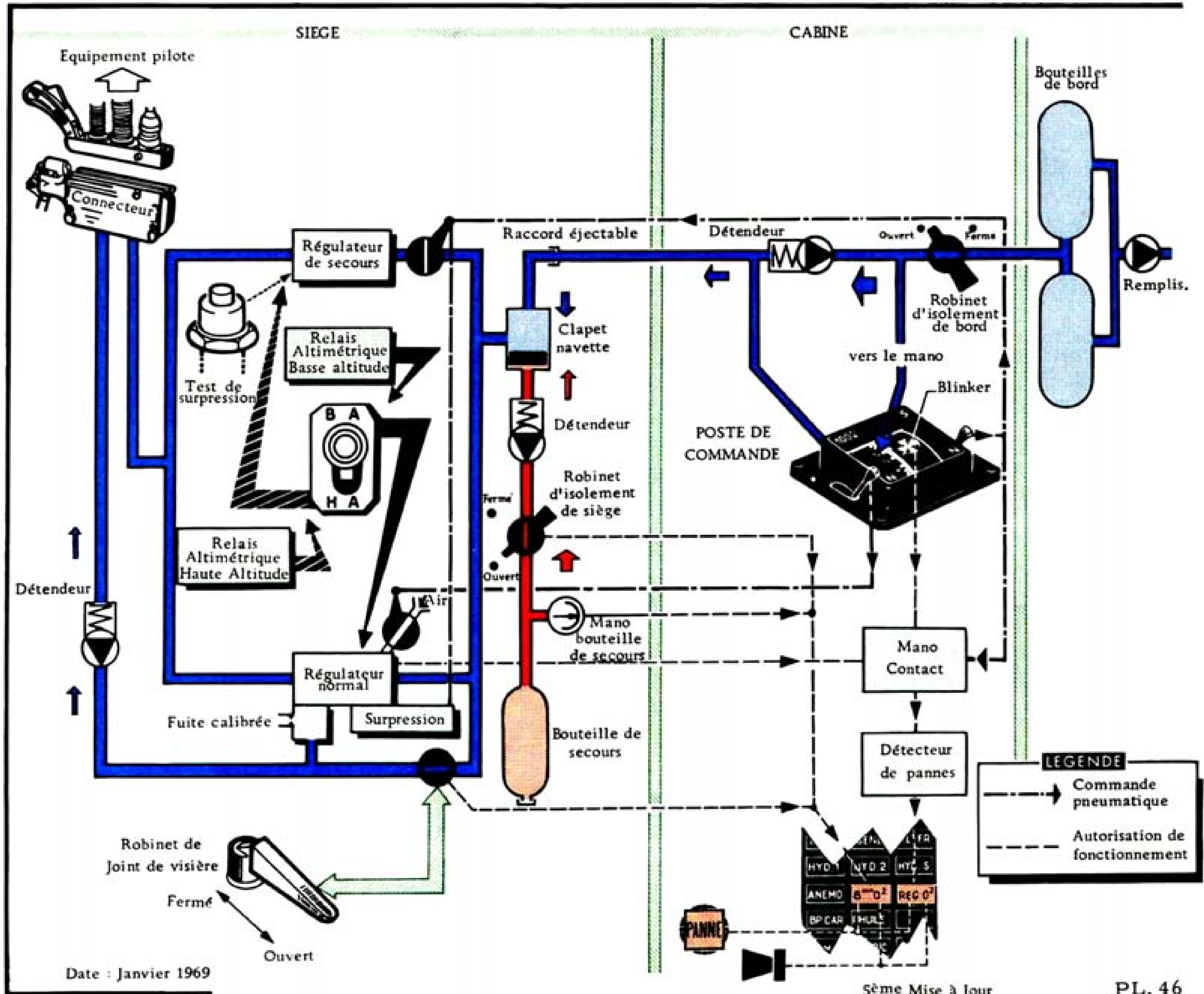
$V_i = 190 \text{ kt}$ $V_z = 7\ 000 \text{ ft/mn}$ (piqué = 22°)





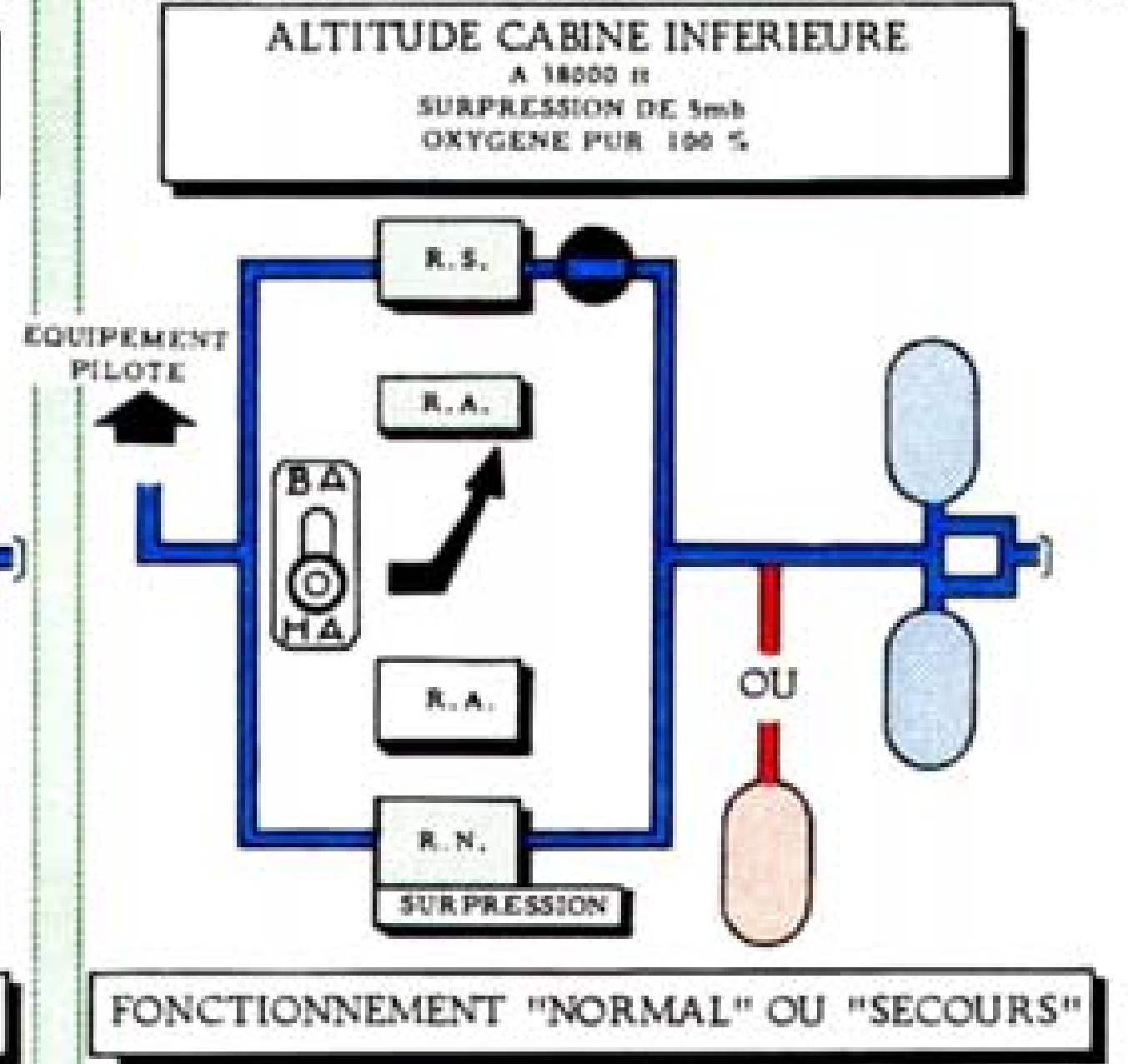
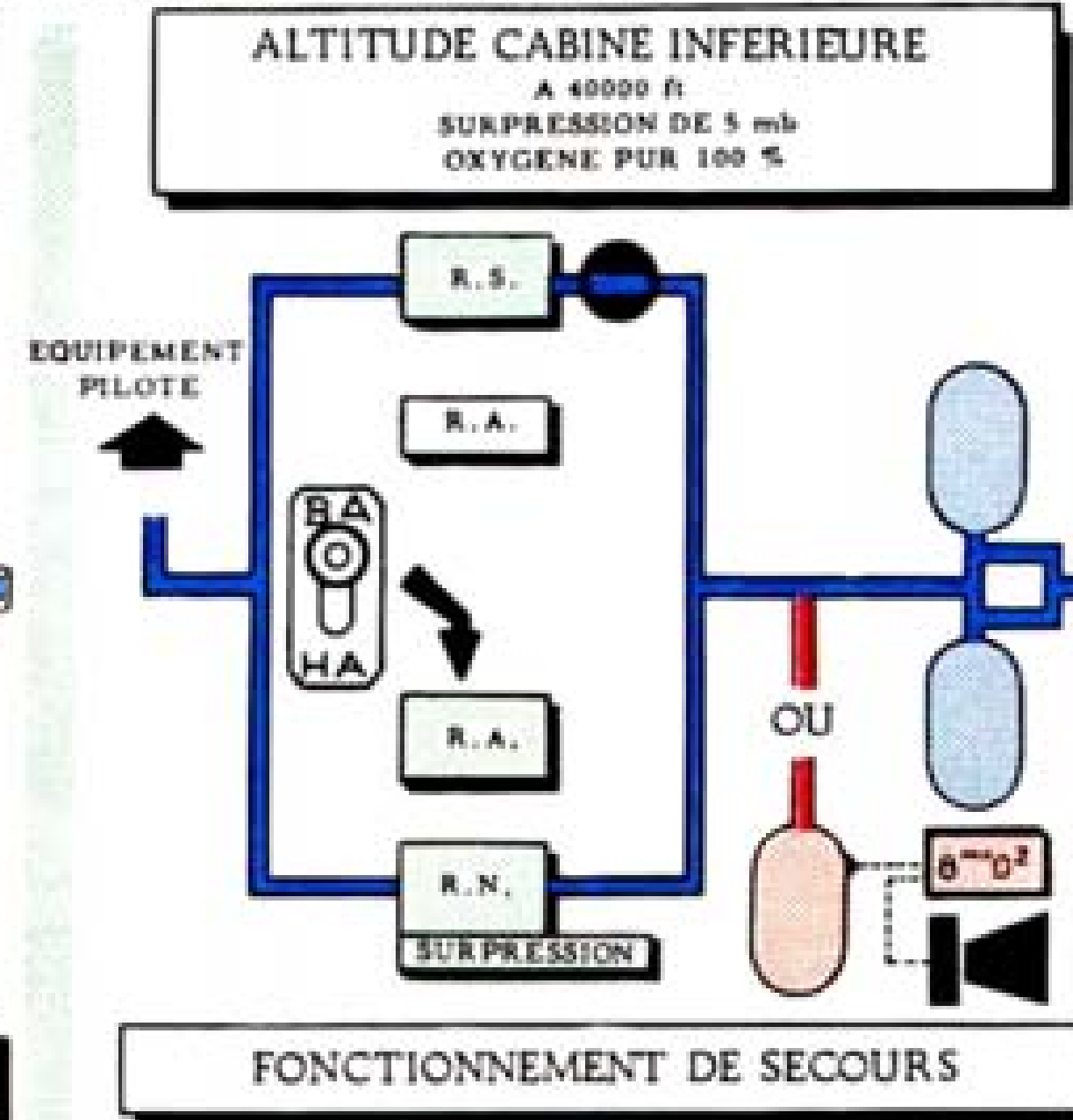
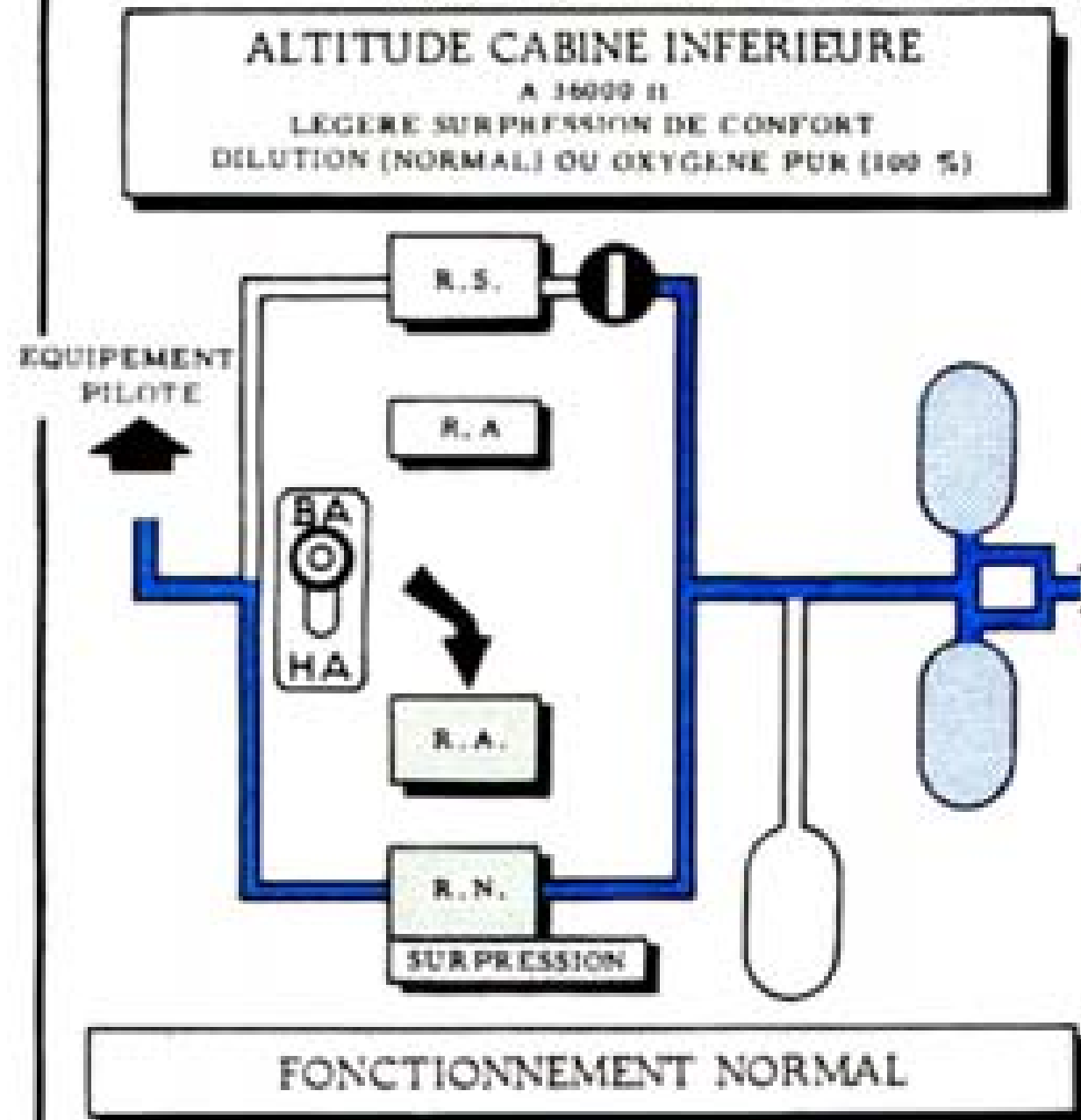
Lorsque le pilote est sanglé
le mécanicien tend la sangle
principale en déplaçant les anneaux





AVEC EQUIPEMENT BASSE-ALTITUDE - SELECTEUR SUR "B. A."

AVEC EQUIPEMENT HAUTE ALTITUDE SELECTEUR SUR "H.A."

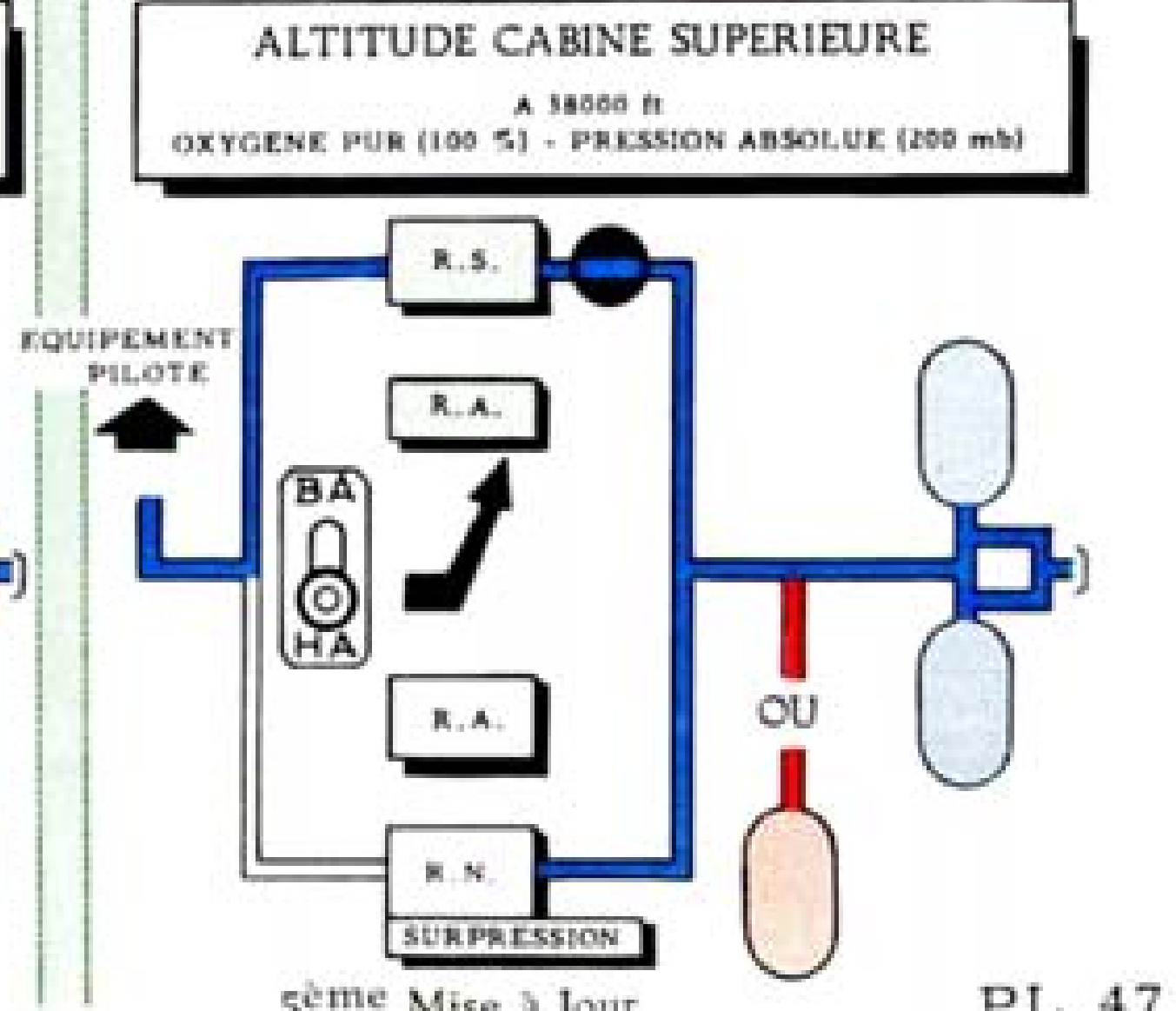
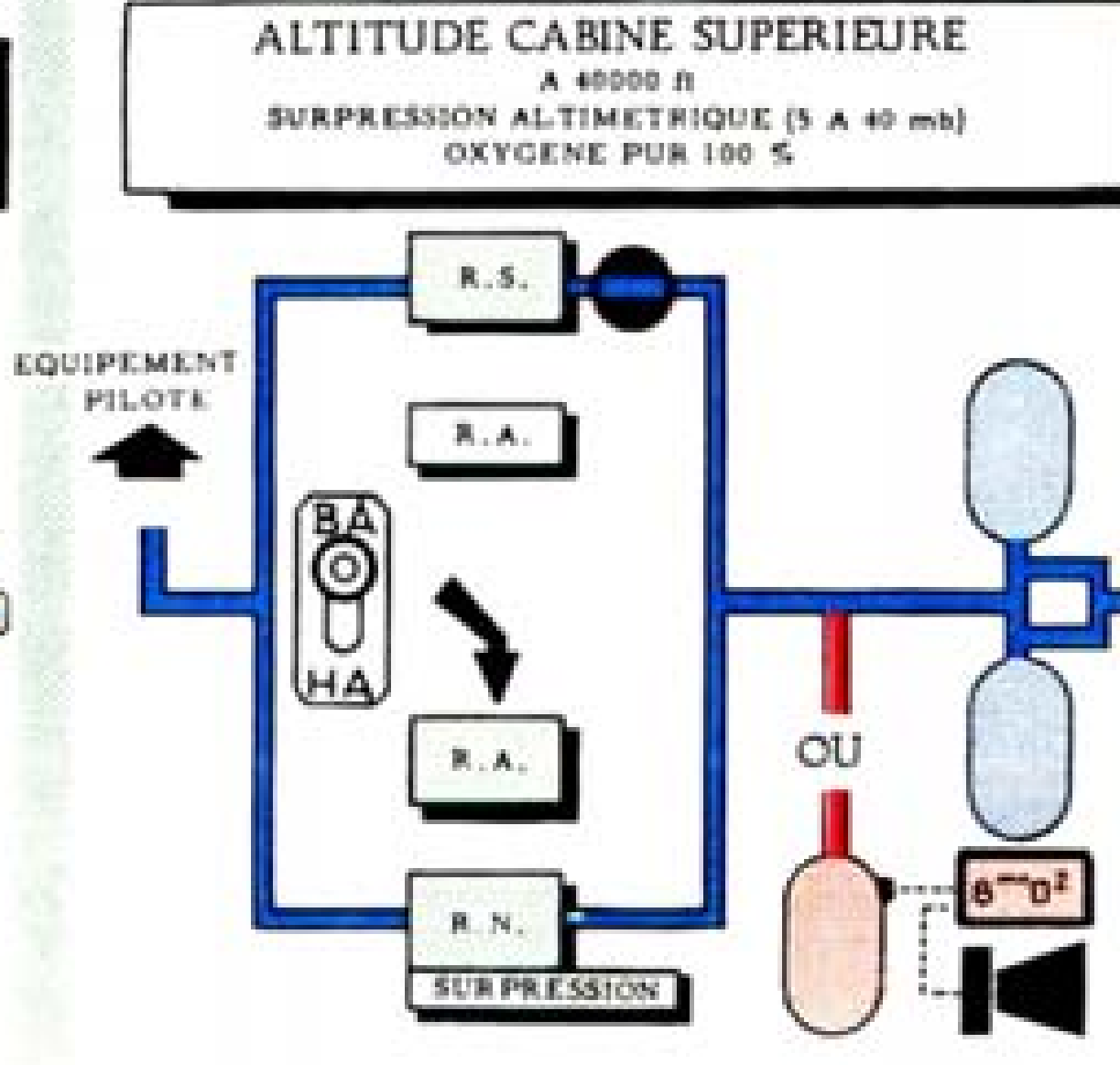
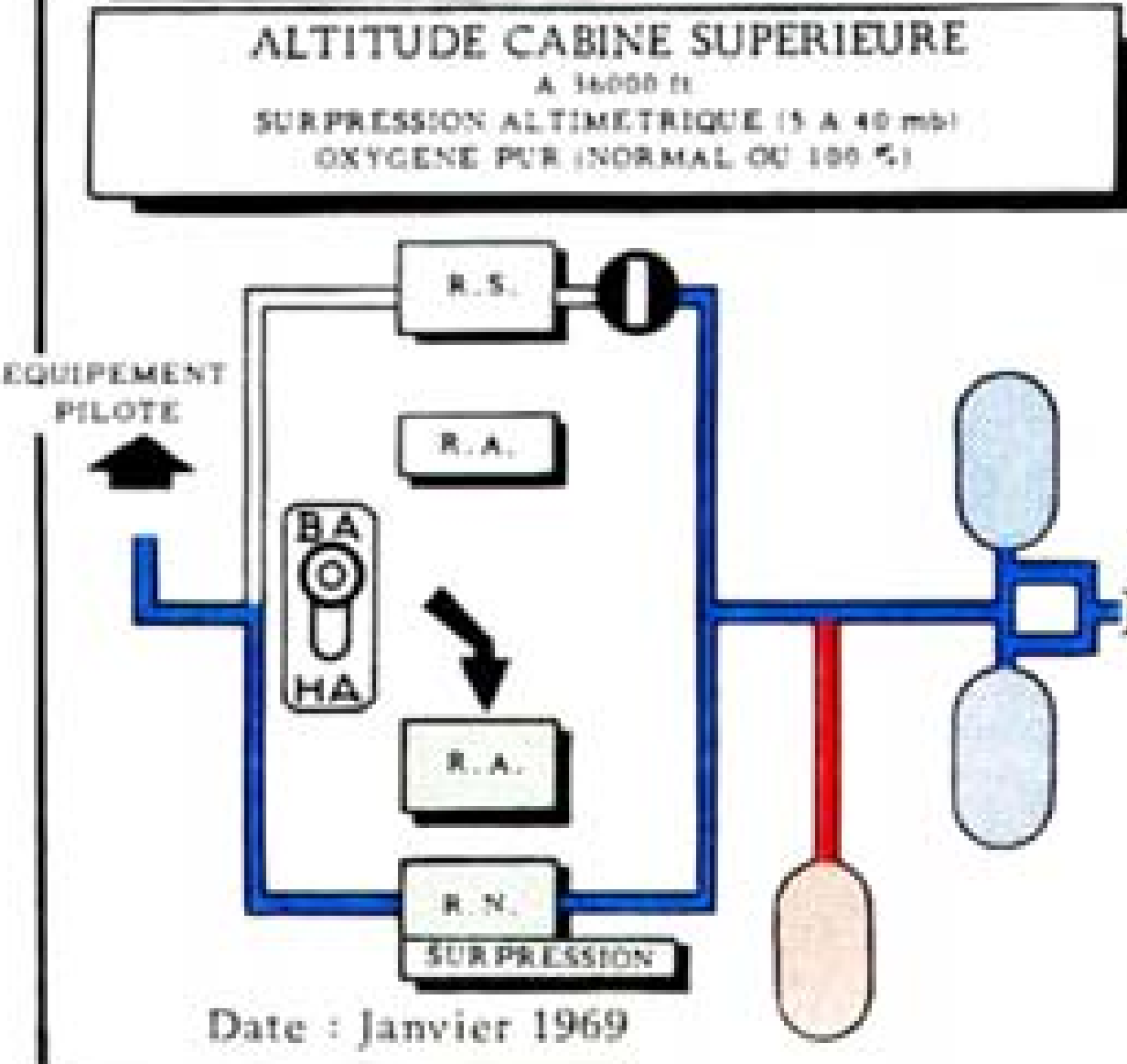


BASCULEURS SUR "N"

ALIMENTATION PAR LES BOUTEILLES DE BORD

ALIMENTATION PAR BOUTEILLE DE SECOURS
(BOUTEILLES DE BORD EPUISEES OU EJECTION)
OU
ALIMENTATION PAR BOUTEILLES DE BORD ET
BASCULEURS SUR "S" ET 100 %

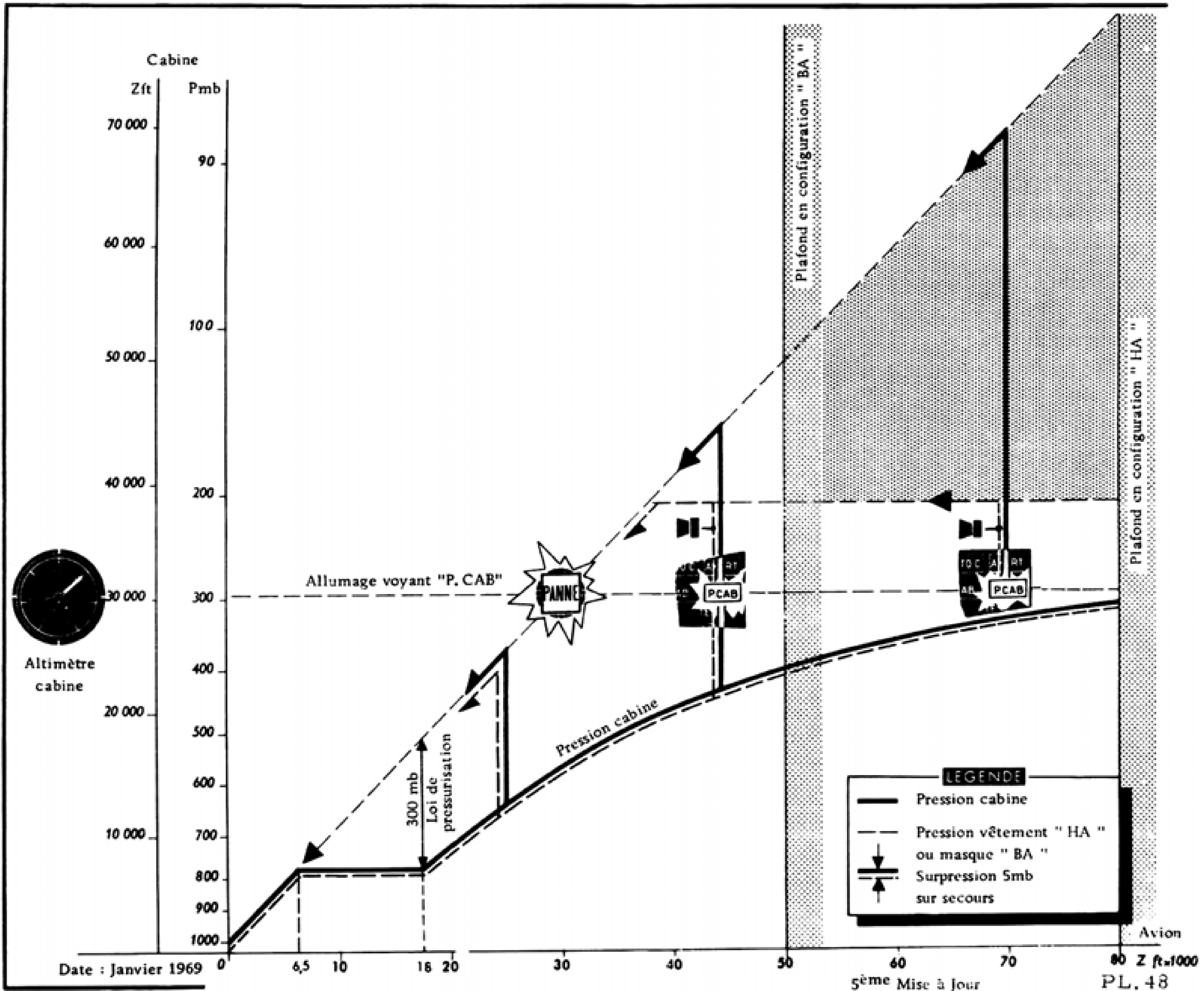
ALIMENTATION PAR BOUTEILLES DE BORD
ET BASCULEURS SUR "100 %" ET "S"
OU
ALIMENTATION PAR BOUTEILLE DE SECOURS
(BOUTEILLES DE BORD EPUISEES OU EJECTION)

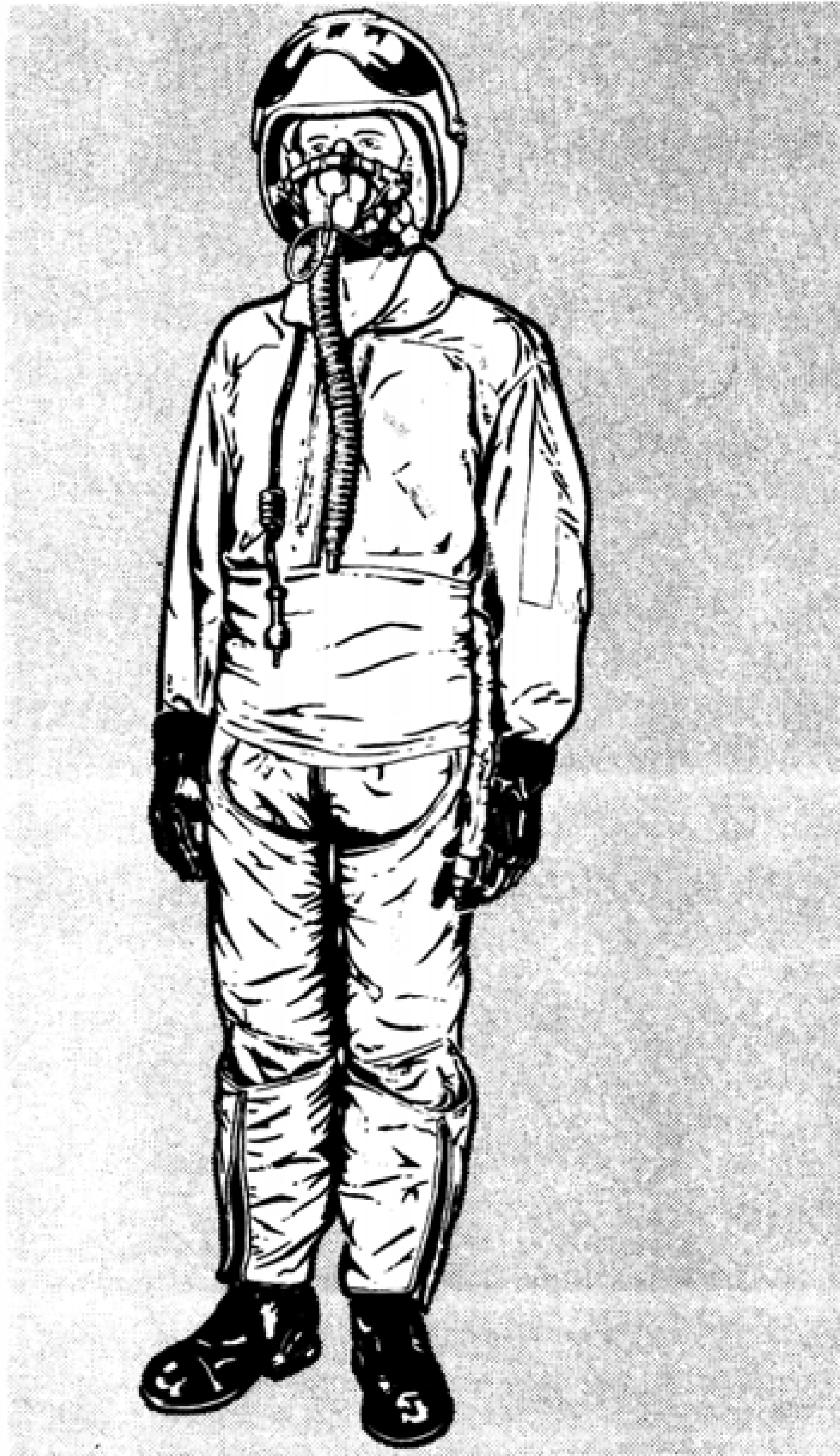


Date : Janvier 1969

5ème Mise à Jour

PL. 47

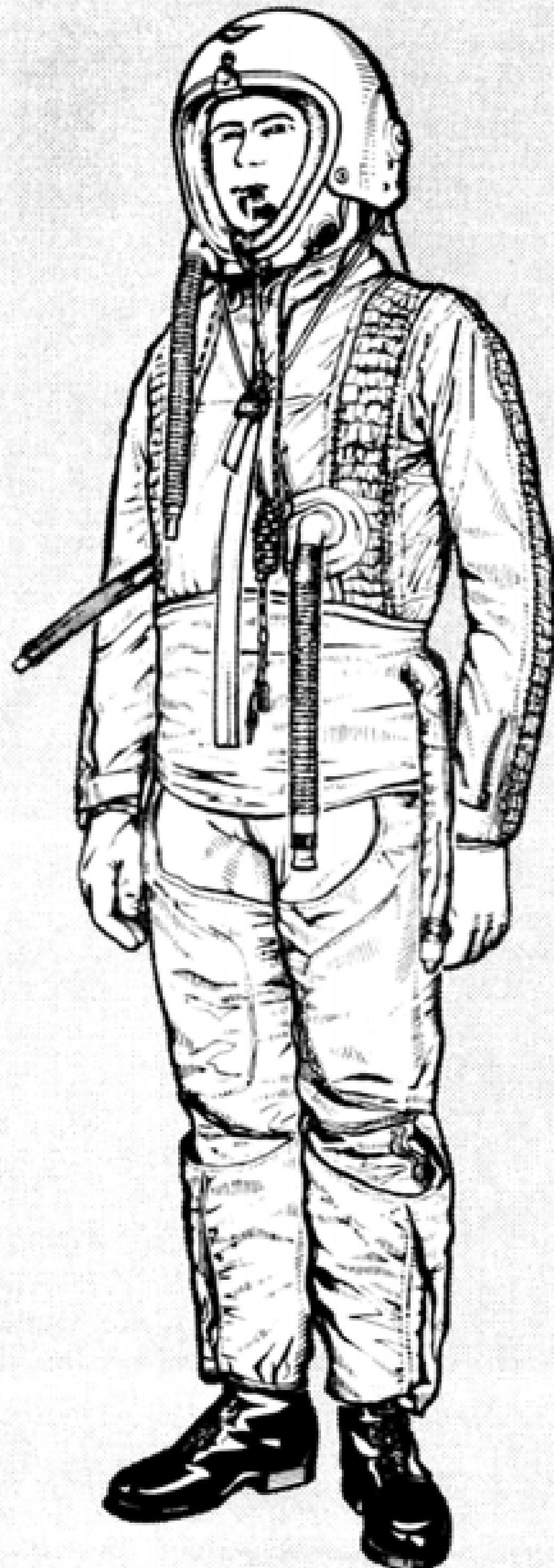




Date : Janvier 1969

5ème Mise à Jour

PL. 49



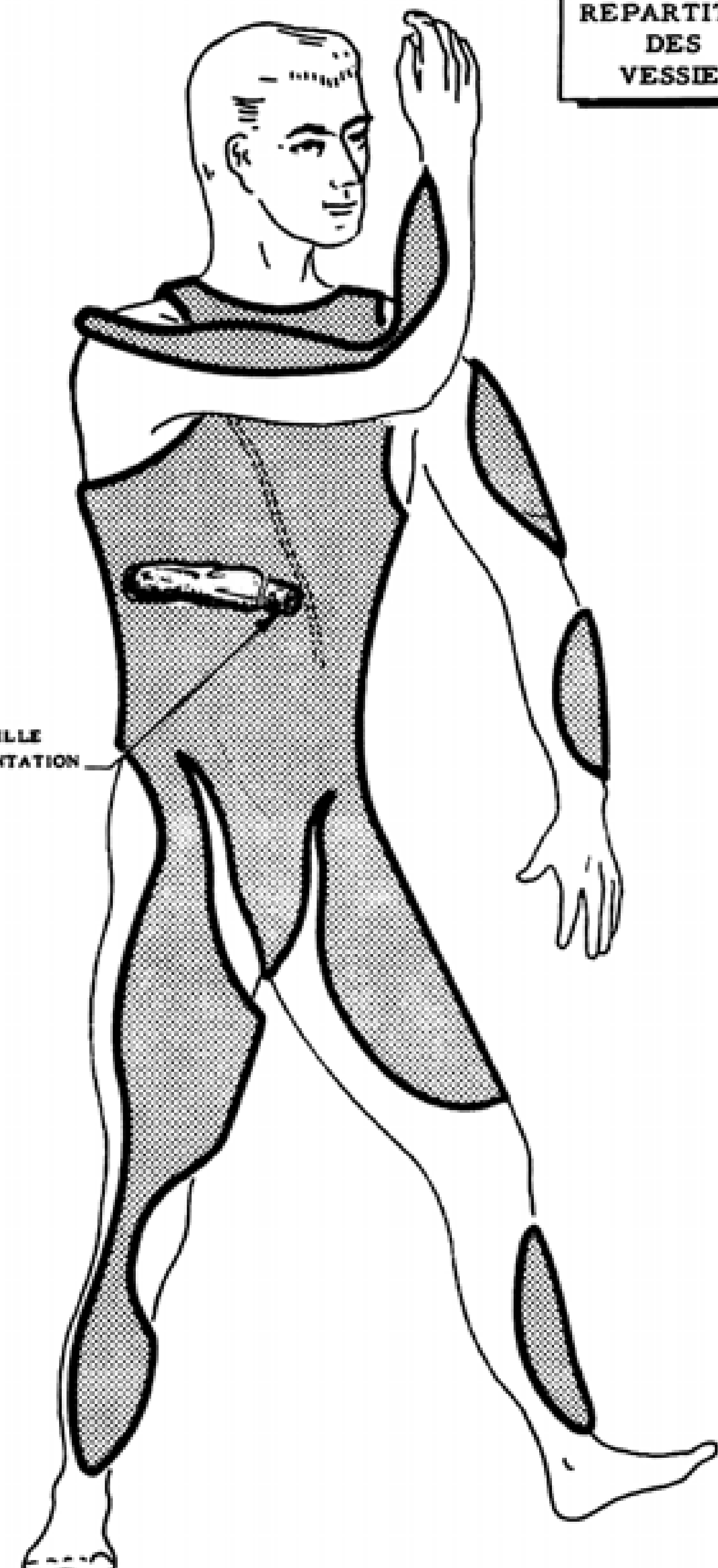
Date : Janvier 1969

5ème Mise à Jour

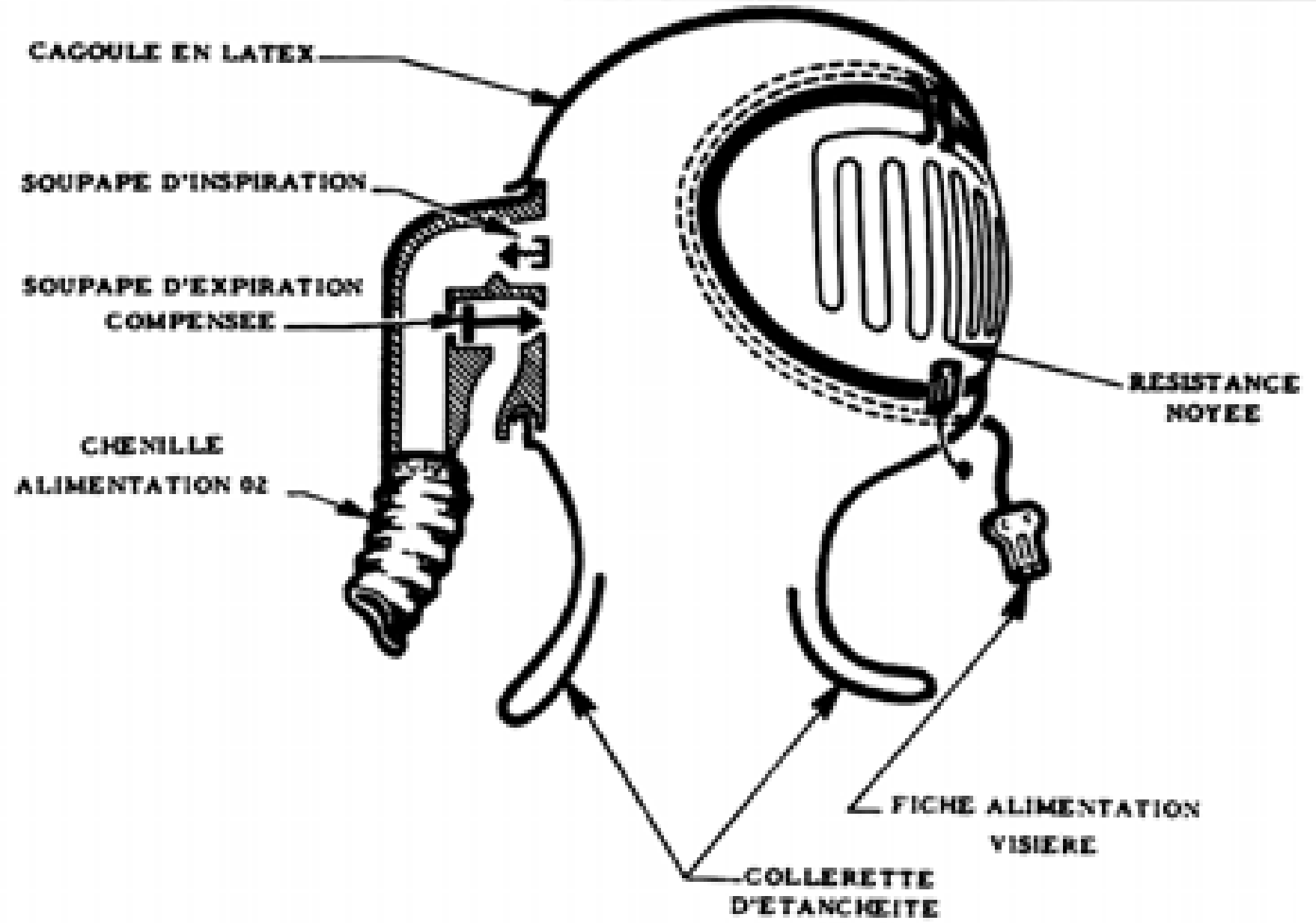
PL. 50

REPARTITION DES VESSIES

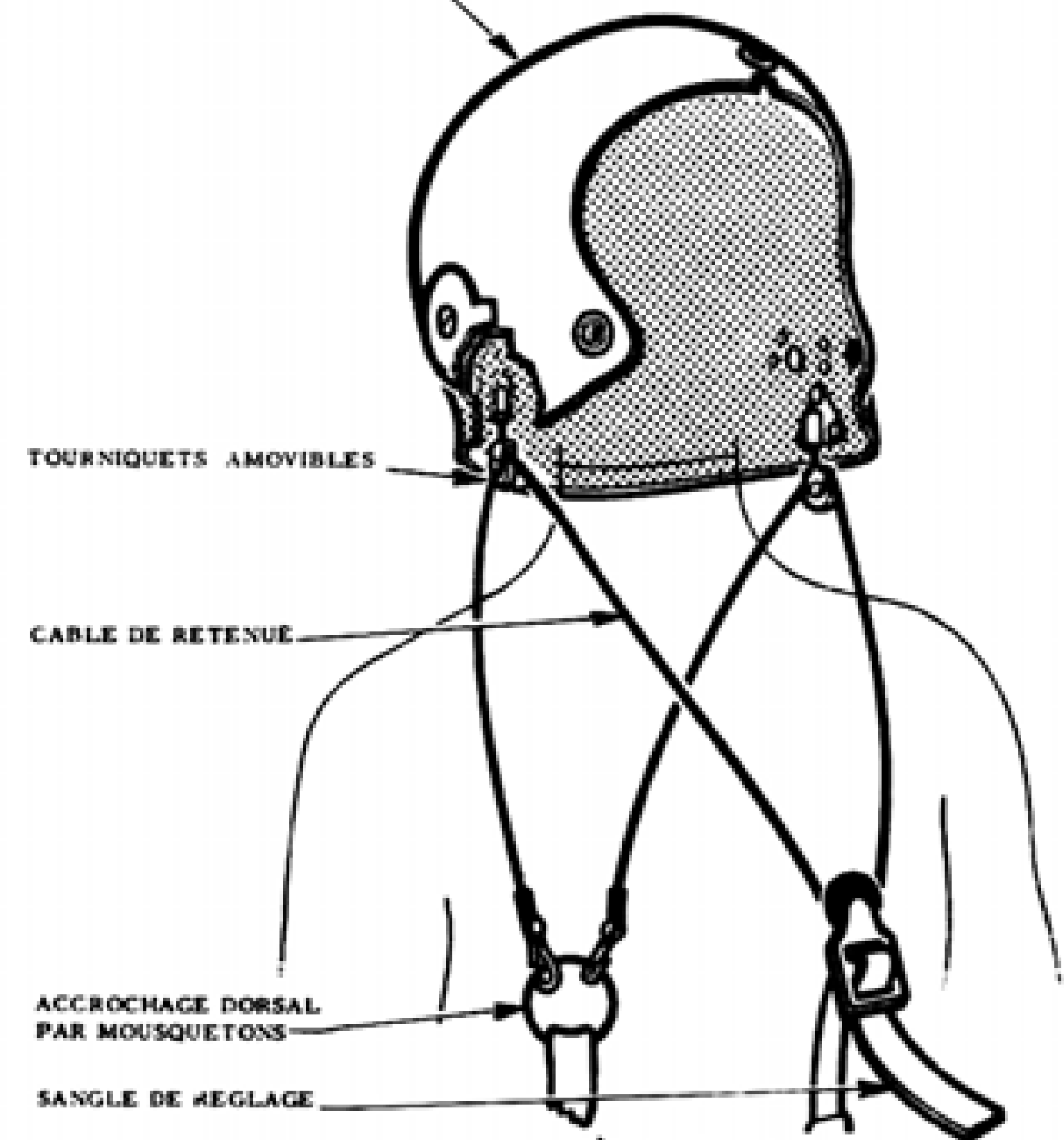
CHEVILLE D'ALIMENTATION



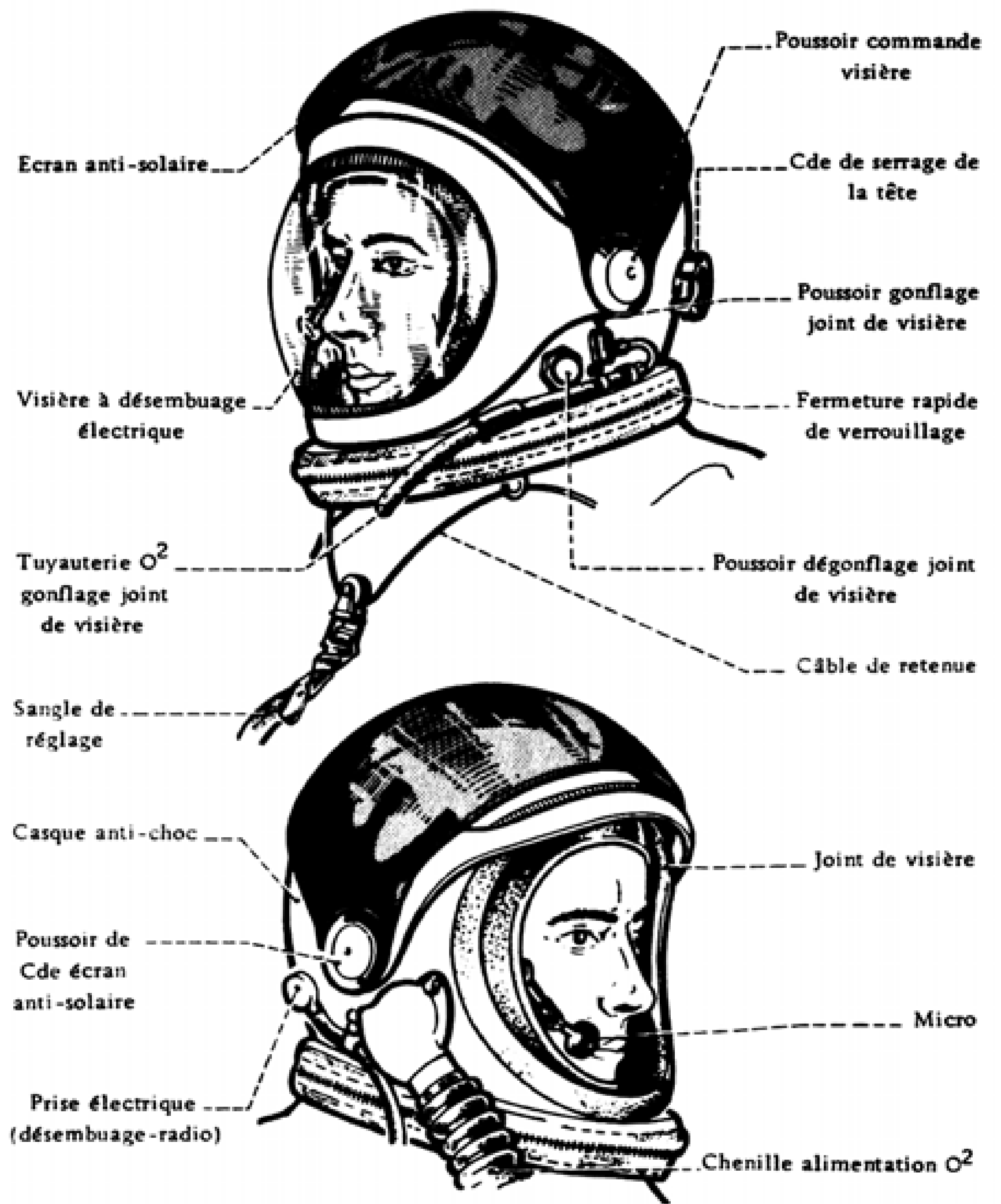
Date : Janvier 1969

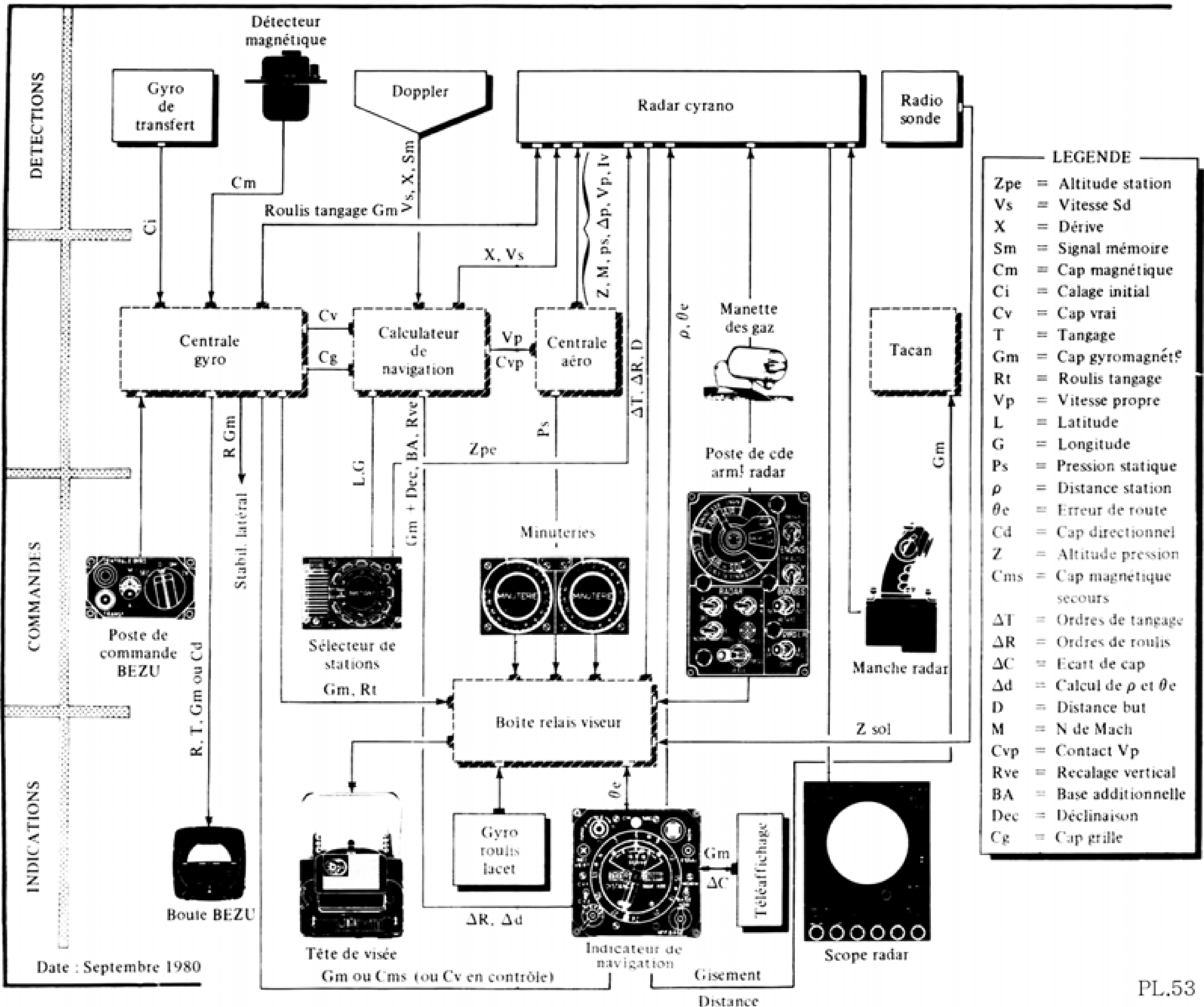


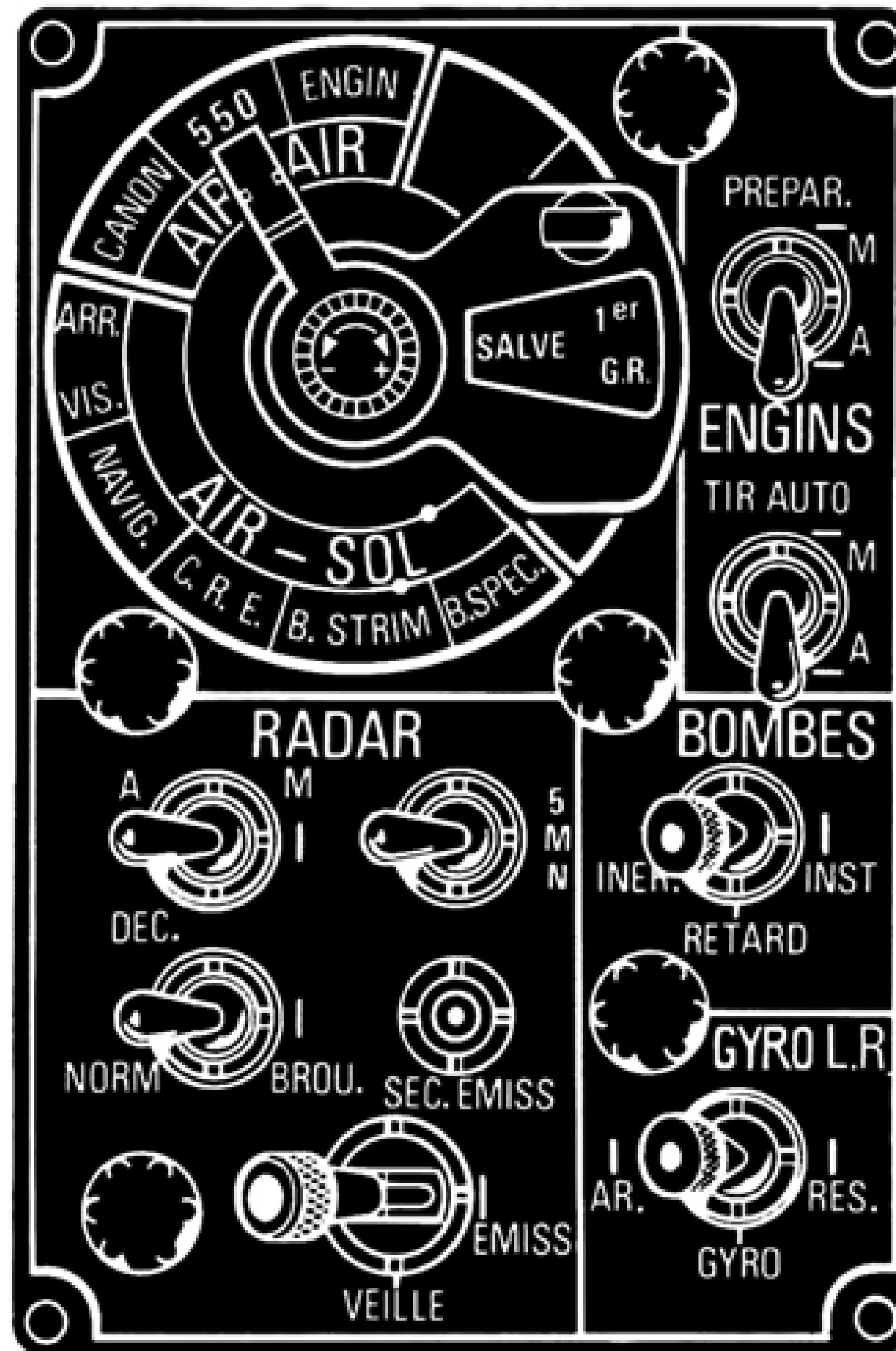
ANTI-CHOC



5ème Mise à jour







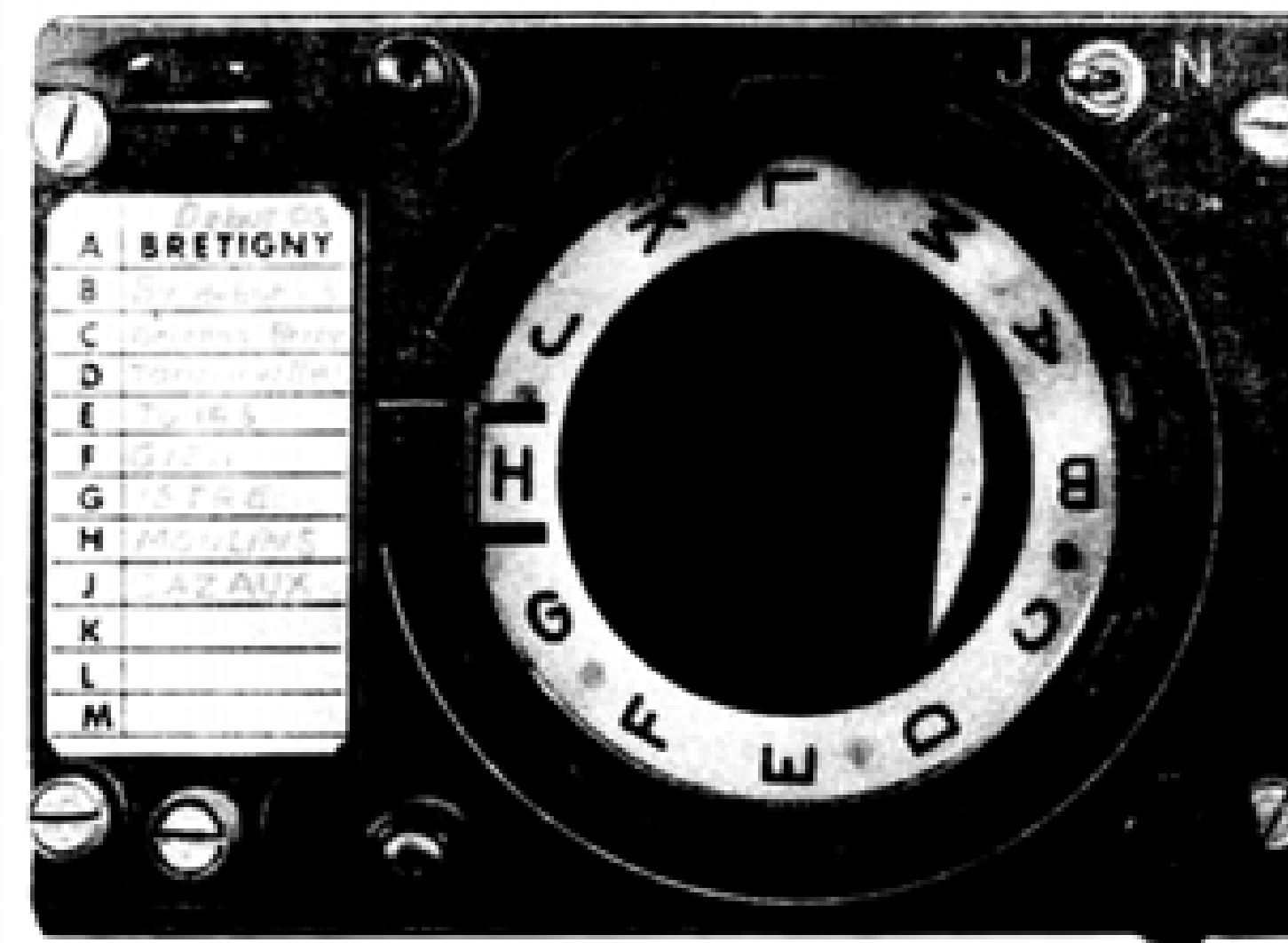
INDICATEUR

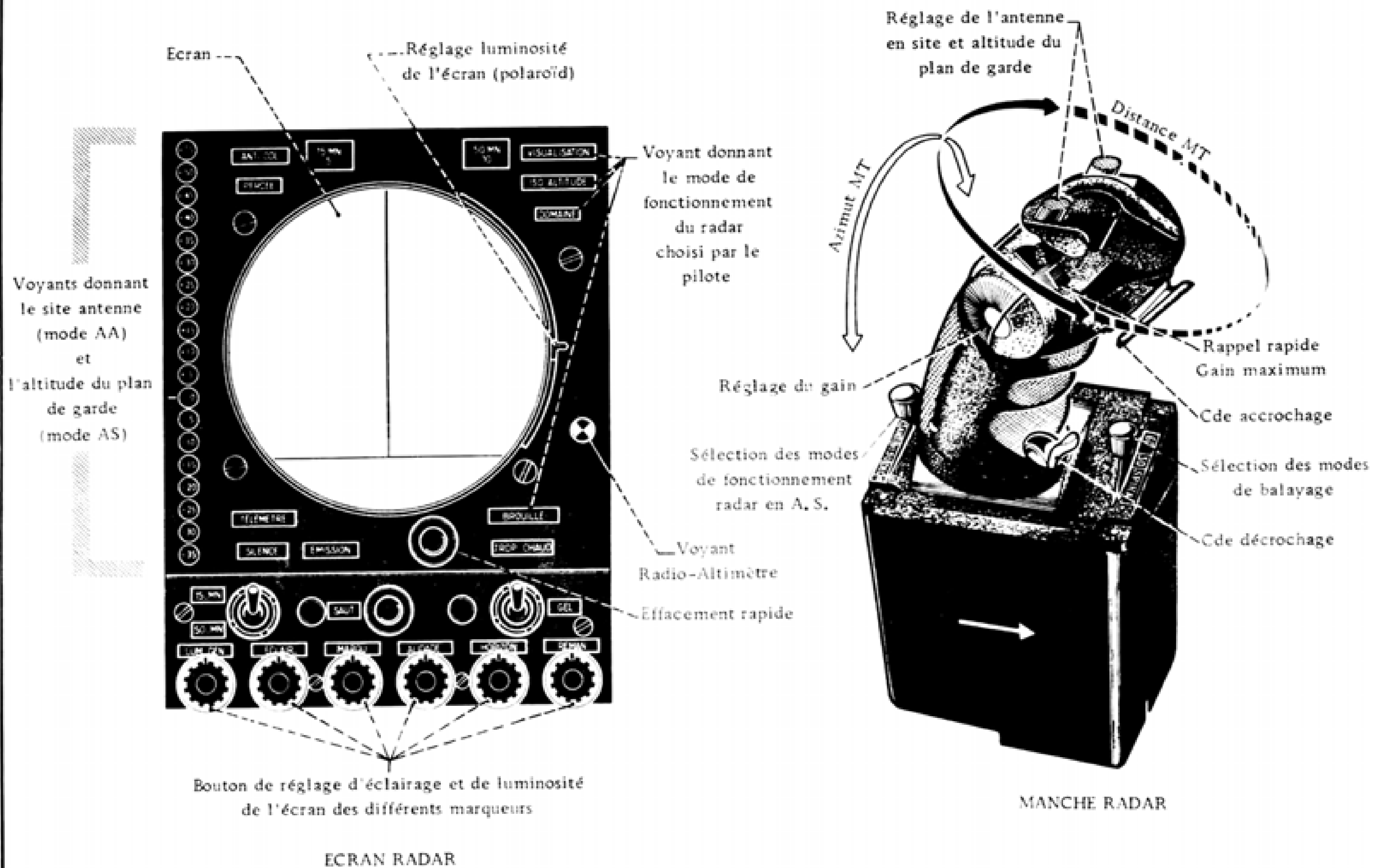


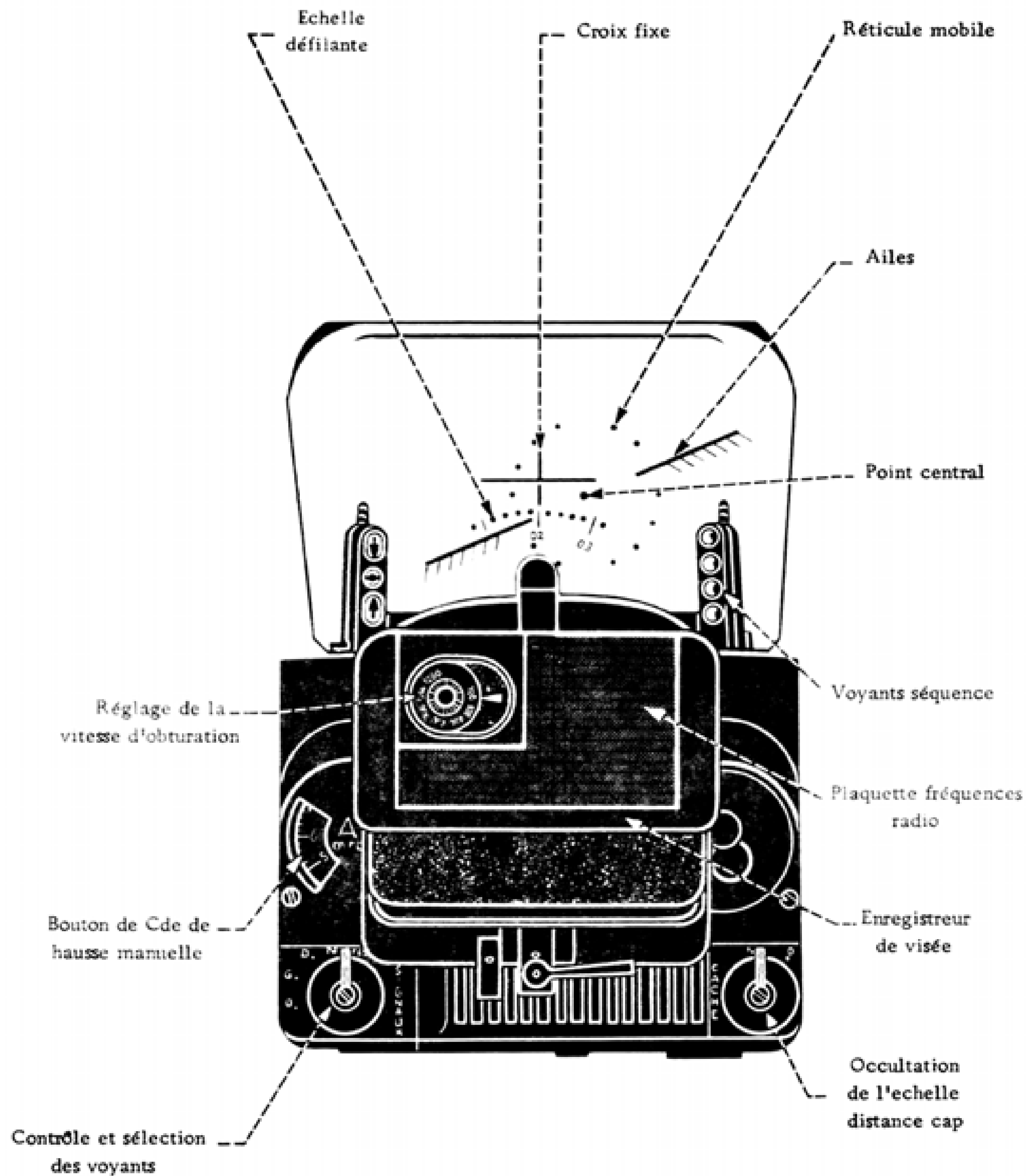
CARTE CRANTEE



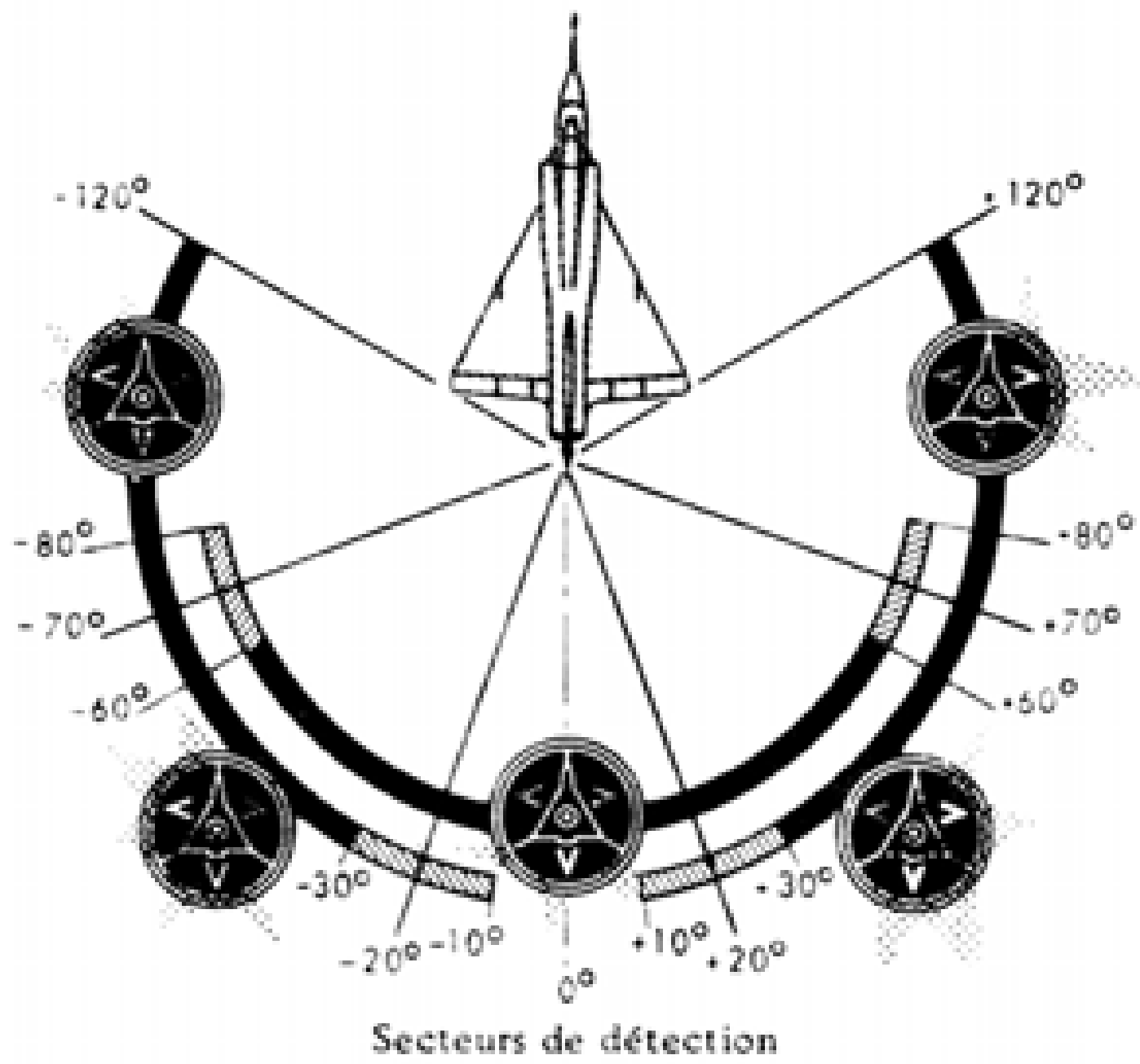
MAGASIN DE CHANGEMENT DE BASES



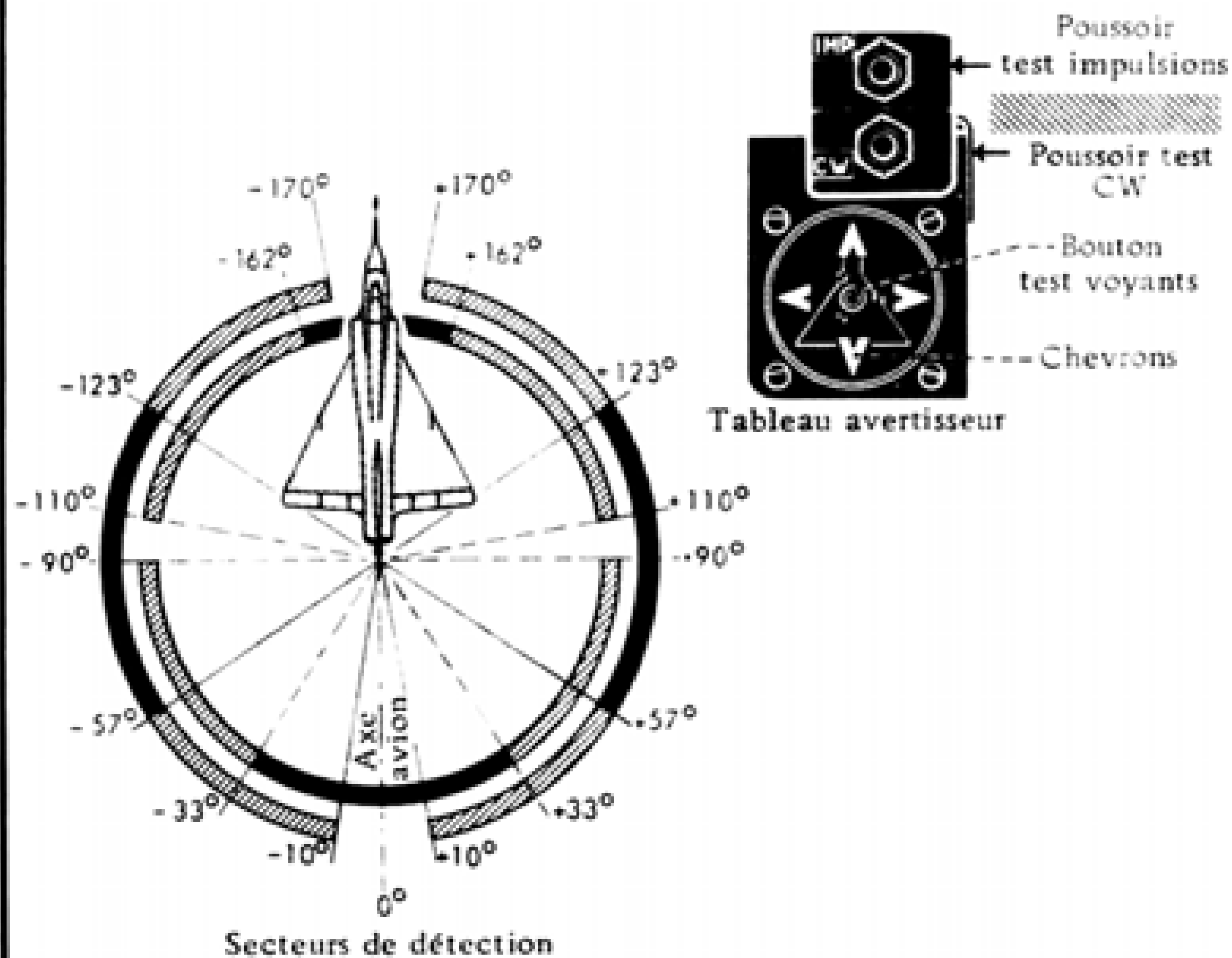




DETECTEUR BZ

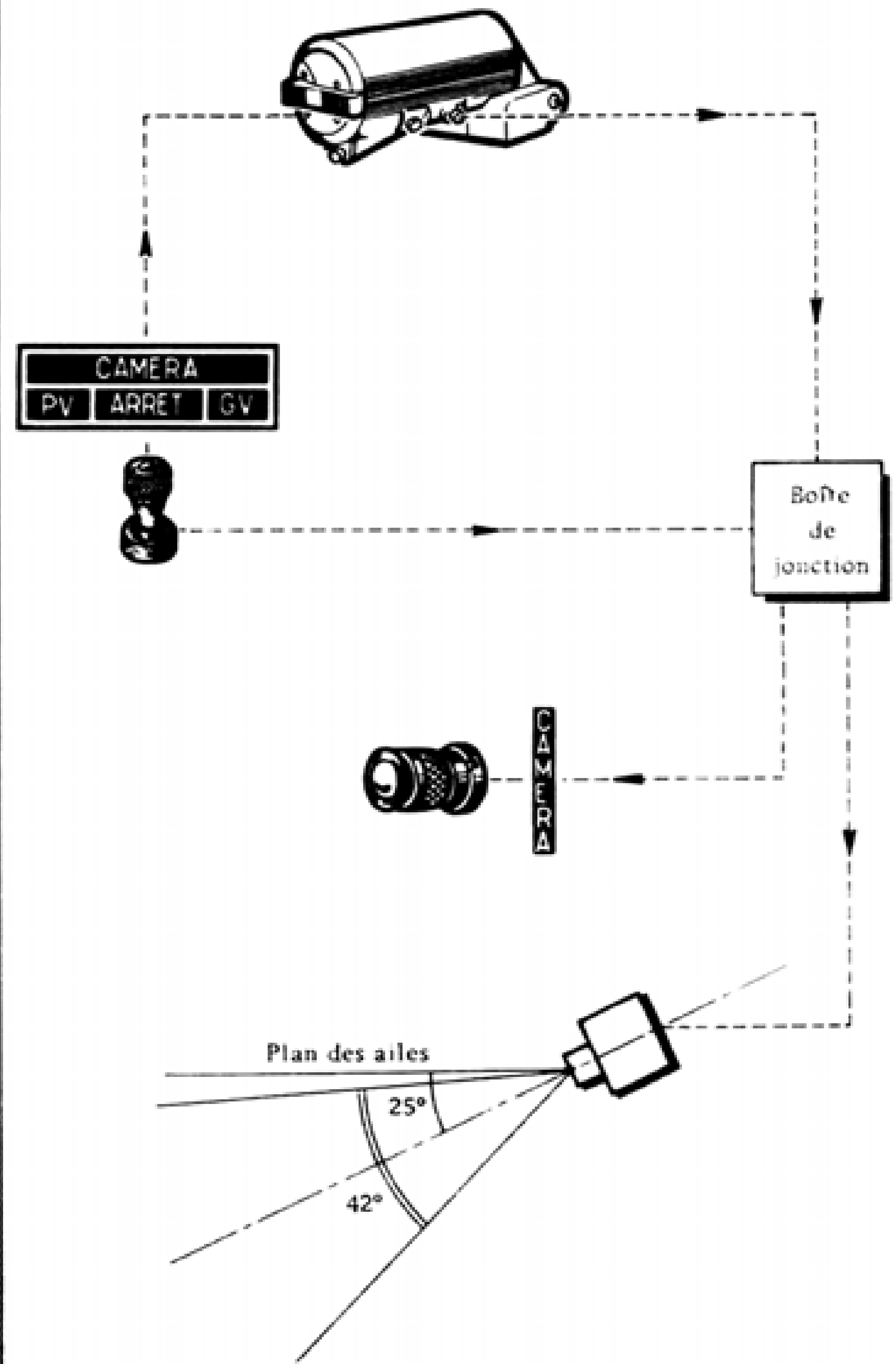


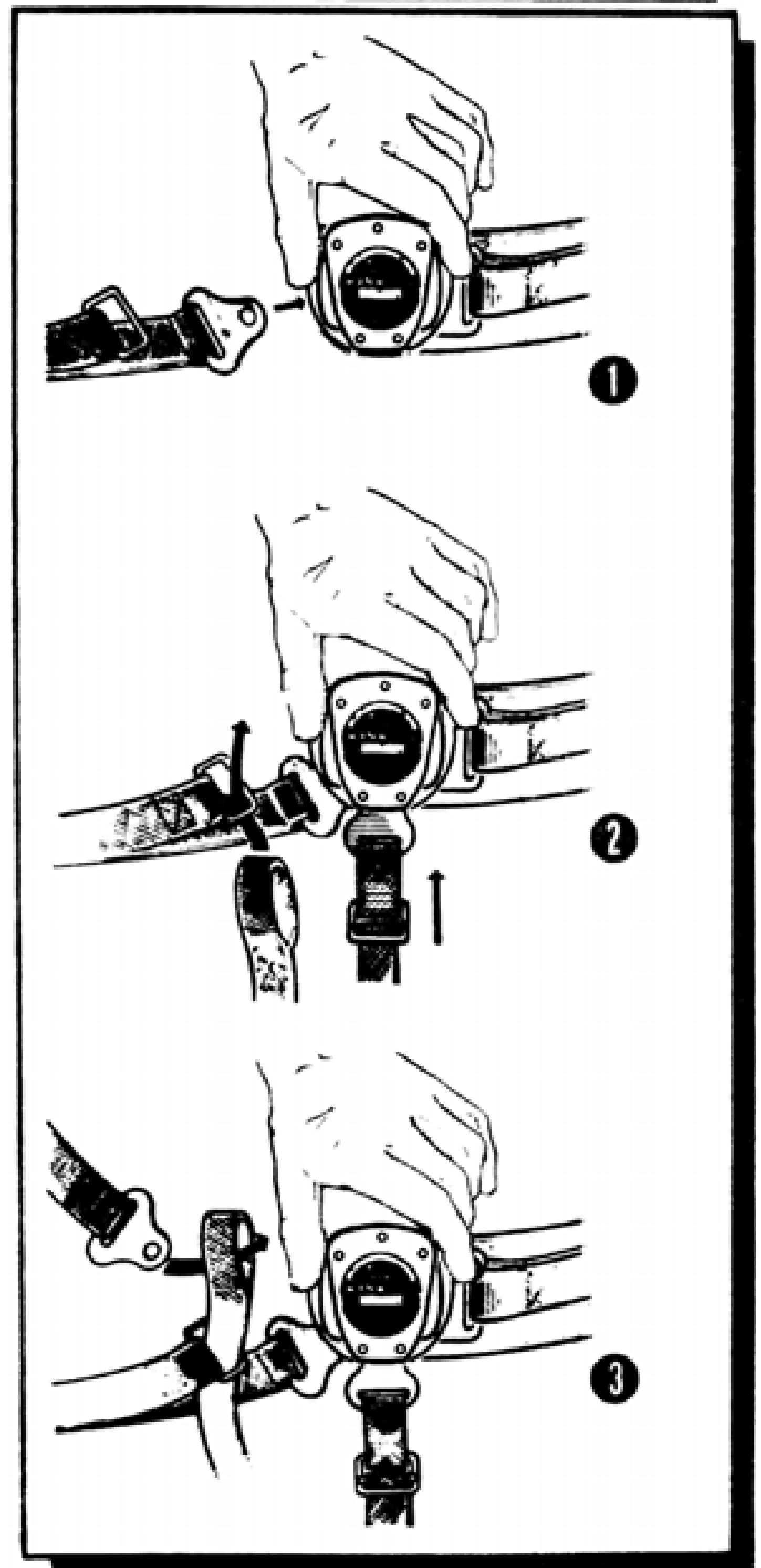
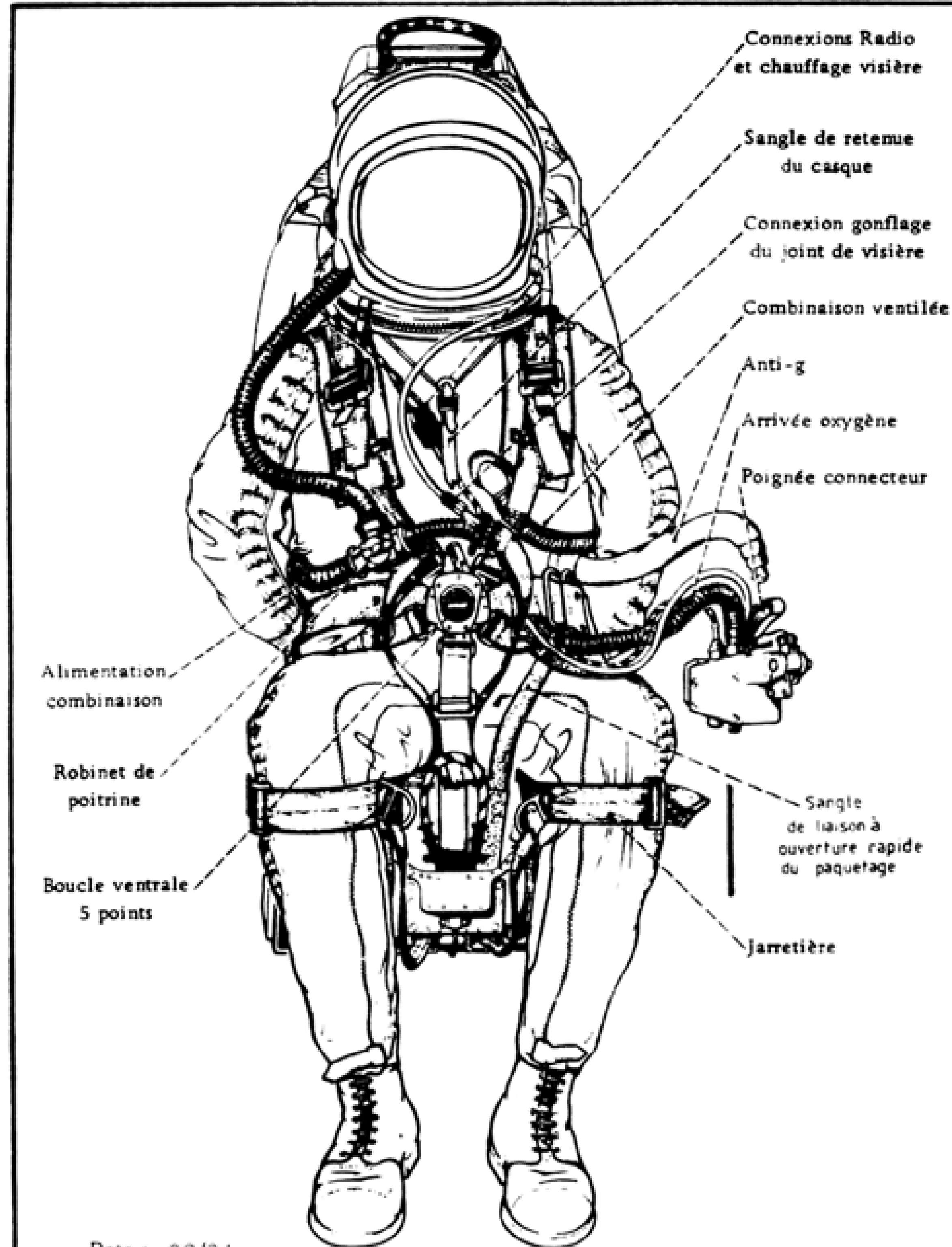
DETECTEUR BU

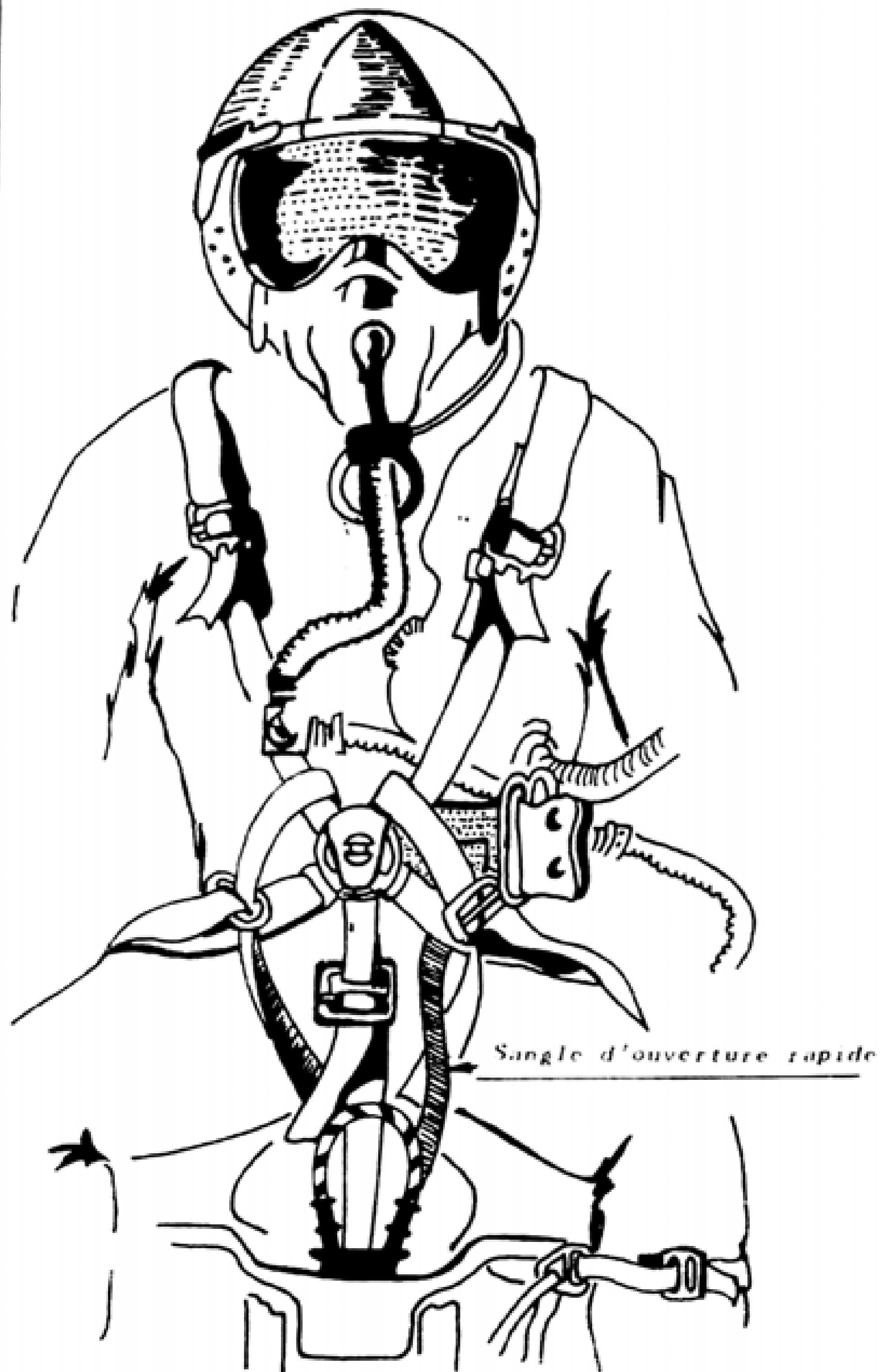
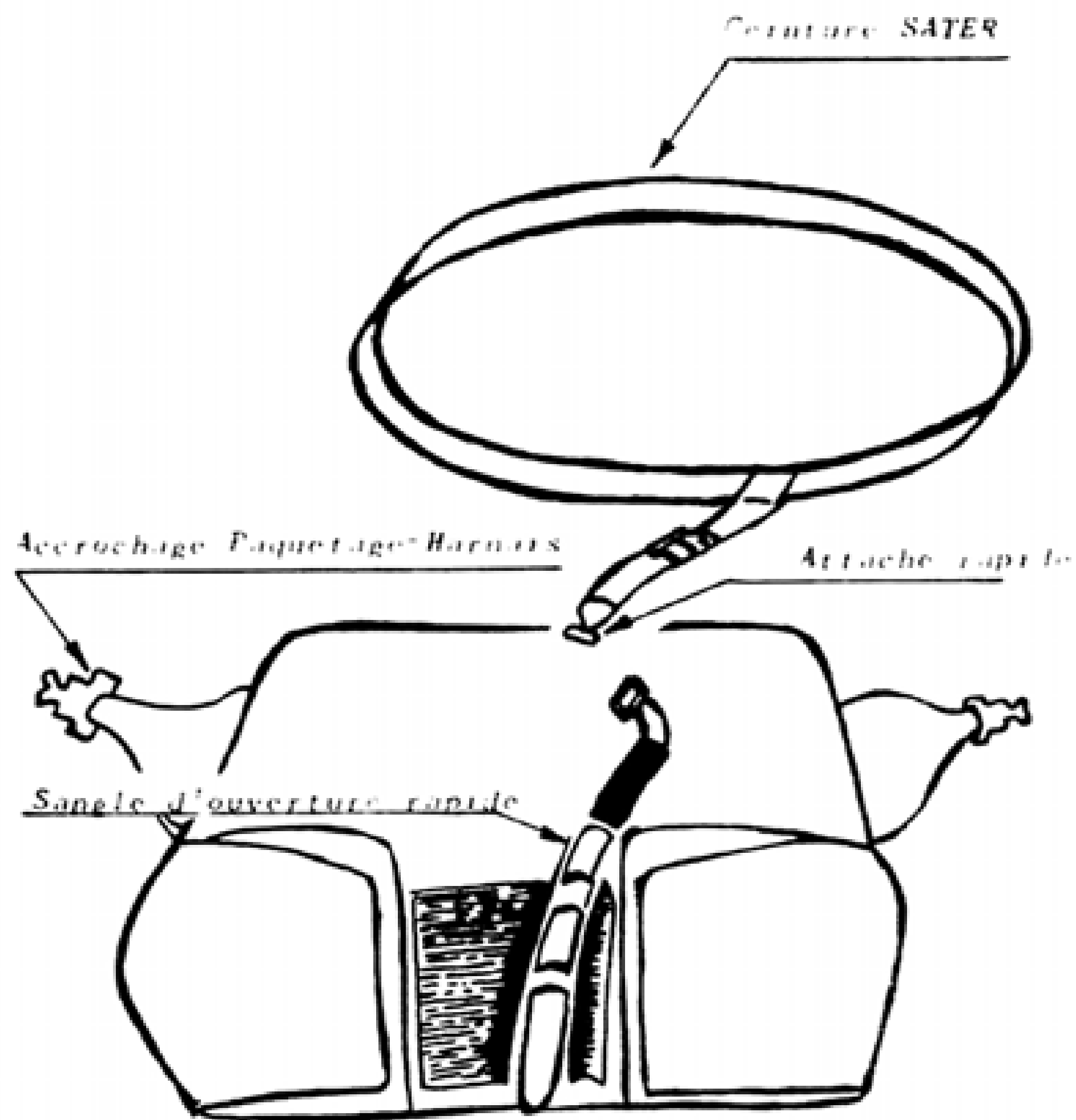


Date : Janvier 1969

APPAREIL PHOTOGRAPHIQUE







Date: 03/84

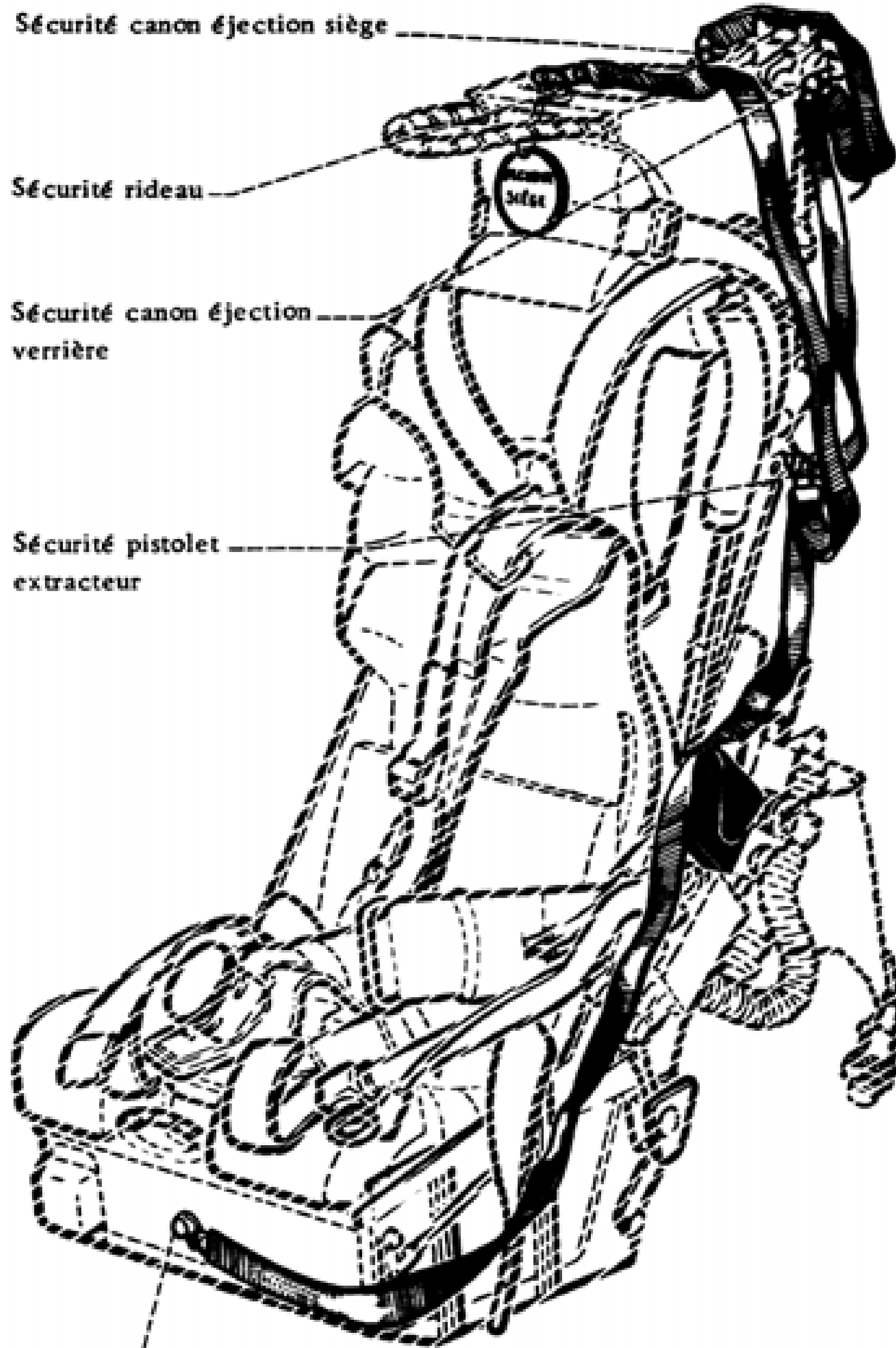
Sécurité canon éjection siège

Sécurité rideau

Sécurité canon éjection
verrière

Sécurité pistolet
extracteur

Sécurité poignée basse

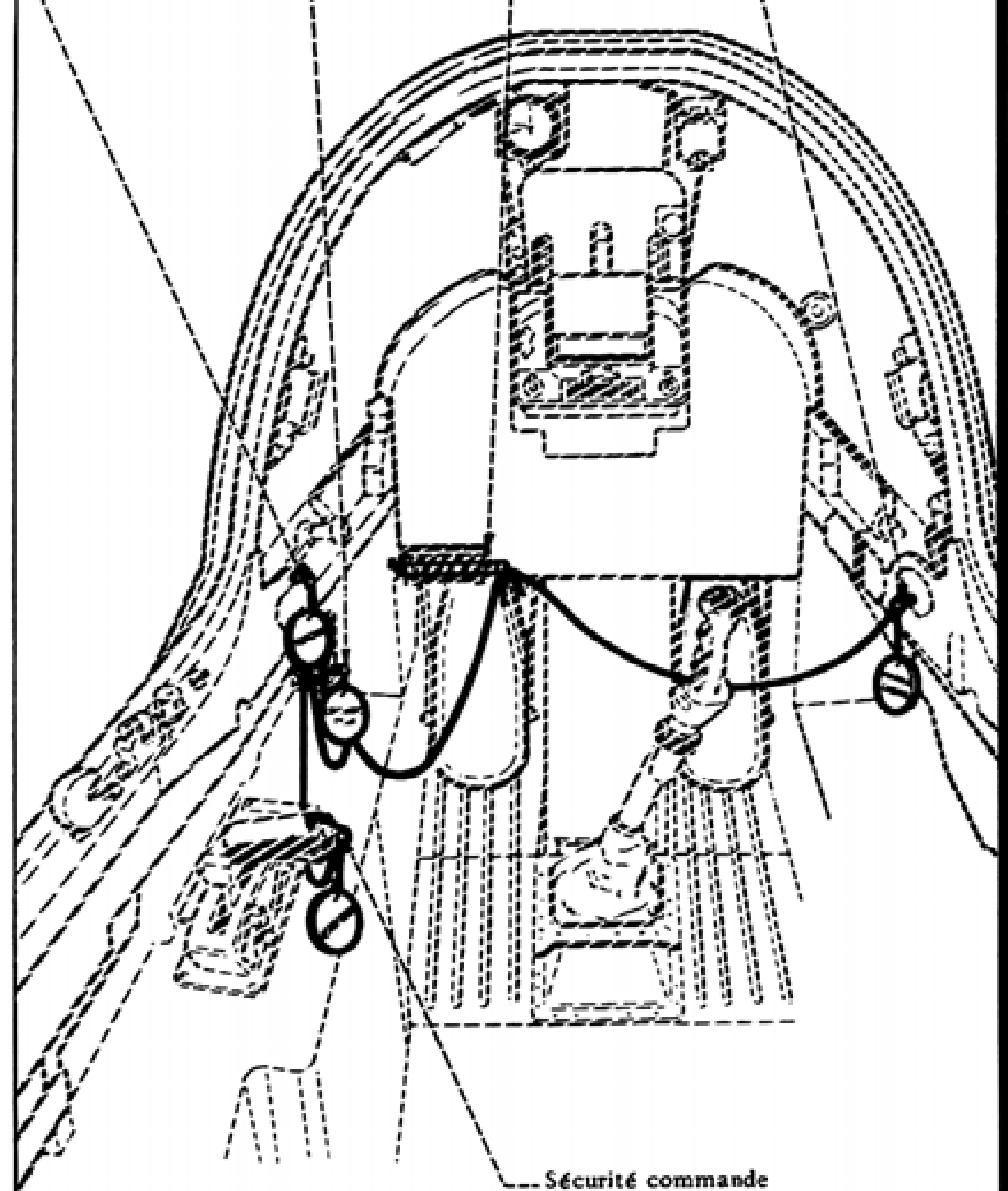


Sécurité parachute

Sécurité train

Sécurité charges
extérieures

Sécurité verrière

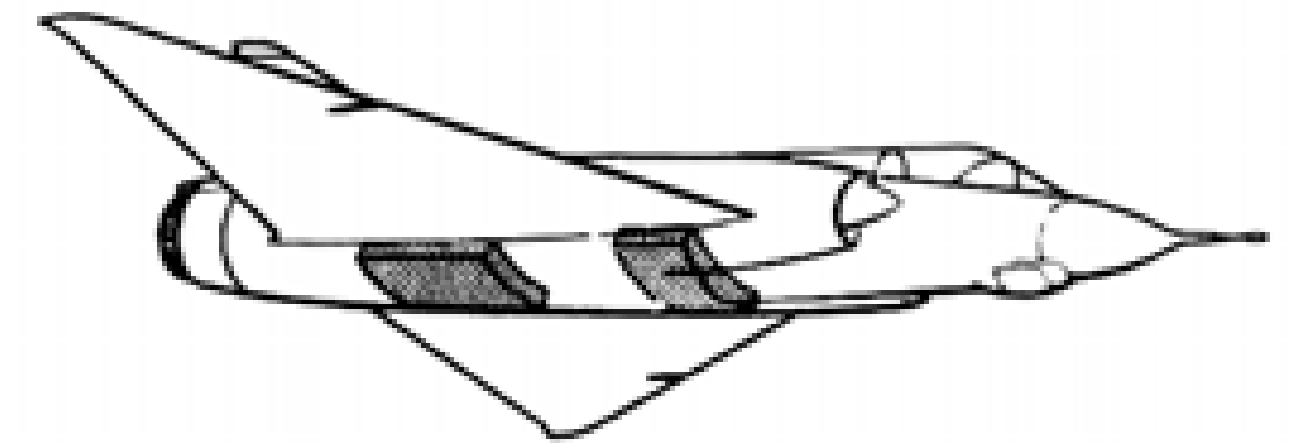


Sécurité commande
aérofreins

Densité combustible : 0,77

Masse AVION LISSE, sans carburant, emplacements soutes AV et AR vides, sans réservoir de bord d'attaque, pilote (95 kg) compris.

6 760 kg



		kg
Réservoir soute avant		50
Réservoir soute arrière		90
2 x réservoirs 500 l		130
2 x 600 l avec poutres CRP 18		190
2 x 1 300 l avec poutres CRP 18		300
2 x 1 700 l		420
2 x JL 100 avec poutres	Sans roquette	310
	Avec 2 x 18 Roquettes	460
FUSEE	Sans acide	260
	Avec acide	700
1 Poutre CRP 18 (Pour bidons : 1 300 l - 600 l - JL 100)		40

		kg
Châssis canons	Vide	230
	avec 250 obus	360
AS 30	Poutre (746)	140
	Missile	500
MARTEL AR	Poutre (746)	140
	Missile	530
MATRA R530	Poutre	40
	Missile	200
1 SIDEWINDER	Poutre + Rampe lancement	30
	Missile	80
Poutre bi-bombes		80
1 coccinelle type 65		40
1 MAGIC	Poutre CES3 + ADP4	9 + 27
	Lance-missiles 40	39
	Missile	89

Remarque : pour les versions avec réservoirs de bord d'attaque il y a lieu de rajouter 150 kg à la masse avion lisse.

Nota : Afin de faciliter les calculs : les masses ont été arrondies à la dizaine supérieure.

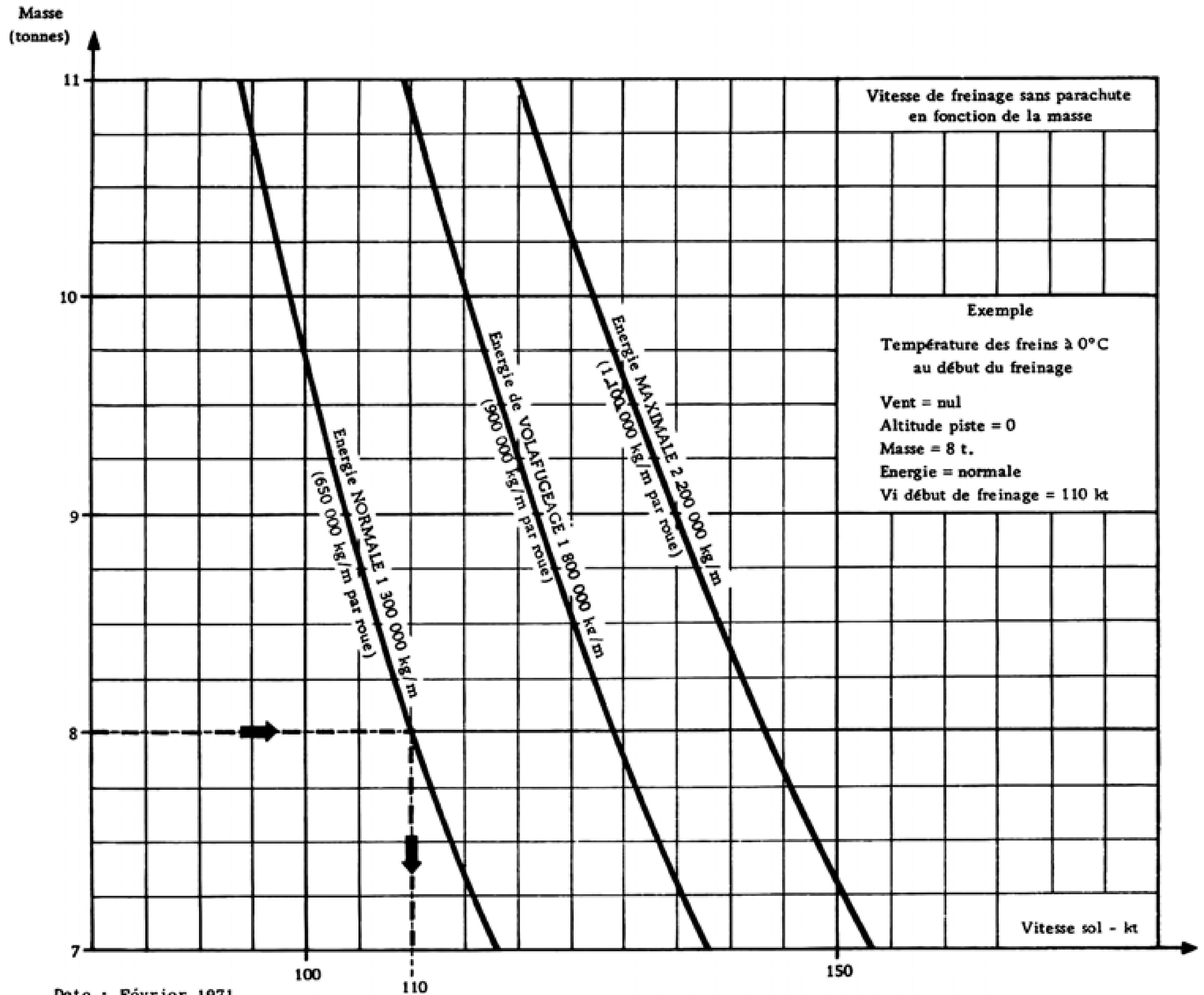
la masse du combustible est calculée avec une densité de 0,8

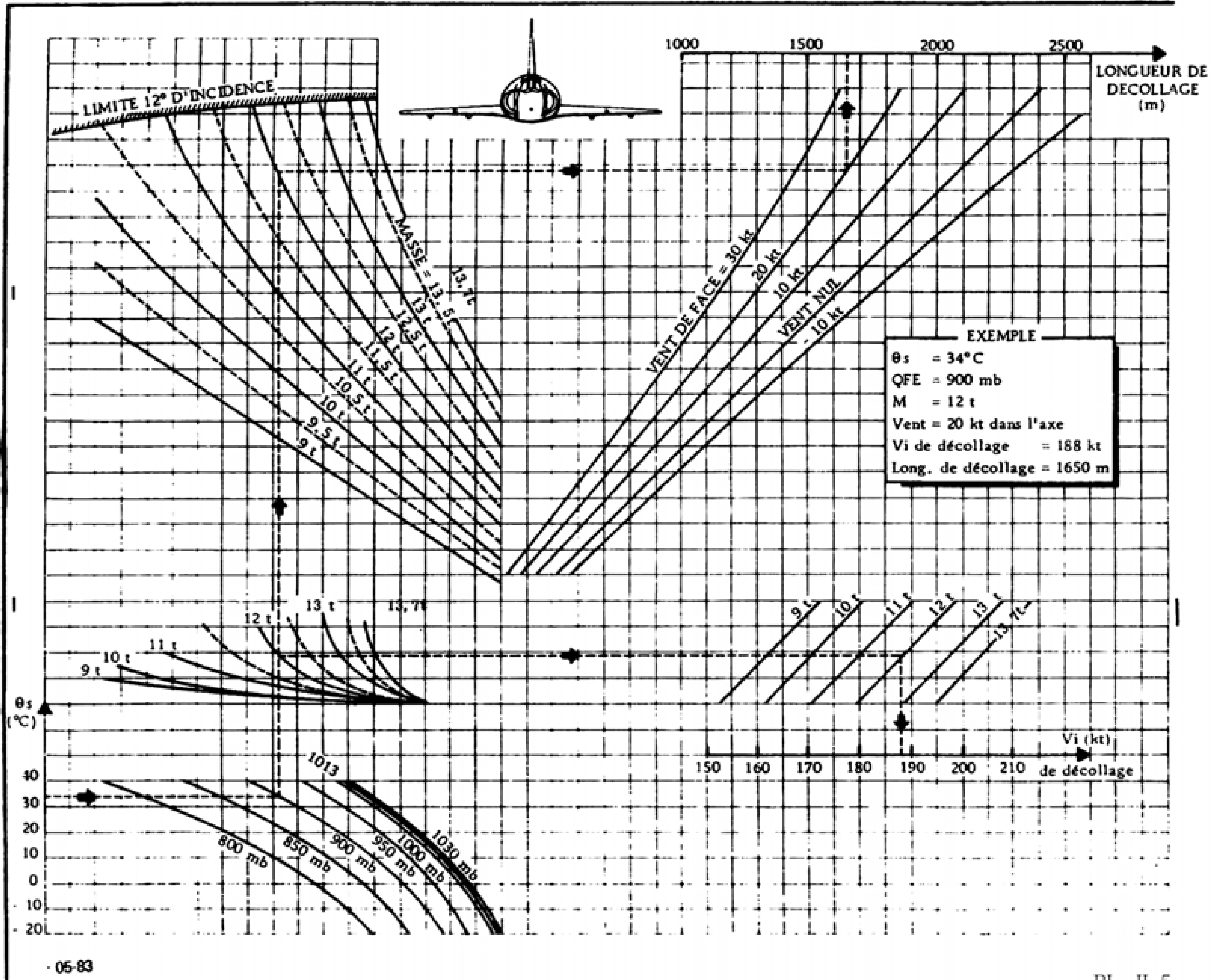
Exemple : MIR III E Version soute AV + soute AR + 2 x 600 l. + 1 MATRA

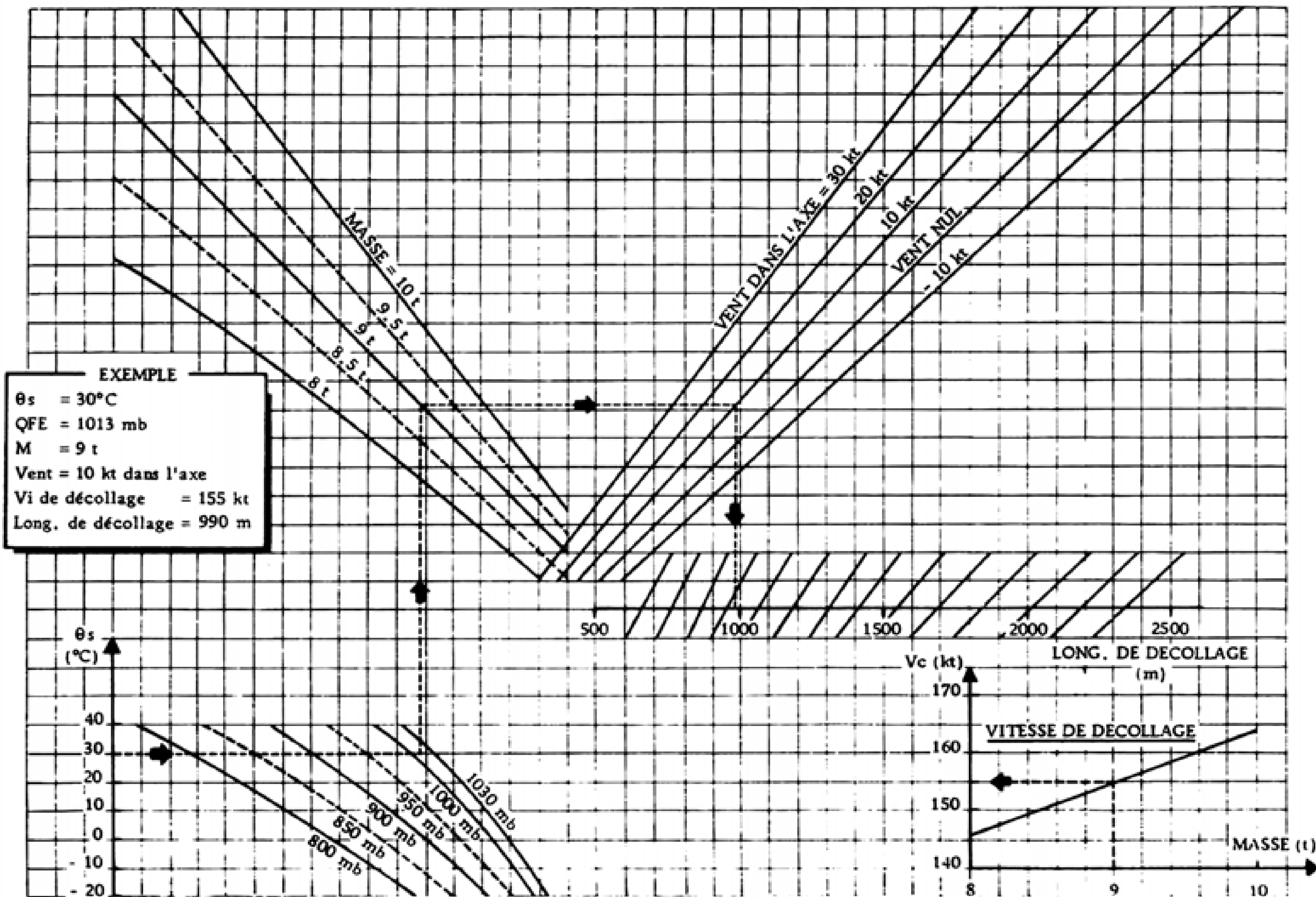
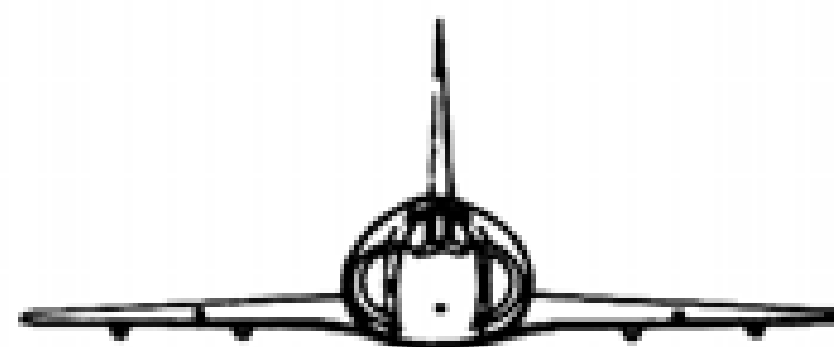
$$6\ 760 + 50 + 90 + 190 + 240 = 7\ 330 \text{ kg (Masse sans carburant)}$$

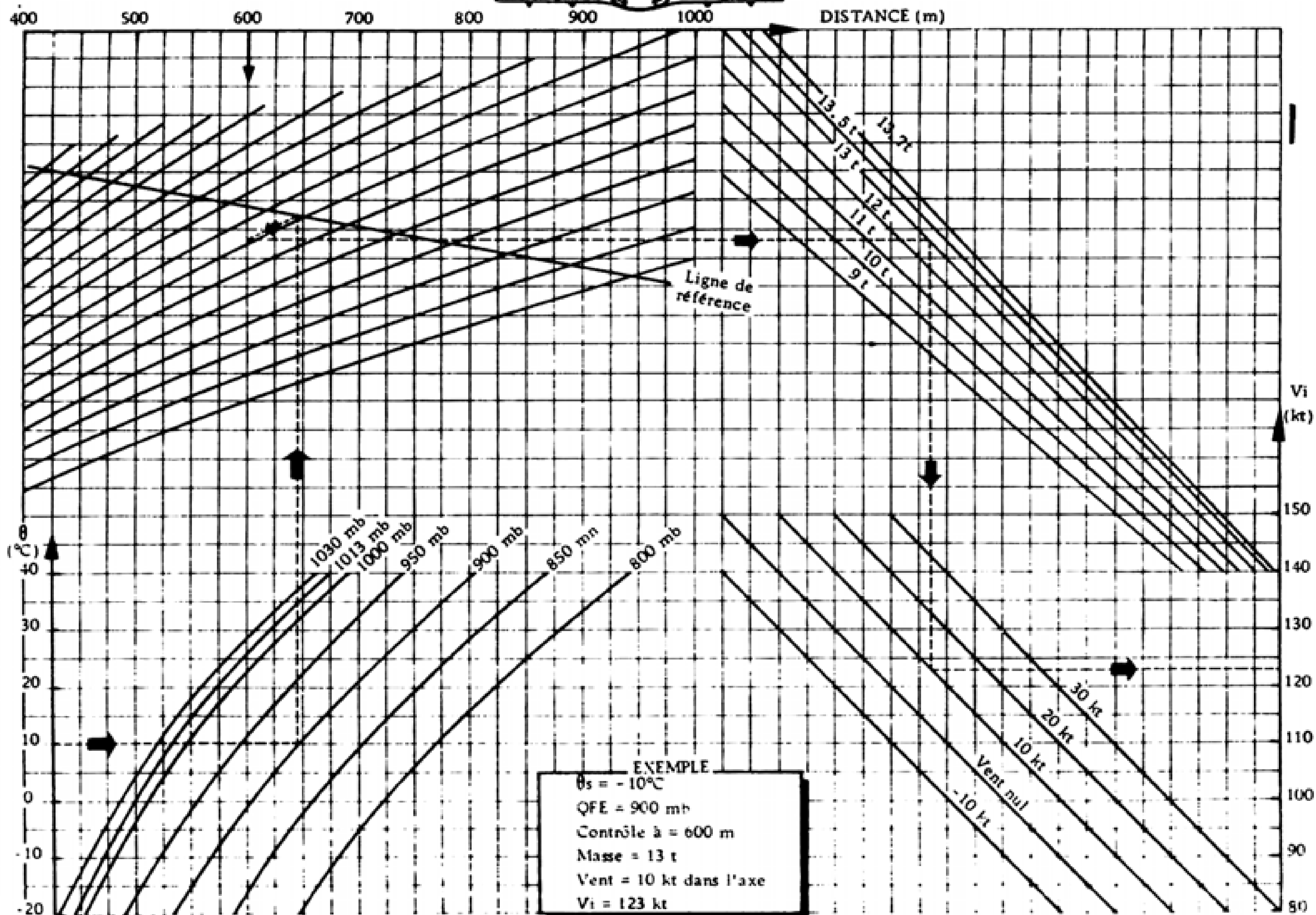
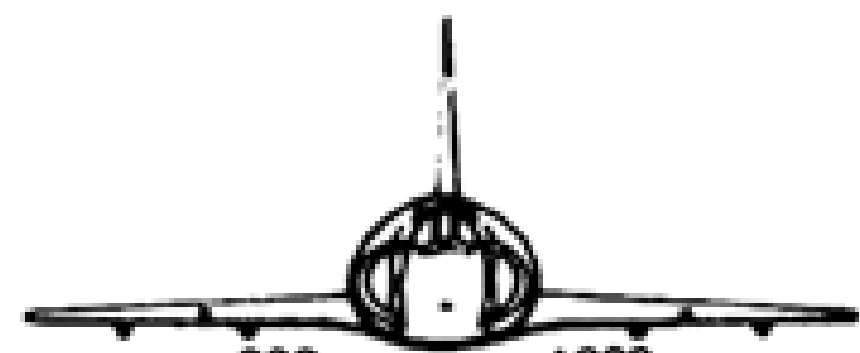
$$\text{Masse à l'atterrissage (800 l de carburant)} : 7\ 330 + 640 = 7\ 970 \text{ kg}$$

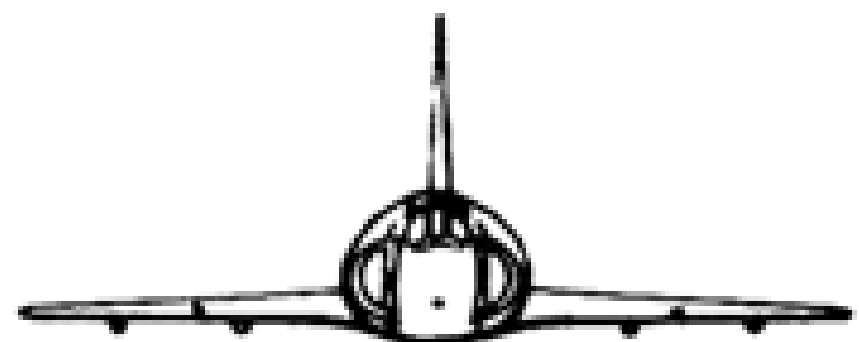
Date : Septembre 1980



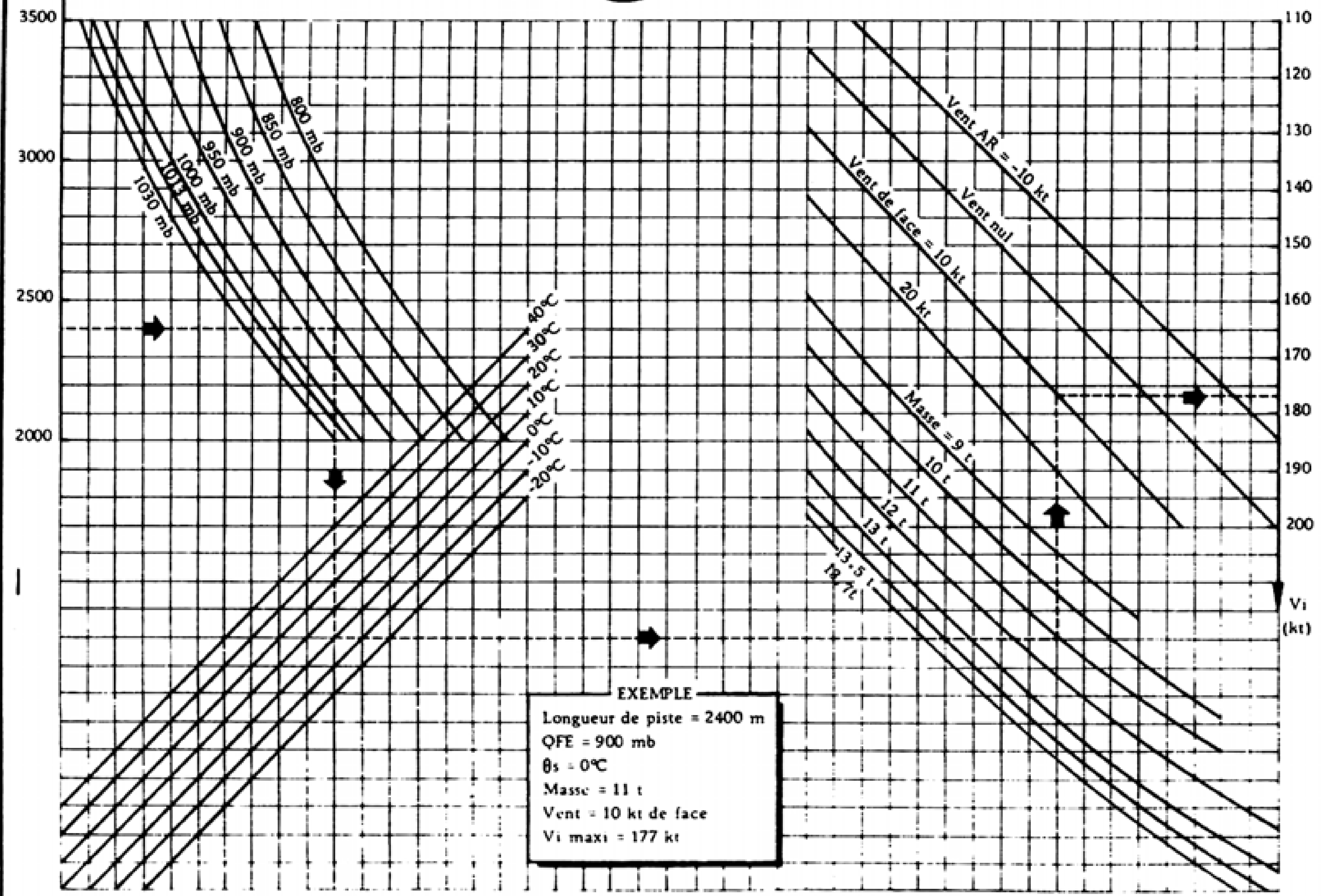






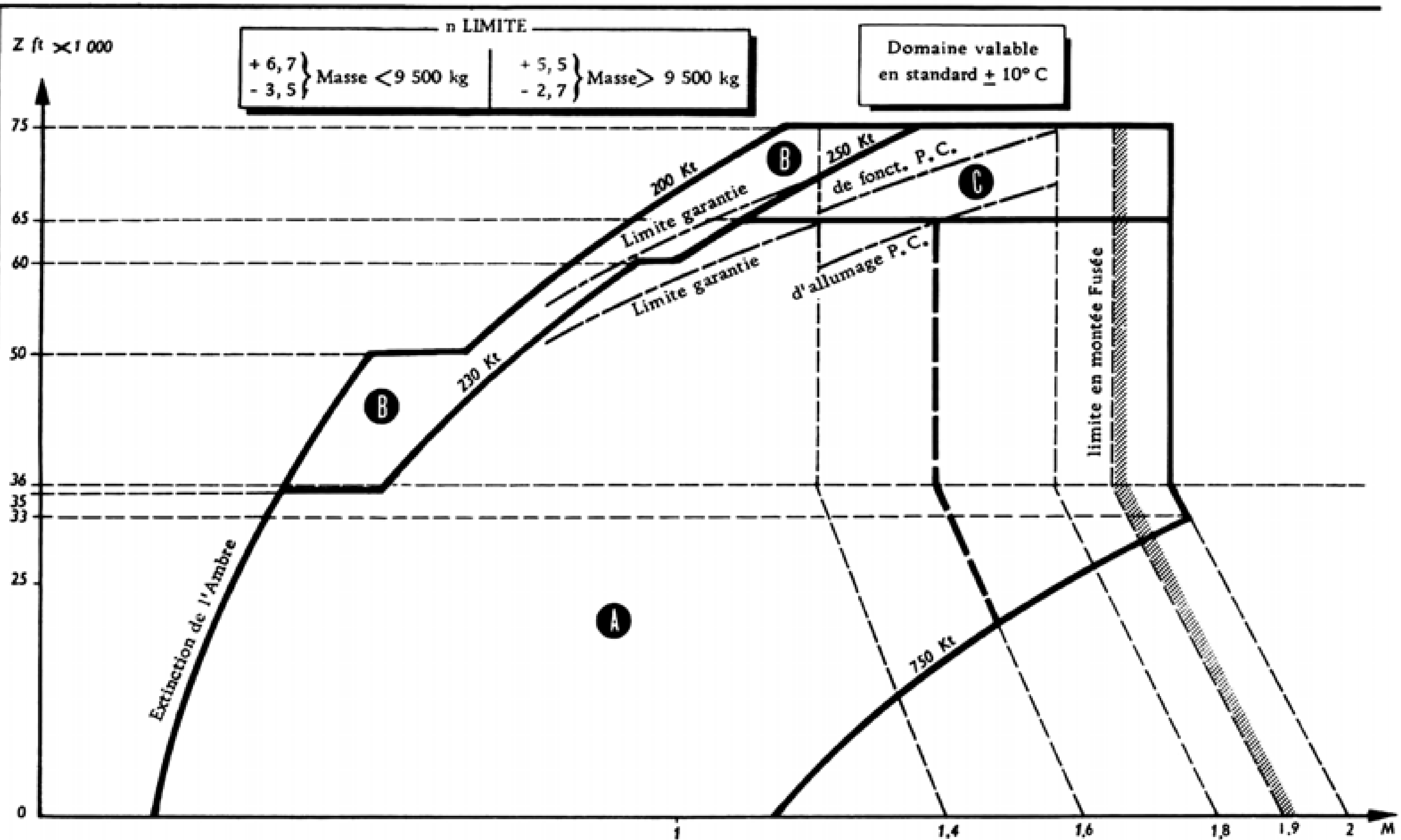


LONGUEUR DE PISTE
(m)



MIRAGE III E

DOMAINE D'UTILISATION AVION LISSE
(CELLULE + REACTEUR)



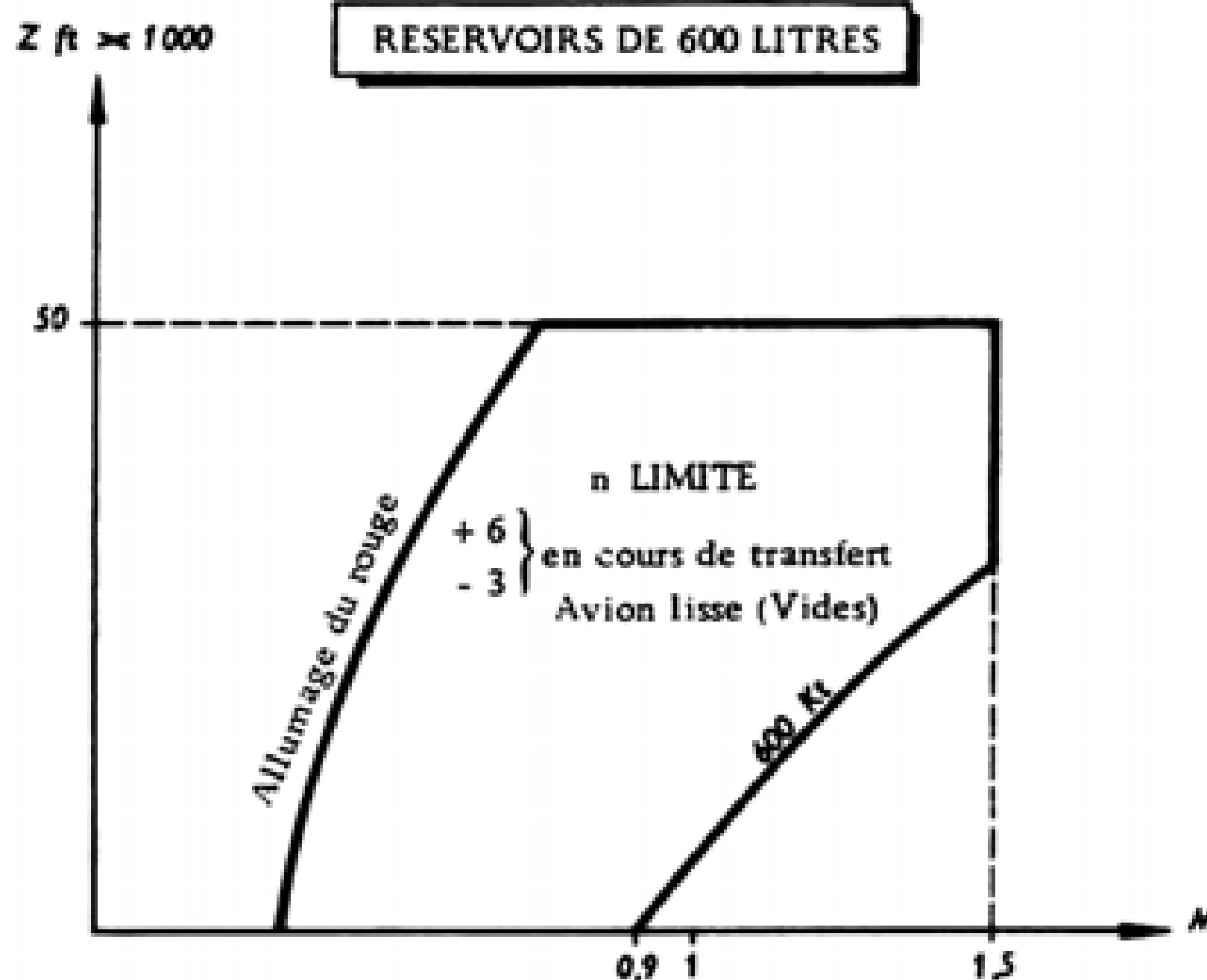
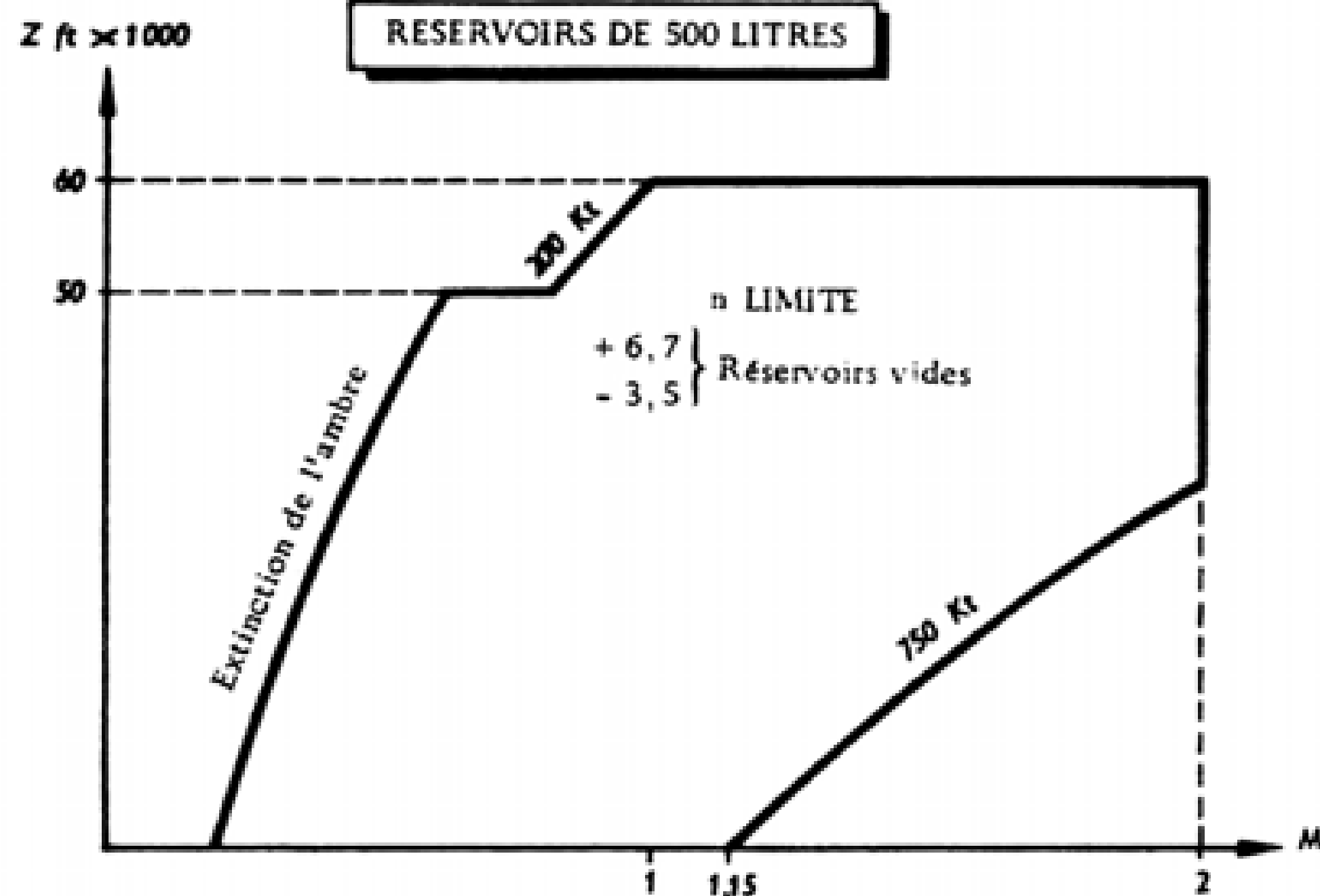
ZONE A	ZONE B	ZONE C
<ul style="list-style-type: none"> - Rouge pur interdit (Limitation avion) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction de régime interdite pour $M \geq 1,6$ </div>	<ul style="list-style-type: none"> - Ambre rouge autorisé si $N < 8\ 000$ tr/mn - Agir doucement sur la manette 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de régime jusqu'à $N = 8\ 000$ tr/mn autorisée, seulement si $T4 > 780^\circ \text{C}$ pendant 30 secondes

Date : Janvier 1969

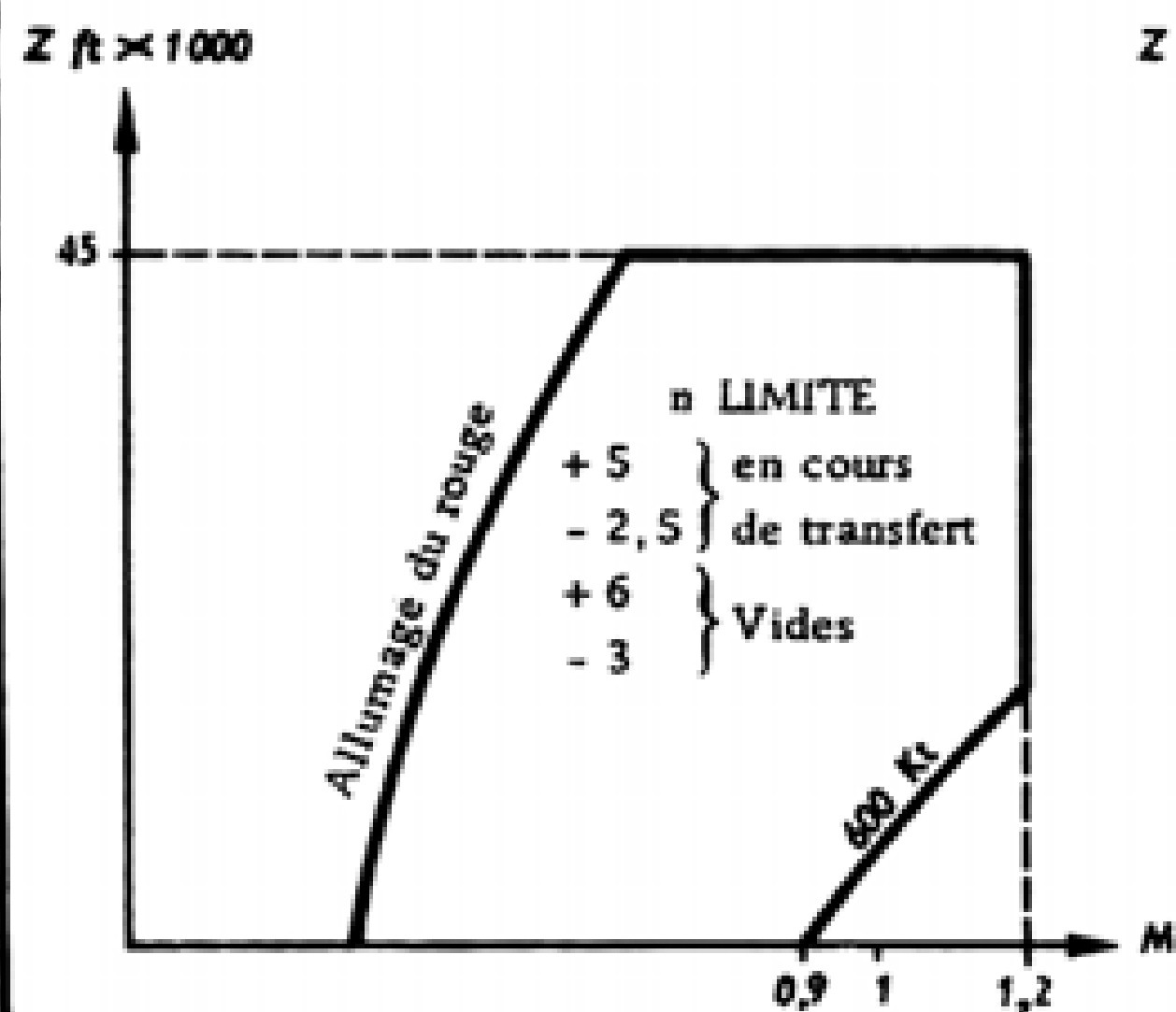
5ème Mise à Jour

PL. III-1

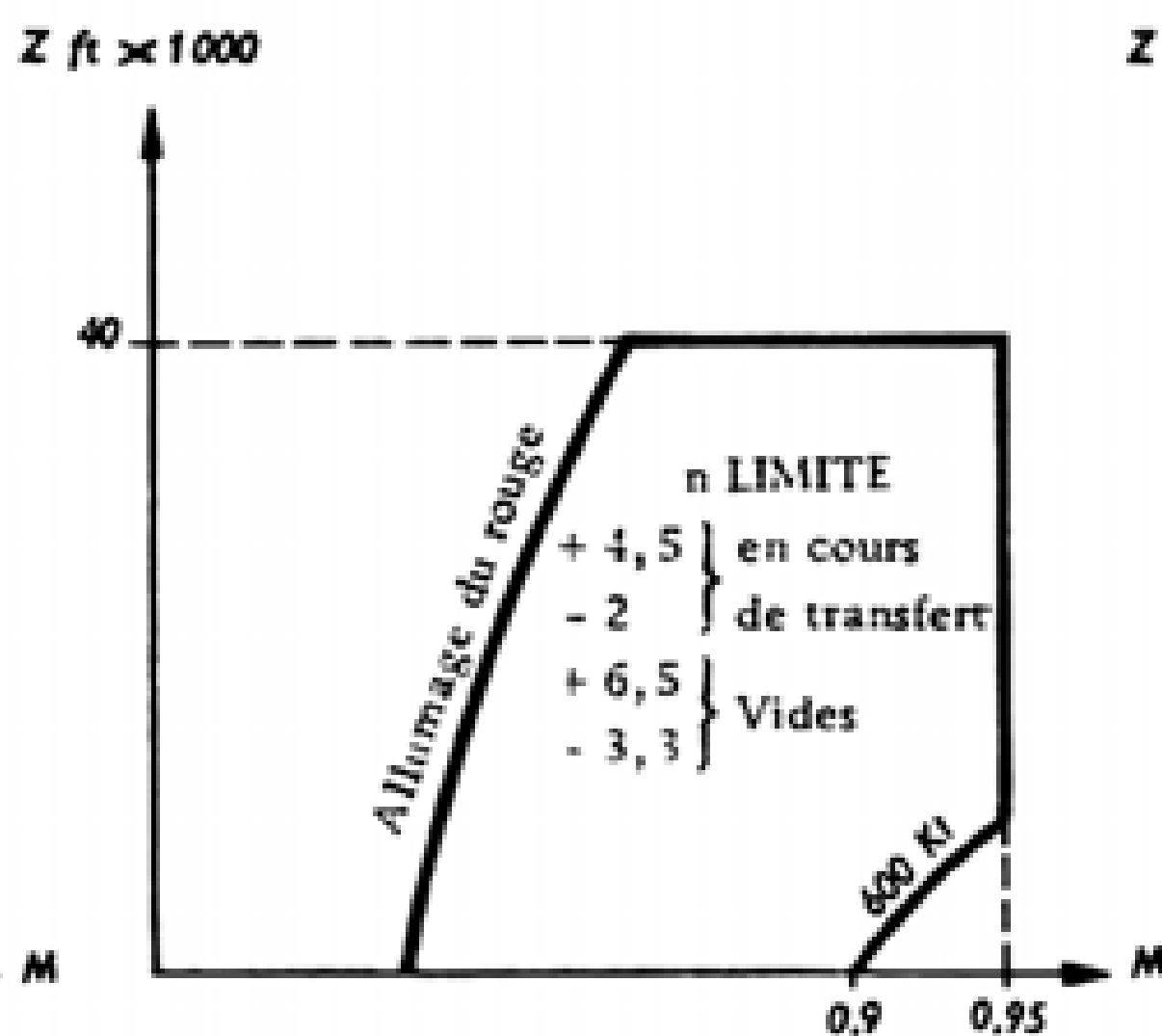
NOTA : Les limitations réacteur données Pl. III-1 restent valables pour ces différents domaines.



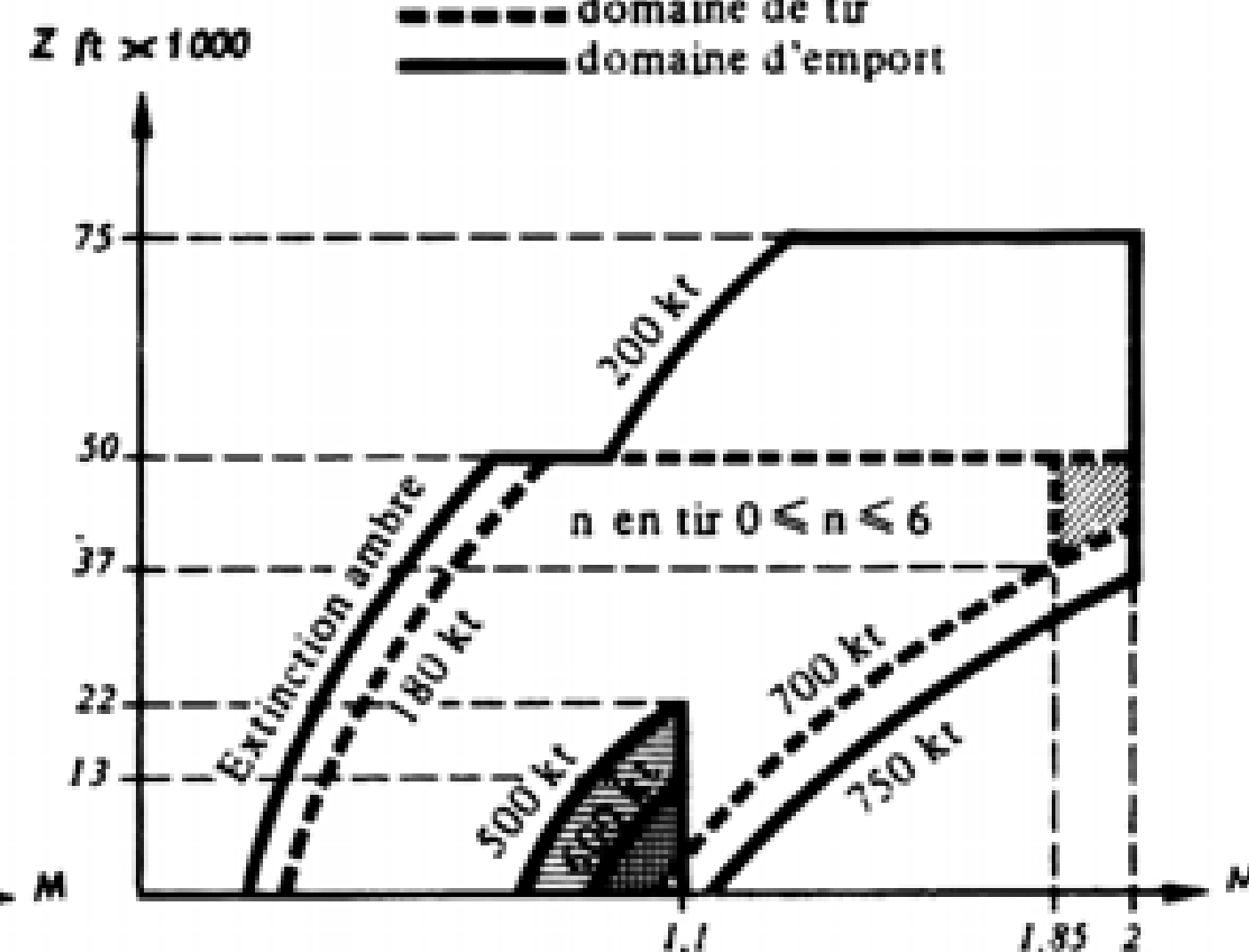
RESERVOIRS DE 1.300 LITRES



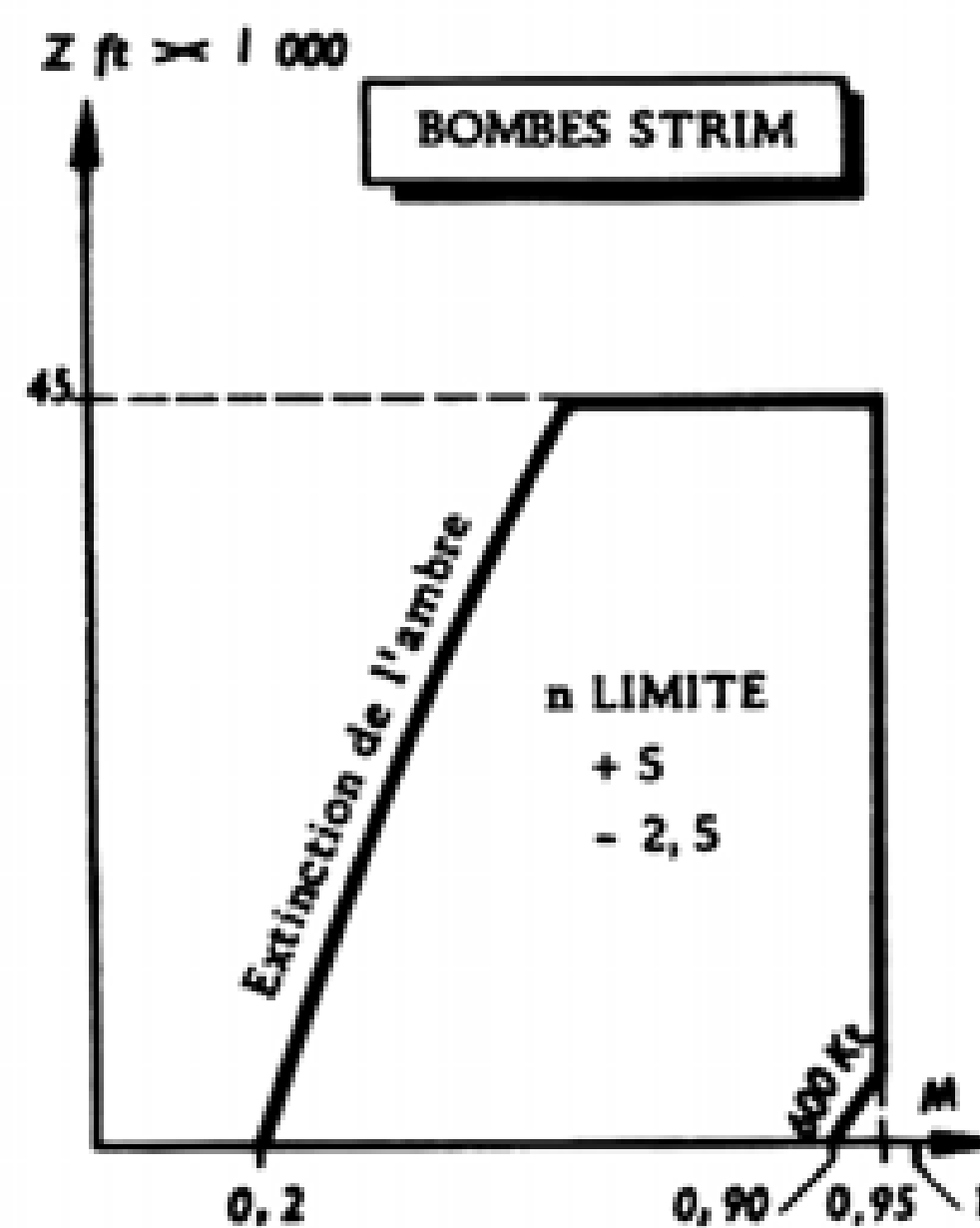
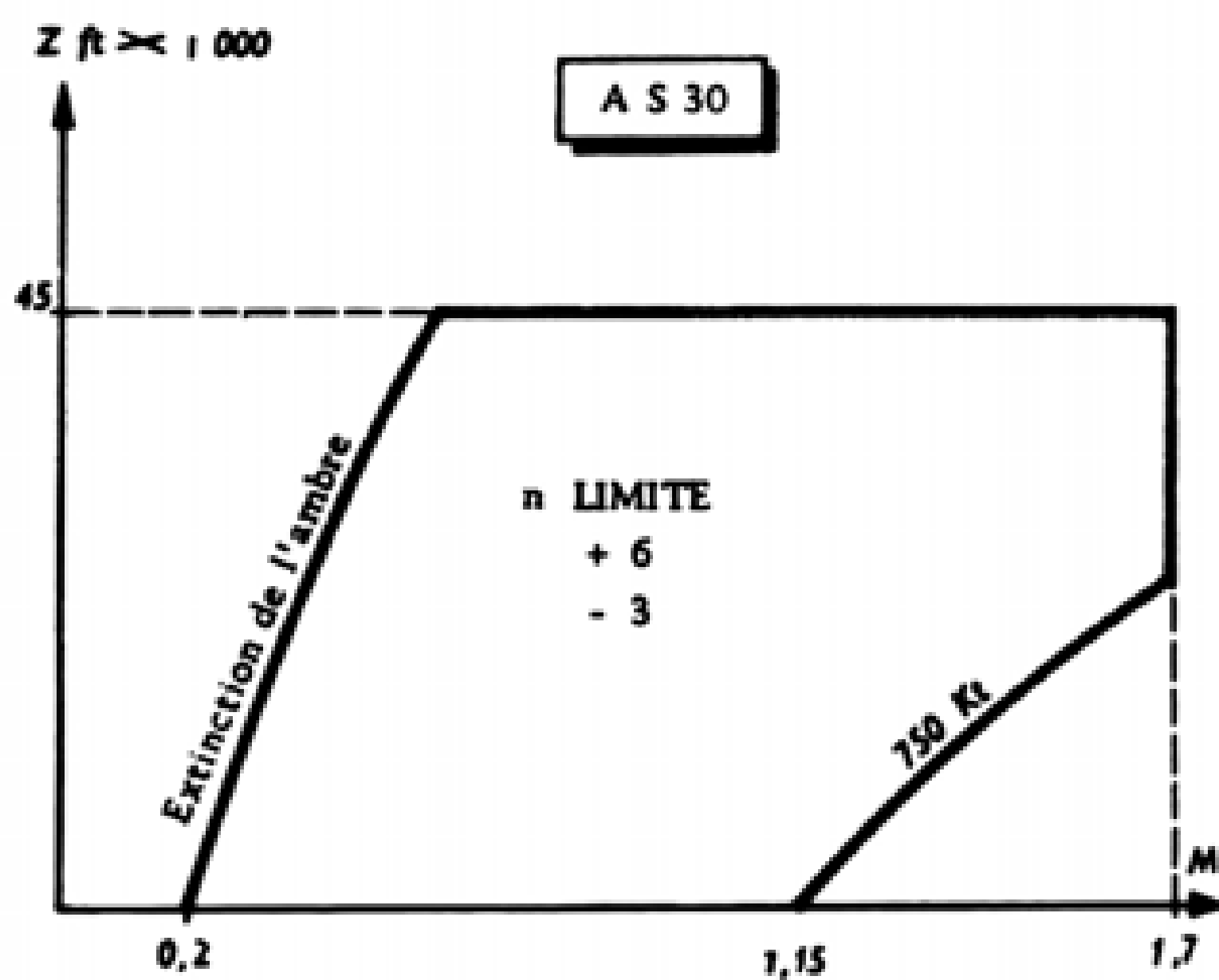
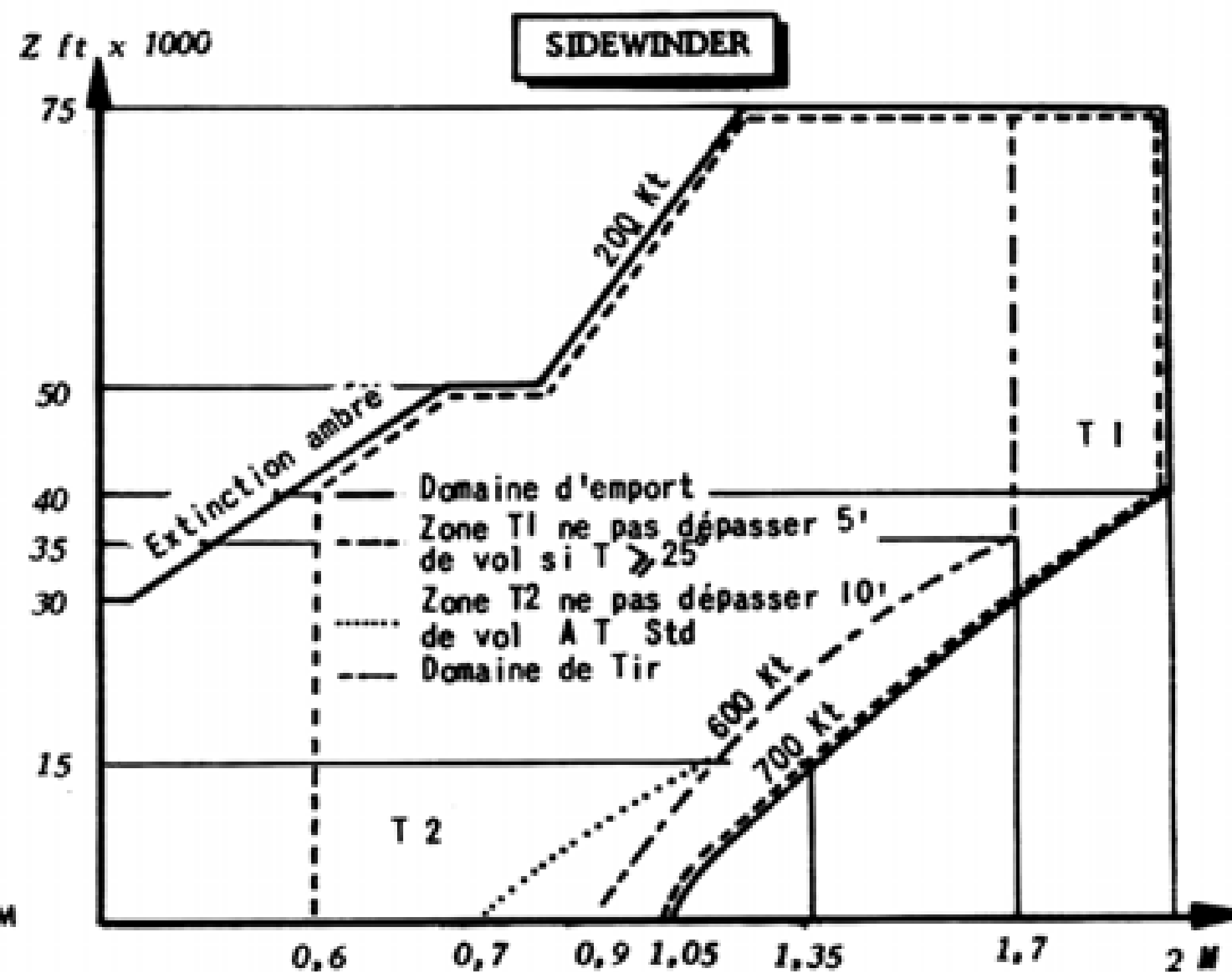
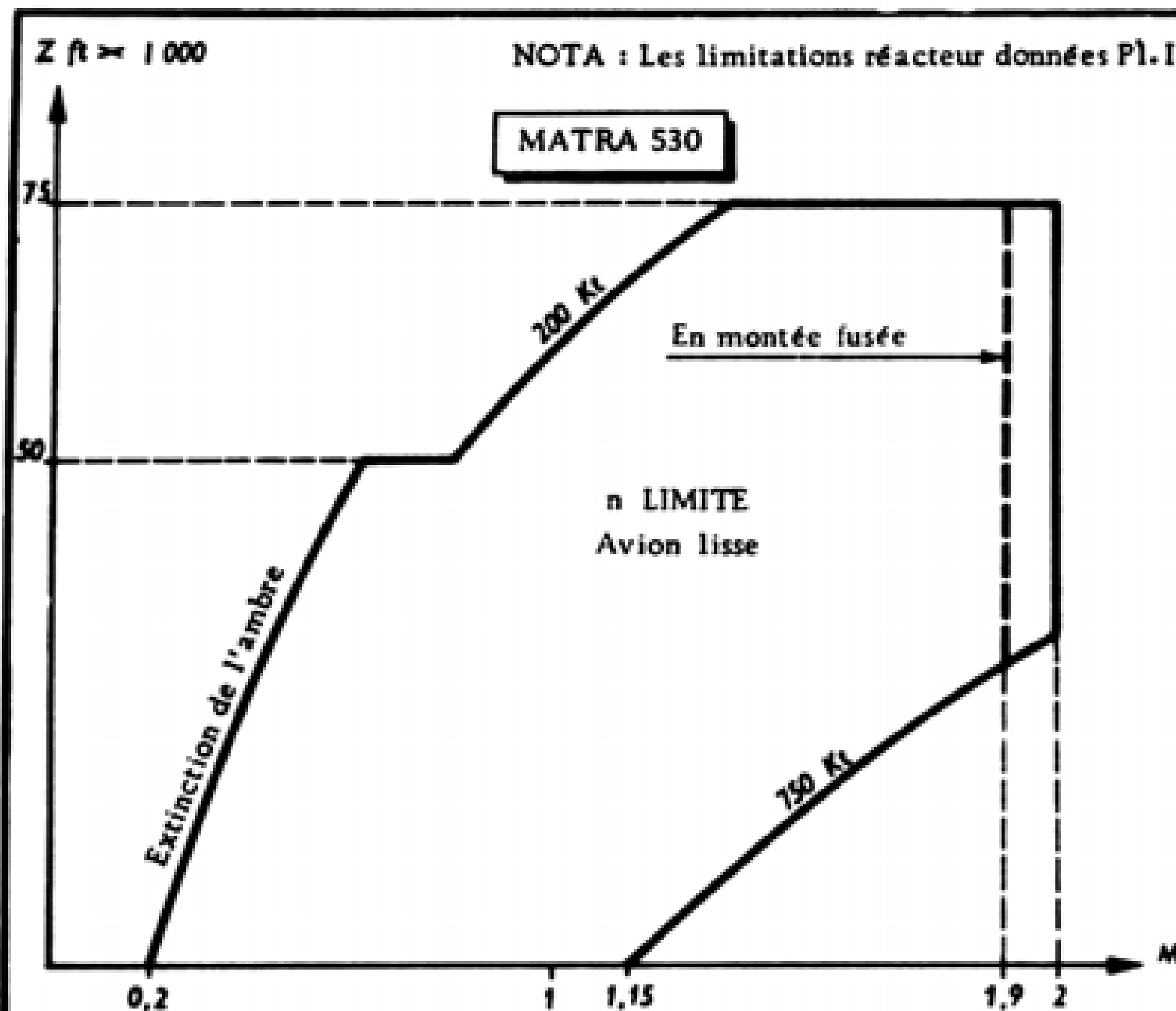
RESERVOIRS DE 1.700 LITRES PLAQUÉS



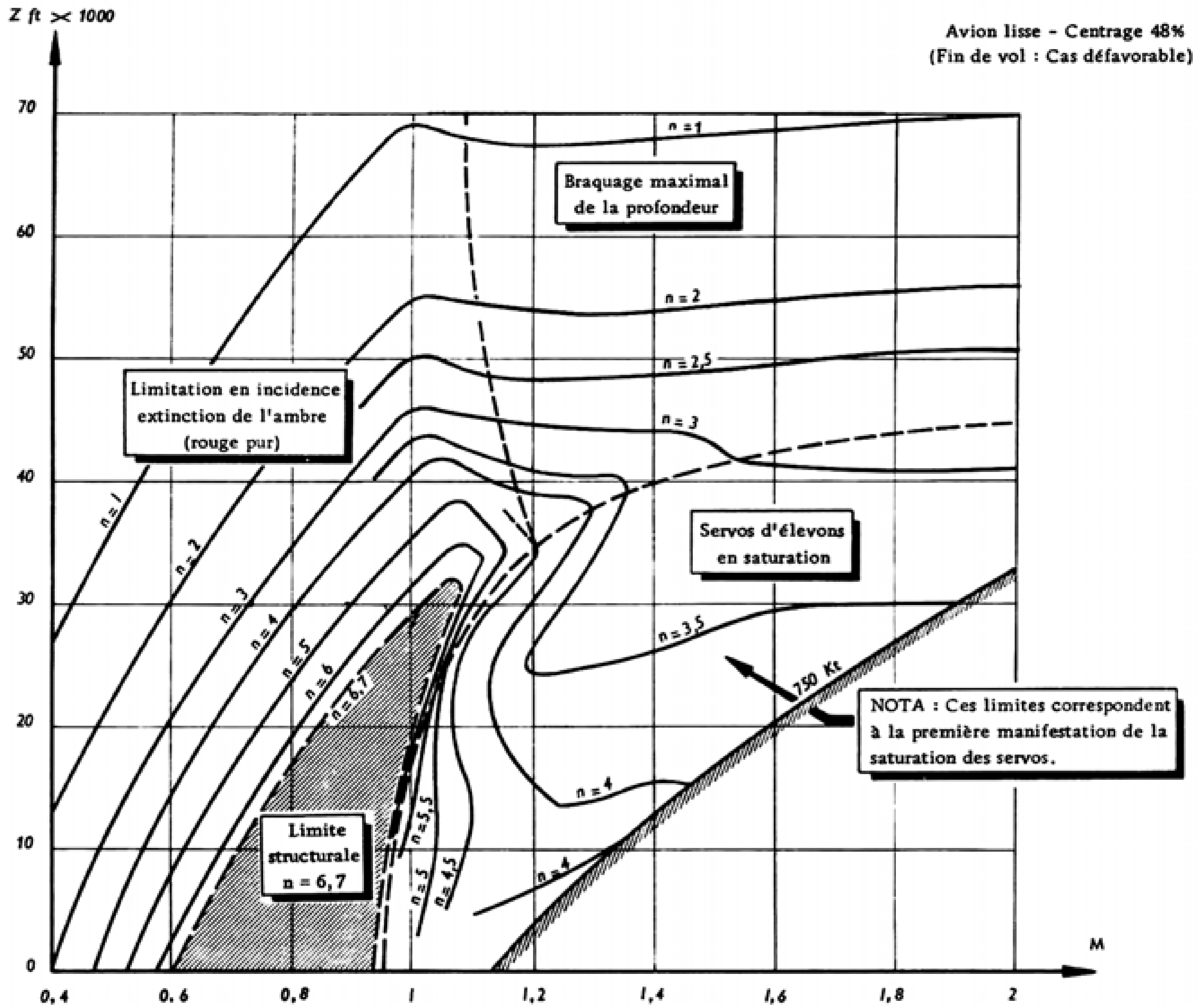
MATRA R550 MAGIC



NOTA : Les limitations réacteur données Pl. III-1 restent valables pour ces différents domaines.



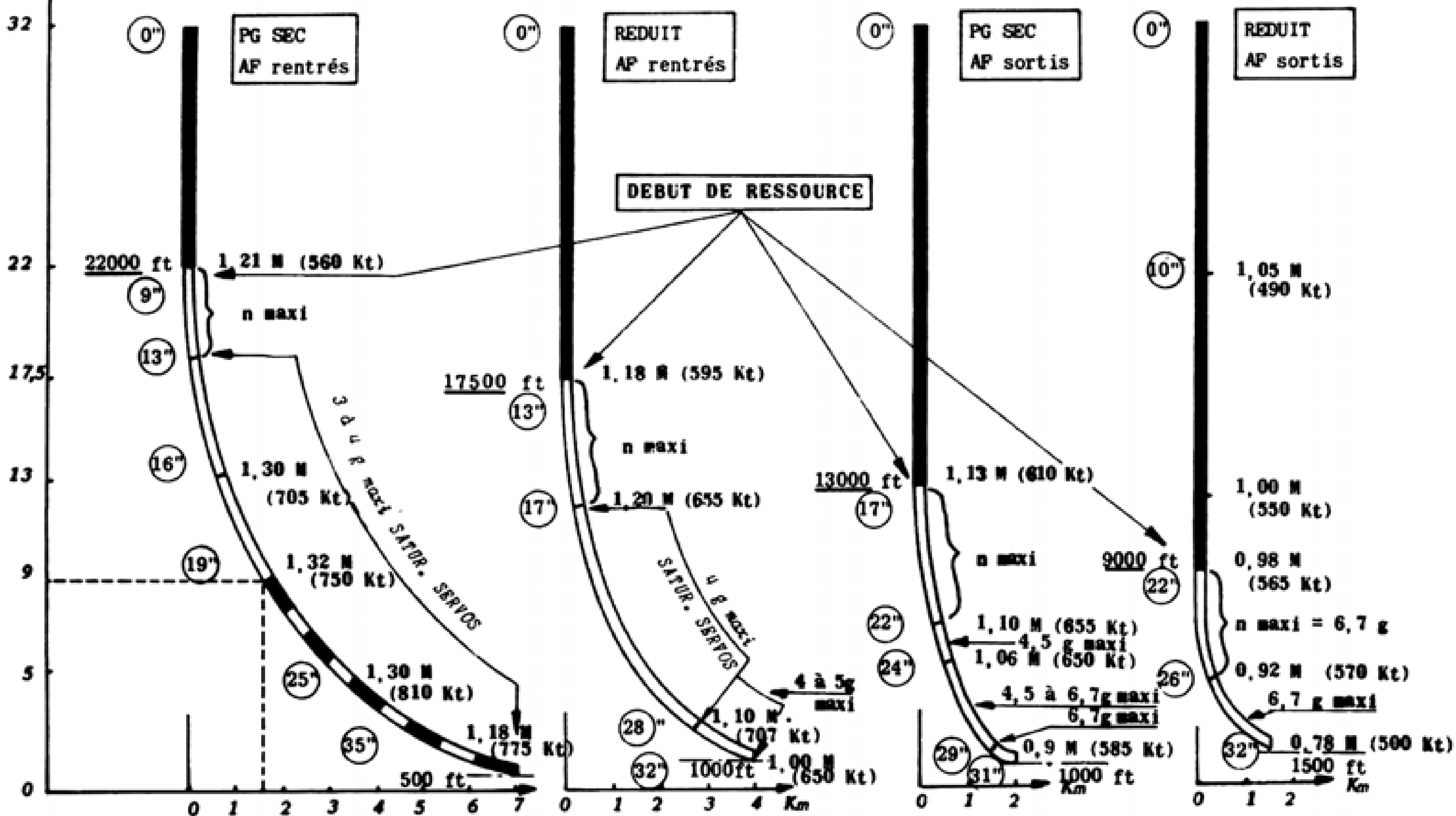
Date : Août 1970



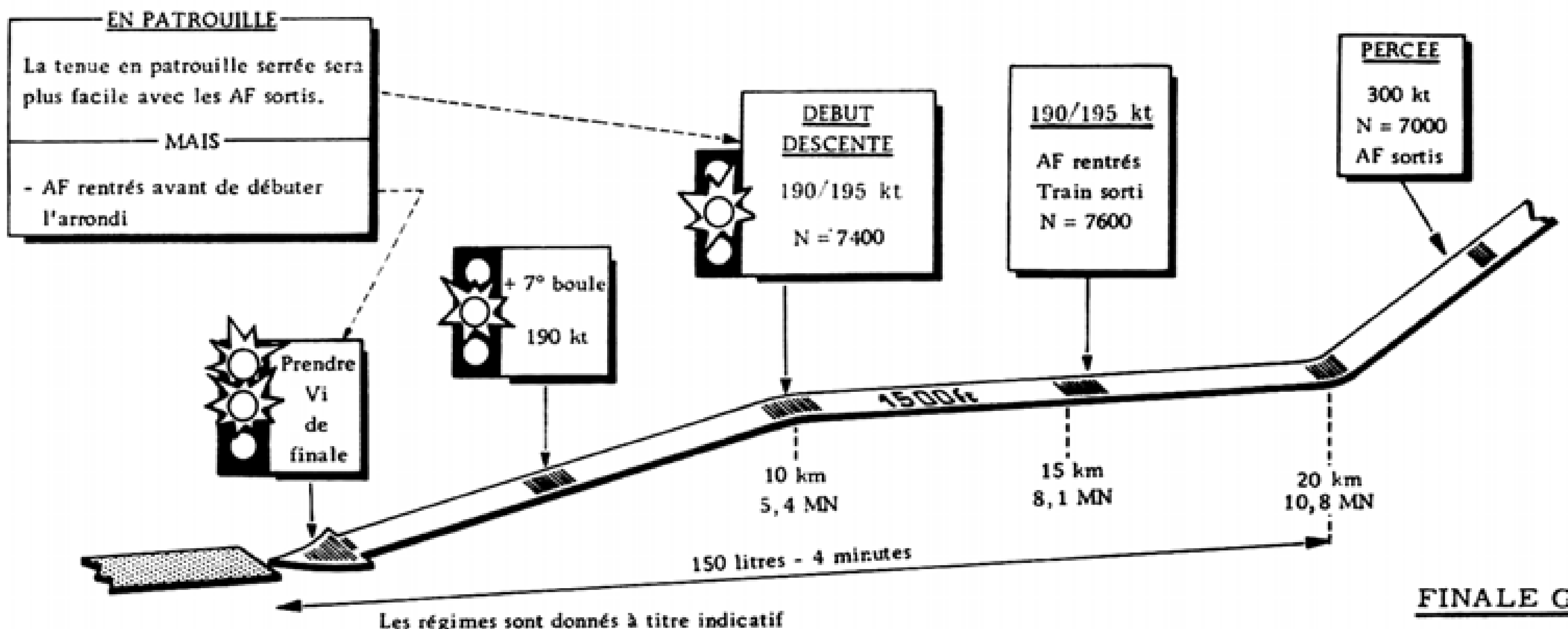
PIQUE VERTICAL
SANS DEPASSEMENT VI LIMITE 
AVEC DEPASSEMENT VI LIMITE 

Z ft. : 32 000
 DEPART M = 0,98
 Pente : 90° piqué
 MASSE : 8160 Kg Centrage : 48%

Z ft x 1000



Date : Août 1970



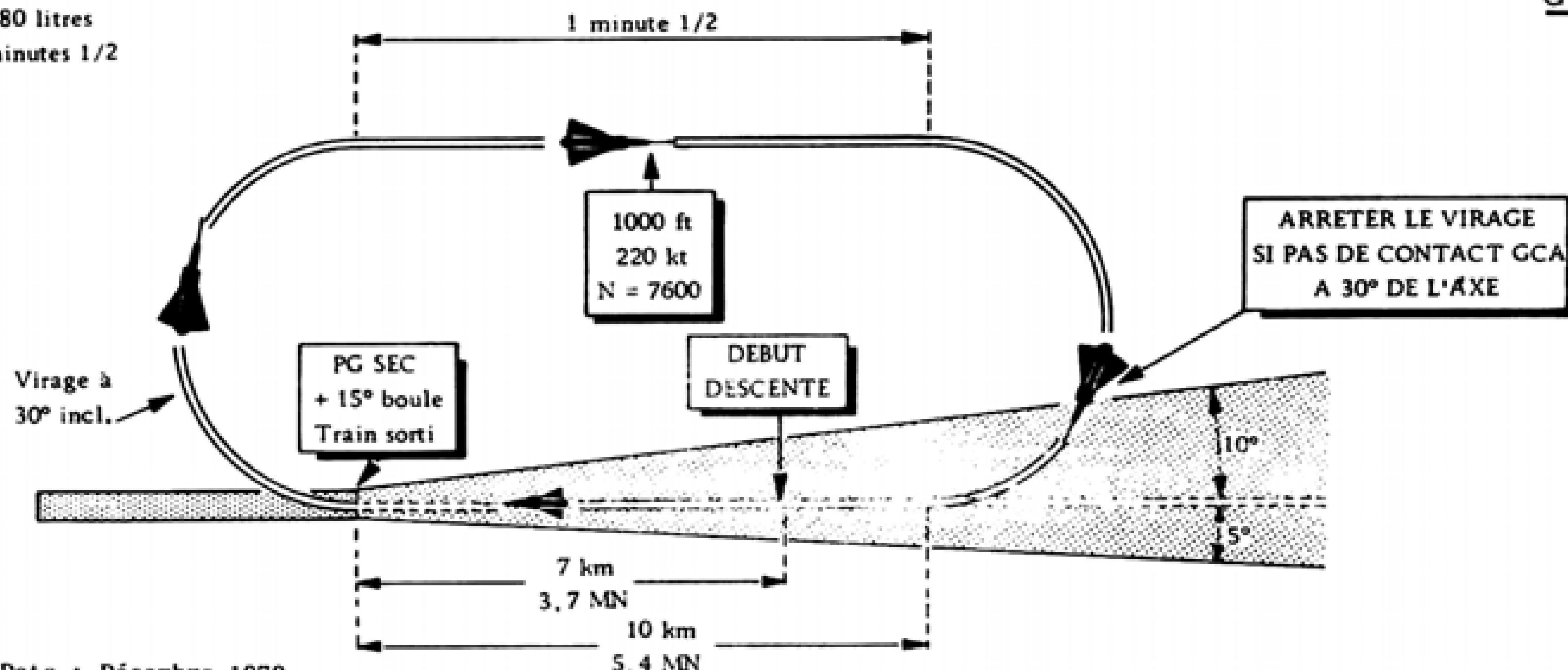
FINALE GCA

SANS REGULATION D'APPROCHE

280 litres
5 minutes 1/2

GCA RAPIDE

TRAIN SORTI



Date : Décembre 1970

EN ATTENTE

MIRAGE III E

VOL DE CONTROLE RELEVÉ DES PARAMETRES

VOL DE CONTROLE MIRAGE III E N°

Heure cellule :		Pilote		Temp. sol :		Tropopause :	
Heures G.T.R. :		Contrôleur :		Temp. à Zp = 36000 ft :		1° :	
Nb. Atterr. :		Date - Heure :				Zp :	
Electro-pompe	Extinc. voyant		Maxi.		Mini.		Différence (≥ 17 hpz)
Démarrage	Nb. d'impulsions		Temps entre impulsion et ralenti				T4 maxi
Pressions hydrauliques	1		2	T		F	100 ± 10 hpz
				F			
Souris	Sur Manuel				Sur automatique		
	AVANT			ARRIERE			
Rallumage en vol	Mettre N = 7000 tr/mn STOP et regarder tachy. mettre sur ralenti à N = 3000 tr/mn						
Amortisseurs	Allumage voyant		Tangage en butée			Extinction voyant	
Débattement des commandes	Direction				Débattement des trims	Direction	
	Profondeur					Profondeur	
	Gauchissement					Gauchissement	
Test aérofreins	Test CVE			Test surveillance Z			
Test autocommande				Test stabilisateur roulis			
N ralenti (2900 tr ± 100)				Accélération ralenti → PGS (< 14 s)			
N PGS (8460 tr ± 50)				T4 (700°C ± 10)			

MIRAGE III E

VOL DE CONTROLE
RELEVÉ DES PARAMÈTRES (suite)

Allumage P.C.		N maxi (\leq 8900 tr)			N mini (\geq 8000 tr)			Voyants :				
Rentrée train		Tps ($<$ 15s)			IFF			Mode I : Mode II : Mode III :				
Zp (ft)	Temps	Vi	M	Détota- lisateur	N	T4 $<$ 740°	OBS. Tenue d'assiette					
1000												
10000												
20000												
30000												
35000												
36000	0						Autocommande :					
36000	1 mn						Surveillance Zp :					
36000	2 mn						Stabilisateur de roulis :					
36000	3 mn											
ALLUMAGE P.C.	N maxi (\leq 8900 tr)			CLIMATISATION			FROID		CHAUD			
	N mini (\geq 7800 tr)						Auto					
	T4 maxi ($<$ 780°)						Manuel					
	Voyant injection			Désenneigement								
	Voyant fonctionnement			Amortissement			Lacet :		Tangage			

PL. IV-4-2

Mise à jour 04-74

MIRAGE III E

VOL DE CONTROLE
RELEVÉ DES PARAMETRES (suite)

Zp (ft)	temps	M	V _i	Détotalisateur	N	T4 < 740°	Tenue d'assiette - Stabilité - A.C. - Surv Z - Surv rouls -	
36000		0,9						
36000		1					Surveillance Z saute	
36000		1,1					Réencenchement possible M > 1,15	
36000		1,2						
36000		1,3				.	Souris décollent à M =	
36000		1,4				.	Survitesse N = à M = (8710 tr ± 50)	
36000		1,5				.		
36000		1,6				.		
36000		1,7				.		
36000		1,8				.		
40000		1,8				.		
45000		1,8				.		
50000		1,8				.	* T4 maxi = 760° c	
Coupure PC (pendulage)	N maxi < 8900 tr				M mini > 7800		T4 maxi < 780° C	
M < 1,55	N à 8000 tr. coupure mécanique survitesse à N =							
M < 1,4	Coupure automatique survitesse à M =							
Signalisation train	Allumage voyant -Train non sorti- à V _i =						(240 kt ± 10)	
	Extinction pour N =						(N > 9000 tr/min)	
Test adhémar (sortie train - 220 Kt)			All AMBRE		Ext. VERT		All ROUGE	Ext. AMBRE
Répétiteur sonore d'incidence					Régulation approche		voir page suivante.	
Aligné sur piste	CAP GM		CAP GV			CAP D		Erreur Calculateur
Ralenti			All voyant 600 i					Jaugeur G
T.A.T.			Détotalisateur					

REGULATION D'APPROCHE	PALIER TRAIN SORTI	$V_i =$	$N =$	$T4 =$
	EN COURS DE FINALE ESSAI- TENUE P.A. AVEC VARIOS SUIVANTS	+ 1000 pieds	$V_i =$	$T4 =$
		- 1500 pieds	$V_i =$	$T4 =$

- NOM et GRADE DU PILOTE .

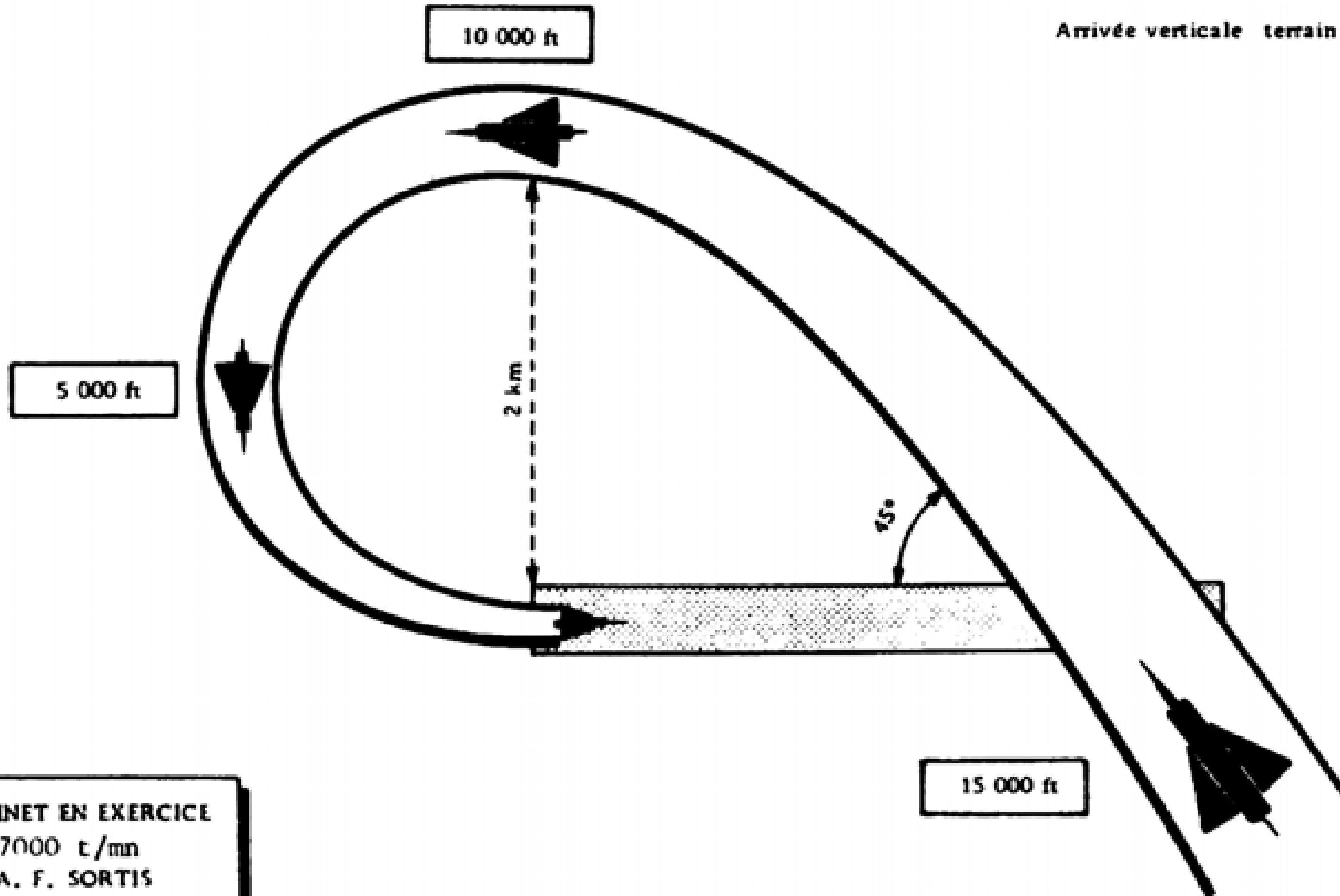
- DATE .

240 kt

SORTIR LE TRAIN DES QUE
L'ON A ATTEINT UN POINT CLEF

MEILLEURE VITESSE DE PLANE		300 kt		
Z ft	50 000	40 000	30 000	20 000
D km	60	40	20	0

Arrivée verticale terrain à 20000 ft



MOULINET EN EXERCICE
7000 t/min
A. F. SORTIS
TRAIN SORTI
240 kt

B - PLANCHE - CIRCUIT SANS BADIN - DES MANUELS PILOTES M.III/5 F

