

2.14 Nombre maximum de passagers

Le nombre maximum de passagers est un passager.

2.15 Autres limitations

La composante maximale de vent traversier selon les exigences de navigabilité pour le décollage et l'atterrissage est **12,4 m/s / 24 kt**

IL EST INTERDIT DE FUMER à bord de l'aéronef ultra léger

Remorquage de planeurs :

La tension maximum sur le câble de remorquage ne doit pas dépasser 3000 Newton. Si cette force devait être dépassée, il faut utiliser un anneau fusible.

La masse maximum du planeur tracté ne doit pas dépasser 750 kg.

2.16 Pictogrammes de limitation

Vitesses indiquées IAS		
Vitesse à ne jamais dépasser	V_{NE}	280 km/h
Vitesse de manœuvre	V_A	165 km/h
Vitesse maxi en air agité	V_{RA}	230 km/h
Vitesse maxi volets sorti	V_{FE}	140 km/h
Vitesse maxi de manœuvre du train	V_{LO}	140 km/h

La voltige et les autorotations volontaires sont interdites !

Les vols IFR et les vols en conditions givrantes sont interdits!

REMARQUE

Du fait des équipements différents pouvant être montés, la masse à vide réelle de l'aéronef figure en Section 6. A partir de la fiche de centrage et de pesée figurant en Section 6, il est possible de calculer la quantité de pétrole et la masse des bagages pouvant être réellement embarquées

4.5.13. Sécurisation de l'avion

1. Avionique - couper
2. Allumage - couper une magnéto, puis l'autre 2 à 3 secondes après.
3. Contact principal - couper
4. Robinet d'essence principal - couper en cas d'arrêt prolongé
5. Freins - serrer le frein de parc et le verrouiller
6. Protéger la verrière de la poussière et des effets du soleil au moyen d'une housse .

4.5.14 Atterrissage et décollage par fort vent traversier

L'utilisation par composante de vent traversier de 12,4 m/s (24 knots) a été démontrée. Le décollage par fort vent doit s'opérer avec le minimum de volet (position 0 ou 1) adapté à la longueur de piste et ce afin de minimiser la dérive une fois l'appareil décollé. Les ailerons seront braqués dans le vent et il conviendra d'accélérer à une vitesse légèrement supérieure à la vitesse de décollage usuelle. L'action à cabrer est effectuée avec précaution mais suffisamment rapidement pour éviter d'être plaqué au sol en dérivant. Une fois en l'air et à une altitude suffisante, opérer un léger virage coordonné afin de poursuivre la montée dans l'axe de piste.

Pour l'atterrissage par fort vent traversier, utiliser le cran de volet minimum (position 1 ou 2 maximum, jamais en position position 3) requis pour la longueur de piste. Si la méthode de correction de dérive « crabe » peut être utilisée, la méthode « aile basse » offre le meilleur contrôle. Après le toucher des roues, contrôler l'axe à l'aide de la roue avant conjuguée, en appliquant de l'aileron dans le vent.

4.5.15 Remorquage

1. L'aéronef WT 9 DYNAMIC est autorisé à remorquer des planeurs de masse maximale au décollage 750 kg. Les limitations figurant en section 2.15 "Autres limitations doivent être respectées".
2. Avant le remorquage, vérifier que le scellé en plomb de la commande de la guillotine est bien en place dans le cockpit ainsi que sur le levier de la guillotine dans le compartiment à bagages.
3. Le câble est déroulé par un aide externe, l'interrupteur de l'enrouleur doit être sur OFF de telle sorte que seule la force de friction de l'enrouleur se fasse sentir.
4. Procéder au remorquage en respectant les vitesses préconisées pour le type de planeur tracté.

Le décollage et la montée se font avec les volets à 15° (pour des planeurs de masse maximum au décollage de 410 kg) et les volets sont rentrés lorsque l'altitude de sécurité (min 50 m) est atteinte.

Le décollage et la montée se font avec les volets à 0° (pour des planeurs de masse au décollage supérieure à 410 kg).

Note: Tenir compte de la vitesse maximale de remorquage du planeur .

A CE JOUR EN FRANCE, LE REMORQUAGE DES PLANEURS N'EST AUTORISÉ QU'APRÈS OBTENTION D'UN LAISSEZ PASSER AUPRÈS DE LA DGAC. FINESSE MAX VOUS FOURNIRA LES AMENDEMENTS AU MANUEL DE VOL À L'OBTENTION DE CE LAISSEZ PASSER.

5.3.6 Vent traversier démontré

Le vent traversier maximum au décollage et à l'atterrissage démontré est de **12,4 m/s 24 kts**, conformément aux critères de navigabilité

5.3.7 Mesures de bruit

Un bruit maximum de 56,7 dB (A) a été mesuré durant les vols d'essai effectués conformément à la norme de bruit allemande LS – UL 96.

5.3.8 Performances en remorquage

5.3.8.1 Décollage et montée

Les performances au décollage et en montée sont données sur le tableau suivant:

Type de planeur	Masse maxi au décollage (kg)	Distance (m)		Temps de montée jusqu'à		Vitesse IAS (km/h)	Vitesse de montée (m/s)
		Distance de roulage	Passage d'obstacle de 15m	400 m	600 m		
Luňák LF107	315	140	449,26	2:38,1	3:54,6	110	2,65
Blaník L13	501	201	523,5	3:03,5	5:09,2		
VTC CIRUS	405	170	533,8	2:45,1	4:10,6	120	2,46
VTC CIRUS	405	170	521,7	2:43,3	4:13,0	110	2,55
LS 8b	525,7	240	597,8	3:07,1	4:47,9	130	2,11
LS 8b	525,7	240	563,9	2:53,7	4:08,9	120	2,45
VENTUS C	525	205	526,3	2:56,2	4:08,0	130	2,45