



WASSMER

CE 43

"GUEPARD"



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

AIDE MEMOIRE

10-2013

LIMITATIONS

TOUTES LES VITESSES
SONT EN KTS

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

CARBURANT

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

UTILISATION N-1

VMC	
V1=VR=V2	
VYSE	
VXSE	
Croisière	
<i>Paramètres</i>	
Descente	
<i>Paramètres</i>	
Approche	
<i>Paramètres</i>	
Approche finale	
<i>Paramètres</i>	
RMG	
Transparence	
<i>Paramètres</i>	

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 2/3

DECOLLAGE

Volets 10°
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/mn
Paramètres Croisière

VITESSE DECROCHAGE

Masse 1460 KG
Lisse 66
Volets 15° 62
" " 25°
" " 30° 57
" " 40°

VITESSES STANDARD

Attente lisse 100
Paramètres 2250/17/10
Attente vol 10°/Tr 93
Paramètres 2250/19/10
Approche 10°/Tr 100
Paramètres 2250/17/10
APP finale 10° 85
" " 25°
" " 30° 75
" " 40°

ATT court 70

VITESSES GMP REDUIT

Lisse 100
Volets 10°/Train 90
Volets 30°/Train 80



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

ACOP

OBJET DE LA FORMATION

10-2013

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

- 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 les appendices 1, 2 et 3 au FCL 1.240 et 1.295 et d'après le "Guide des examens pratiques" du Jury des Examens du Personnel Navigant.
Tous les paramètres et limitations, permettant la réalisation des exercices sont définies dans le manuel de vol et le présent manuel d'exploitation de l'ACOP.



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

ACOP

UTILISATION

03-2012

**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

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
 - 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 15

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

10-2013

RECHERCHE
DE
V S 0

Sécurité

- ON NE DOIT JAMAIS RECHERCHER LA PERTE MINIMUM D'ALTITUDE - CE N'EST PAS UN OBJECTIF - JAMAIS.....!!!!**
- " 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

RECHERCHE
DE
V S

- Idem dans les 3 phases mais en lisse

DE
CRO
CHA
GEen 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

10-2013

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 ⇒ cap ⇒ 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 ⇒ marche - 2500 tr/mn, PA ⇒ 20 - Volets ⇒ 10° (plus démonstratif) - Train ⇒ sorti - Evolutions à la demande
	passer 2° régime	Constater l' <u>assiette</u> (3)° et la <u>vitesse</u> (100kts), puis: - Réduire PA ⇒ 14 - Vario ⇒ 0° - Pour tenir le palier, il faut remettre 2100 tr/mn, 8° à 10° d'assiette - PA ⇒ 17 à 20 - Evolutions à la demande
	Revenir 1° régime	Constater l' <u>assiette</u> (8 à 10°) et la <u>vitesse</u> (80kts), puis que: - pour retrouver la vitesse et l'assiette normale de configuration approche en palier, il faut remettre plus de 20 à la PA - 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

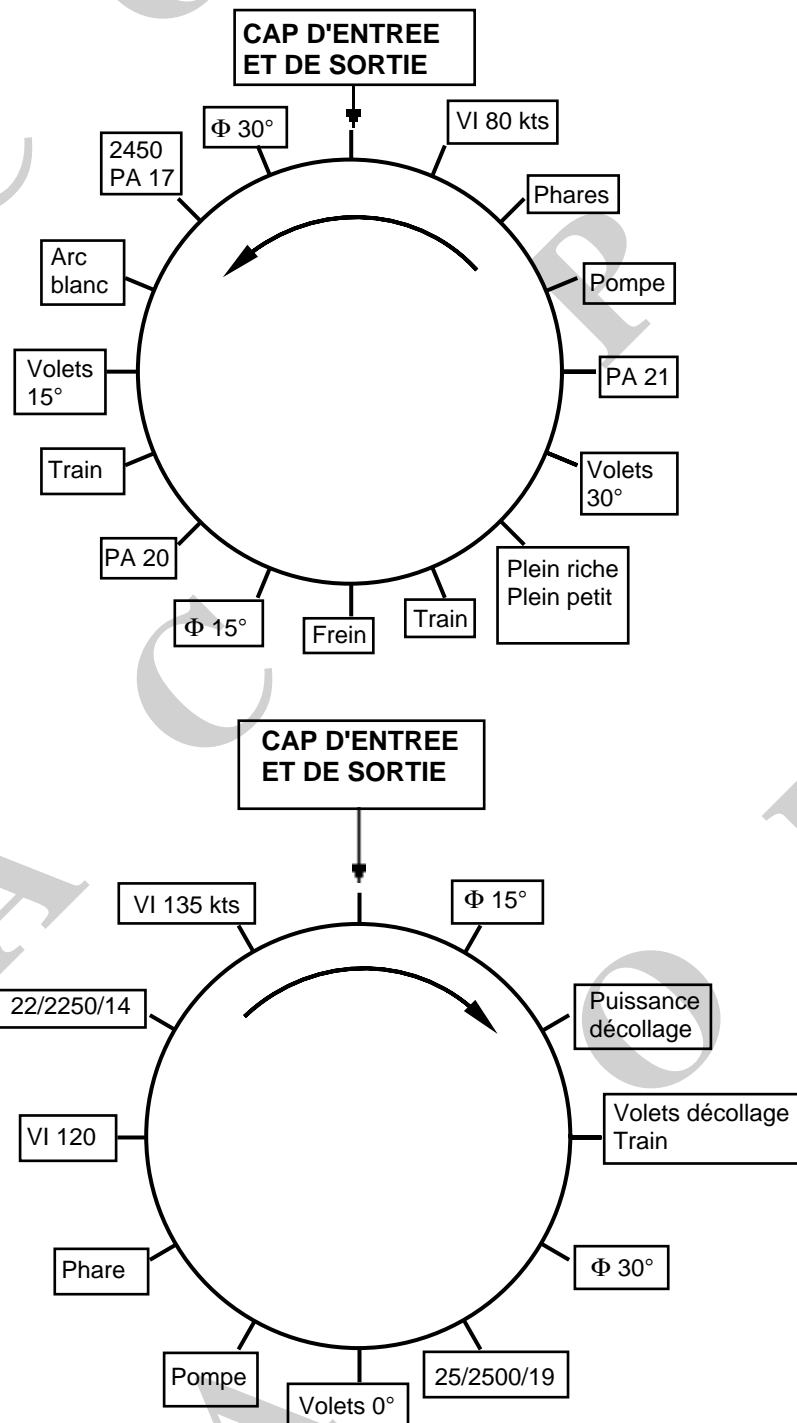
VIRAGES DECELERES / ACCELERES

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



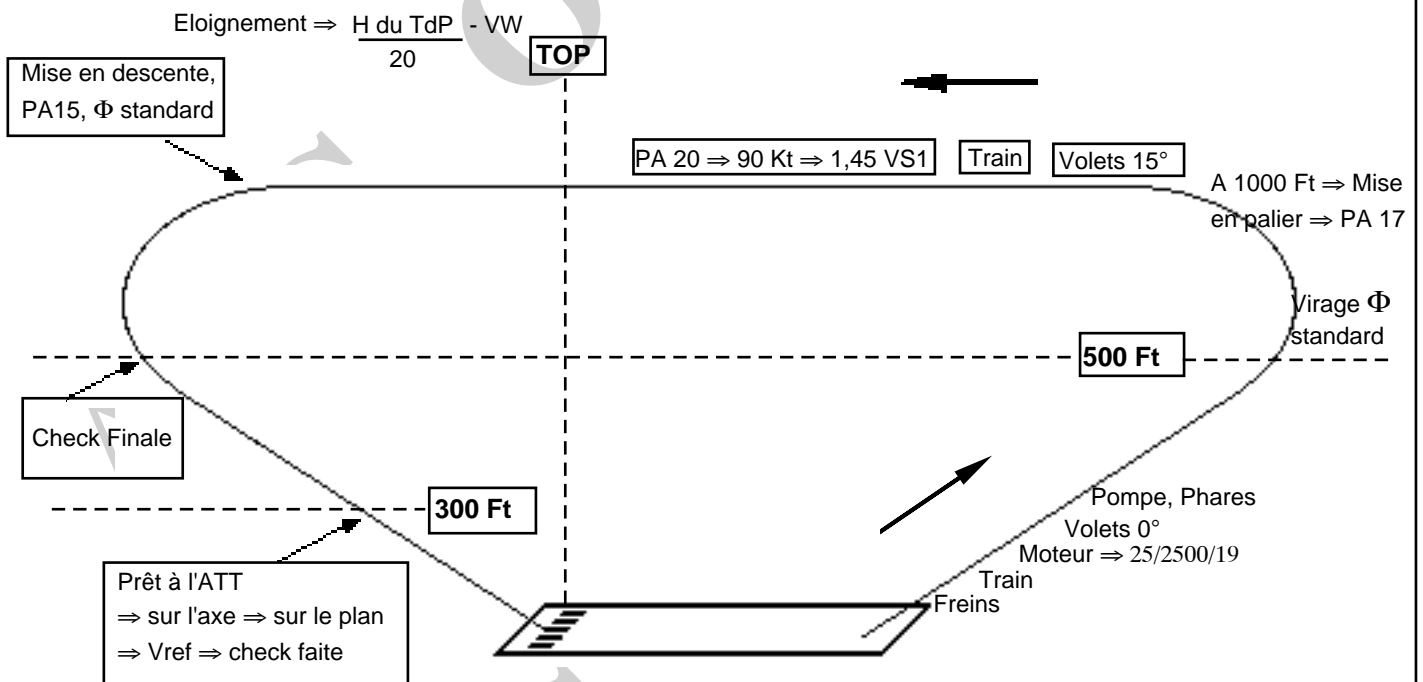


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

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

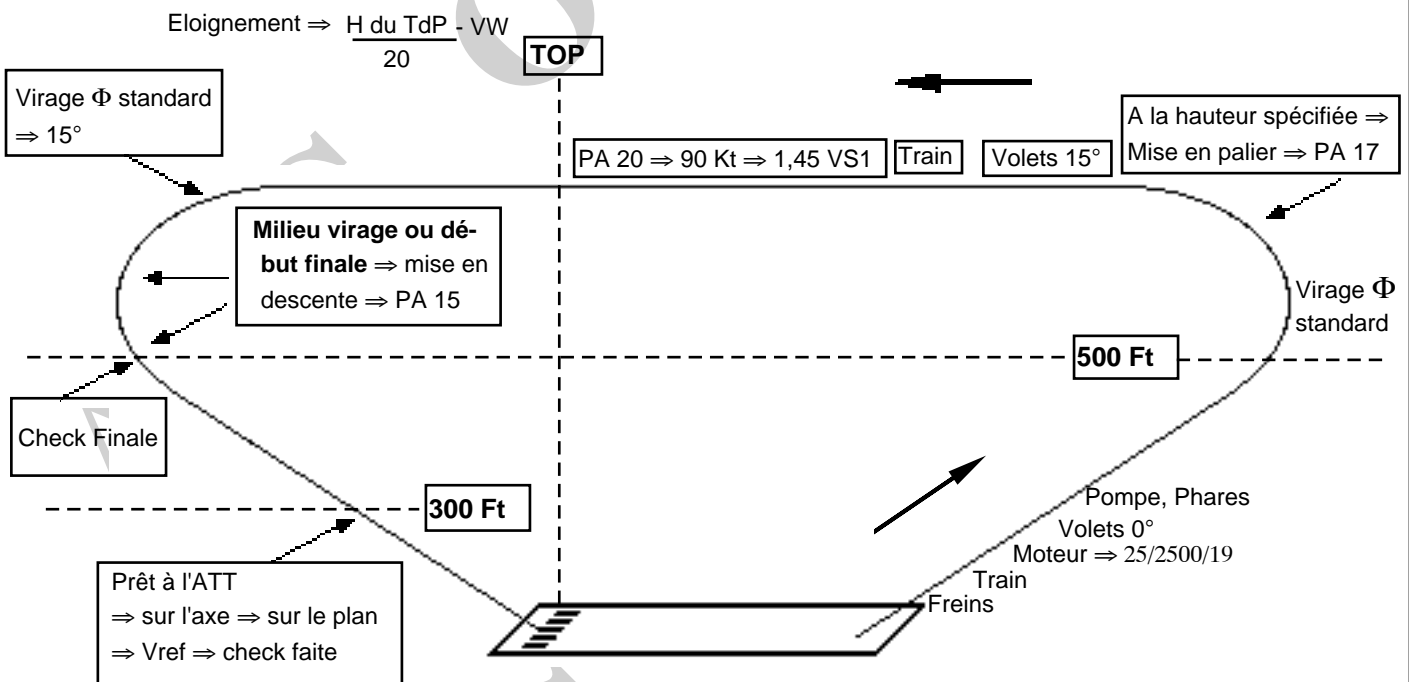


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

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

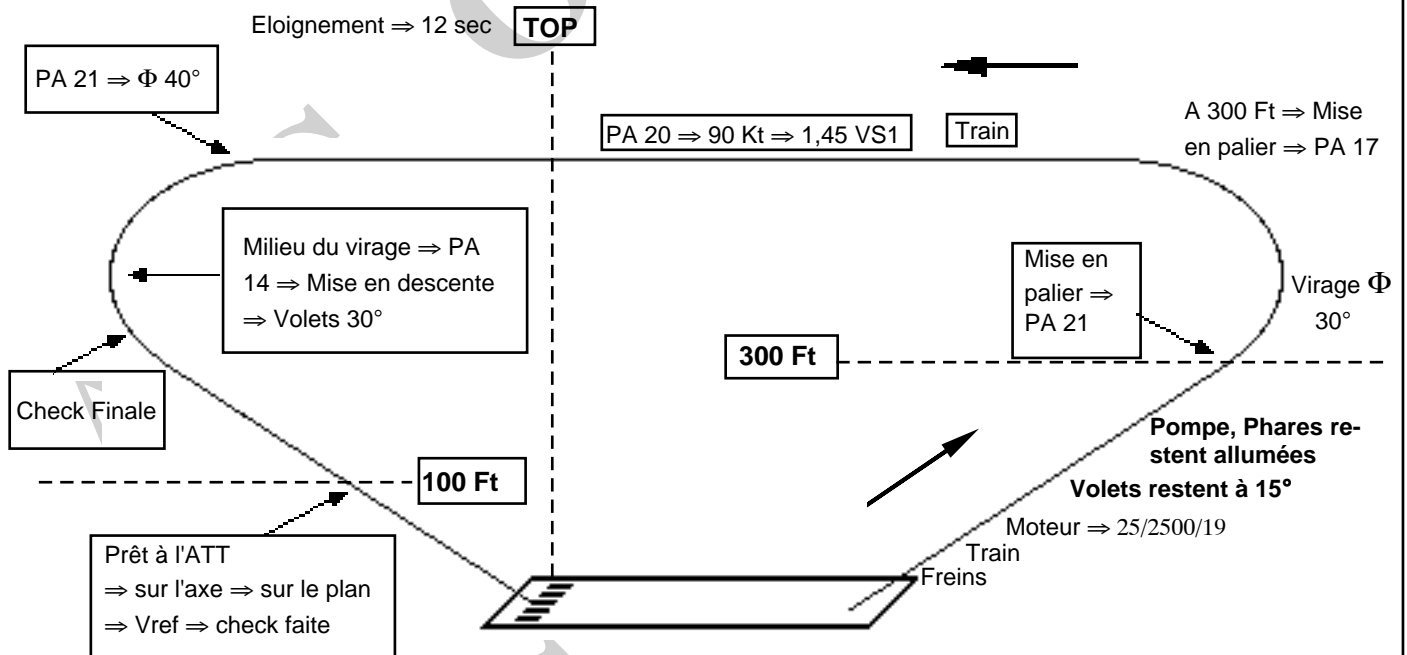


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

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

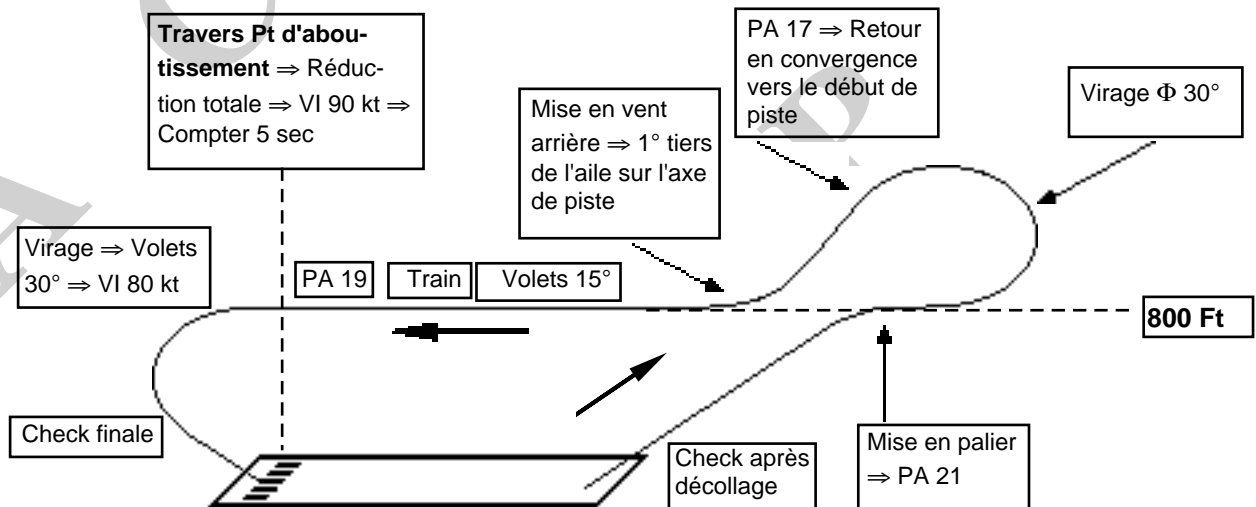


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

PTU 800 Ft - ENCADREMENT

11-2002

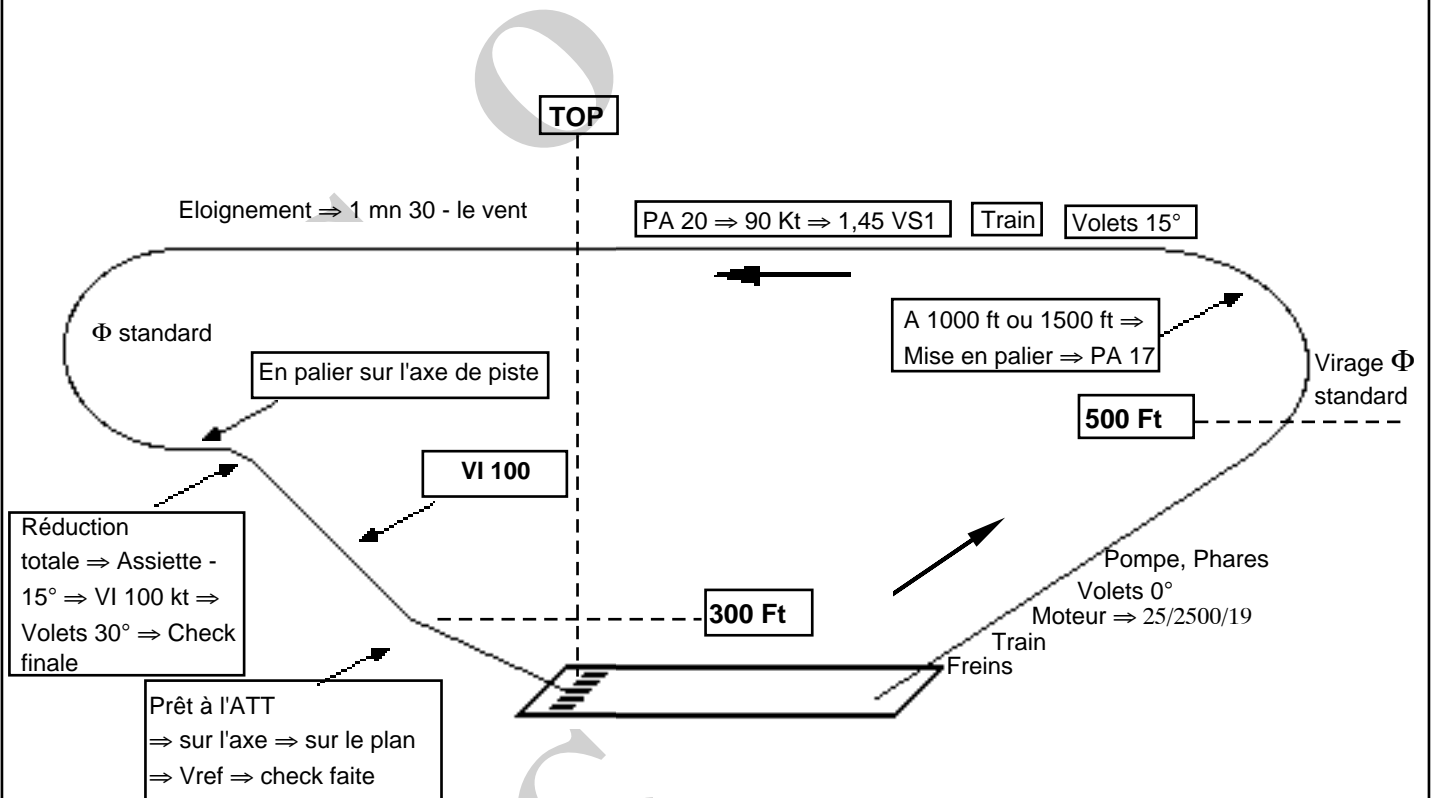


Corrections de vent:

- 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 \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 80 kts avant de remettre la PA à 14

- 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

IMC - PROCEDURES

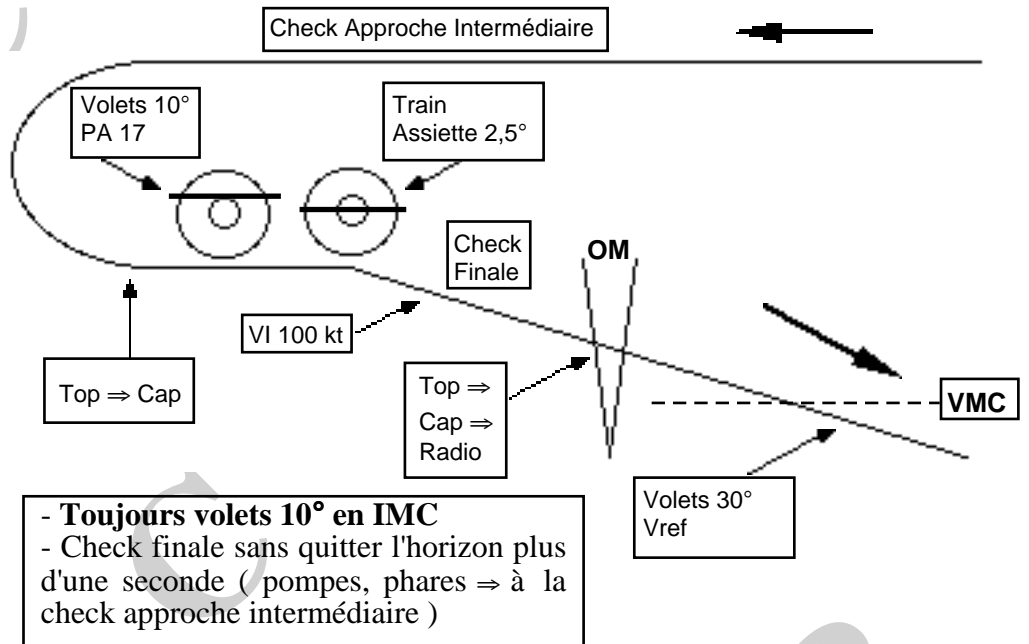
11-2002

Au passage de l'IAF:

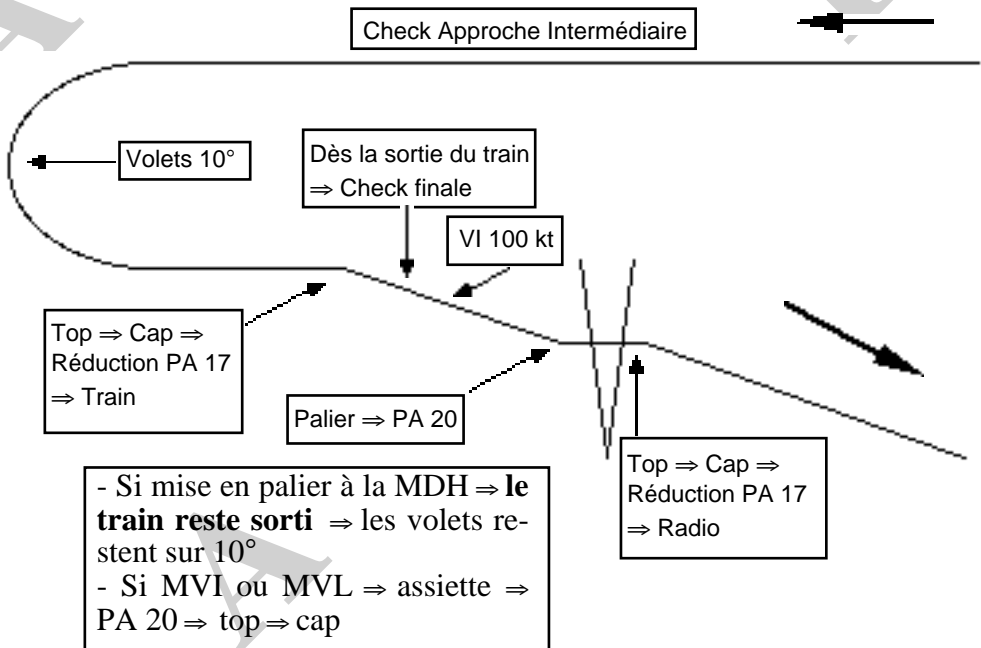
- Top
- Cap
- Réduction PA 17 ⇒ **VITESSE 100 Kt DANS LES PROCEDURES**
- Radio

PARA
METRES

ILS



Percée
classique





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

ACOP

CARTONS DECOLLAGE, ATERRISSAGE

01-2008

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:		
PLAF:	PASSAGE OM ou FAF :		
QNH:	VITESSE APP :		
QFE:	VITESSE FINALE :	R M G 	
CE 43	HD :		

ACOP		DECOLLAGE	
VW:	RWY	PANNE AU DECOL ⇒ DROIT DEVANT	
VISI:	VR 60 kt	AUTRES PROBLEMES	
PLAF:	1°CAP:	RETOUR AU TERRAIN PAR VIRAGE A :	
QNH:	1°ALTI:		
QFE:	DF 15:		
		CE 43	

DEVIS DE CARBURANT			DEVIS DE MASSE		
		LITRES	KG		
DESTINATION	↔	<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE DE BASE	<input type="text" value="9"/> <input type="text" value="6"/> <input type="text" value="1"/>
PROCEDURES	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	CORRECTION	+ <input type="text"/> <input type="text" value="8"/> <input type="text" value="0"/>
DELESTAGE		<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE DE BASE CORRIGEE	<input type="text" value="1"/> <input type="text" value="0"/> <input type="text" value="4"/> <input type="text" value="1"/>
RESERVES DE ROUTE 5%		<input type="text"/>	<input type="text"/>	CHARGEMENT	+ <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
RESERVES DE DEGAGEMENT	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE SANS CARBURANT	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
PROCEDURES	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	LIMITATION UTILE	- <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
RESERVES D'EXERCICES	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	CARBURANT EMBARQUABLE	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
RESERVES FINALE	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	CARBURANT AU BLOC	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
TOTAL DES RESERVES		<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE AU BLOC	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
FONDS	+	<input type="text" value="8"/>	<input type="text"/>	ROULAGE	- <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
ROULAGE	+	<input type="text" value="7"/>	<input type="text"/>	MASSE AU DECOLLAGE	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
REPORT DELESTAGE	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	DELESTAGE	- <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
CARB. NECESSAIRE AU DEPART		<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE A L'ATTERRISSAGE	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
CARBURANT AU BLOC		<input type="text"/>	<input type="text"/>		

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	

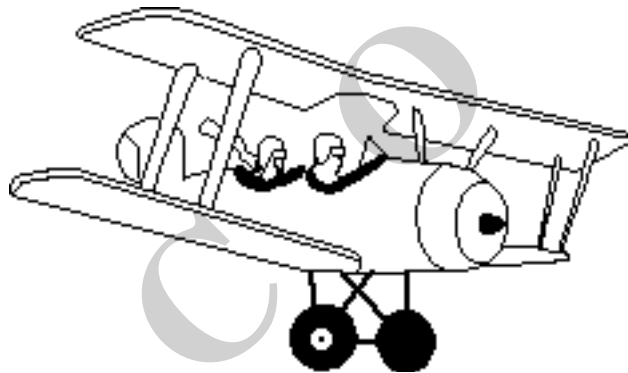
MASSES MAX			PREVISION CHARGE OFFERTE	
	CE 43		MASSE DE BASE CORRIGEE	<input type="text" value="1"/> <input type="text" value="0"/> <input type="text" value="4"/> <input type="text" value="1"/>
Décollage	1460 Kg		CARBURANT DECOLLAGE PREVU	
Atterrissage	1460 Kg		MASSE EN OPERATION	
			REPORT LIMITATION UTILE	
			CHARGE OFFERTE PREVUE	<input style="border: 1px dashed black;" type="text"/>
Long. piste	DECC	ATT		
X 0,7 =				
DF 15				
X 1,43 =				
			DAA	<input type="text"/>
			Z RETABLIS	<input type="text"/>
			ACOP	

- TV < 6 h	TAF		IFR OPS1
- 2 pistes utilisables	Av HEA 1 h Ap HEA	VISI	5 Km
		PLAF	- MDH de la MVL+500ft ou - 2000 ft

	POIDS en KG	BRAS de LEVIER	MOMENT Kg.m
POIDS A VIDE EQUIPE	9 6 1	0,293	2 8 1
PILOTES (avant)		0,260	
PASSAGERS (centre)			
PASSAGERS (arrière)		1,15	
PASSAGER (7° siège)			
CARBURANT		0,75	
BAGAGES ARRIERES		0,57	
BAGAGES SOUTE		2,44	
TOTAUX			



CHECK - LIST



CE 43

GUEPARD

ACOP



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

CHECK LIST

05-2002

VISITE PREVOL

INTERIEURE

Commande de train	Sur sortie (en bas)
Frein de parc	Serré
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

10-2009

AVANT MISE EN ROUTE

Manivelle	A bord
Equipage	Détaché
Frein parc	Serré
Palonnier	Réglé
Commande de train	Sur sortie (en bas)
Porte	Déverrouillée
Montre, chrono	Remontée-TU-Essais
Badin-Altis-Vario	Vérifiés
Mano admission	QFE
Contact général	Marche
Tous breakers panneau	Marche sauf excitation
8 breakers radio	Marche
Moyens radio	Réglés-Marche- Ecoutes Préréglées
En IFR demande de mise en route	Effectuée

MISE EN ROUTE

MOTEUR FROID

8 breakers radio	Coupés
Excitation alternateur	Coupée
Essence	Ouverte sur le moins plein
Rotating	Marche
Magnétos	1 + 2
3 manettes	En avant
Pompe	Marche 10 sec max
Pompe	Coupée
Gaz	5 mm
Démarrreur	Start (Maxi 30s)

MOTEUR CHAUD

Idem sauf

Pas de pompe	
Gaz	5 mm
Mélange	Plein pauvre
Dès départ mélange	Plein riche
Pompe	Marche

ACOP

CE 43

APRES MISE EN ROUTE

Régime	Modéré 1200 RPM
Pression d'huile	Bonne
Excitation alternateur	Marche
Charge	Vérifiée
Fuel flow	2/3
8 breakers radio	Marche
GPS	Marche
Dépression gyro	Vérifiée
Conservateur HSI	Cohérent
Horizon	Réglé (+2°)
Pompe	Coupée (si mise GMP chaud)
Autonomie	Annoncée
Equipage et Pax	Attachés
Porte	Vérouillée
Commandes	Libres

ROULAGE

Température culasse	100° mini
Freins	Essayés
Caps	Défilent
Horizon	Stable
Aiguille - Bille	Dans le bon sens
Gisements RC	Défilent

ACOP

CE 43



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - WASSMER CE 43

ACOP

CHECK LIST

09-2004

ESSAIS MOTEUR

Frein parc	Serré
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
Réchauffage doseur essence	Essai
Essai ralenti	600/800 RPM
Régime	1200 RPM
En IFR annoncer	A 3 mn

VERIFICATIONS AVANT DECOLLAGE

Verrière	Verrouillée
Compensateur	Réglé
Serrage manettes	Réglée
Volets	A la demande
	Sortie symétrique
Température d'huile	Bonne
Pression d'huile	Bonne
Briefing	Effectué

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

10-2009

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

PISTE DEGAGEE

Volets	0°
Pompe	Coupée
Pitot	Coupée
Compensateur	Neutre
Fuel flow	2/3

ARRET MOTEUR

Frein parc	Serré
Régime	1200 RPM pendant 30 s mini
Horizon secours	Coupé
Phares	Coupés
8 breakers radios	Coupés
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

05-2002

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	Dévrouillée

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

Breaker moteur 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

11-2002

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)}|

$\geq 2,5\%$

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

01-2008

GUEPARD BTLU			PLEINS COMPLETS	INT.PLEINS + 1/4 EXT	INT. PLEINS	INT 1/2 + 1/4 EXT	INT 1/2	INT 1/4
			428 litres	268 litres	214 litres	161 litres	107 litres	54 litres
PILOTE avec DOC	90 kg		1300	1183	1144	1106	1067	1029
PILOTE + 1 PAX	90 + 80		1380	1263	1224	1186	1147	1109
PILOTE + 2 PAX	90 + 2X80		1460	1343	1304	1266	1227	1189
PILOTE + 3 PAX	90 + 3X80			1423	1384	1346	1307	1269

	VSO	1,3 VSO	VS 1 (vol 15°)	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

01-2008

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 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	
ADF	1	0	0	1	1		
DME	1	0	0	1	1		
COM	2	0	1	2	2		
Transpondeur mode C	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

01-2008

Systeme et ou composant du PA 34	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	