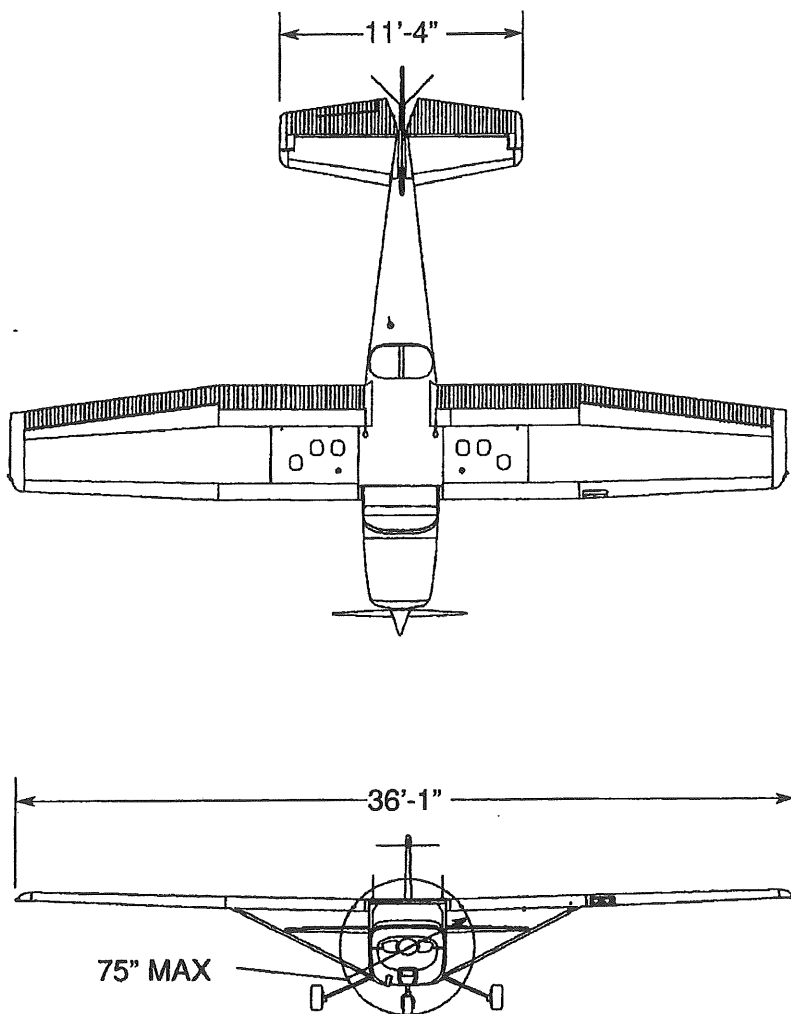


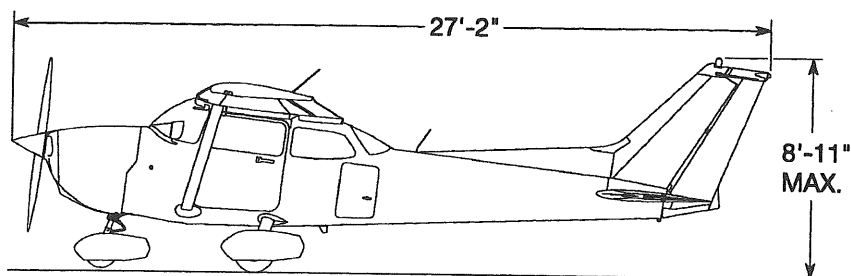
# SECTION 1 GENERALITES

## TABLE DES MATIERES

	Page
Plan 3 vues - Assiette normale au sol .....	1-2
Introduction .....	1-4
Caractéristiques dimensionnelles .....	1-4
Groupe motopropulseur .....	1-4
Hélice .....	1-4
Carburant .....	1-4
Huile .....	1-5
Masses maximales certifiées .....	1-6
Masses de l'avion standard .....	1-7
Dimensions de la cabine et des portes d'accès .....	1-7
Dimensions de la soute à bagages et de la porte d'accès .....	1-7
Charges spécifiques .....	1-7
Symboles, abréviations et terminologie .....	1-8
Terminologie et symboles généraux de la vitesse .....	1-8
Terminologie de la météorologie .....	1-9
Terminologie de la puissance .....	1-9
Terminologie des performances de l'avion et de la préparation des vols .....	1-10
Terminologie de la masse et le centrage .....	1-11
Tableaux de conversion des unités, U.S., impériales et métriques...	1-13
Conversion des unités de masse .....	1-14
Conversion des unités de longueur .....	1-16
Conversion des unités de distance .....	1-20
Conversion des unités de volume .....	1-21
Conversion des unités de température .....	1-24
Conversion des unités inches de mercure en hectopascals .....	1-25
Conversion des unités de volume en unités de masse .....	1-26
Conversions rapides .....	1-27/1-28



■ Figure 1-1. Plan 3 vues - Assiette normale  
au sol (1/2)



**NOTA 1:** L'ENVERGURE INDIQUEE EST L'ENVERGURE AVEC FEUX A ECLATS.


**NOTA 2:** L'EMPATTEMENT EST DE 65 IN.

**NOTA 3:** LA GARDE AU SOL DE L'HELICE EST DE 11 ¼ IN.

**NOTA 4:** LA SURFACE ALAIRE EST DE 174 FT<sup>2</sup>.

**NOTA 5:** LE RAYON DE VIRAGE MINIMAL (\* AXE DE GIRATION PAR RAPPORT AU SAUMON D'AILE EXTERIEUR) EST DE 27 FT 5 ½ IN.

**NOTA 6:** L'ASSIETTE NORMALE AU SOL INDIQUEE EST L'ASSIETTE AVEC L'AMORTISSEUR AVANT ENFONCE D'ENVIRON 2 IN ET LES AILES HORIZONTALES.

 Figure 1-1. Plan 3 vues - Assiette normale au sol (2/2)

0512T1005

## INTRODUCTION

Ce manuel se compose de 9 sections et contient les renseignements devant être fournis au pilote conformément aux règlements FAR Part 23. S'y ajoutent aussi d'autres renseignements supplémentaires fournis par Cessna Aircraft Company.

La Section 1 de ce Manuel couvre les données de base de l'avion et des renseignements généraux. Il contient également des définitions ou des explications de symboles, abréviations et terminologie communément utilisés.

## CARACTERISTIQUES DIMENSIONNELLES

### GROUPE MOTOPROPULSEUR

Nombre de moteurs: 1.

Motoriste: Textron Lycoming.

Numéro de modèle du moteur: IO-360-L2A.

Type: Moteur à injection, quatre cylindres opposés à plat à aspiration normale, prise directe, refroidissement par air, cylindrée: 360 in<sup>3</sup>.

Puissance nominale au frein et régime moteur: 160 hp à 2400 tr/min.

### HELICE

Fabricant: McCauley Propeller Systems.

Numéro de modèle: 1C235/LFA7570.

Nombre de pales: 2.

Diamètre: 75 inches.

Type: Hélice à calage fixe des pales.

### CARBURANT

#### ATTENTION-DANGER

**L'UTILISATION DE CARBURANTS NON APPROUVES PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR ET LES COMPOSANTS DU CIRCUIT CARBURANT ENTRAINANT UN ARRET POSSIBLE DU MOTEUR.**

Indices d'octane (et couleurs) approuvés:

Carburant aviation 100LL (couleur bleue).

Carburant aviation 100 (couleur verte).

### NOTA

De l'alcool isopropylique, de l'éther monométhyle glycole diéthylène (DiEGME) peut être ajouté au plein de carburant. Les concentrations d'additif ne devront pas dépasser 1 % pour l'alcool isopropylique ou 0.10 à 0.15 % pour l'éther DiEGME. Se reporter à la Section 8 pour obtenir des informations supplémentaires.

#### Capacité carburant:

Capacité totale: 56.0 US gallons.

Capacité totale utilisable: 53.0 US gallons.

Capacité totale de chaque réservoir: 28.0 US gallons.

Capacité totale utilisable de chaque réservoir: 26.5 US gallons.

### NOTA

Pour s'assurer de la capacité maximale de carburant lors du remplissage et réduire au minimum l'intercommunication parquer, de tout temps, l'avion avec ses ailes à l'horizontale, son assiette normale au sol et placer le robinet sélecteur de carburant soit sur LEFT soit sur RIGHT. Se reporter à la Figure 1-1 pour les valeurs d'assiette normale au sol.

### HUILE

#### Spécification de l'huile:

Huile minérale pure qualité aviation conforme à la norme MIL-L-6082 ou SAE J1966: utilisée à la livraison d'usine de l'avion et doit être utilisée pour compléter le plein pendant les 25 premières heures. Cette huile doit être vidangée et le filtre changé après les 25 premières heures de fonctionnement. Refaire le plein du moteur avec de l'huile MIL-L-6082 ou SAE J1966 et continuer à l'utiliser jusqu'à ce que le moteur ait atteint 50 heures de fonctionnement ou que la consommation d'huile soit stabilisée

Huile dispersante sans cendres, qualité aviation, conforme à la norme MIL-L-22851 ou SAE J1899 : Huile conforme à la spécification Textron Lycoming N° 1014 à jour de toutes ses révisions et suppléments, doit être utilisée après les 50 premières heures ou une fois la consommation d'huile stabilisée.

Viscosité recommandée en fonction de la température :

Température	MIL-L-6082 ou SAE J1966 Huile minérale pure Grade SAE	MIL-L-22851 ou SAE J1899 Huile dispersante sans cendres Grade SAE
Au-dessus de 27°C (80 °F)	60	60
Au-dessus de 16°C (60 °F)	50	40 ou 50
De - 1°C (30 °F) à 32°C (90 °F)	40	40
De - 18°C (0 °F) à 21°C (70 °F)	30	30, 40 ou 20W-40
En dessous de -12°C (10 °F)	20	30 ou 20W-30
De -18°C (0°F) à 32°C (90°F)	20W-50	20W-50ou 15W-50
Toutes températures	--	15W-50 ou 20W-50

#### NOTA

Lorsque les températures d'utilisation se chevauchent, utiliser l'huile la plus fluide.

Capacité en huile:

Carter : 8 U.S. quarts

Totale : 9 U.S. quarts

#### MASSES MAXIMALES CERTIFIEES

Masse au roulage	Catégorie normale:	2457 lb.
	Catégorie utilitaire:	2107 lb.

Masse au décollage	Catégorie normale:	2450 lb.
	Catégorie utilitaire:	2100 lb.

Masse à l'atterrissage	Catégorie normale:	2450 lb.
	Catégorie utilitaire:	2100 lb.

Masse en soute à bagages, catégorie normale:

Zone à bagages 1 (Station 82 à 108): 120 lb. Voir nota ci-dessous.

Zone à bagages 2 (Station 108 à 142): 50 lb. Voir nota ci-dessous.

### **NOTA**

La masse maximale cumulée pour les zones à bagages 1 et 2 est de 120 lb.

Masse en soute à bagages, catégorie utilitaire:

Dans cette catégorie, la soute à bagages et les sièges arrière ne doivent pas être occupés.

### **MASSE DE L'AVION STANDARD**

Masse avide standard: 1639 lb.

Charge utile maximale, catégorie normale: 818 lb.

Charge utile maximale, catégorie utilitaire: 468 lb.

### **DIMENSIONS DE LA CABINE ET DES PORTES D'ACCES**

Les dimensions détaillées de l'intérieur de la cabine et des portes d'accès sont illustrées dans la Section 6.

### **DIMENSIONS DE L'ESPACE BAGAGES ET DE LA PORTE D'ACCES**

Les dimensions de l'aire de la soute à bagages et de la porte d'accès à la soute sont illustrées en détail dans la Section 6.

### **CHARGES SPÉCIFIQUES**

Charge alaire: 14.1 lb/ft<sup>2</sup>.

Charge à l'unité de puissance: 15.3 lb/hp.

## SYMBOLES, ABREVIATIONS ET TERMINOLOGIE

### TERMINOLOGIE ET SYMBOLES GENERAUX DE LA VITESSE

KCAS (V <sub>c</sub> )	<b>Vitesse calibrée (kt):</b> vitesse indiquée d'un avion corrigée de l'erreur de position et de l'erreur instrumentale. La vitesse calibrée est égale à la vitesse vraie en atmosphère standard au niveau de la mer.
KIAS (V <sub>i</sub> )	<b>Vitesse indiquée:</b> vitesse d'un avion affichée sur l'anémomètre et exprimée en kt.
KTAS (V <sub>v</sub> )	<b>Vitesse vraie (kt):</b> vitesse de l'avion par rapport à l'air non perturbé. Egale à V <sub>c</sub> corrigée de l'altitude, de la température.
VA	<b>Vitesse de manoeuvre (kt):</b> vitesse maximale à laquelle les commandes de vol peuvent être braquées à fond sans entraîner de surcharge de l'avion.
VFE	<b>Vitesse maximale volets sortis (kt):</b> vitesse maximale admissible, les volets étant sortis sur une position prescrite.
VNO	<b>Vitesse de structure maximale en croisière (kt):</b> vitesse qui ne doit pas être dépassée, excepté en air calme, avec prudence uniquement.
VNE	<b>Vitesse limite maximale d'utilisation (kt):</b> vitesse limite qui ne doit être dépassée en aucun cas.
VS	<b>Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol stabilisé (kt):</b> vitesse minimum à laquelle l'avion peut être contrôlé.
VSO	<b>Vitesse de décrochage ou vitesse minimale de vol stabilisé (kt):</b> vitesse à laquelle l'avion peut être contrôlé en configuration d'atterrissage avec le centrage le plus avant.
VX	<b>Vitesse de pente de montée optimale:</b> vitesse qui permet le gain d'altitude le plus important sur la distance horizontale la plus courte possible.
VY	<b>Vitesse de taux de montée optimal:</b> vitesse qui permet le gain d'altitude le plus important dans le temps le plus court possible



## TERMINOLOGIE DE LA METEOROLOGIE

OAT	<b>Température extérieure:</b> Température statique de l'air libre. Elle peut être exprimée soit en degré Celsius (°C), soit en degré Fahrenheit (°F).
Température standard	<b>Température standard:</b> elle est de 15°C au niveau de la mer. Elle décroît de 2°C par millier de pieds.
Altitude pression	<b>Altitude pression:</b> altitude lue sur un altimètre dont l'échelle barométrique a été calée sur pression 29,92 pouces de mercure (1013 mb).

## TERMINOLOGIE DE LA PUISSANCE DU MOTEUR

BHP	<b>Puissance nominale au frein</b> développée par le moteur.
Tr/min	<b>Tours par minute:</b> vitesse du moteur.
Tr/min au point fixe	<b>Vitesse de rotation moteur (tr/min) au point fixe:</b> Vitesse de rotation du moteur atteinte pendant une mise de gaz complète, lorsque l'avion est arrêté, au sol.
PA	<b>Pression d'admission:</b> pression mesurée dans le circuit d'admission du moteur et PA est exprimée en pouces de mercure (in Hg).
Mélange appauvri	Proportion diminuée de carburant dans le mélange de l'air et du carburant fourni au moteur. A mesure que la densité de l'air diminue, la quantité de carburant à fournir au moteur décroît pour une position donnée de la commande des gaz. Régler le mélange de l'air et du carburant pour fournir une portion plus petite de carburant est connue sous «appauvrir» le mélange.
Mélange riche	Proportion augmentée de carburant dans le mélange de l'air et du carburant fourni au moteur. A mesure que la densité de l'air augmente, la quantité de carburant à fournir au moteur augmente pour une position donnée de la commande des gaz. Régler le mélange de l'air et du carburant pour fournir une portion plus grande de carburant est connue sous «enrichir» le mélange.
Plein riche	Commande de mélange à fond vers l'avant (pousser à fond vers le tableau de bord).
Etouffoir	Commande de mélange à fond vers l'arrière (tirer à fond la commande de mélange du tableau de bord).

## TERMINOLOGIE DE LA PUISSANCE DU MOTEUR (Suite)

Plein gaz	Manette des gaz à fond vers l'avant (pousser à fond la manette vers le tableau de bord). Connue également sous manette «plein ouvert».
Gaz coupé	Manette des gaz à fond vers l'arrière (tirer à fond du tableau de bord) Connue également sous manette en position «ralenti»

## TERMINOLOGIE DES PERFORMANCES DE L'AVION ET DE LA PREPARATION DES VOLS

Vent de travers démontré	<b>Vent de travers démontré:</b> vitesse de composante de vent de travers pour laquelle, le contrôle satisfaisant de l'avion durant le décollage et l'atterrissage a été réellement démontré pendant les vols d'essais de certification.
Carburant utilisable	<b>Carburant utilisable:</b> carburant disponible pour la préparation du vol
Carburant inutilisable	<b>Carburant inutilisable:</b> quantité de carburant qui ne peut pas être utilisée, en toute sécurité, en vol.
GPH	<b>Gallons US par heure:</b> quantité totale de carburant consommée par heure.
NMPG	<b>Mille nautique par gallon:</b> distance parcourue escomptée par gallon US consommé, à une puissance moteur spécifique affichée et/ou une configuration de vol.
g	<b>g:</b> accélération due à la pesanteur.
Référence de route	<b>Référence de route:</b> référence compas utilisée par le pilote automatique ainsi que par l'indicateur d'écart de route, pour fournir le contrôle latéral en roulis, lors de la poursuite d'un signal de navigation.

## TERMINOLOGIE DE LA MASSE ET LE CENTRAGE

Plan de référence	<b>Plan de référence:</b> plan vertical imaginaire à partir duquel toutes les distances horizontales sont mesurées pour les besoins du centrage.
Station	<b>Station:</b> emplacement situé le long du fuselage exprimé en distance par rapport au plan de référence.
Bras de levier	<b>Bras de levier:</b> distance horizontale du plan de référence au centre de gravité (C.G.) d'un élément.
Moment	<b>Moment:</b> produit de la masse d'un élément par son bras de levier. (Le moment est divisé par la constante 1000 dans ce manuel pour simplifier les calculs de centrage en réduisant le nombre de chiffres).
Centre de gravité (C.G.)	<b>Centre de gravité:</b> point par rapport auquel un avion serait en équilibre s'il était suspendu. Sa distance par rapport au plan de référence s'obtient en divisant le moment total par la masse totale de l'avion.

## TERMINOLOGIE DE LA MASSE ET LE CENTRAGE (Suite)

Bras de levier du C.G.	<b>Bras de levier du centre de gravité:</b> bras de levier du C.G. obtenu en additionnant les différents moments de l'avion et en divisant cette somme par la masse totale.
Limites C.G.	<b>Limites du centre de gravité:</b> positions extrêmes du C.G. centre de gravité à l'intérieur desquelles l'avion doit être utilisé à une masse donnée.
Masse à vide standard	<b>Masse à vide standard:</b> masse d'un avion standard, y compris le carburant inutilisable, le plein de liquides de fonctionnement et le plein d'huile.
Masse à vide	<b>Masse à vide de base:</b> masse à vide standard d'un avion plus la masse de base des équipements optionnels.
Charge utile	<b>Charge utile:</b> différence entre la masse au roulage et la masse à vide de base.
MAC	<b>MAC (Corde aérodynamique moyenne):</b> corde d'un profil aérodynamique rectangulaire imaginaire possédant les mêmes moments de tangage que ceux de l'aile effective dans l'ensemble du domaine de vol.
Masse maximale au roulage	<b>Masse maximale au roulage:</b> masse maximale homologuée pour les évolutions au sol. Elle comprend la masse de carburant nécessaire au démarrage, au roulage et au point fixe.
Masse maximale au décollage	<b>Masse maximale au décollage:</b> masse maximale homologuée au début de la course de décollage.
Masse maximale à l'atterrissage	<b>Masse maximale à l'atterrissage:</b> Masse maximale homologuée à l'impact.
Tare	<b>Tare:</b> la tare est la masse des cales de roues, des blocs et supports utilisés pour la pesée d'un avion et incluse dans les lectures des bascules. La tare est déduite de la lecture des bascules pour obtenir la masse réelle (nette) de l'avion.

## **TABLEAUX DE CONVERSION DES UNITES U.S. EN UNITES IMPERIALES OU METRIQUES**

Les tableaux suivants sont fournis pour aider les opérateurs du monde entier à convertir les unités américaines contenues dans ce Manuel de vol en unités métriques et impériales.

Ces tableaux sont issus du document National Institute of Standards Technology (NTIST), Publication 811, «Guide for the Use of the International System of Units (SI)».

Prière de se reporter aux pages suivantes pour sélectionner les figures selon les conversions.

SECTION 1  
GENERALITES

CESSNA  
MODELE 172R

(Kilogrammes X 2.205 = Livres)

(Livres X 0.454 = Kilogrammes)

**KILOGRAMMES EN LIVRES**

kg	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	lb	lb	lb	lb	lb	lb	lb	lb	lb	lb
0		2.205	4.409	6.614	8.819	11.023	13.228	15.432	17.637	19.842
10	22.046	24.251	26.456	28.660	30.865	33.069	35.274	37.479	39.683	41.888
20	44.093	46.297	48.502	50.706	52.911	55.116	57.320	59.525	61.729	63.934
30	66.139	68.343	70.548	72.753	74.957	77.162	79.366	81.571	83.776	85.980
40	88.185	90.390	92.594	94.799	97.003	99.208	101.41	103.62	105.82	108.03
50	110.23	112.44	114.64	116.85	119.05	121.25	123.46	125.66	127.87	130.07
60	132.28	134.48	136.69	138.89	141.10	143.30	145.51	147.71	149.91	152.12
70	154.32	156.53	158.73	160.94	163.14	165.35	167.55	169.76	171.96	174.17
80	176.37	178.57	180.89	182.98	185.19	187.39	189.60	194.80	194.01	196.21
90	198.42	200.62	202.83	205.03	207.24	209.44	211.64	213.85	216.05	218.26
100	220.46	222.67	224.87	227.08	229.28	231.49	233.69	235.90	238.10	240.30

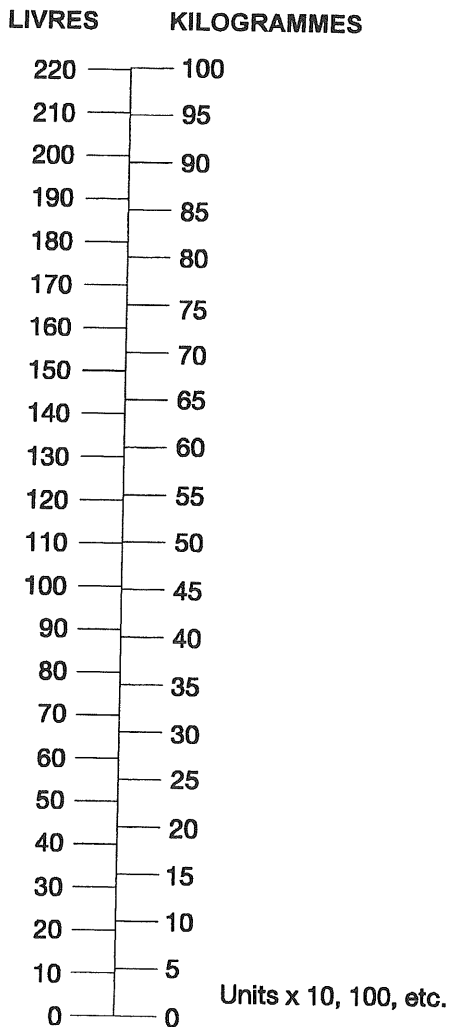
**LIVRES EN KILOGRAMMES**

lb	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
0		0.454	0.907	1.361	1.814	2.268	2.722	3.175	3.629	4.082
10	4.536	4.990	5.443	5.897	6.350	6.804	7.257	7.711	8.165	8.618
20	9.072	9.525	9.979	10.433	10.886	11.340	11.793	12.247	12.701	13.154
30	13.608	14.061	14.525	14.969	15.422	15.876	16.329	16.783	17.237	17.690
40	18.144	18.597	19.051	19.504	19.958	20.412	20.865	21.309	21.772	22.226
50	22.680	23.133	23.587	24.040	24.494	24.948	25.401	25.855	26.303	26.762
60	27.216	27.669	28.123	28.576	29.030	29.484	29.937	30.391	30.844	31.298
70	31.752	32.205	32.659	33.112	33.566	34.019	34.473	34.927	35.380	35.834
80	36.287	36.741	37.195	37.648	38.102	38.555	39.009	39.463	39.916	40.370
90	40.823	41.277	41.731	42.184	42.638	43.091	43.545	43.999	44.452	44.906
100	45.359	45.813	46.266	46.720	47.174	47.627	48.081	48.534	48.988	49.442

Figure 1-2. Conversions des unités de masse (1/2)

(Kilogrammes x 2.205 = Livres)

(Livres x 0.454 = Kilogrammes)



0585T1027

Figure 1-2. Conversions des unités de masse (2/2)

(Mètres x 3.281 = Pieds)

(Pieds x 0.305 = Mètres)

**METRES EN PIEDS**

m	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	feet	feet	feet	feet	feet	feet	feet	feet	feet	feet
0		3.281	6.562	9.842	13.123	16.404	19.685	22.956	26.247	29.528
10	32.808	36.089	39.370	42.651	45.932	49.212	52.493	55.774	59.055	62.336
20	65.617	68.897	72.178	75.459	78.740	82.021	85.302	88.582	91.863	95.144
30	98.425	101.71	104.99	108.27	111.55	114.83	118.11	121.69	124.67	127.95
40	131.23	134.51	137.79	141.08	144.36	147.64	150.92	154.20	157.48	160.76
50	164.04	167.32	170.60	173.86	177.16	180.45	183.73	187.01	190.29	193.57
60	195.85	200.13	203.41	206.69	209.97	213.25	216.53	219.82	223.10	226.38
70	229.66	232.94	236.22	239.50	242.78	246.06	249.34	252.62	255.90	259.19
80	262.47	265.75	269.03	272.31	275.59	278.87	282.15	285.43	288.71	291.58
90	295.27	298.56	301.84	305.12	308.40	311.68	314.96	318.24	321.52	324.80
100	328.08	331.36	334.64	337.93	341.21	344.49	347.77	351.05	354.33	357.61

**PIEDS EN METRES**

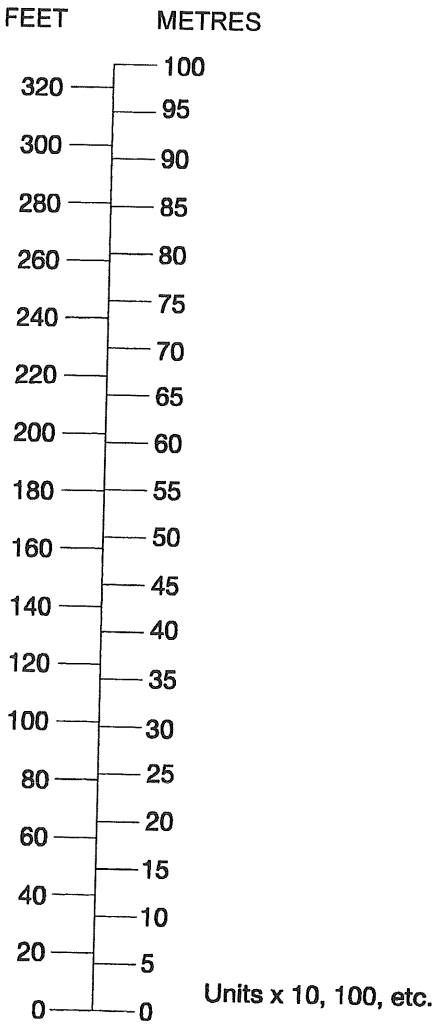
ft	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
0		0.305	0.610	0.914	1.219	1.524	1.829	2.134	2.438	2.743
10	3.048	3.353	3.658	3.962	4.267	4.572	4.877	5.182	5.486	5.791
20	6.096	6.401	6.706	7.010	7.315	7.620	7.925	8.230	8.534	8.839
30	9.144	9.3449	9.3754	10.058	10.363	10.668	10.973	11.278	11.582	11.887
40	12.192	12.497	12.802	13.106	13.411	13.716	14.021	14.326	14.630	14.935
50	15.240	15.545	15.850	16.154	16.459	16.754	17.069	17.374	17.678	17.983
60	18.288	18.593	18.898	19.202	19.507	19.812	20.117	20.422	20.726	21.031
70	21.336	21.641	21.946	22.250	22.555	22.860	23.165	23.470	23.774	24.079
80	23.384	24.689	24.994	25.298	25.603	25.908	26.213	26.518	26.822	27.127
90	27.432	27.737	28.042	28.346	28.651	28.956	29.261	29.566	29.870	30.175
100	30.480	30.785	31.090	31.394	31.699	32.004	32.309	32.614	32.918	33.223

Figure 1-3. Conversions des unités de longueur (1/2)



(Mètres x 3.281 = Feet)

(Feet x 0.305 = Mètres)



056T1027

Figure 1-3. Conversions des unités de longueur (1/2)

(Mètres x 3.281 = Pieds)

(Pieds x 0.305 = Mètres)

**CENTIMETRES EN POUCES**

cm	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	in.	in.	in.	in.	in.	in.	in.	in.	in.	in.
0		0.394	0.787	1.181	1.575	1.969	2.362	2.756	3.150	3.543
10	3.937	4.331	4.724	5.118	5.512	5.906	6.299	6.693	7.087	7.480
20	7.874	8.268	8.661	9.055	9.449	9.846	10.236	10.630	11.024	11.417
30	11.811	12.205	12.598	12.992	13.386	13.780	14.173	14.567	14.961	15.354
40	15.748	16.142	16.535	16.929	17.323	17.717	18.110	18.504	18.898	19.291
50	19.685	20.079	20.472	20.866	21.260	21.654	22.047	22.441	22.835	23.228
60	23.622	24.016	24.409	24.803	25.197	25.591	25.984	26.378	26.772	27.164
70	27.559	27.953	28.346	28.740	29.134	29.528	29.921	30.315	30.709	31.102
80	31.496	31.890	32.283	32.677	33.071	33.465	33.858	34.252	34.646	35.039
90	35.433	35.827	36.220	36.614	37.008	37.402	37.795	38.189	38.583	38.976
100	39.370	39.764	40.157	40.551	40.945	41.339	41.732	42.126	42.520	42.913

**POUCES EN CENTIMETRES**

in.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm
0		2.54	5.08	7.62	10.16	12.70	15.24	17.78	20.32	22.86
10	25.40	27.94	30.48	33.02	35.56	38.10	40.64	43.18	45.72	48.26
20	50.80	53.34	55.88	58.42	60.96	63.50	66.04	68.58	71.12	73.66
30	76.20	78.74	81.28	83.82	86.36	88.90	91.44	93.98	96.52	99.06
40	101.60	104.14	106.68	109.22	111.76	114.30	116.84	119.38	121.92	124.46
50	127.00	129.54	132.08	134.62	137.16	139.70	142.24	144.78	147.32	149.86
60	152.40	154.94	157.48	160.02	162.56	165.10	167.64	170.18	172.72	175.26
70	177.80	180.34	182.88	185.42	187.96	190.50	193.04	195.58	198.12	200.66
80	203.20	208.74	208.28	210.82	213.36	215.90	218.44	220.98	223.52	226.06
90	228.60	231.14	233.68	236.22	238.76	241.30	243.84	246.38	248.92	251.46
100	254.00	256.54	259.08	261.62	264.16	266.70	239.24	271.78	274.32	276.86

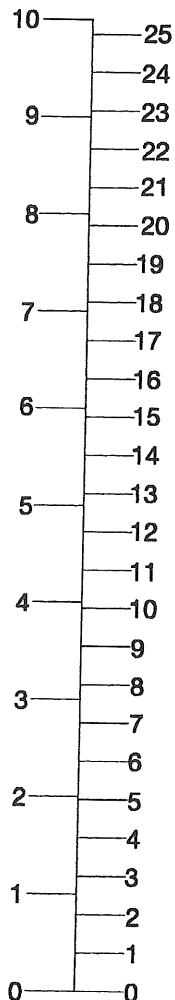
Figure 1-4. Conversions des unités de longueur (1/2)

(Centimètres x 0.394 = Inches)

(Inches x 2.54 = Centimètres)

INCHES

CENTIMETRES



Units x 10, 100, etc.

0585T1028

Figure 1-4. Conversions des unités de longueur (2/2)

(Statute Miles x 1.609 = Kilomètres) (Kilomètres x 0.622 = Statute Miles)  
(Statute Miles x 0.869 = Miles Nautiques) (Miles Nautiques x 1.15 = Statute Miles)  
(Miles Nautiques x 1.852 = Kilomètres) (Kilomètres x 0.54 = Miles Nautiques)

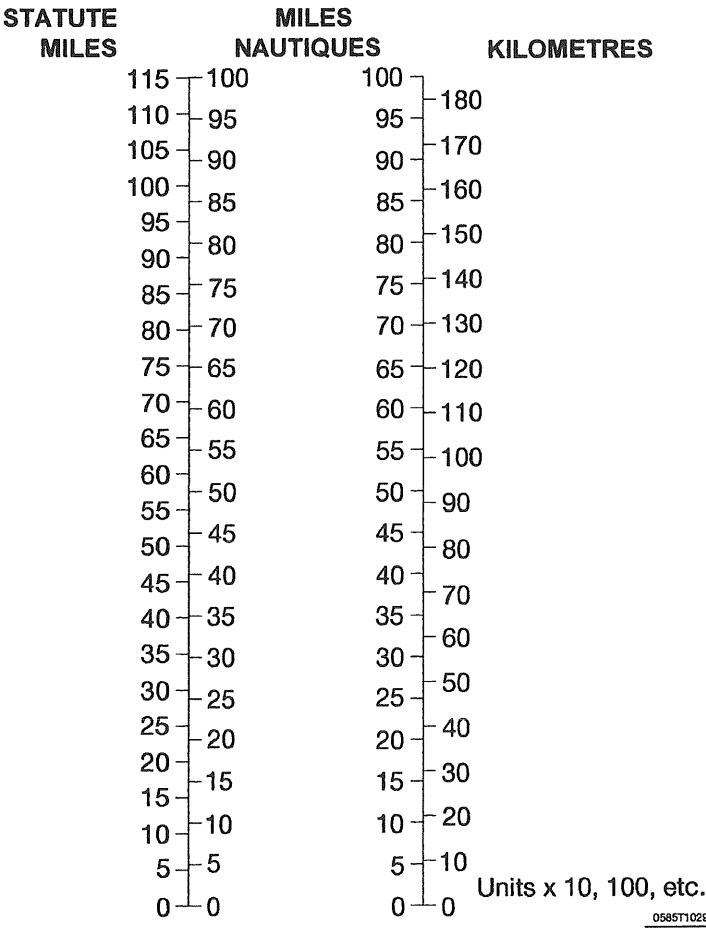


Figure 1-5. Conversions des unités de distance

(Gallons Impérial x 4.546 = Litres) (Litres x 0.22 = Gallons Impérial)

LITRES EN GALLONS IMPERIAL

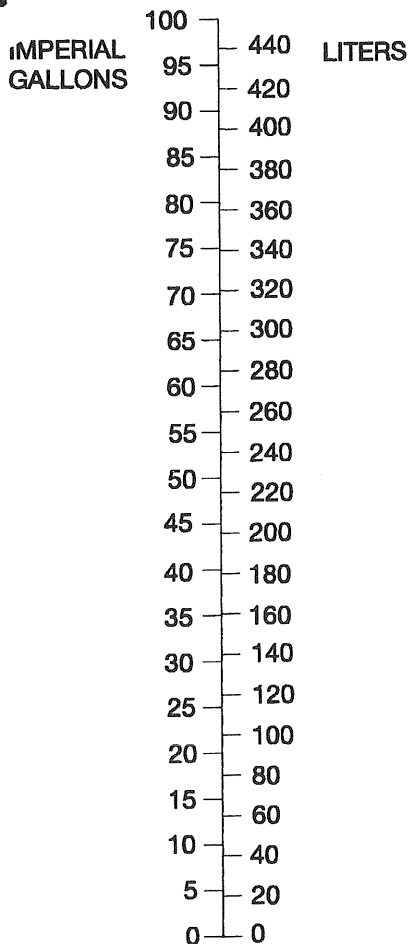
L	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	IG	IG	IG	IG	IG	IG	IG	IG	IG	IG
0		0.220	0.440	0.660	0.880	1.100	1.320	1.540	1.740	1.980
10	2.200	2.420	2.640	2.860	3.080	3.300	3.520	3.740	3.850	4.180
20	4.400	4.620	4.840	5.059	5.279	5.499	5.719	5.939	6.159	6.3679
30	6.599	6.819	7.039	7.259	7.479	7.699	7.919	8.139	8.349	8.579
40	8.799	9.019	9.239	9.459	9.679	9.899	10.119	10.399	10.559	10.889
50	10.999	11.219	11.439	11.659	11.879	12.099	12.319	12.539	12.759	12.979
60	13.199	13.419	13.639	13.859	14.078	14.298	14.518	14.738	14.958	15.178
70	15.398	15.618	15.838	16.058	16.278	16.498	16.718	16.938	17.158	17.378
80	17.598	17.818	18.038	18.258	18.478	18.698	18.918	19.138	19.358	19.578
90	19.798	20.018	20.238	20.458	20.678	20.898	21.118	21.338	21.558	21.778
100	21.998	22.218	22.438	22.658	22.878	23.098	23.318	23.537	23.757	23.977

GALLONS IMPERIAL EN LITRES

GI	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L
0		4.546	9.092	13.638	18.184	22.730	27.276	31.822	36.368	40.914
10	45.460	50.006	54.552	59.097	63.643	68.189	72.735	77.281	81.827	86.373
20	90.919	95.465	100.01	104.56	109.10	113.65	118.20	122.74	127.29	131.83
30	136.38	140.93	145.47	150.02	154.56	159.11	163.66	168.20	172.75	177.29
40	181.84	186.38	190.93	195.48	200.02	204.57	209.11	213.66	218.21	222.75
50	227.30	231.84	236.39	240.94	245.48	250.03	254.57	259.12	263.67	268.21
60	272.76	277.30	281.85	286.40	290.94	295.49	300.03	304.58	309.13	313.67
70	318.22	322.76	327.31	331.86	336.40	340.95	345.49	350.04	354.59	359.13
80	363.68	368.22	372.77	377.32	381.86	386.41	390.95	395.50	400.04	404.59
90	409.14	413.68	418.23	422.77	427.32	431.87	436.41	440.96	445.50	450.05
100	454.60	459.14	463.69	468.23	472.78	477.33	481.87	486.42	490.96	495.51

Figure 1-6. Conversions des unités de volume (1/3)

(Gallons Impérial x 4.546 = Litres)  
(Litres x 0.22 = Gallons Impérial)



Units x 10, 100, etc.

0585T1032

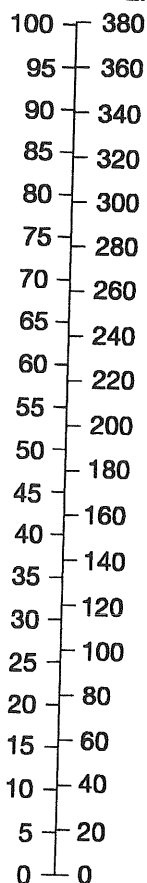
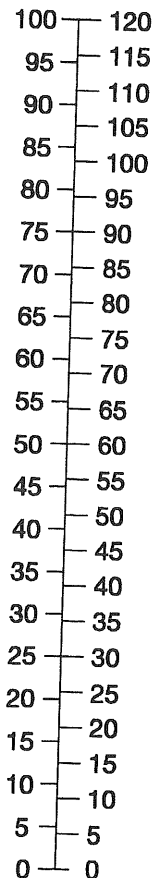
Figure 1-6. Conversions des unités de volume (2/3)

(Gallons Impérial x 1.2 = U.S. Gallons)  
(U.S. Gallons x 0.833 = Gallons Impérial)  
(U.S. Gallons x 3.785 = Litres)  
(Litres x 0.264 = U.S. Gallons)

**GALLONS  
IMPERIAL**

**U.S.  
GALLONS**

**LITRES**



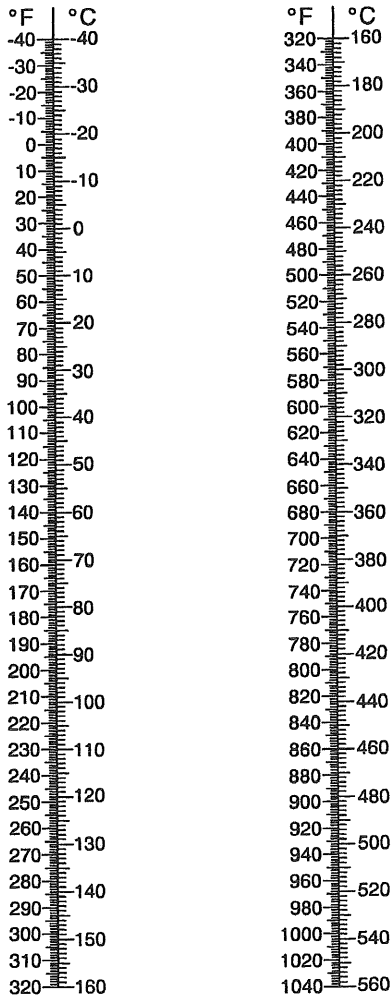
058671039

Unités x 10, 100, etc.

Figure 1-6. Conversions des unités de volume (3/3)

CONVERSIONS DES UNITES DE TEMPERATURE

$(^{\circ}\text{F}-32) \times 5/9 = ^{\circ}\text{C}$        $^{\circ}\text{C} \times 9/5 + 32 = ^{\circ}\text{F}$

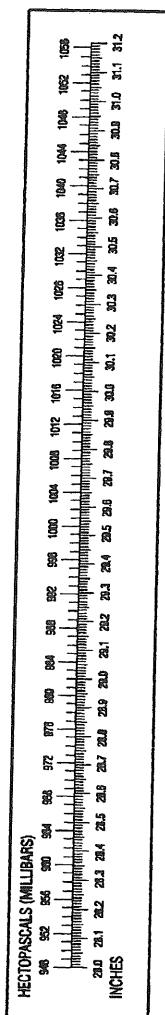


0585T1034

Figure 1-7. Conversions des unités de température



# CONVERSIONS DES UNITES DE PRESSION HECTOPASCALS (MILLIBARS) EN POUCES DE MERCURE (INHG)



Densité de l'AVGAS = 0.72  
(Litres x 0.72 = Kilogrammes)  
(Litres x 1.58 = Livres)

(Kilogrammes x 1.389 = Litres)  
(Livres x 0.633 = Litres)

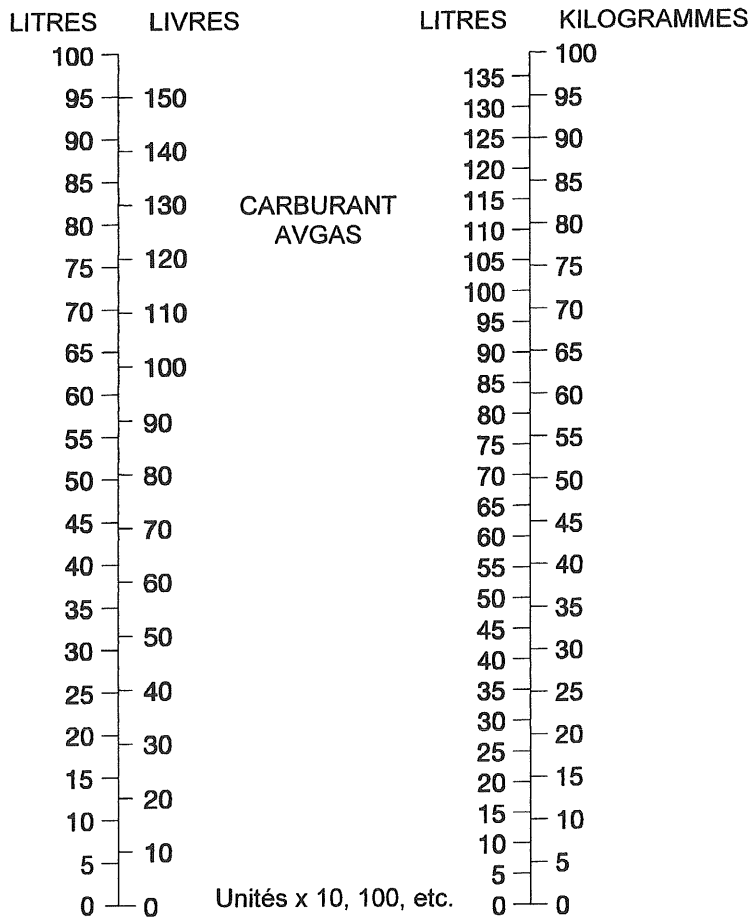
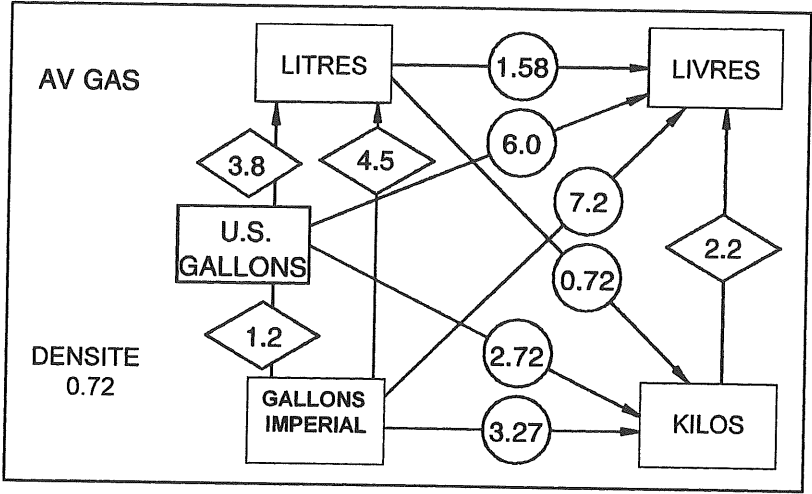


Figure 1-9. Conversions des unités de volume en masse



0585T1031

Figure 1-10. Conversions rapides

