



**RALLYE**

**100**

**MS 880**



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

AIDE MEMOIRE

10-2013

## LIMITATIONS

TOUTES LES VITESSES  
SONT EN KTS

VNE 145 Kt  
VNO 108 Kt  
VA 104 Kt

VFE 08° 75 Kt  
VFE 30° 75 Kt

VS 46 Kt  
VSO 40 Kt

Vent travers 20 Kt

Masse Max Décollage 770 Kg  
Masse Max Atter 770 Kg

## CARBURANT

Capacité totale max. 105 litres 2 X 52,5  
Capacité mini garantie 96 litres 2 X 48  
Capacité inutilisable 5 litres  
Conso/mn 0,4 litres  
Conso d'attente/mn 0,35 litres  
Conso procédure 15 mn 9 litres  
Conso roulage 5 litres

## UTILISATION NORMALE

### DECOLLAGE

Volets 10°  
*Paramètres* Plein Gaz  
IAS 50 Kt

### MONTEE

Initiale 65 Kt  
*Paramètres* PG/PR  
IAS standard expl. 75 Kt  
*Paramètres* PG/PR  
VZ Max 70 Kt  
*Paramètres* PG/PR  
Pente Max 55 Kt Becs sortis  
*Paramètres* PG/PR

### CROISIERE

TAS moyenne 65% 83 Kt  
*Paramètres* 2500 tr/mn  
TAS moyenne 75% 90 Kt  
*Paramètres* 2600 tr/mn

### DESCENTE

IAS 95 Kt  
VZ 500 ft/mn  
*Paramètres* 2500 tr/mn

### VITESSE DECROCHAGE

Masse 770 Kg  
Lisse 46 Kt  
Volets 08° 44 Kt  
" " 30° 40 Kt

### VITESSES STANDARD

Attente lisse 80 Kt  
*Paramètres* 2400 tr/mn  
Attente vol. 08° 70 Kt  
*Paramètres* 2300 tr/mn  
Approche vol. 08° 70 Kt  
*Paramètres* 2300 tr/mn  
APP finale vol. 0° 65 Kt  
" " vol. 8° 65 Kt  
" " vol. 30° 60 Kt

ATT court 55 Kt

### VITESSES GMP REDUIT

Lisse 75 Kt  
Volets 08° 75 Kt  
Volets 30° 60 Kt



# MANUEL D'EXPLOITATION MS 880 PLAN DE FORMATION

ACOP

OBJET DE LA FORMATION

05-2014

## OBJECTIF

- L'élève doit, à l'issue de la formation, être apte:
  - à effectuer des vols en condition de vol à vue
  - 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 selon l'arrêté du 24 juillet 1991 et l'arrêté du 24 juin 2011

- 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 réalisation 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.



**MANUEL D'EXPLOITATION  
CONNAISSANCES MACHINE - MS 880**

ACOP

UTILISATION

05-2014

**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
- Vérifications avant décollage avec la Check
- Briefing

**Briefing**

**NORMAL**



Piste - QFU - Longueur

Vitesse

1° Cap - 1° Altitude

Menace du jour

**ANORMAL**



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
  - Pompe

**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**

**T**OP **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 - MS 880

ACOP

UTILISATION

10-2013

DECOLLAGE

Actions  
Paramètres  
Check après  
décollage

Assiette palier  $\Rightarrow$  VI 85 Kt mini  $\Rightarrow$   
2600 tr/mn

300ft  $\Rightarrow$  Volets, Pompe

Rotation  $\Rightarrow$  50Kt

CHANGT  
CONFIG

APP  
Vw Ar

- Réchauffage carburateur  $\Rightarrow$  Tiré
- Pompe  $\Rightarrow$  Marche
- Phare  $\Rightarrow$  Marche
- Régime  $\Rightarrow$  2000 tr/mn
- Arc blanc  $\Rightarrow$  Volets 08°
- Régime 2300 tr/mn  $\Rightarrow$  VI 70 Kt  $\Rightarrow$  1,45 VS1 ( $\Phi$ 37° max)

Mise en descente  
Régime 1800tr/mn

FINALE

Moteur  $\Rightarrow$  Plein riche  
Volets  $\Rightarrow$  08°  
Pompe  
VI  $\Rightarrow$  65 Kt

RMG

Assiette + 6°  
Plein gaz doucement  
mais fermement

Volets décollage  $\Rightarrow$  08°  
VI  $\Rightarrow$  65 Kt

Check après  
décollage



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

## EXERCICES

10-2013

### RECHERCHE DE VS 0

#### Sécurité

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

#### Préparation

- Réchauffage carburateur  $\Rightarrow$  Tiré
- Pompe électrique  $\Rightarrow$  Marche
- Régime  $\Rightarrow$  1800 tr/mn
- Arc blanc  $\Rightarrow$  volets  $08^\circ \Rightarrow$  Régime 2300 tr/mn
- Volets  $30^\circ \Rightarrow$  2600 tr/mn

#### Réalisation

- Cap constant, altitude constante
- Réduction totale
- Vario zéro, ailes horizontales, bille au milieu
- A l'ouverture des becs franche  $\Rightarrow$  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  $08^\circ$ , Vi  $>$  65 Kt  $\Rightarrow$  volets  $0^\circ$ , pompe et phares arrêt
- VI 80 Kt mini  $\Rightarrow$  2500 tr/mn
  
- Idem dans les 3 phases mais en lisse

### RECHERCHE DE VS

#### 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 Rallye ne fait pas d'abattée mais le vario se stabilise à 800 ft/mn
- Amener doucement la profondeur vers l'avant pour diminuer l'incidence ( rendre la main ) pour stopper le décrochage
- A VI 65 kts remettre le régime à 2500 tr/mn
- 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  $15^\circ$ , bille au milieu
- Réduction totale
- Vario zéro en amenant doucement la profondeur en arrière
- Au premier signe de décrochage (ouverture des becs...).....
- Pousser franchement sur le manche pour diminuer l'incidence ( rendre la main ) pour stopper le décrochage
- Ailes horizontales
- A VI 65 kts le régime à 2500 tr/mn
- Tirer doucement pour se mettre en palier
- Réajuster la puissance pour la configuration recherchée



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

## EXERCICES

10-2013

**VOL  
LENT**

**en ligne  
droite**

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

- Réchauffage carbu  $\Rightarrow$  à la demande
- Pompe électrique  $\Rightarrow$  marche
- Réduire le régime à 1500 tr/mn
- Attendre la vitesse de vol lent plus 5 kts
- Réajuster le régime entre 1700 et 2000 tr/mn
- Surveiller : altitude  $\Rightarrow$  cap  $\Rightarrow$  vitesse

**en virage**

- Inclinaison max  $10^\circ$
- Réajuster le régime plus 100 tr/mn

**SECOND  
REGIME**

**préparation  
1° régime**

- Prendre la configuration approche
- Réchauffage carbu  $\Rightarrow$  à la demande
  - Pompe électrique  $\Rightarrow$  marche
  - 1800 tr/mn
  - Volets  $\Rightarrow 8^\circ$  (plus démonstratif)
  - 2200 tr/mn
  - Evolutions à la demande

Constater l'assiette ( $3^\circ$ ) et la vitesse (70kts), puis:

**passer  
2° régime**

- Réduire 1500 tr/mn
- Vario  $\Rightarrow 0^\circ$
- Pour tenir le palier, il faut remettre 2100 tr/mn,  $8^\circ$  à  $10^\circ$  d'assiette
- Evolutions à la demande

Constater l'assiette ( $8$  à  $10^\circ$ ) et la vitesse (60kts), puis que:

**Revenir  
1° régime**

- pour retrouver la vitesse normale de configuration approche en palier, il faut remettre plus de 2300 tr/mn

Reprendre la configuration croisière

- 2500 tr/mn
- Réchauffage carbu  $\Rightarrow$  froid
- Pompe électrique  $\Rightarrow$  arrêt
- Volets  $\Rightarrow 0^\circ$



**MANUEL D'EXPLOITATION  
CONNAISSANCES MACHINE - MS 880**

ACOP

**EXERCICES**

**10-2013**

**VIRAGE  
45°  
EN  
DESCENTE**

**en palier**

Mettre l'avion en virage stabilisé, à  $\Phi$  45°, compensateur réglé

**en descente**

En gardant l'inclinaison constante

- Réchauffage carbu  $\Rightarrow$  à la demande
- Pompe électrique  $\Rightarrow$  marche
- Assiette  $\Rightarrow$  moins 3°
- Régime  $\Rightarrow$  2200 tr/mn
- Vz  $\Rightarrow$  500 ft/mn
- Compensateur  $\Rightarrow$  réglé

Le virage est stabilisé en descente 500ft/mn, à  $\Phi$  45°

**VIRAGE  
ENGAGE**

**s'y mettre**

Si on laisse, pour "x" raison, l'assiette passer en dessous de 3°, et le vario augmenter au delà de 500 ft/mn, la réaction "instinctive" de correction sera de "tirer sur le manche", pour "remonter le nez". MAIS:

- à cette inclinaison la gouverne de profondeur va agir comme une gouverne de direction
- le résultat sera non pas de remonter le nez, (diminuer l'assiette) mais de resserrer le virage
- d'augmenter le facteur de charge
- d'augmenter le vario négatif
- d'augmenter la vitesse

**en sortir**

ATTENTION, très vite la vitesse peut approcher la VNE, le facteur de charge passer au delà de 3,8 G limite max

ATTENTION, la vitesse étant déjà très élevée, le fait de réduire d'abord, entrainera un couple piqueur immédiat, et augmentera encore celle-ci, par conséquent la procédure de sortie est:

- ailes horizontales avant tout
- réduction totale
- ressource souple
- ré-ajustement de la puissance de palier

les 2 premières actions sont à faire pratiquement simultanément, mais priorité à l'inclinaison nulle





# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

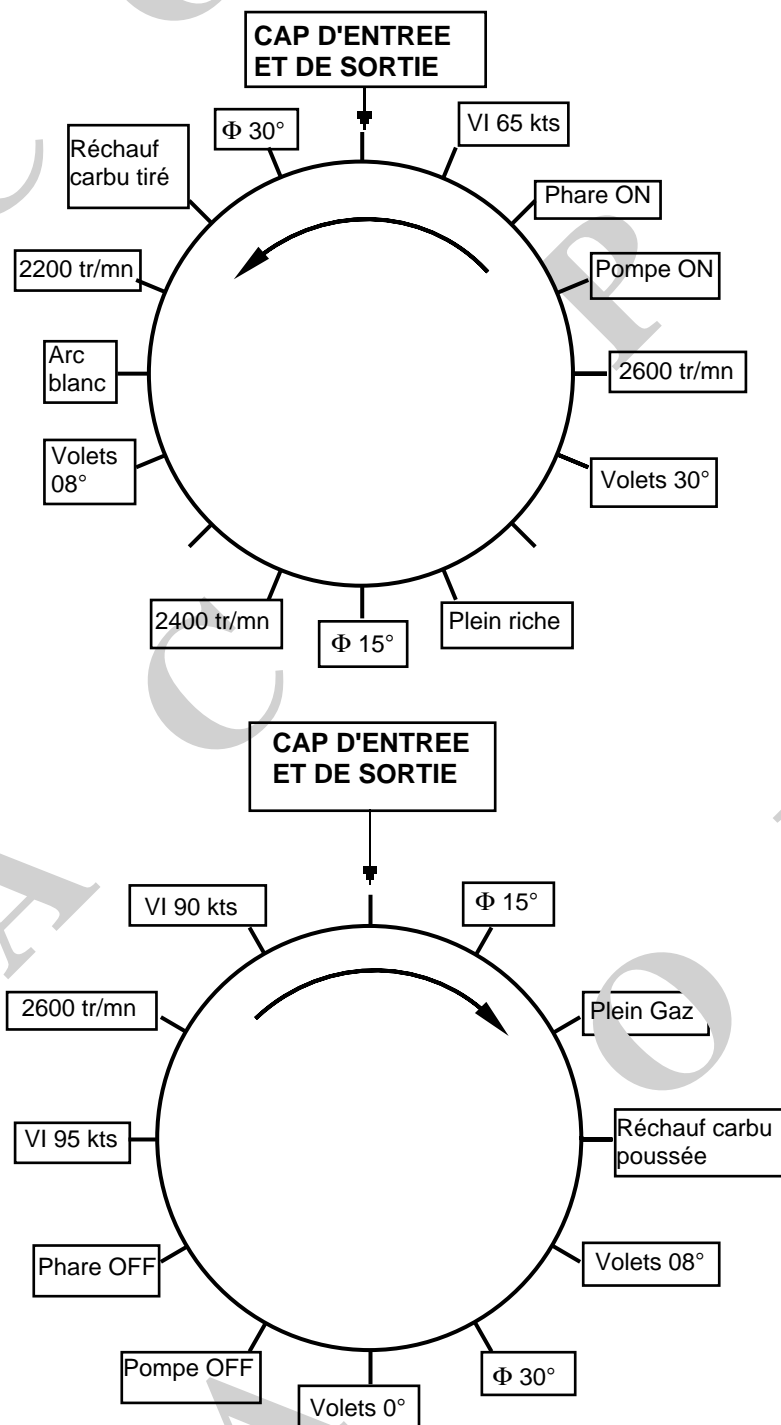
VIRAGES DECELERES / ACCELERES

02-2013

## 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



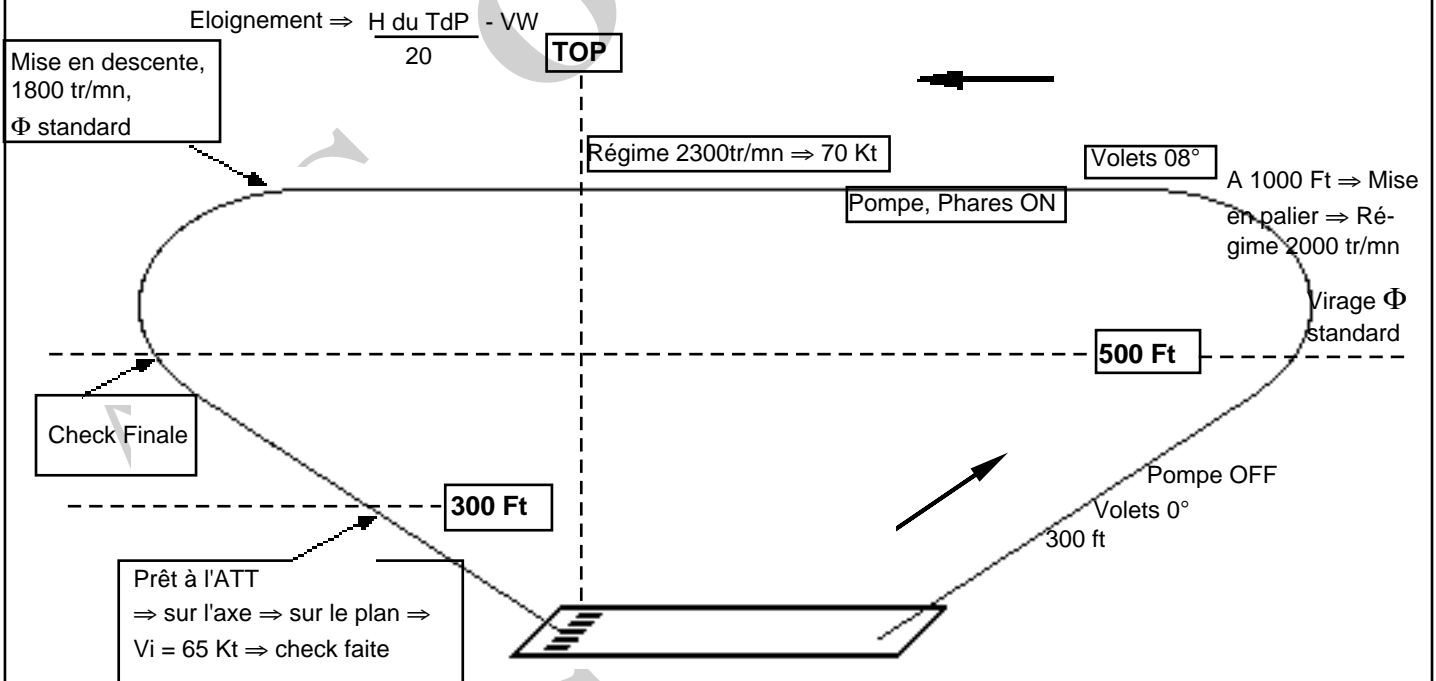


# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

1000 Ft STANDARD

10-2013



## - 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

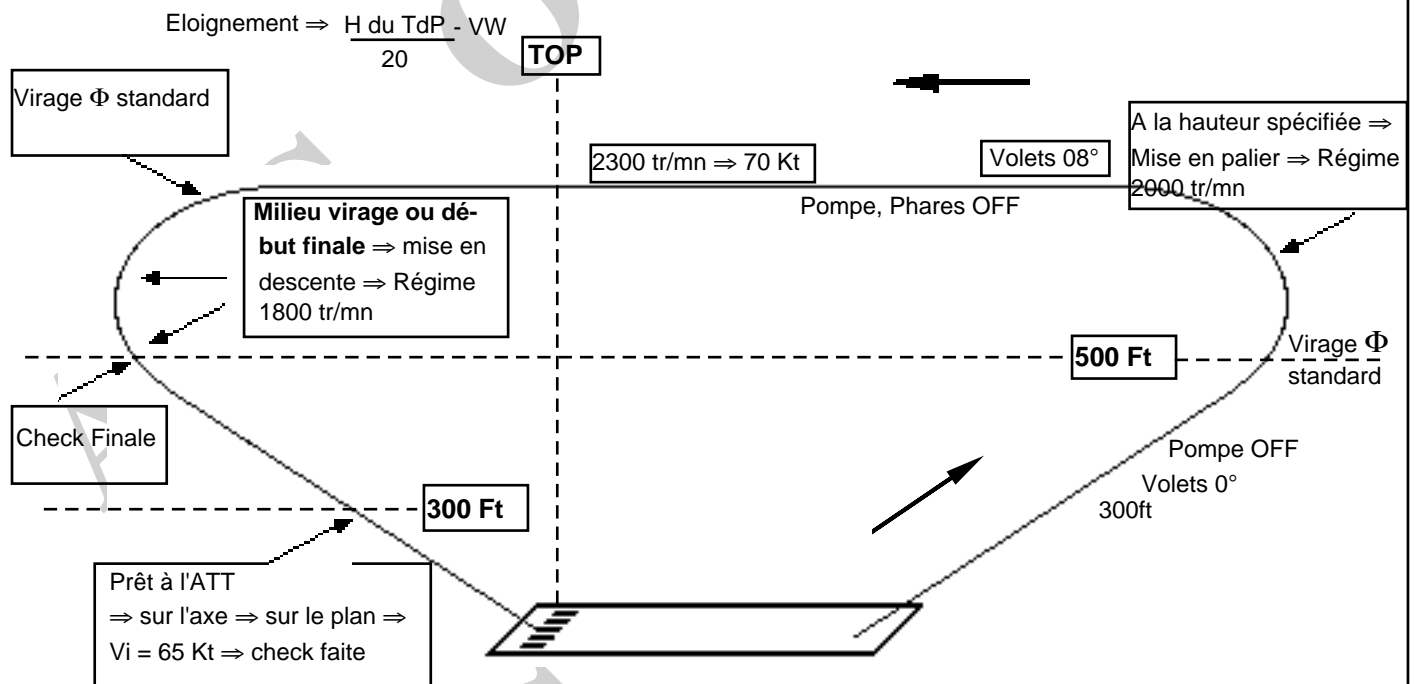


# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

500, 700, 800 Ft STANDARD

10-2013



- 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

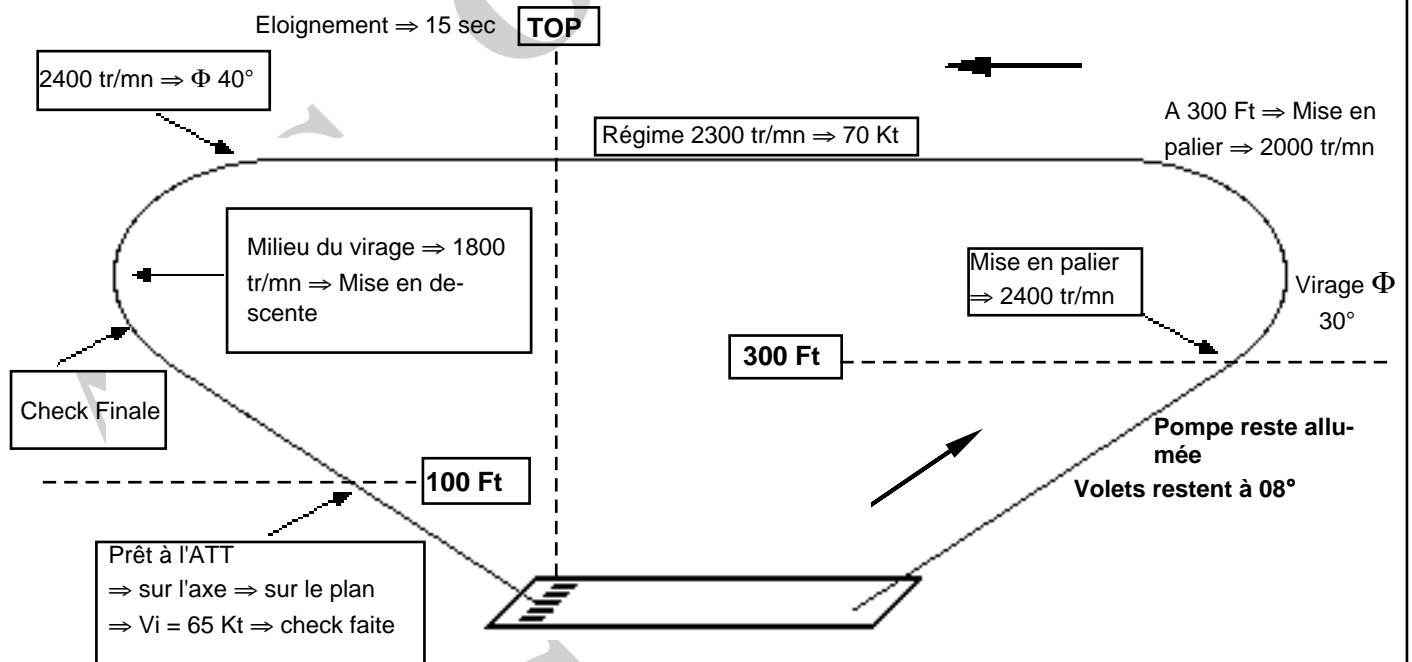


# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

300 Ft BASSE ALTITUDE

10-2013



## - 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

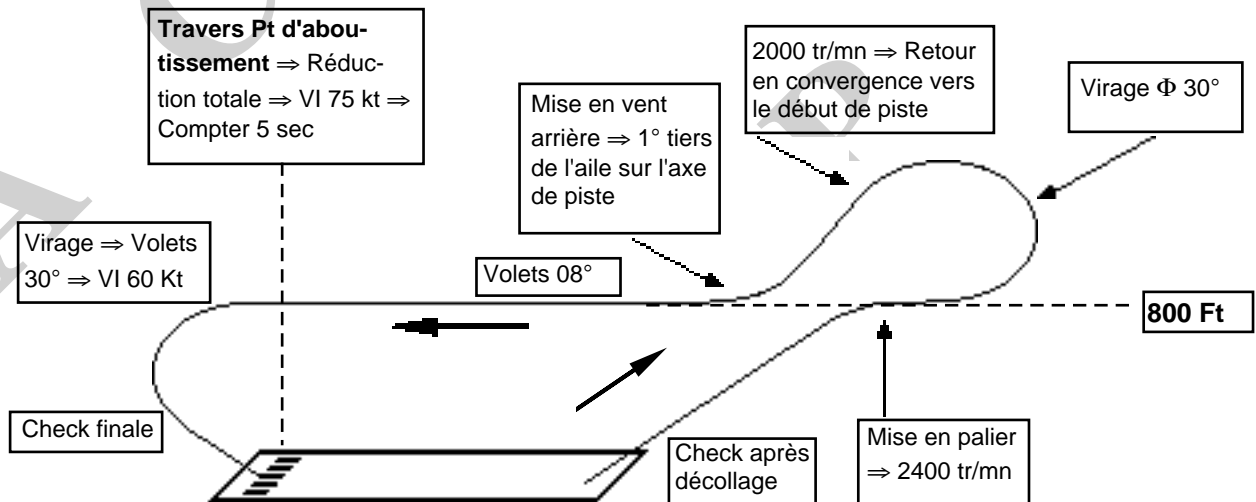


# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

PTU 800 Ft - ENCADREMENT

10-2013

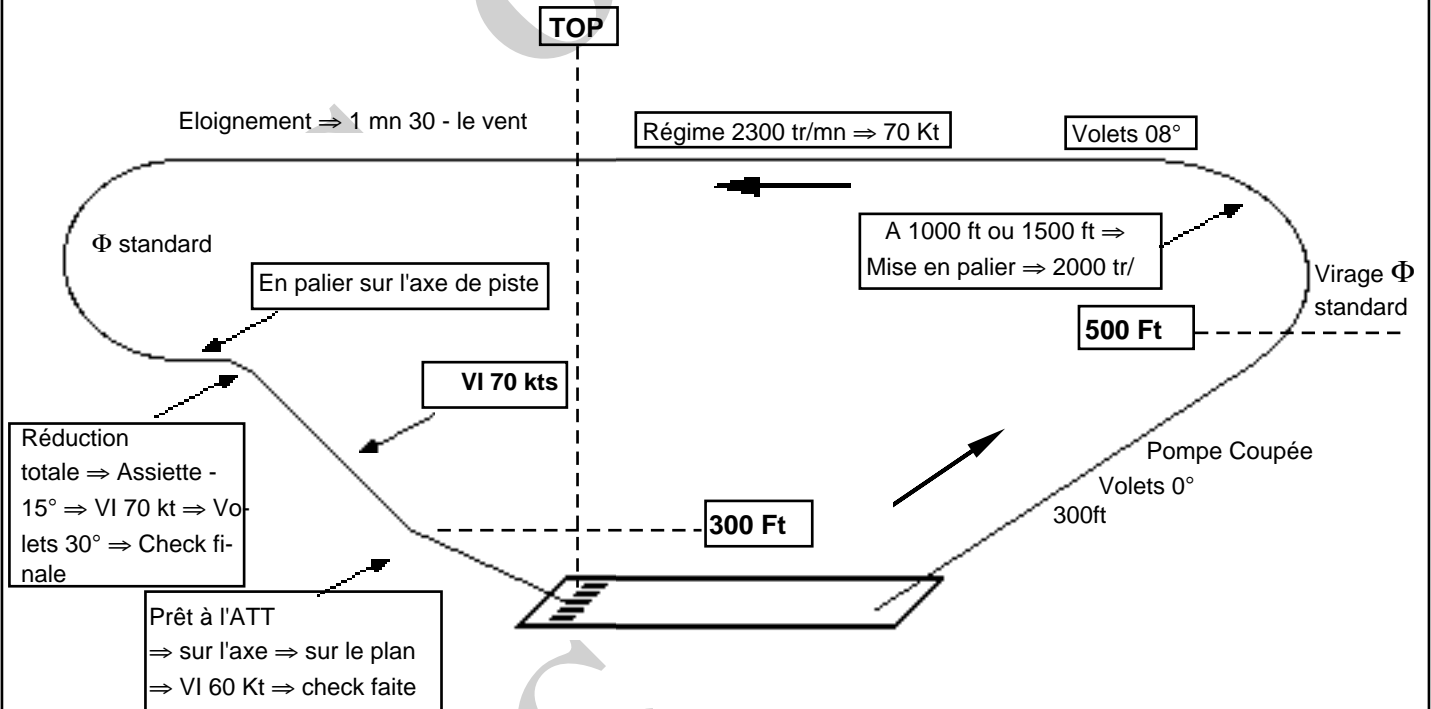


## Corrections de vent:

- 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, régime 2100 tr/mn, remonter l'axe de piste
- à l'extrémité de la piste => réduction totale => assiette de descente => VI 80 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  $\Phi$  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 08°
- au point de PTU, effectuer la procédure correspondante....



- Corrections de vent

- Vent de face  $\Rightarrow$  on desserre le virage
- Vent arrière  $\Rightarrow$  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 65 kts avant de remettre le régime à 1700 tr/mn

- 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



*page intentionnellement  
blanche*



*page intentionnellement  
blanche*



DEVIS DE CARBURANT			DEVIS DE MASSE		
	LITRES	KG			
DESTINATION			MASSE DE BASE		
PROCEDURES	+		CORRECTION	+	00
DELESTAGE			MASSE DE BASE CORRIGEE		
RESERVES DE ROUTE 10%			CHARGEMENT	+	
RESERVES DE DEGAGEMENT	+		MASSE SANS CARBURANT		
PROCEDURES	+		LIMITATION UTILE	-	
RESERVES D'EXERCICES	+		CARBURANT EMBARQUABLE		
RESERVES FINALE	+		CARBURANT AU BLOC		
TOTAL DES RESERVES			MASSE AU BLOC		
FONDS	+	5	ROULAGE	-	
ROULAGE	+	5	MASSE AU DECOLLAGE		
REPORT DELESTAGE	+		DELESTAGE	-	
CARB. NECESSAIRE AU DEPART			MASSE A L'ATTERRISSAGE		
CARBURANT AU BLOC					

ELEMENTS DE CALCUL

	MS880			MS880	
Procédure 15 mn	9 L		Conso d'attente / mn	0,35 L	
Consommation par mn	0,4 L		30 mn de croisière	12 L	
Conso croisière par NM	0,3 L		20 mn de croisière	8 L	

MASSES MAX

	MS 880	
Décollage	770 Kg	
Atterrissage	770 Kg	

PREVISION CHARGE OFFERTE

MASSE DE BASE CORRIGEE	
CARBURANT DECOLLAGE PREVU	
MASSE EN OPERATION	
REPORT LIMITATION UTILE	

CHARGE OFFERTE PREVUE

Masse de base **F-BSMH** = 480 Kg (Pesée du 21/12/2010)



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

Masse et centrage

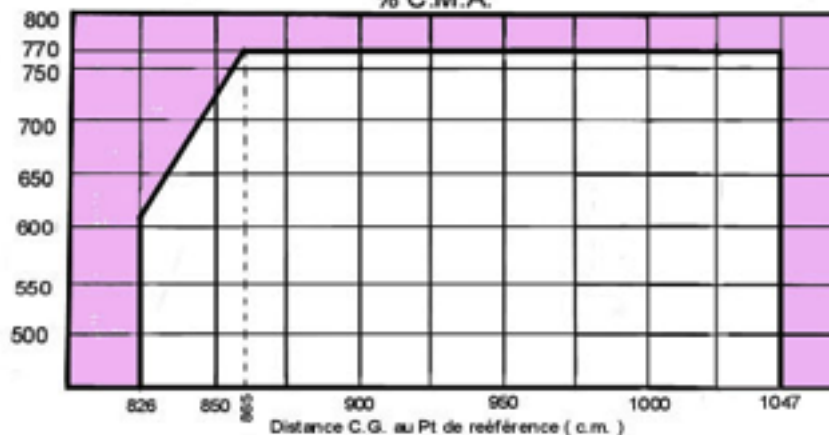
02-2013

AVION	Pesée du	Poids	Bras de levier	Moment
F-BSMH	21/12/10	480 kg	0,865 m	415,2 Kg.m

Rallye MS 880	Poids (en Kg)	Bras de levier (en mètre)	Moment (en Kg.m)
Masse à vide	480	0,865	415,2
Pilote+Pax avant		0,857	
Pax arrière		1,777	
Bagages		1,777	
Essence		0,977	
TOTAL			

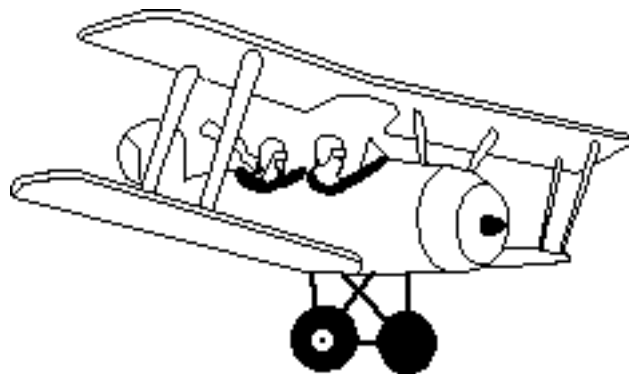
Limites de centrage

% C.M.A.





# CHECK - LIST



**MS 880 - 885**  
**892**

**ACOP**



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

CHECK LIST

02-2013

## VISITE PREVOL

### INTERIEURE

Frein de parc	Serré
Commandes	Débloquées
Compensateur	Débattement total
Magnétos	Coupées
Contact général	Marche
Volets	0° - 30° - 0°
Jaugeurs et autonomie	Vérifiés
Contact général	Coupé

### EXTERIEURE

#### PARTIE AVANT

Hélice et cône	Jeu - Etat - Fixation
Pneu	Gonflé - Etat
Amortisseur	Etat - Débattement
Attaches capot supérieur	En place
Vis capot inférieur	En place

#### AILE GAUCHE

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

#### TRAIN GAUCHE

Pneu	Gonflé - Etat
Amortisseur	Etat
Freins	Etat

### FLANC GAUCHE

Statique	Non obstruée
Cable direction	Etat - Goupilles

### EMPENNAGES

Gouvernes	Etat - Goupilles
Compensateur	Cinématique
Feu	Etat
Rotating	Etat
Patin	Etat
Cône	Etat

### FLANC DROIT

Statique	Non obstruée
Cable direction	Etat - Goupilles

### TRAIN DROIT

Idem train gauche

### AILE DROITE

Idem aile gauche

### ANTENNES

Toutes	Vérifiées
--------	-----------

### MOTEUR

Huile	Vérifiée
Couvercle d'huile	En place



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

CHECK LIST

10-2013

## AVANT MISE EN ROUTE

Forme	Remplie
Equipage	Détaché
Frein parc	Serré
Siège	Réglé
Verrière	Déverrouillée
Badin-Altis-Vario	Vérifiés
Moyens radio	Coupés
Essence	Ouverte sur le moins plein

## MISE EN ROUTE

### MOTEUR FROID

Contact général	Marche
Rotating	Marche
Excitation	Coupée
Mélange	Plein riche
Pompe	Marche
Pression d'essence	Bonne
Injections	2 à 4
Pompe	Coupée
Gaz	5 mm
Manche	Arrière
Magnétos	1 + 2
Démarrateur	Start ( Maxi 30s )

### MOTEUR CHAUD

#### Idem sauf

1	Injection
---	-----------

## APRES MISE EN ROUTE

Régime	1000 RPM
Pression d'huile	Bonne
Régime	1200 RPM
Excitation	Marche
Charge	Bonne
Bille aiguille	Marche
Feux position	Marche
Moyens radio	Marche
Conservateur	Approché
Horizon	Réglé ( +2° )
Equipage	Attaché
Commandes	Libres
Verrière	Verrouillée

## ROULAGE

Robinet d'essence	Sur le plus plein
Freins	Essayés
Caps	Défilent
Horizon	Stable
Aiguille - Bille	Dans le bon sens
Gisements RC	Défilent



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

## CHECK LIST

05-2014

### ESSAIS MOTEUR

Frein parc	Serré
Pression d'huile	Bonne
T° d'huile	Bonne
Essais magnétos	1800 RPM
	Chute 150 max
	Ecart 75 max
Réchauffage carburateur	Essai
Essai ralenti	600/800 RPM max
Régime	1200 RPM

### VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE

Autonomie	Annoncée
Compensateur	Réglé
Volets	A la demande - Sortie symétrique
Pompe essence	Marche
Pression d'essence	Bonne
Magnétos	1 + 2
Mélange	Plein riche plein froid
Serrage manettes	Réglée
Briefing au décollage	Effectué
Menace du jour	Identifiée
Approche	Claire

### ALIGNEMENT

Directionnel	QFU
Compas	Vérifié
Talons	Au plancher

### DECOLLAGE

3 manettes	En avant
Soulager roue avant	35 Kts
Rotation	55 Kts
Montée initiale	70 Kts

### A 300 FT

Volets	0°
Pompe	Coupée
Phares	Coupés
VI	80 Kts

### CROISIERE 65 %

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

Moteur	2450 RPM
--------	----------

### DESCENTE

Mélange	Plein riche - plein froid
Régime	2500 RPM
VI	100 Kts

### VENT ARRIERE

Réchauffage carburateur	A la demande
Pompe essence	Marche
Régime	1700 RPM
VI	Arc blanc
Volets	10°
Régime	2100 RPM
VI	80 Kts



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

CHECK LIST

02-2013

## APPROCHE

### VOLETS 08°

Régime	1850 RPM
VI	70 Kts
Vz	350 ft/mn

### VOLETS 30°

Régime	20000 RPM
VI	65 Kts
Vz	325 ft/mn

## PISTE DEGAGEE

Réchauffage carburateur	Plein froid
Volets	0°
Pompe	Coupée
Compensateur	Neutre

## ARRÊT MOTEUR

Frein parc	Serré
Régime	1200 RPM pendant 3 mn
Moyens radio	Coupés
Tous inters sauf rotating	Coupés
Mélange	Plein pauvre
Contact général	Coupé
Magnétos	Coupées
Forme	Remplie

### Dernier vol de la journée avant arrêt GMP

Régime	Inférieur à 1000 RPM
Magnétos	Essai coupure

## PROCEDURES D'URGENCE

### PANNE EN VOL

VI	80 Kts
<u>Recherche de la panne</u>	
Pompe essence	Marche
Robinet d'essence	Sur le plus plein
Mélange	Plein riche
Réchauffage carbu	Plein chaud
Magnétos	1 + 2

### ATTERRISSAGE FORCÉ EN CAMPAGNE

Essence	Fermée
Magnétos	Coupées
Radio	Mayday
Transpondeur	7700
Ceintures	Serrées
Verrière	Déverrouillée
Volets en finale	30°
VI	65 Kts
Avant l'impact:	
Contact général	Coupé

### PANNE AU DECOLLAGE

Gazs	Réduits
Freins	Avec précaution
Manche	Arrière



# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

CHECK LIST

02-2013

## PANNE APRES DECOLLAGE

*Ne pas descendre en dessous de 65 Kts*

Avant l'impact:

Volets	30°
Magnétos	Coupées
Contact général	Coupé
Robinet d'essence	Fermé

## ATERRISSAGE DE PRECAUTION EN CAMPAGNE

Reconnaitre le terrain en effectuant  
plusieurs passages à basse vitesse

VI 65 Kts

Approche de précaution

Volets	30°
VI	55 Kts

A l'impact:

Manche	Arrière
Contact général	Coupé

## FEU ELECTRIQUE

Contact général	Coupé
Climatisation	Ouverte à fond

Si énergie électrique indispensable:

Excitation	Coupée
Tous les contacts	Coupés
Un par un tous les contacts	Marche, vérifiés
Contact circuit défectueux	Coupé

## INCENDIE MOTEUR

Robinet d'essence	Fermé
Pompe essence	Coupée
Manette des gazs	Plein gaz
Ventilation	Fermée

Après l'arrêt moteur:

Magnétos	Coupées
Excitation	Coupée
Contact général	Coupé

*Ne jamais tenter une remise en route  
après un début d'incendie*

## PANNE D'ALIMENTATION EN CARBURANT

Pompe essence	Marche
Robinet d'essence	Sur le plus plein
Mélange	Plein riche

en cas de chute de régime  
au plein gaz

Manette des gazs	Réduite de moitié
Pompe essence	Marche
Robinet d'essence	Sur le plus plein

Quand la pression d'essence est normale

Manette des gazs	Plein gaz
------------------	-----------





# MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 880

ACOP

CHECK LIST

02-2013

## LIMITATIONS

VNE	156 Kts
VNO	134 Kts
VA	113 Kts
VFE	87 Kts
Limite vent travers	20 Kts
Masse Max	980 Kg

## MASSE A VIDE

Masse à vide F-BNBT	569 Kg
Masse à vide F-BXMV	614 Kg

## CAPACITE DES RESERVOIRS

Totale	184 litres (2x92 litres)
Utilisable	170 litres (2x85 litres)
Consommation	35 l / heure

*soit 4 heures 50 mn de vol moins  
20 mn de réserve donc:*

**Temps de vol MAX 4 heures 30 mn**

## LIMITATIONS MOTEUR

Démarrreur	30 sec. MAX
Régime Max	2700 RPM
T° d'huile Max	118°
Pression d'huile normale	4,2 à 6,2 bars
Pression d'huile mini réduit	1,7 bar

## UTILISATIONS PARTICULIERES

### VITESSES DE DECROCHAGES

Volets 0°	53 Kts
Volets 08°	53 Kts
Volets 30°	49 Kts

Volets 0° inclinaison 45°	64 Kts
Volets 30° inclinaison 45°	58 Kts

### DIVERS

Montée pente max	65 Kts Becs ouverts
Montée Vz max	80 Kts
Vol verrière ouverte	3 cm maxi

### TRES IMPORTANT

**EN AUCUN CAS, VOUS N'ETES DISPENSE  
DE LA LECTURE DU MANUEL DE VOL**

# LIMITATIONS

## AVIATION GENERALE

### CONDITIONS RETENUES

Vent effectif	
Température	
Altitude	
Etat piste	

région Parisienne ⇒ pente standard mini 5,5%

### | DECOLLAGE |

Structure MMSD 770 Kg  
MMSA 770 Kg

#### Conditions piste

$$DDn \leq LP+PD$$

$$DAA \leq LP+POR$$

DDn	
LP+PD	
LP+POR	

### | CROISIERE |

Hauteur obstacle + 1000 ft	

### | ATERRISSAGE |

#### Conditions piste

$$DA \leq LP$$

DA	
Lp	

### | RMG (N) |

≥ 2,5%

VI	
Vz	

## LIMITATIONS DU JOUR

<b>MASSE ASSOCIEE</b>	
<b>CONFIGURATION RETENUE</b>	



*page intentionnellement  
blanche*



**MANUEL D'EXPLOITATION  
CONNAISSANCES MACHINE - MS 880**

ACOP

MASSES SIMPLIFIEES

02-2013

Rallye MS880 F-BSMH			PLEINS COMPLETS	PLEIN PARTIEL
			96 litres	48 litres
PILOTE avec DOC	90 kg		<b>640</b>	<b>605</b>
PILOTE + 1 PAX	90 + 80		<b>720</b>	<b>685</b>
PILOTE + 2 PAX	90 + 2X80			<b>765</b>



**MANUEL D'EXPLOITATION  
CONNAISSANCES MACHINE - MS 880**

ACOP

MEL

02-2013

Systeme et ou composant du MS 880	nombre installés	VFR jour	VFR nuit			Remarques et exceptions
<b>Circuit carburant</b>  Pompe de gavage électrique Jaugeurs carburant	  1 2	  1 1				  Un jaugeur peut être HS si les autres fonctionnent et que la quantité de carburant disponible ait été vérifiée visuellement
<b>Instruments moteur</b>  Tachymètre hélice Indic. pression huile Indic. tempé huile	  1 1 1	  1 1 1				  Peut être HS si surveillance tempé d'huile



**MANUEL D'EXPLOITATION  
CONNAISSANCES MACHINE - MS 880**

ACOP

MEL

02-2013

Systeme et ou composant du MS 892	nombre installés	VFR jour	VFR nuit			Remarques et exceptions
<b>Génération électrique</b>						
Batterie	1	1				
Alternateur	1	1				
Ampèremètre	1	1				
<b>Aménagements et lot de bord</b>						
Ceintures de sécurité	x	x	x	x	x	Une ceinture par place occupée Selon réglementation
Gilets de sauvetage	x	x	x	x	x	
<b>Instruments</b>						
Montre chrono	1	0				
Anémomètre	1	1				
Variomètre	1	1				
Altimètre	1	1				
Horizon artificiel	1	0				
Compas gyroscopique	1	0				
Compas de secours	1	1				
Thermomètre extérieur	1	0				
<b>Electronique</b>						
VOR	1	0				Mode C peut être inop pour retour à la base si l'ATS est avisé Peut être inop à la base en TdP Obligatoire en test
COM	2	0				
Transpondeur mode C	1	0				
Balise de détresse	1	1				
Interphone	1	0				



**MANUEL D'EXPLOITATION  
CONNAISSANCES MACHINE - MS 880**

ACOP

MEL

02-2013

Systeme et ou composant du MS 880	nombre installés	VFR jour	VFR nuit			Remarques et exceptions
<b>Dépression</b> Pompe à vide	1	0				Peut être inop pour retour à la base
<b>Eclairages</b> Anticollision Feux de navigation	1 3	0 0				



**MANUEL D'EXPLOITATION  
CONNAISSANCES MACHINE - MS 880**

ACOP

LICENCE

05-2014

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