



**STAGE CPL - MANUEL DE FORMATION
MANEX**

ACOP

Version 8

11-2020

ACOP



**MANEX
CE 43
GUEPARD**

ATO FR.ATO.0100



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

AIDE MEMOIRE

06-2020

LIMITATIONS

TOUTES LES VITESSES
SONT EN KTS

| | |
|---------------------|---------|
| VNE | 189 KTS |
| VNO | 155 |
| VA | 135 |
| VFE 10° | 120 |
| VFE 30° | 120 |
| VFE 40° | 120 |
| VLE | 120 |
| VLO down | 120 |
| VLO up | 66 |
| VS | 57 |
| VSO | 25 |
| Vent travers | 1460 KG |
| Masse Max Décollage | 1460 KG |
| Masse Max Atter | |

CARBURANT

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Capacité totale | |
| Utilisable | 428 litres 4 X 107 |
| Conso/m n | 420 litres 4 X 105 |
| Conso d'attente/m n | 0,9 litres |
| Conso procédure 15 m n | 0,7 litres |
| Conso roulage | 11 litres 7 litres |

VARIATIONS

| | |
|--------------|-----------------------|
| Décollage | 15% de la dist/100 kg |
| Atterrissage | 5% de la dist/100 kg |
| Décrochage | 3 Kts /100 kg |

UTILISATION NORMALE

ROULAGE

Fuel Flow 1/2

DECOLLAGE

Volets 15°
Paramètres PPP/PG/PR
IAS 60 KTS

MONTEE

Initiale 80
Paramètres PPP/PG/PR
IAS standard expl. 100
Paramètres 2500/25/19
VZ Max 95
Paramètres 2500/25/19
Pente Max 77
Paramètres PPP/PG/PR

CROISIERE

TAS moyenne 65% 135
Paramètres 2250/22/14
TAS moyenne 75% 145
Paramètres 2400/24/16

DESCENTE

IAS 150
VZ 500 ft/m n
Paramètres Croisière

VITESSE DECROCHAGE

Masse 1460 KG
Lisse 66
Volets 15° 62
" " 30° 57

VITESSES STANDARD

Attente lisse 100
Paramètres 2250/17/10
Approche 15°/Tr 90
Paramètres 2450/20/10
APP finale 15° 85
" " 30° 75
ATT court 70

VITESSES GMP REDUIT

Lisse 100
Volets 15°/Train 90
Volets 30°/Train 80



MANUEL D'EXPLOITATION WASSMER CE 43 PLAN DE FORMATION

ACOP

OBJET DE LA FORMATION

09-2017

OBJECTIF

- L'élève doit, à l'issue de la formation, être apte:
 - à effectuer des vols en condition de vol à vue ou de vol aux instruments et en IMC
 - à gérer son vol seul à bord
 - à faire face à toute situation dégradée en respectant les règles de l'air et en garantissant le niveau de sécurité maximal.

NIVEAU DE PERFORMANCE

- **La gestion de la menace et des erreurs**
est prise en compte tout au long de la formation et de l'utilisation de l'avion

- L'utilisation de l'avion et le pilotage

- doivent être conformes au manuel de vol et au manuel d'opérations.
- Les avions de l'ACOP, sont utilisés conformément au règlement UE n°965/2012 "AIR-OPS" partie NCO : Exploitation d'aéronefs non complexes à des fins non commerciales, sauf le Wassmer CE43 Guépard qui restera exploité selon les arrêtés du 24 juillet 1991 et du 24 juin 2011.
 - En adéquation avec le Manuel de Sécurité de l'ACOP
 - L'élève doit acquérir l'aptitude à organiser ses tâches selon la **Méthode** définie
 - L'élève doit acquérir l'aptitude à traiter les situations dégradées, pendant n'importe quelle phase de vol et à contrôler l'avion

- La matérialisation et le suivi de trajectoire

L'élève doit matérialiser correctement sa position, concevoir et suivre sa trajectoire en respectant les marges de survol, les règles de l'air, les règlements de la circulation aérienne et les règlements opérationnels.

- Conduite du vol

- L'élève doit conduire son vol de manière à:
- garantir en permanence le niveau de sécurité
 - optimiser la rentabilité, l'efficacité et le confort
 - exercer les privilèges de sa licence en régime VFR ou IFR, à l'intérieur de toutes les limites réglementaires et dans le respect des règles de l'air.
 - respecter la **Méthode** définie

CONTRAINTES

Les critères essentiels de la formation: respect des vitesses, tenue de cap, tenue d'altitude etc..., devront sans cesse être recherchés dans tous les items de la progression pratique.

Ces critères, sont définis d'après l'appendice 9 de l'Aircrew et d'après le "FEM".

Tous les paramètres et limitations, permettant la réalisations des exercices sont définies dans le manuel de vol, le présent manuel d'exploitation de l'ACOP et le Manuel de Sécurité de l'ACOP.

POLITIQUE D'UTILISATION DES VITESSES

Toutes les vitesses données dans ce présent Manex, le sont pour une utilisation à la masse max, MAIS afin de familiariser l'élève avec une utilisation opérationnelle, des moyens simples de moduler la Vref sont fournis dans ce présent Manex, "Tableau de masses simplifiées" page 29, "Vernier" d'évolution de la Vref fonction de la masse, page 17.

Le CE43 étant rarement utilisé en école à la masse max, l'élève pourra ainsi découvrir l'évolution possible des vitesses en fonction de la masse.



**MANUEL D'EXPLOITATION WASSMER CE 43
PLAN DE FORMATION**

ACOP

OBJET DE LA FORMATION

09-2017

COMPREHENSION

Référence: OACI- Licences du personnel, de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie I — Aviation de transport commercial international — Avions, et des Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868)- MANUEL RELATIF À LA PRÉVENTION DES PERTES DE CONTRÔLE (UPRT) ET AUX MANŒUVRES DE RÉTABLISSEMENT (Doc 10011)

- Un exercice quel qu'il soit, n'est pas réalisé, ou à réaliser pour l'exercice par lui même, c'est un éducatif qui a pour but d' amener le Pilote, à un niveau de compréhension (1er niveau de Compétence) des différents phénomènes possibles induits par cet exercice.

Le Pilote pourra donc ensuite, être en mesure, de pouvoir détecter et remédier efficacement, aux situations parasites et dangereuses engendrées par une situation, ou un comportement, ou une attitude, éventuellement inattendue et potentiellement dangereuse.

Exemples:

- Si le Pilote **n'a pas compris** pourquoi, avec une assiette à cabrer de plus de 20° et la puissance au maximum, son avion descend et continue de descendre, il ne fera pas la relation avec les différents exercices de décrochages, qu'il a fait pendant sa formation.

-Si le Pilote **n'a pas compris** qu'en virage, sur une action à tirer sur le manche, que la vitesse indiquée va augmenter et continuer d'augmenter, l'étude de « l'exercice » de sortie de virage engagé effectuée en entraînement, n'aura servi à rien, alors que la seule solution pérenne est une action en roulis, et non une action en force en tangage.

- etc, etc, etc.....

En "Exercice", le Pilote va utiliser sa Compétence, en situation parfaitement connue et définie, pour la remédiation de cette situation.

En " Mode Supérieur", le Pilote doit pouvoir adapter sa Compétence de base, face à une situation, inhabituelle, inattendue, non prévue ou jamais rencontrée.

L'accès à ce mode n'est possible que si la compréhension est parfaitement acquise, c'est le but de la formation par les bases qui a été recommandée et rendue obligatoire par l'OACI suite à l'augmentation constatée des accidents par pertes de contrôle.



**MANUEL D'EXPLOITATION
CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43**

ACOP

UTILISATION

09-2020

MISE EN ŒUVRE

Check roulage

- Mise en œuvre à l'aide de la Check List
- Dès le début du roulage, essais des freins
- Dégagé des obstacles ⇒ check roulage
 - à droite les caps augmentent, l'horizon est stable, l'aiguille à droite la bille à gauche, les gisements diminuent
 - inverse à gauche
- Faire la check roulage dans les 2 sens. Si le deuxième virage n'existe pas, le créer
- Annoncer " Check roulage ⇒ terminée"
- Au point d'attente effectuer les essais moteur en Do List, puis contrôler à l'aide de la Check
 - **En IFR**, annoncer ⇒ à 3 minutes
- Vérifications avant décollage avec la Check
- Briefing

Briefing

NORMAL



- Piste - QFU - Longueur
- Vitesse
- 1° Cap - 1° Altitude
- Menace du jour

▲ NORMAL



- Panne avant rotation : arrêt décollage
- Panne au décollage ⇒ droit devant
- Autre problème ⇒ retour au terrain par basse altitude virage à: (droite ou gauche)

Avant décollage

- Aligné ⇒ Freins serrés
- Aligné ⇒ Tous les " P "
 - Piste (QFU)
 - Plein riche
 - Plein petit pas
 - Pompe
 - Phares
 - Pitot (en IFR)

Mise en puissance

- 2000 RPM sur freins ⇒ on regarde devant ⇒ lâché des freins
- Top chrono
- Puissance décollage ⇒ les 3 manettes en avant
- Vérifier les paramètres décollage
- Annoncer ⇒ "Puissance décollage correcte, je poursuis"

check croisière ou point tournant

TOP **C**AP **R**ADIO **A**LTI **M**OTEUR **E**SSENCE **T**EMP
 gyro radio altimètres estimée extérieure
 nav réduction moteur



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

UTILISATION

11-2002

DECOLLAGE

Actions
Paramètres
Check après
décollage

Assiette palier \Rightarrow VI 120 Kt mini \Rightarrow
21 (pour avoir 22), 2250, 14

Vario positif \Rightarrow Freins \Rightarrow Train \Rightarrow Mo-
teur (25, 2500, 19), 300ft \Rightarrow Volets,
Pompe, Phares

Rotation \Rightarrow 60Kt

CHANGT
CONFIG

APP
Vw Ar

- 2450 RPM
- PA 17
- Arc blanc \Rightarrow Volets 15°
Train
- PA 20 \Rightarrow VI 90 Kt \Rightarrow 1,45 VS1 (Φ 37° max)

Mise en descente
PA 14

FINALE

Freins \Rightarrow en pression
Train \Rightarrow sorti, verrouillé
Moteur \Rightarrow Plein riche, plein petit pas
Volets \Rightarrow 30°
Pompe, Phares
VI \Rightarrow Vref

RMG

Assiette + 6°
Plein gaz doucement
mais fermement

Volets décollage \Rightarrow 15°
Train \Rightarrow rentré
VI \Rightarrow 80 Kt

Check après
décollage



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

EXERCICES

04-2017

RECHERCHE DE V S 0

Sécurité

- " Passive" \Rightarrow hauteur 2500 ft minimum
- " Active" \Rightarrow effectuer un virage à gauche de 45° de secteur à $\Phi 30^\circ$, suivi du même virage à droite
- Equipage attaché, pas d'objet flottant

Préparation

- 2450
- PA 17
- Arc blanc \Rightarrow volets $15^\circ \Rightarrow$ train \Rightarrow PA 20
- Freins, train, moteur, volets $30^\circ \Rightarrow$ PA 21, pompe, phares

Réalisation

- Cap constant, altitude constante
- Réduction totale
- Vario zéro, ailes horizontales, bille au milieu
- Au klaxon franc \Rightarrow compter 3 secondes
- Noter la vitesse
- Pousser franchement sur le manche pour diminuer l'incidence (rendre la main) pour stopper le décrochage
- Puissance décollage doucement mais fermement
- Contrer le couple au pied (éventuellement)
- Vario zéro
- Volets 15° , train, 25/2500/19, volets 0° , pompe, phares
- VI 120 mini \Rightarrow 22/2250/14

- Idem dans les 3 phases mais en lisse

RECHERCHE DE V S DE CRO CHA GE

en ligne droite

- Idem pour la sécurité et la préparation
- Réduction totale
- Vario zéro en amenant doucement la profondeur en butée arrière
- Ailes horizontales aux ailerons, bille au milieu
- Le GUEPARD ne fait pas d'abattée mais le vario dépasse 1000 ft/mn
- Pousser franchement sur le manche pour diminuer l'incidence (rendre la main) pour stopper le décrochage
- A VI 80 kts remettre la PA à 20
- Tirer doucement pour se mettre en palier
- Réajuster la puissance pour la configuration recherchée

en virage

- Idem pour la sécurité et la préparation
- Inclinaison max 15° , bille au milieu
- Réduction totale
- Vario zéro en amenant doucement la profondeur en arrière
- Au premier signe de décrochage (klaxon...).....
- Pousser franchement sur le manche pour diminuer l'incidence (rendre la main) pour stopper le décrochage
- Ailes horizontales
- A VI 80 kts remettre la PA à 20
- Tirer doucement pour se mettre en palier
- Réajuster la puissance pour la configuration recherchée



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

EXERCICES

04-2017

**VOL
LENT****en ligne
droite**

Après avoir déterminé la vitesse de décrochage dans la configuration intéressée, la multiplier par 1,1 et arrondir au 5 kts immédiatement supérieurs

- Réduire la PA à 13
- Attendre la vitesse de vol lent plus 5 kts
- Réajuster la PA entre 15 et 20
- Surveiller : altitude \Rightarrow cap \Rightarrow vitesse

en virage

- Inclinaison max 10°
- Réajuster la PA plus 1 pouce

sortie

- Puissance décollage
- Maintenir le vario à zéro
- Réajuster la puissance et la configuration

**SECOND
REGIME****préparation
1° régime**

Prendre la configuration approche

- Pompe électrique \Rightarrow marche
- 2500 tr/mn, PA \Rightarrow 20
- Volets \Rightarrow 10° (plus démonstratif)
- Train \Rightarrow sorti
- Evolutions à la demande

Constater l'assiette (3°) et la vitesse (100kts), puis:

**passer
2° régime**

- Réduire PA \Rightarrow 14
- Vario \Rightarrow 0°
- Pour tenir le palier, il faut remettre 2500 tr/mn, 8° à 10° d'assiette
- PA \Rightarrow 17 à 20
- Evolutions à la demande

Constater l'assiette (8 à 10°) et la vitesse (80kts), puis que:

**Revenir
1° régime**

- pour retrouver la vitesse et l'assiette normale de configuration approche en palier, il faut remettre plus de 20 à la PA, ou bien
- sans toucher à la PA, diminuer doucement l'assiette. La perte d'altitude sera minime, et une fois l'avion re-accélééré on retrouve l'assiette et la vitesse de la configuration approche
- Reprendre la configuration approche, puis
- Reprendre la configuration croisière (traiter comme une remise de gaz, en palier)
- Check croisière



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

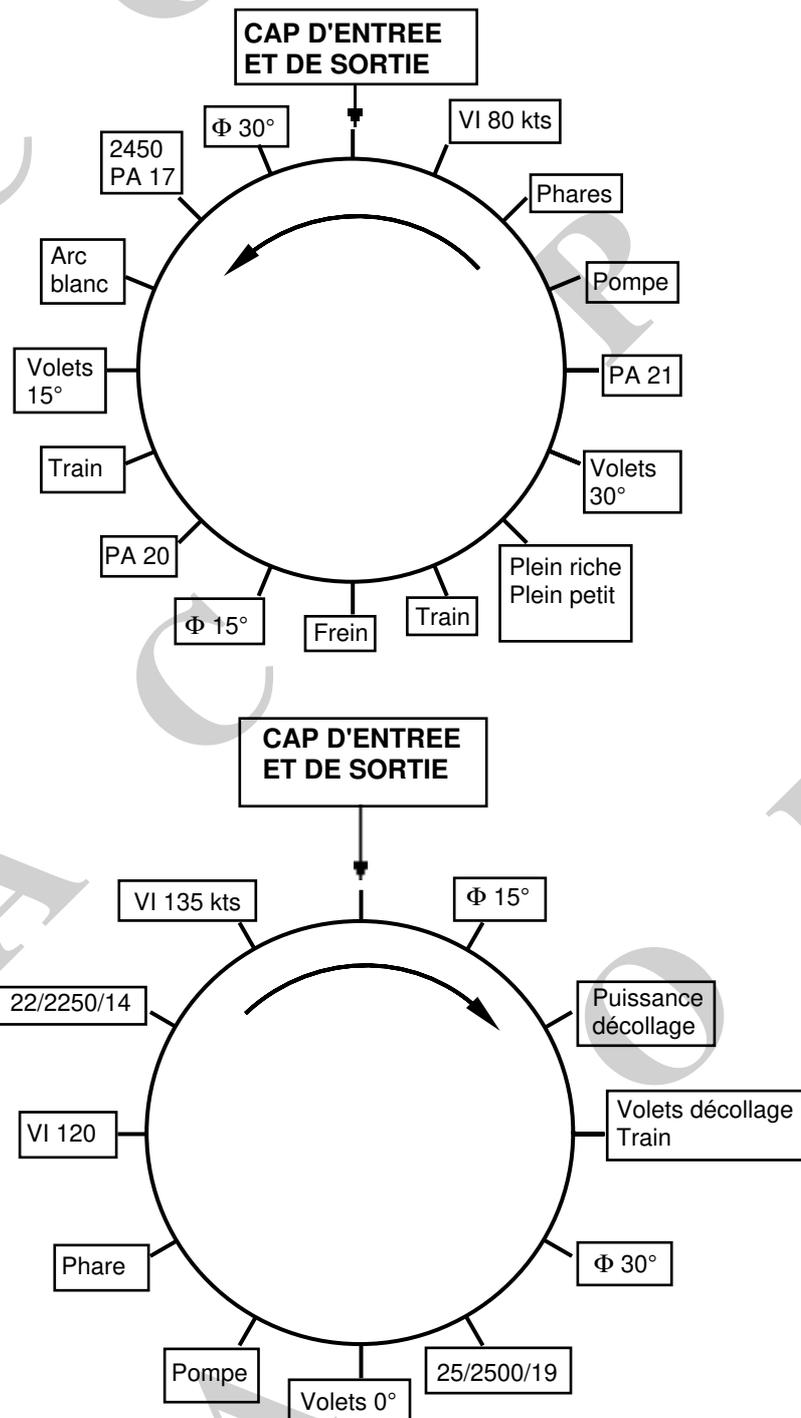
VIRAGES DECELERES / ACCELERES

11-2002

OBJECTIF:

A partir d'un vol stabilisé en ligne droite et en croisière:

- sortir à la fin d'un virage de 360° de secteur en configuration atterrissage, check faite
- puis, à la fin d'un virage de 360° de secteur en sens inverse, sortir en configuration croisière, check faite



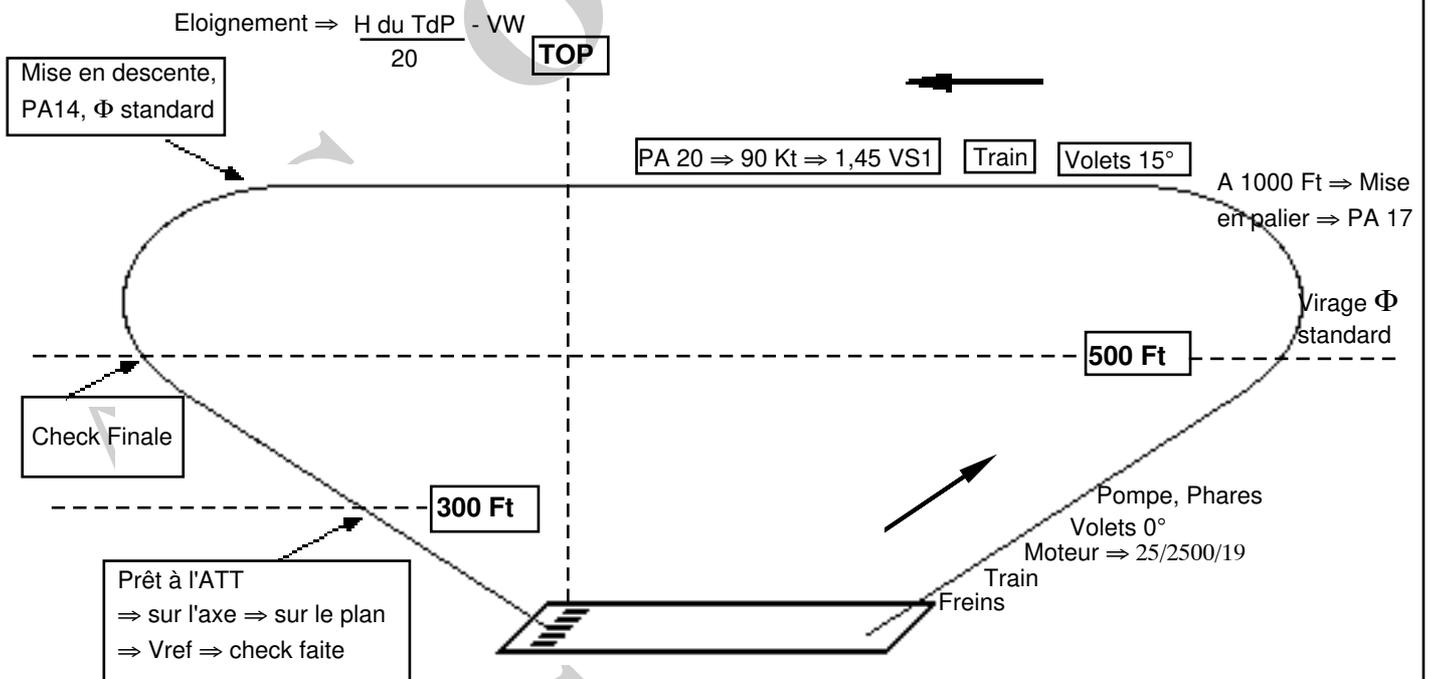


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

1000 Ft STANDARD

11-2002



- Corrections de vent

- Vent de face \Rightarrow on desserre le virage

- Vent arrière \Rightarrow on serre le virage

- En dernier virage, on détermine un point sol de sortie de virage, et on ne perd pas de vue ce point

- L'atterrissage étant une phase critique, à 300 Ft on doit être prêt \Rightarrow sur l'axe, sur le plan, avec la vitesse et la check finale faite, de façon à ne s'occuper que de celui-ci

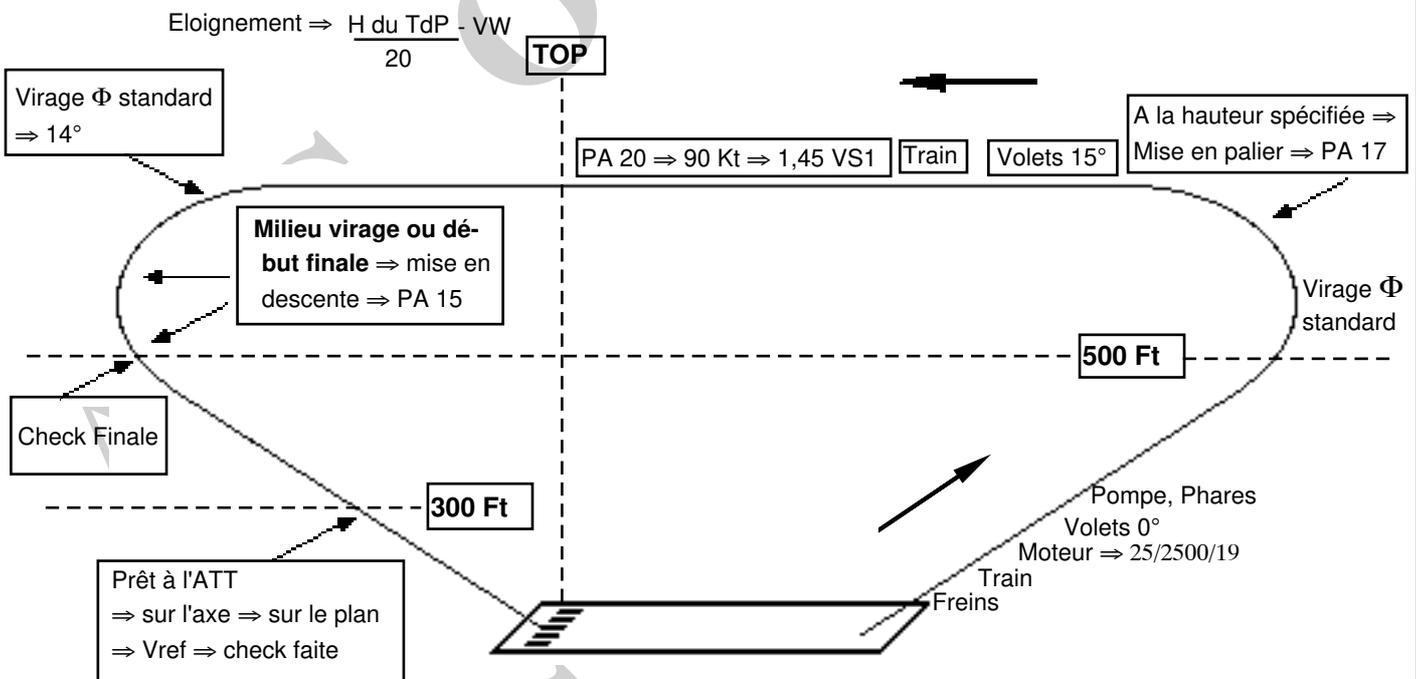


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

500, 700, 800 Ft STANDARD

11-2002



- La mise en descente se fait au milieu de l'étape de base (700 ft, 800 ft), ou à l'arrivée en finale (500 ft)
- Corrections de vent
 - Vent de face \Rightarrow on desserre le virage
 - Vent arrière \Rightarrow on serre le virage
- En dernier virage, on détermine un point sol de sortie de virage, et on ne perd pas de vue ce point
- L'atterrissage étant une phase critique, à 300 Ft on doit être prêt \Rightarrow sur l'axe, sur le plan, avec la vitesse et la check finale faite, de façon à ne s'occuper que de celui-ci

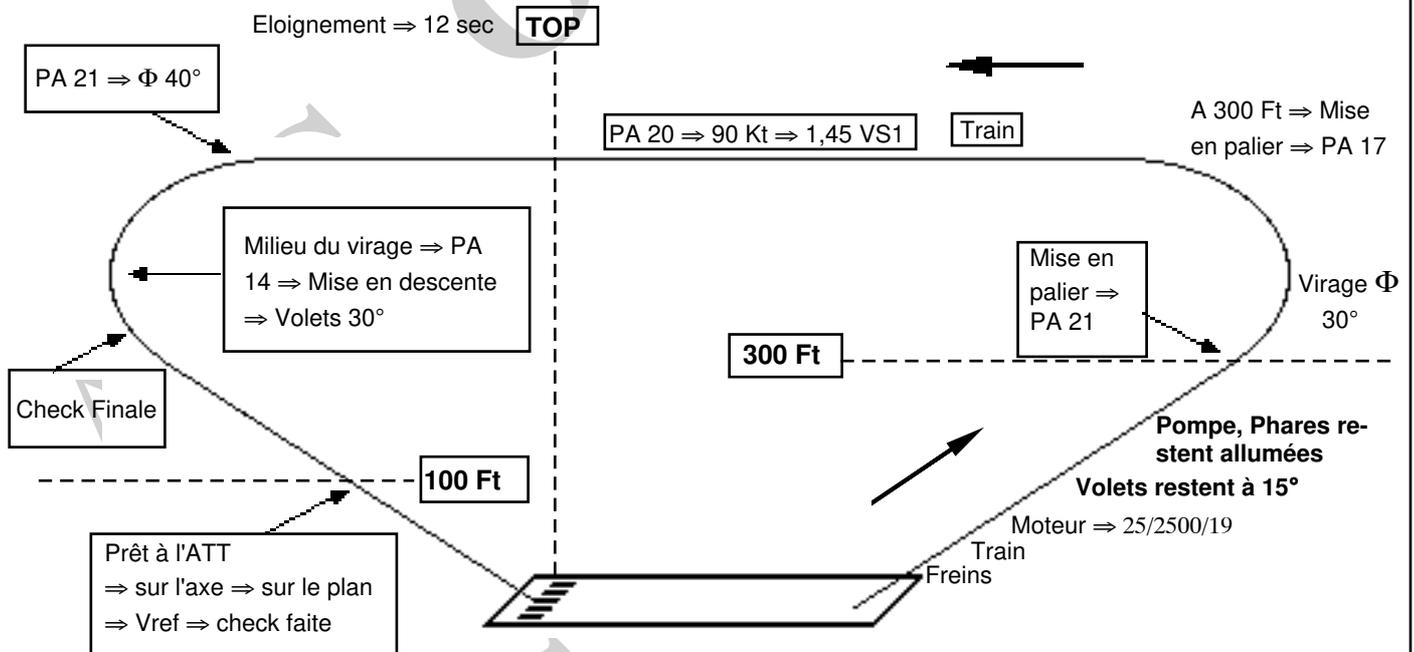


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

300 Ft BASSE ALTITUDE

11-2002



- Corrections de vent

- Vent de face => on desserre le virage

- Vent arrière => on serre le virage

- En dernier virage, on détermine un point sol de sortie de virage, et on ne perd pas de vue ce point

- L'atterrissage étant une phase critique, à 100 Ft on doit être prêt => sur l'axe, sur le plan, avec la vitesse et la check finale faite, de façon à ne s'occuper que de celui-ci

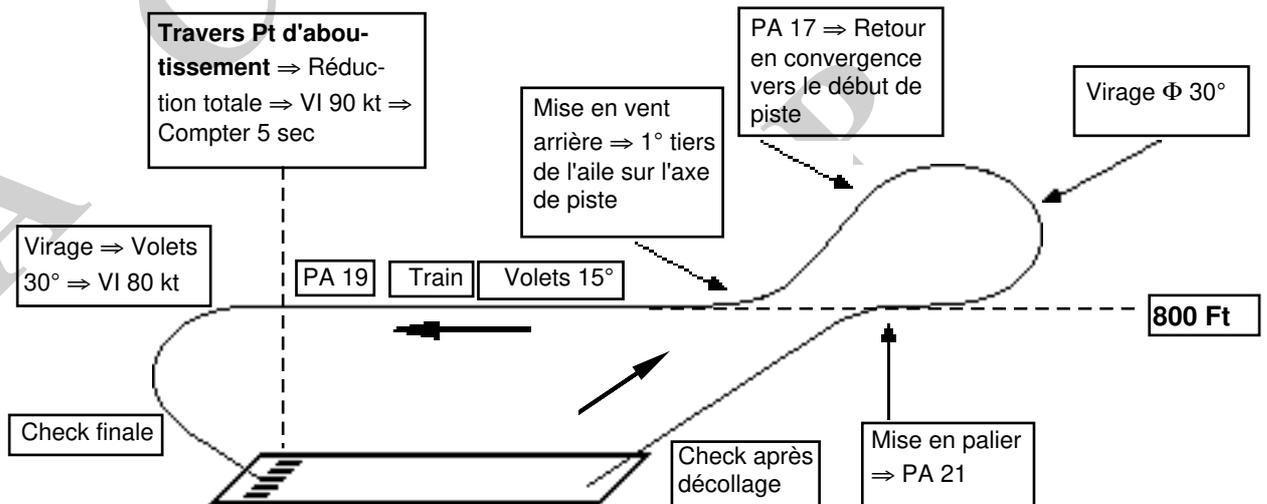


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

PTU 800 Ft - ENCADREMENT

11-2002

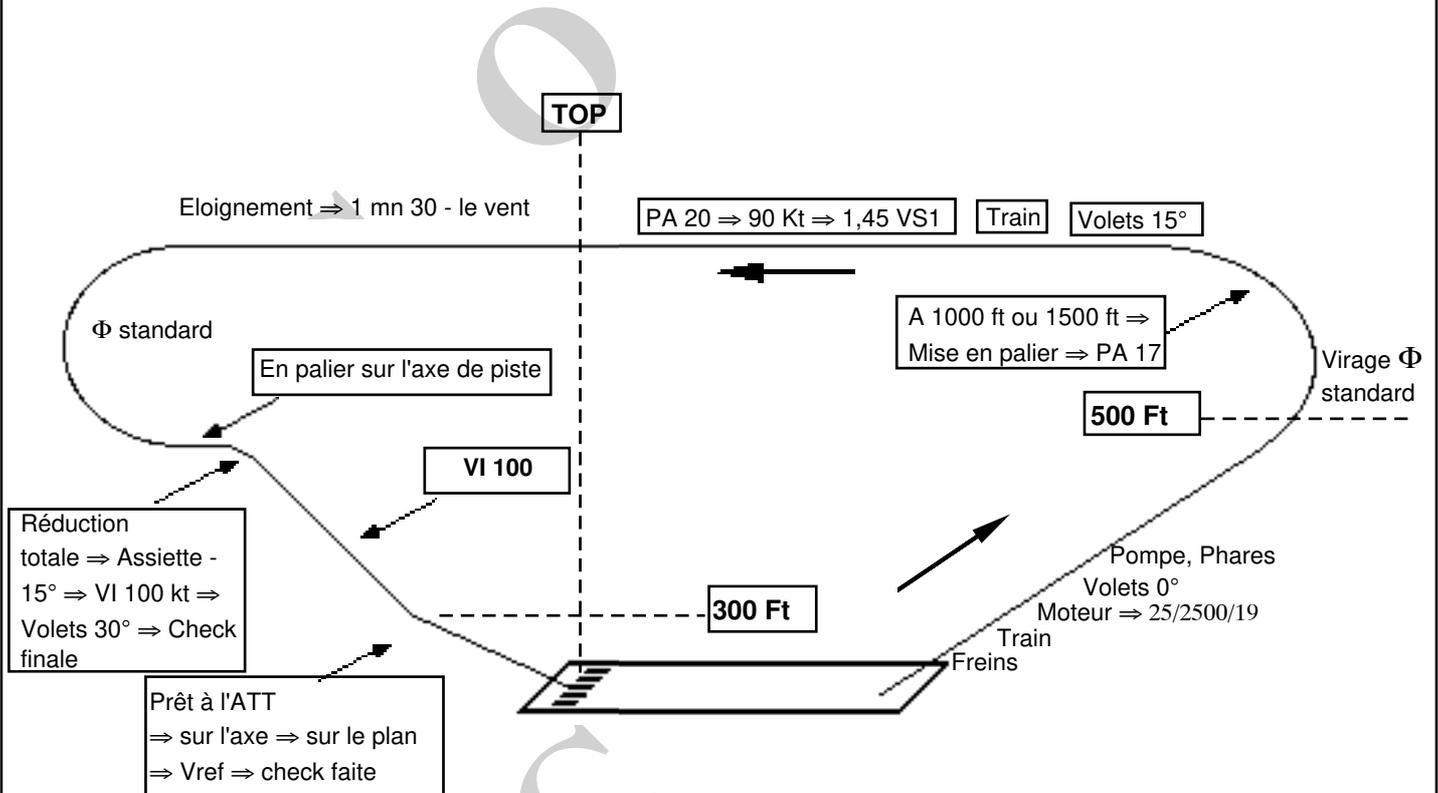


Corrections de vent:

- on déplace le point de PTU d'un "vecteur vent" et la réduction se fera donc à partir de ce nouveau point fictif
- par vent traversier, éloigner ou rapprocher la vent arrière => extrémité de l'aile ou moitié de l'aile

L'ENCADREMENT:

- calculer sa trajectoire de montée pour arriver en début de piste à 2000 ft
- mise en palier, PA 17, remonter l'axe de piste
- à l'extrémité de la piste => réduction totale => assiette de descente => VI 100 kt
- virage immédiatement pour un éloignement à 60° du QFU
- recherche de panne => pompe électrique, changement de réservoir
- quand l'axe de piste se trouve dans l'angle arrière de la verrière, virage à Φ 30° minimum pour rejoindre la vent arrière
- la vent arrière est toujours convergente, éventuellement parallèle, jamais divergente
- **viser le point de PTU 800 ft**
- en fonction => volets 15°, train sorti
- au point de PTU, effectuer la procédure correspondante....



- Corrections de vent

- Vent de face => on desserre le virage

- Vent arrière => on serre le virage

- On reste en palier en finale jusqu'au Top

- Lorsqu'on est revenu sur le plan, on reprend l'assiette normale correspondante et on attend 80 kts avant de remettre la PA à 14

- L'atterrissage étant une phase critique, à 300 Ft on doit être prêt => sur l'axe, sur le plan, avec la vitesse et la check finale faite, de façon à ne s'occuper que de celui-ci



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

OPERATIONS IFR

11-2020

ARRIVEE IFR

Calcul TOD à l'IAF

En croisière calculer le TOD à l'IAF : 5 Nm par 1000 ft d'altitude à perdre, plus 5 Nm de stabilisation (vario std de 500 ft/min) :
 $TOD = (\Delta \text{ altitude à perdre} / 200) + 5$

MTO à destination

Après la réception de l'ATIS ou des infos ATS à destination, exploiter les données en vue du briefing arrivée (voir carton atterrissage)

DATA RNAV

Au cours du briefing arrivée, vérifier la cohérence des points publiés par le SIA, en comparaison des points entrés en mémoire dans le récepteur GNSS, pour la procédure envisagée

RNAV RNP

- Avant l'IAF d'une approche RNAV (40 Nm ou 15' avant), il faut s'assurer de la disponibilité de la fonction RAIM :
 - s'assurer que le HSI est sélectionné sur le mode GPS
 - faire une check RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring)
- Si la procédure API n'est pas assurée par des moyens de radionavigation conventionnels, définir au préalable une "procédure d'extraction" en cas de perte du signal GPS selon les cas :
 - l'aérodrome dispose d'une procédure d'approche assurée par des moyens de radionavigation conventionnels : définir une stratégie "sure" de recouplement de l'IAF
 - l'aérodrome ne dispose pas d'une procédure d'approche assurée par des moyens de radionavigation conventionnels : **MONTER IMMEDIATEMENT VERS LA MSA** et se diriger vers l'aérodrome de dégagement.
- Il est strictement INTERDIT de passer d'une approche RNAV à une approche conventionnelle, sans repasser par l'IAF correspondant, ou par un guidage Radar
- Les moyens de radionavigation conventionnels (VOR, DME, ADF, ILS) doivent être si possible, sélectionnés sur les aides radio sol disponibles, afin de permettre un recouplement de la navigation, ou bien de revenir à une navigation conventionnelle
- Si message (MSG) sur le récepteur GNSS, obligation de lire l'info et de l'exploiter
- Vérifier que dans les 30 Nm du point de référence de l'Aérodrome, le récepteur GNSS arme le mode Région Terminale (TERM)
- Vérifier que dans les 2 Nm avant l'IAF, le récepteur GNSS arme le mode Approche (APR)



**MANUEL D'EXPLOITATION
CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43**

ACOP

IMC - PROCEDURES

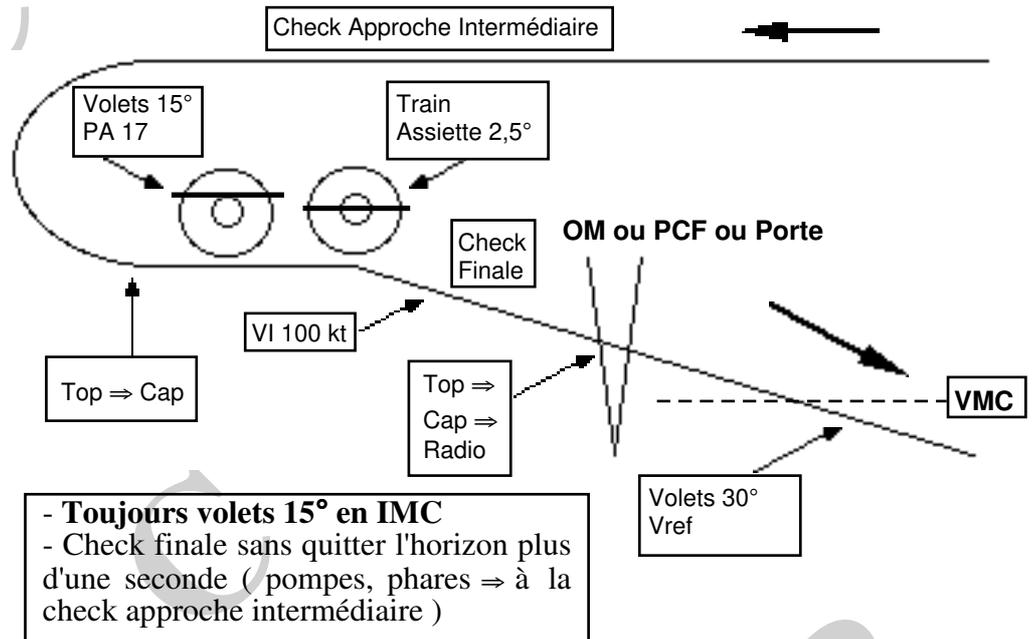
04-2017

Au passage de l'IAF:

- Top
- Cap
- Réduction PA 17 ⇒ **VITESSE 100 Kt DANS LES PROCEDURES**
- Radio

PARA
METRES

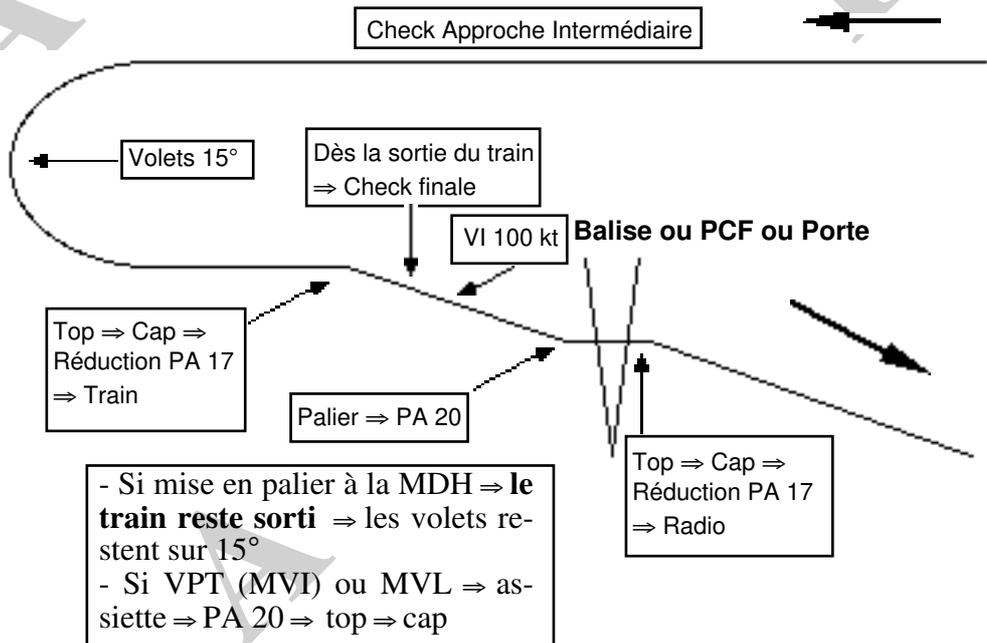
ILS



- **Toujours volets 15° en IMC**
- Check finale sans quitter l'horizon plus d'une seconde (pompes, phares ⇒ à la check approche intermédiaire)

**2D
(NPA)
Non
Precision
Approach**

**Percée
classique**



- Si mise en palier à la MDH ⇒ **le train reste sorti** ⇒ les volets restent sur 15°
- Si VPT (MVI) ou MVL ⇒ assiette ⇒ PA 20 ⇒ top ⇒ cap



**MANUEL D'EXPLOITATION
CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43**

ACOP

CARTONS DECOLLAGE, ATERRISSAGE

04-2017

| ACOP | | ATERRISSAGE | | | | | | | | | | | | |
|-------------|--|---|------|------|------|----|----|----|------|------|------|------|------|------|
| INFO: | MSA : | CHECK APP INTER GYROS ALTIS REGLES, COMPARES CAP MOYEN VZ TEMPS PISTE / MAPT HD / MHD RMG POMPE PHARES | | | | | | | | | | | | |
| RWY | TYPE APP: | | | | | | | | | | | | | |
| VW: | TRAJECTOIRES | | | | | | | | | | | | | |
| VISI: | ORGANISATION DES MOYENS RADIO et DATA GNSS | | | | | | | | | | | | | |
| PLAF: | PASSAGE OM ou FAF : | | | | | | | | | | | | | |
| QNH: | VITESSE APP : | RMG Menace du jour | | | | | | | | | | | | |
| QFE: | VITESSE FINALE : | | | | | | | | | | | | | |
| CE 43 | HD : | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="0"> <tr> <td>65</td><td>67</td><td>69</td><td>71</td><td>74</td><td>75</td> </tr> <tr> <td>1000</td><td>1100</td><td>1200</td><td>1300</td><td>1400</td><td>1460</td> </tr> </table> | 65 | 67 | 69 | 71 | 74 | 75 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1460 |
| 65 | 67 | 69 | 71 | 74 | 75 | | | | | | | | | |
| 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1460 | | | | | | | | | |

| ACOP | | DECOLLAGE | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|----------------|---|------|------|------|----|----|----|------|------|------|------|------|------|-------|
| VW: | RWY | PANNE AU DECOL ⇒ DROIT DEVANT | | | | | | | | | | | | | |
| VISI: | VR 60 kt | AUTRES PROBLEMES | | | | | | | | | | | | | |
| PLAF: | 1°CAP: | VMC RETOUR AU TERRAIN PAR VIRAGE A : | | | | | | | | | | | | | |
| QNH: | 1°ALTI: | | | | | | | | | | | | | | |
| QFE: | Menace du jour | IMC | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="0"> <tr> <td>65</td><td>67</td><td>69</td><td>71</td><td>74</td><td>75</td> </tr> <tr> <td>1000</td><td>1100</td><td>1200</td><td>1300</td><td>1400</td><td>1460</td> </tr> </table> | 65 | 67 | 69 | 71 | 74 | 75 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1460 | CE 43 |
| 65 | 67 | 69 | 71 | 74 | 75 | | | | | | | | | | |
| 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1460 | | | | | | | | | | |

| DEVIS DE CARBURANT | | | DEVIS DE MASSE | | |
|----------------------------|--------|--------|------------------------|--------|--------|
| | LITRES | KG | | | |
| DESTINATION | [][] | [][] | MASSE DE BASE | [9] | [8] |
| PROCEDURES | + | [][] | CORRECTDN | + | [][] |
| DELESTAGE | [][] | [][] | MASSE DE BASE CORRIGEE | [1] | [0] |
| RESERVES DE ROUTE 5% | [][] | [][] | CHARGEMENT | + | [][] |
| RESERVES DE DEGAGEMENT | + | [][] | MASSE SANS CARBURANT | [][] | [][] |
| PROCEDURES | + | [][] | LMITATDN UTILE | - | [][] |
| RESERVES D'EXERCICES | + | [][] | CARBURANT EMBARQUABLE | [][] | [][] |
| RESERVES FINALE | + | [][] | CARBURANT AU BLOC | [][] | [][] |
| TOTAL DES RESERVES | [][] | [][] | MASSE AU BLOC | [][] | [][] |
| FONDS | + | [][] | ROULAGE | - | [][] |
| ROULAGE | + | [8] | MASSE AU DECOLLAGE | [][] | [][] |
| REPORT DELESTAGE | + | [][] | DELESTAGE | - | [][] |
| CARB. NECESSAIRE AU DEPART | [][] | [][] | MASSE A L'ATTERISSAGE | [][] | [][] |
| CARBURANT AU BLOC | [][] | [][] | | | |

| ELEMENTS DE CALCUL | | | | | |
|------------------------|-------|--|----------------------|-------|--|
| | CE 43 | | | CE 43 | |
| Procédure 15 mn | 11 L | | Conso d'attente / mn | 0,7 L | |
| Consommation par mn | 0,9 L | | 45 mn de croisière | 41 L | |
| Conso croisière par NM | 0,4 L | | 30 mn de croisière | 27 L | |

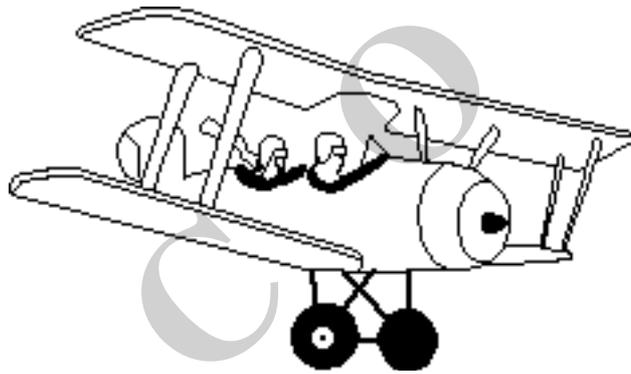
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------|-----------|------------|--------------|--|--|------------------------|---------|---------------------------|--|-------------------|----------|-----------------------|--|---|
| MASSES MAX | PREVISION CHARGE OFFERTE | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">CE 43</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Décollage</td> <td style="text-align: center;">1460 Kg</td> </tr> <tr> <td>Atterrissage</td> <td style="text-align: center;">1460 Kg</td> </tr> </table> | CE 43 | | Décollage | 1460 Kg | Atterrissage | 1460 Kg | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>MASSE DE BASE CORRIGEE</td> <td style="text-align: center;">1 0 4 1</td> </tr> <tr> <td>CARBURANT DECOLLAGE PREVU</td> <td></td> </tr> <tr> <td>MASSE EN OPERATDN</td> <td></td> </tr> <tr> <td>REPORT LMITATDN UTILE</td> <td></td> </tr> </table> | MASSE DE BASE CORRIGEE | 1 0 4 1 | CARBURANT DECOLLAGE PREVU | | MASSE EN OPERATDN | | REPORT LMITATDN UTILE | | |
| CE 43 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Décollage | 1460 Kg | | | | | | | | | | | | | | | |
| Atterrissage | 1460 Kg | | | | | | | | | | | | | | | |
| MASSE DE BASE CORRIGEE | 1 0 4 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| CARBURANT DECOLLAGE PREVU | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MASSE EN OPERATDN | | | | | | | | | | | | | | | | |
| REPORT LMITATDN UTILE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Long. piste</td> <td style="text-align: center;">DECC</td> <td style="text-align: center;">ATT</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X 0,7 =</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>DF 15</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X 1,43 =</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | Long. piste | DECC | ATT | | | | X 0,7 = | | | DF 15 | | | X 1,43 = | | | <p>CHARGE OFFERTE PREVUE</p> <div style="border: 1px dashed black; width: 150px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div> |
| Long. piste | DECC | ATT | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X 0,7 = | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DF 15 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X 1,43 = | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>DAA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Z RETABLES</td> <td></td> </tr> </table> | DAA | | Z RETABLES | | <div style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">ACOP</div> | | | | | | | | | | |
| DAA | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Z RETABLES | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------|-----|--|
| en IFR- NCO.OP.140 | Av HEA 1 h | pas de dégagement si: | | |
| | Ap HEA | V I S I | VMC | |
| | OU Heure dép réelle à HEA+1h | P L A F | VMC | |

| | POIDS en KG | BRAS de LEVIER | MOMENT Kg.m |
|------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|
| POIDS A VIDE EQUIPE | 9 8 4 | 0,342 | 3 3 7 |
| PILOTES (avant) | | 0,260 | |
| | | | |
| PASSAGERS (arrière) | | 1,15 | |
| | | | |
| CARBURANT | | 0,75 | |
| BAGAGES ARRIERES | | 1,89 | |
| BAGAGES SOUTE | | 2,44 | |
| TOTAUX | | | |



CHECK - LIST



CE 43

GUEPARD

ACOP



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

CHECK LIST

06-2020

VISITE PREVOL

INTERIEURE

| | |
|---------------------------|---------------------|
| Commande de train | Sur sortie (en bas) |
| Commandes | Débloquées |
| Manivelle de train | En place |
| Breaker de train | Marche |
| Compensateur | Débattement total |
| Magnétos | Coupées |
| Contact général | Marche |
| Volets | 0° - 30° - 0° |
| Phares | Essayés - Coupés |
| Rotating | Essayé - Coupé |
| Feux position | Essayé - Coupé |
| Réchauffage pitot | Essayé - Coupé |
| Eclairage cabine | Essayé - Coupé |
| Eclairage instruments | Essayé - Coupé |
| Eclairage secours | Essayé - Coupé |
| Avertisseur de décrochage | Essayé |
| Jaugeurs et autonomie | Vérifiés |
| Signalisation de train | Testée |
| Contact général | Coupé |

EXTERIEURE

PARTIE AVANT

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Hélice et cone | Jeu - Etat _ Fixation |
| Régulateur | Goupillé |
| Pneu | Gonflé - Etat |
| Amortisseur | Etat |
| Trappes | Etat - Fixations |
| Capotages | Fixés |
| Huile (Niveau) | 12 QTS = MAXI |
| | 9 QTS = MINI |
| Jauge et trappe | En place - Fixées |

ACOP

CE 43

AILE GAUCHE

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| Volet | Etat - Jeu |
| Aileron | Etat - Débattement |
| Feu navigation | Etat |
| Phare | Etat |
| Mises à l'air libre réservoirs | Non obstruées |
| Réservoirs | Bouchons - Trappes |
| Purges 1° vol | Effectuées |

TRAIN GAUCHE

| | |
|-------------|-----------------|
| Pneu | Gonflé - Etat |
| Amortisseur | Etat |
| Trappes | Etat - Fixation |

FLANC GAUCHE

| | |
|----------|--------------|
| Statique | Non obstruée |
| Coffre | Fermé |

EMPENNAGES

| | |
|--------------|--------------------|
| Gouvernes | Etat - Equilibrage |
| Compensateur | Neutre |
| Feu | Etat |
| Rotating | Etat |
| Patin | Etat |

FLANC DROIT

| | |
|----------|--------------|
| Statique | Non obstruée |
|----------|--------------|

TRAIN DROIT

Idem train gauche

AILE DROITE

Idem aile gauche

ANTENNES

| | |
|--------|-----------|
| Toutes | Vérifiées |
|--------|-----------|

ACOP

CE 43



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

CHECK LIST

06-2020

ESSAIS MOTEUR

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Pieds | Sur les freins |
| Sélecteur réservoir | Intérieur le plus plein |
| Température culasse | 150° mini |
| Pression d'huile | Bonne |
| Hélice | PPP |
| Essai régulateur 2 fois | 1800 à 1500 RPM |
| Essais magnétos | 1800 RPM |
| | Chute 175 max |
| | Ecart 75 max |
| Alternate air | Essai |
| Essai ralenti | 600/800 RPM |
| Régime | 1200 RPM |
| En IFR annoncer | A 5 mn |

VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE

| | |
|---------------------|-------------------|
| Porte | Verouillée |
| Magneto | BOTH |
| Compensateur | Réglé |
| Serrage manettes | Réglé |
| Volets | A la demande |
| | Sortie symétrique |
| Température d'huile | Bonne |
| Pression d'huile | Bonne |
| Briefing | Effectué |
| Menace du jour | Identifiée |

ALIGNE

| | |
|---------------------|-------------|
| Directionnel | QFU |
| Compas | Vérifié |
| Mélange | Plein riche |
| Hélice | PPP |
| Pompe, phare, pitot | Marche |

DECOLLAGE

| | |
|-----------|---------------------|
| Régime | 2000 RPM sur freins |
| Freins | Lachés |
| Régime | 2500 RPM mini |
| Fuel flow | 26 USG mini |
| Admission | 28 pouces mini |
| Annoncer | " Je poursuis " |
| Rotation | VI 60 Kts |

MONTEE NORMALE

| | |
|-------------|-------------|
| VI | 80 Kts |
| Assiette | + 10° |
| Alti, vario | Positifs |
| Freins | En pression |
| Train | Rentré |
| PA | 25 pouces |
| Régime | 2500 RPM |
| Fuel flow | 19 USG |

A 300 FT OU 90 KTS

| | |
|--------|---------|
| Volets | 0° |
| Pompe | Coupée |
| Phares | Coupés |
| VI | 100 Kts |

CROISIERE 65 %

(A partir du FL 35 consulter le manuel de vol)

| | |
|-----------|-------------------|
| PA | 21 pour 22 pouces |
| Moteur | 2250 RPM |
| Fuel flow | 14 USG |

ACOP

CE 43

ACOP

CE 43



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

CHECK LIST

06-2020

APPROCHE

| | |
|-----------------------|----------------|
| Régime | 2450 RPM |
| Fuel flow | Inchangé |
| PA | 17 pouces |
| Volets (VI 100 Kts) | 15° |
| Train (VI 90 Kts) | Sorti 3 vertes |
| PA | 20 pouces |
| VI | 90 Kts |

FINALE AVANT 300 FT

| | |
|----------------|------------------|
| Frein | En pression |
| Train | Sorti 3 vertes |
| Moteur | Plein riche, PPP |
| Volets | A la demande |
| Pompe | Marche |
| Phares | Marche |
| Menace du jour | Identifiée |

PISTE DEGAGEE

| | |
|--------------|--------|
| Volets | 0° |
| Pompe | Coupée |
| Pitot | Coupée |
| Compensateur | Neutre |
| Fuel flow | 1/2 |

ARRET MOTEUR

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Régime | 1200 RPM pendant 30 s mini |
| Horizon secours | Coupé |
| Phares | Coupés |
| Général radio | Coupé |
| Excitation alternateur | Coupé |
| Dernier vol magnétos | Essai coupure |
| Fuel flow | Plein pauvre |
| Magnétos | Coupées |
| Contact général | Coupé |

| Cœf | 1 | 1,3 réel | 1,3 expl | 1,45 réel | 1,45 expl |
|-------------------|----|-------------|-------------|--------------|--------------|
| Volets 0° | 66 | 85 | 85 | 95 | 95 |
| Volets 15° | 62 | 80 | 80 | 90 | 95 |
| Volets 20° | | | | | |
| Volets 30° | 58 | 75 | 75 | 84 | 95 |
| Volets 40° | | | | | |

ACOP

CE 43

ACOP

CE 43



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

CHECK LIST

06-2020

PROCEDURES D'URGENCE

PANNE EN VOL

VI 100 Kts

Recherche de la panne

| | |
|-------------------|-------------------|
| Pompe essence | Marche |
| Robinet d'essence | Sur le plus plein |
| Fuel flow | Plein riche |

ATTERRISSAGE FORCÉ EN CAMPAGNE

| | |
|--------------|---------------|
| Radio | Mayday |
| Transpondeur | 7700 |
| Ceintures | Serrées |
| Porte | Déverrouillée |

Selon la nature du terrain:

| | |
|--------------------|--------|
| Boueux, train | Rentré |
| Sec, train | Sorti |
| VI avec 10° volets | 90 Kts |
| VI avec 30° volets | 80 Kts |

Avant l'impact:

| | |
|-----------------|---------|
| Magnétos | Coupées |
| Contact général | Coupé |

ACOP

CE 43

INCENDIE MOTEUR

| | |
|-------------------|-----------|
| Robinet d'essence | Fermé |
| Pompe essence | Coupée |
| Manette des gazs | Plein gaz |

Après l'arrêt moteur:

| | |
|---------------------|---------|
| Magnétos | Coupées |
| Breaker alternateur | Coupé |
| Contact général | Coupé |

FEU ELECTRIQUE

| | |
|-----------------|-------|
| Contact général | Coupé |
|-----------------|-------|

| | |
|---------------------|--------|
| Breaker alternateur | Coupé |
| Climatisation | Fermée |

Si énergie électrique indispensable:

| | |
|-----------------------------|------------------|
| Tous les breakers | Coupés |
| Un par un tous les breakers | Marche, vérifiés |
| Breaker circuit défectueux | Coupé |

PANNE DE TRAIN

| | |
|-------------------------|-----------------|
| Manette de train | Recyclée |
| 2 breakers moteur train | Vérifiés |
| Signalisation | Vérifiée |

Sortie de secours :

| | |
|-------------------|-----------------------|
| Breaker train | Coupé |
| Commande de train | Sur sortie (en bas) |
| Trappe | Ouverte |
| Manivelle | 90 tours à droite |
| 3 vertes | Vérifiées |
| Manivelle | Enlevée |

ACOP

CE 43



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

CHECK LIST

06-2020

PANNE ALTERNATEUR

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Voyant rouge | Allumé |
| Breaker excitat ion | Vérifié, ré-enclanché |

| | |
|--------|----------|
| Charge | Vérifiée |
|--------|----------|

si le breaker saute de nouveau, ou que le voyant rouge reste allumé ou que la charge soit négative, il faut soulager la consommation électrique selon les circonstances

| | |
|---------------------|---------|
| ATC | Prévenu |
| Phares | Coupés |
| Feux nav | Coupés |
| Eclairage intérieur | Coupés |
| Pitot | Coupés |
| Transpondeur | Coupés |
| DME | Coupés |
| VHF 2 | Coupés |
| ADF | Coupés |

garder de l'énergie pour la sortie des volets et éventuellement prévoir une sortie de train manuelle

ACOP

CE 43

RUPTURE DE COMMANDES DE VOL

RUPTURE DE LA PROFONDEUR

| | |
|--------|-------|
| Train | Sorti |
| Volets | 15° |
| VI | 90 Kt |

descendre avec de la PA, Vz faible en s'aidant du Trim et réduire doucement

RUPTURE DE LA DIRECTION

utiliser le trim et l'effet induit des ailerons, éviter le vent de travers

RUPTURE DU GAUCHISSEMENT

utiliser l'effet induit de la direction

| | |
|---------------------|--------|
| pour l'atterrissage | |
| volets | 0° |
| VI | 100 Kt |

Dans tous les cas, PRENDRE SON TEMPS, choisir un terrain long et bien équipé en secours, pas de vent de travers, pas de remise de gaz

ACOP

CE 43

LIMITATIONS

AVIATION GENERALE

CONDITIONS RETENUES

| | |
|---------------|--|
| Vent effectif | |
| Température | |
| Altitude | |
| Etat piste | |

région Parisienne ⇒ pente standard mini 5,5%

DECOLLAGE

Structure MMSD 1460 Kg
MMSA 1460 Kg

Conditions piste

$DDn \leq LP+PD$

$DAA \leq LP+POR$

| | |
|--------|--|
| DDn | |
| LP+PD | |
| LP+POR | |

CROISIERE

| | |
|-------------------------------|--|
| Hauteur obstacle + 1000 ft | |
| | |

ATTERRISSAGE

Conditions piste

$DA \leq LP$

| | |
|----|--|
| DA | |
| Lp | |

RMG (N)

≥ 2,5%

| | |
|----|--|
| VI | |
| Vz | |

LIMITATIONS DU JOUR

| | |
|------------------------------|--|
| MASSE ASSOCIEE | |
| CONFIGURATION RETENUE | |

LIMITATIONS

TRANSPORT PUBLIC

CONDITIONS RETENUES

région Parisienne ⇒ pente standard mini 5,5%

| | |
|-----------------------------------|--|
| Vent effectif 50% face 150% AR | |
| Température | |
| Altitude | |
| Etat piste | |

DECOLLAGE

ou

et

| | | | |
|------|--------|--------|-------|
| DDn | X 1,25 | X 1,15 | X 1,3 |
| TORA | ≤ | ≤ | |
| TODA | | ≤ | |
| ASDA | | | ≤ |

Structure MMSD 1460 Kg
MMSA 1460 Kg

CROISIERE

| | |
|-------------------------------|--|
| Hauteur obstacle + 1000 ft | |
| | |

ATTERRISSAGE

Conditions piste

| | |
|--------|-----|
| DA/0,7 | LDA |
| | ≤ |

DA / 0,7 ≤ LDA

RMG (N)

≥ 2,5%

| | |
|----|--|
| VI | |
| Vz | |

LIMITATIONS DU JOUR

| | |
|----------------------------------|--|
| MASSE ASSOCIEE | |
| CONFIGURATION RETENUE | |



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

MASSES SIMPLIFIEES

09-2020

| GUEPARD | | | PLENS COMPLETS | NT PLENS + 1/4 EXT | NT . PLENS | NT 1/2 + 1/4 EXT | NT 1/2 | NT 1/4 |
|-----------------------|-----------|--|----------------|--------------------|-------------|------------------|-------------|-------------|
| BTU | | | 428 litres | 268 litres | 214 litres | 161 litres | 107 litres | 54 litres |
| PLOTE avec DOC | 90 kg | | 1378 | 1264 | 1220 | 1212 | 1150 | 1113 |
| PLOTE + 1 PAX | 90 + 80 | | 1458 | 1344 | 1300 | 1292 | 1230 | 1193 |
| PLOTE + 2 PAX | 90 + 2x80 | | | 1424 | 1380 | 1372 | 1310 | 1273 |
| PLOTE + 3 PAX | 90 + 3x80 | | | | 1460 | 1452 | 1390 | 1352 |

| | VS0 | 1,3 VS0 | VS 1 (vol115%) | 1,45 VS1 |
|-------------|-----|---------|----------------|----------|
| 1460 | 58 | 75 | 62 | 90 |
| 1400 | 57 | 74 | 61 | 89 |
| 1350 | 56 | 73 | 60 | 87 |
| 1300 | 55 | 71 | 59 | 85 |
| 1250 | 54 | 70 | 58 | 84 |
| 1200 | 53 | 69 | 57 | 83 |
| 1150 | 52 | 68 | 56 | 81 |
| 1100 | 51 | 67 | 55 | 80 |
| 1050 | 50 | 66 | 54 | 78 |
| 1000 | 49 | 65 | 53 | 77 |



**MANUEL D'EXPLOITATION
CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43**

ACOP

MEL

01-2008

| Systeme et ou composant du CE 43 | nombre installés | VFR jour | VFR nuit | IFR jour | IFR nuit | Remarques et exceptions |
|------------------------------------|------------------|----------|----------|----------|----------|--|
| Train att | | | | | | |
| Voyant de train Rouge | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | Ce voyant n'indiquant que le verrouillage haut, peut être HS avec une limitation VI 120 Kts Retour à la base possible train sorti |
| Voyant de train vert | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| Alarme sonore ou visuelle de train | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Circuit carburant | | | | | | |
| Pompe de gavage électrique | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Un jaugeur peut être HS si les autres fonctionnent et que la quantité de carburant disponible ait été vérifiée visuellement |
| Jaugeurs carburant | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Instruments moteur | | | | | | |
| Tachymètre hélice | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Peut être HS si surveillance tempé d'huile |
| Indicateur PA | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Indic. pression huile | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Indic. tempé huile | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Indic. tempé cylindres | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Commandes de vol | | | | | | |
| Indicateur trim prof. | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | Peut être HS si plein débattement vérifié et positionné au neutre visuellement |
| Indicateur volets | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | Peut être HS si le contrôle visuel est possible |



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

MEL

04-2017

| Systeme et ou composant du CE 43 | nombre installés | VFR jour | VFR nuit | IFR jour | IFR nuit | Remarques et exceptions |
|------------------------------------|------------------|----------|----------|----------|----------|--|
| Génération électrique | | | | | | |
| Batterie | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Alternateur | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Ampèremètre | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Témoin de surcharge électrique | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Aménagements et lot de bord | | | | | | |
| Ceintures de sécurité | x | x | x | x | x | Une ceinture par place occupée Selon réglementation |
| Gilets de sauvetage | x | x | x | x | x | |
| Extincteur | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Lampe torche | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | |
| Micro de rechange | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| Instruments | | | | | | |
| Montre chrono | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| Anémomètre | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Variomètre | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Altimètre | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | |
| Horizon artificiel | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | |
| Indicateur de virage | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| Compas gyroskopique | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | |
| Compas de secours | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Thermomètre extérieur | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| Electronique | | | | | | |
| VOR | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | Mode S peut être inop pour retour à la base si l'ATS est avisé Peut être inop à la base en TdP Obligatoire en test |
| ADF | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| DME | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| COM | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | |
| Transpondeur mode S | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | |
| Balise de détresse | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Interphone | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Boite de mélange | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |



**MANUEL D'EXPLOITATION
CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43**

ACOP

MEL

09-2017

| Systeme et ou composant du CE 43 | nombre installés | VFR jour | VFR nuit | IFR jour | IFR nuit | Remarques et exceptions |
|----------------------------------|------------------|----------|----------|----------|----------|--|
| Dépression | | | | | | |
| Pompe à vide | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | |
| Indicateur de dépression | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | Peut être inop pour retour à la base |
| Eclairages | | | | | | |
| Eclairages cockpit | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | Peut être inop si éclairage instruments fonctionne et 2 lampes à bord |
| Eclairage instruments | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | Peut être inop pour retour à la base si éclairages cockpit fonctionne et 2 lampes à bord |
| Phare de roulage | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | Peut être inop si le phare d'atterrissage fonctionne |
| Phare d'atterrissage | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | Peut être inop si le phare de roulage fonctionne |
| Anticollision | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | |
| Feux de navigation | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 | |



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - CE 43

ACOP

LICENCE

09-2017

Ce document est diffusé par l'ACOP et par son auteur, Michel TROALEN,
(<http://www.acop.net>) sous licence « Creative Commons » type CC BY-NC-SA
Le détail de la licence est disponible sur le site :
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.fr>

Vous êtes libres :

- de reproduire, distribuer et communiquer ce document au public,
- de modifier ce document,

selon les conditions suivantes :

by = Paternité : obligation de citer le nom de l'auteur original

nc = Pas d'Utilisation Commerciale (Non Commercial work) : interdiction d'utiliser ce document à des fins commerciales.

sa = Partage des Conditions Initiales à l'Identique (Share Alike) : en cas de modification, de transformation ou d'adaptation du document, il y a obligation de distribuer le document qui en résulte sous un contrat identique à la licence d'origine, ou sous une licence compatible.

Trotro