



RALLYE

150

MS 892



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

ACOP

AIDE MEMOIRE

10-2013

LIMITATIONS

TOUTES LES VITESSES
SONT EN KTS

VNE 156 Kt
VNO 134 Kt
VA 113 Kt

VFE 08° 87 Kt
VFE 30° 87 Kt

VS 53 Kt
VSO 49 Kt

Vent travers 20 Kt

Masse Max Décollage 980 Kg
Masse Max Atter 980 Kg

CARBURANT

Capacité totale max. 184 litres 2 X 92
Capacité mini garantie 170 litres 2 X 85
Capacité inutilisable 5 litres
Conso/mn 0,6 litres
Conso d'attente/mn 0,5 litres
Conso procédure 15 mn 9 litres
Conso roulage 5 litres

UTILISATION NORMALE

DECOLLAGE

Volets 10°
Paramètres Plein Gaz
IAS 55 Kt

MONTEE

Initiale 70 Kt
Paramètres PG/PR
IAS standard expl. 80 Kt
Paramètres PG/PR
VZ Max 80 Kt
Paramètres PG/PR
Pente Max 65 Kt Becs sortis
Paramètres PG/PR

CROISIERE

TAS moyenne 63% 92 Kt
Paramètres 2400 tr/mn
TAS moyenne 77% 103 Kt
Paramètres 2600 tr/mn

DESCENTE

IAS 103 Kt
VZ 500 ft/mn
Paramètres 2300 tr/mn

VITESSE DECROCHAGE

Masse 980 Kg
Lisse 53 Kt
Volets 08° 53 Kt
" " 30° 49 Kt

VITESSES STANDARD

Attente lisse 85 Kt
Paramètres 2300 tr/mn
Attente vol. 08° 80 Kt
Paramètres 2300 tr/mn
Approche vol. 08° 80 Kt
Paramètres 2300 tr/mn
APP finale vol. 0° 70 Kt
" " vol. 30° 65 Kt
ATT court 60 Kt

VITESSES GMP REDUIT

Lisse 80 Kt
Volets 08° 75 Kt
Volets 30° 70 Kt



MANUEL D'EXPLOITATION MS 892 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
 - 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, 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 - MS 892

ACOP

UTILISATION

02-2013

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



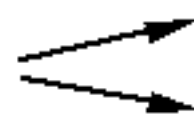
Piste - QFU - Longueur

Vitesse

1° Cap

1° Altitude

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
 - Phares

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 - MS 892

ACOP

UTILISATION

10-2013

DECOLLAGE

Actions
Paramètres
Check après
décollage

Assiette palier \Rightarrow VI 95 Kt mini \Rightarrow
2600 tr/mn

300ft \Rightarrow Volets, Pompe, Phares

Rotation \Rightarrow 55Kt

CHANGT
CONFIG

APP
Vw Ar

- Réchauffage carburateur \Rightarrow Tiré
- Pompe \Rightarrow Marche
- Phare \Rightarrow Marche
- Régime \Rightarrow 1700 tr/mn
- Arc blanc \Rightarrow Volets 08°
- Régime 2100 tr/mn \Rightarrow VI 80 Kt \Rightarrow 1,45 VS1 (Φ 37° max)

Mise en descente
Régime 1700tr/mn

FINALE

Moteur \Rightarrow Plein riche
Volets \Rightarrow 08°
Pompe, Phares
VI \Rightarrow 70 Kt

RMG

Assiette + 6°
Plein gaz doucement
mais fermement

Volets décollage \Rightarrow 08°
VI \Rightarrow 70 Kt

Check après
décollage



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

ACOP

EXERCICES

10-2013

RECHERCHE DE VS 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

- Réchauffage carburateur \Rightarrow Tiré
- Pompe électrique \Rightarrow Marche
- Régime \Rightarrow 1700 tr/mn
- Arc blanc \Rightarrow volets $08^\circ \Rightarrow$ Régime 2100 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° , Vi $>$ 65 Kt \Rightarrow volets 0° , 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° , 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 892

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°
- 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
- 1700 tr/mn
- Volets $\Rightarrow 8^\circ$ (plus démonstratif)
- 2100 tr/mn
- Evolutions à la demande

Constater l'assiette (3°) et la vitesse (80kts), puis:

**passer
2° régime**

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

Constater l'assiette (8 à 10°) et la vitesse (60kts), puis que:

**Revenir
1° régime**

- pour retrouver la vitesse normale de configuration approche en palier, il faut remettre plus de 2100 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 892

ACOP

EXERCICES

10-2013

**VIRAGE
45°
EN
DESCENTE**

en palier

Mettre l'avion en virage stabilisé, à Φ 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 Φ 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 892

ACOP

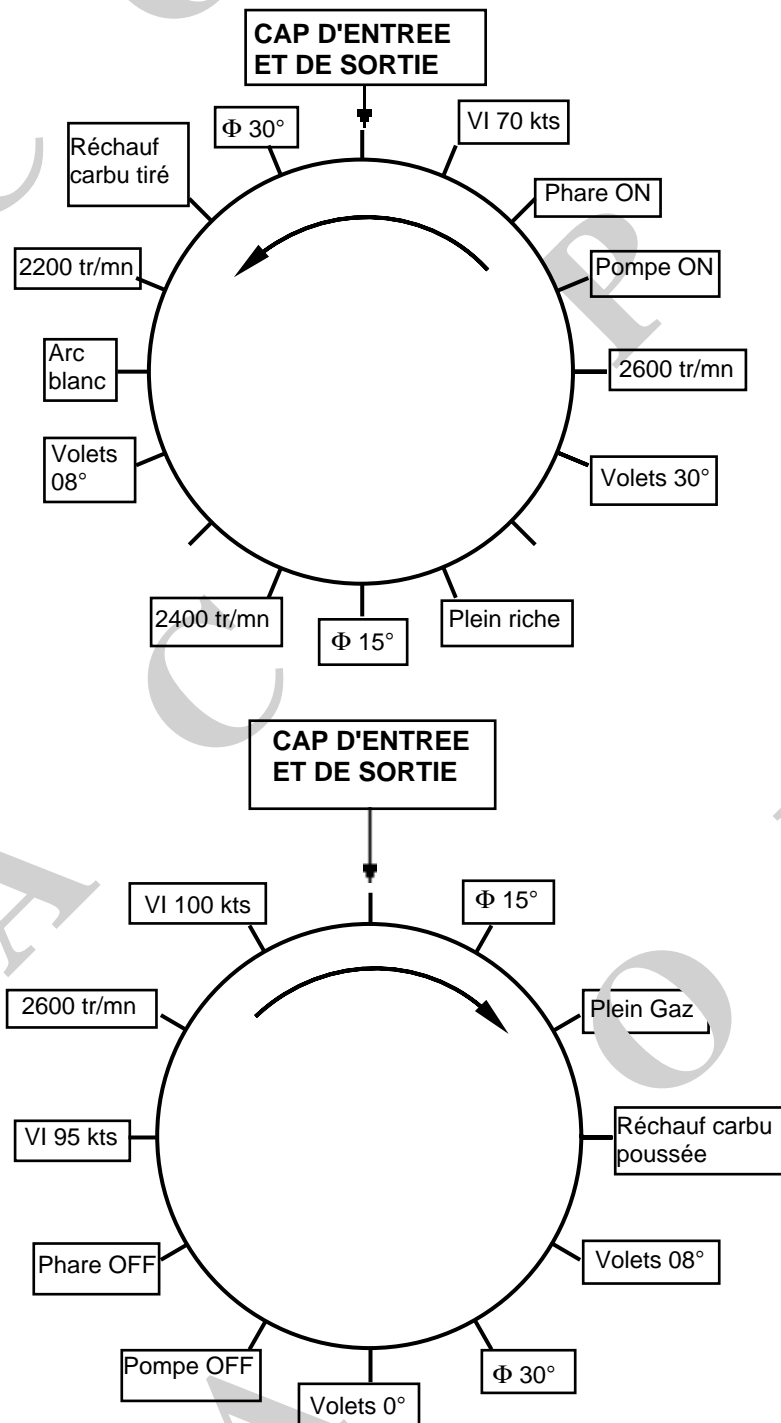
VIRAGES DECELERES / ACCELERES

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



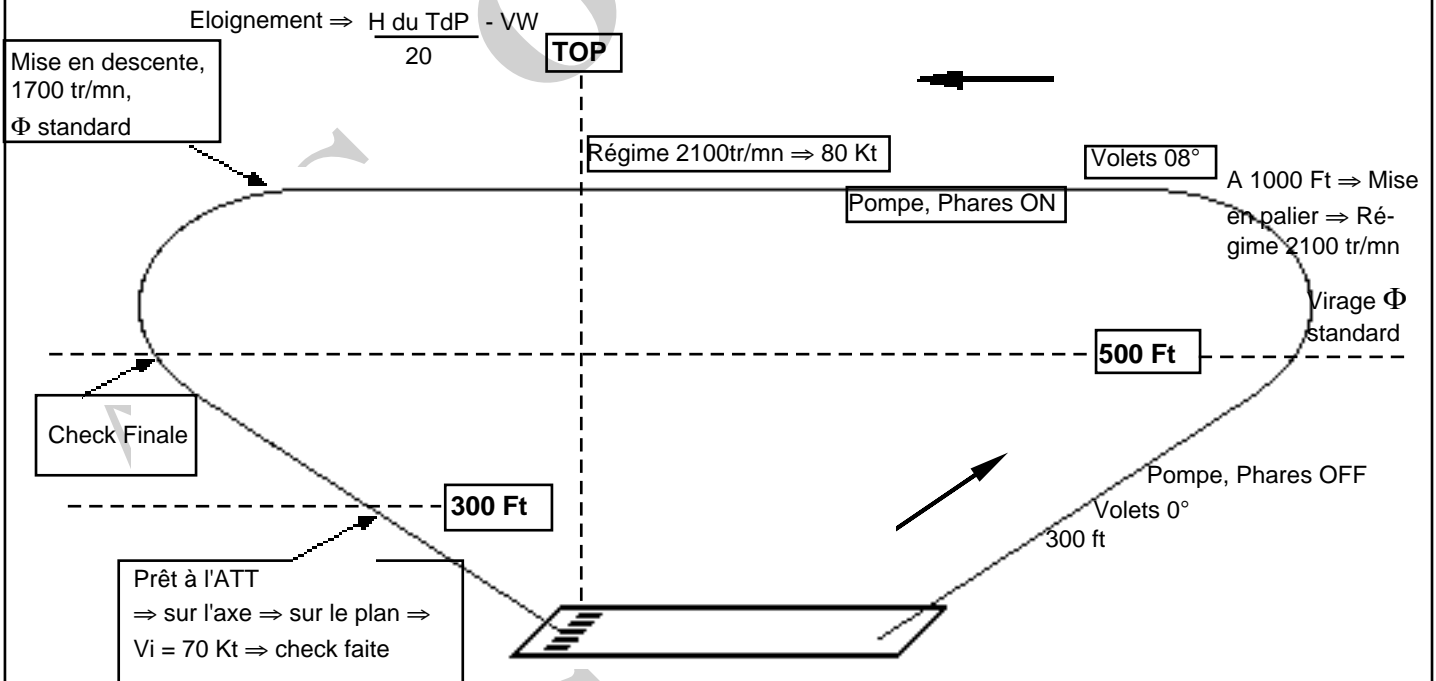


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

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

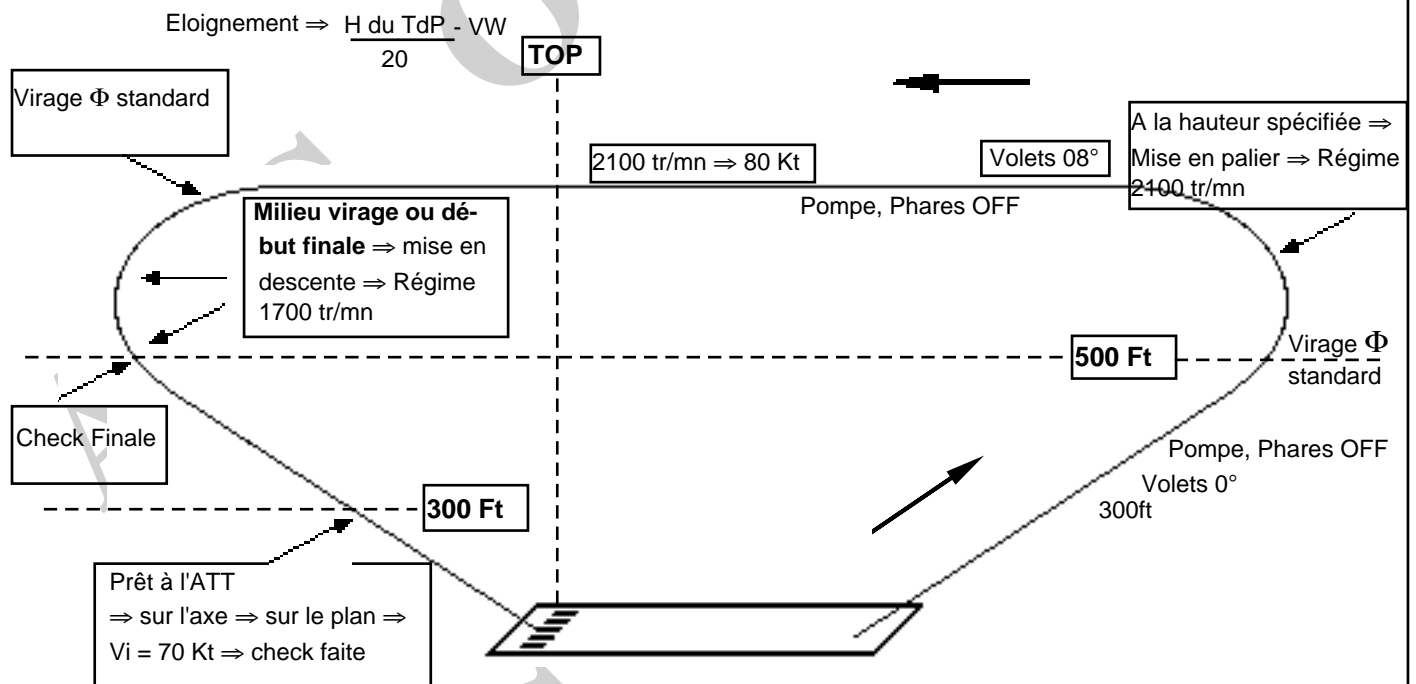


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

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

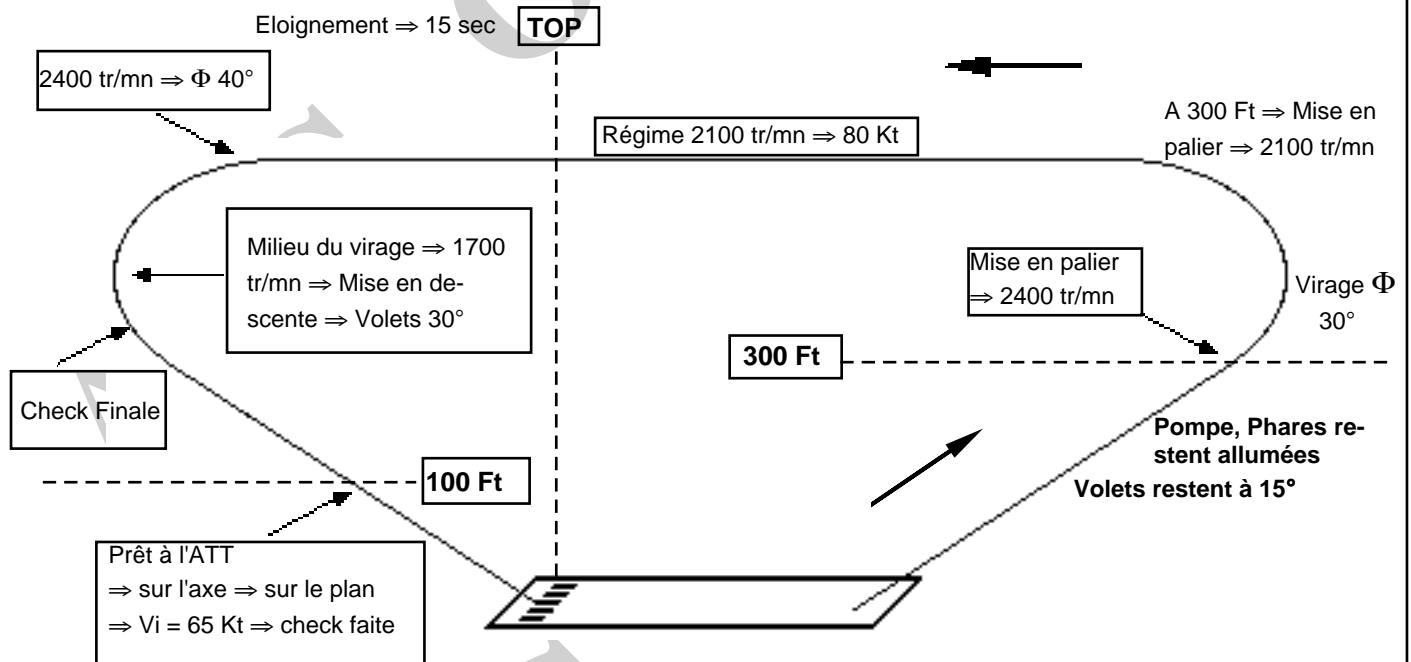


MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

ACOP

300 Ft BASSE ALTITUDE

10-2013



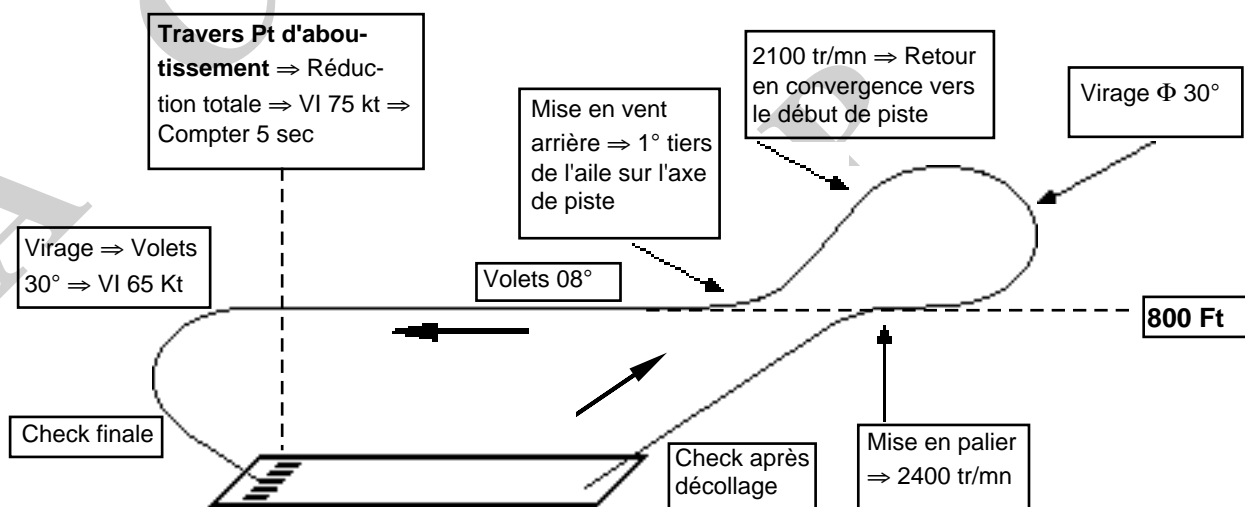
- Corrections de vent

- 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 100 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

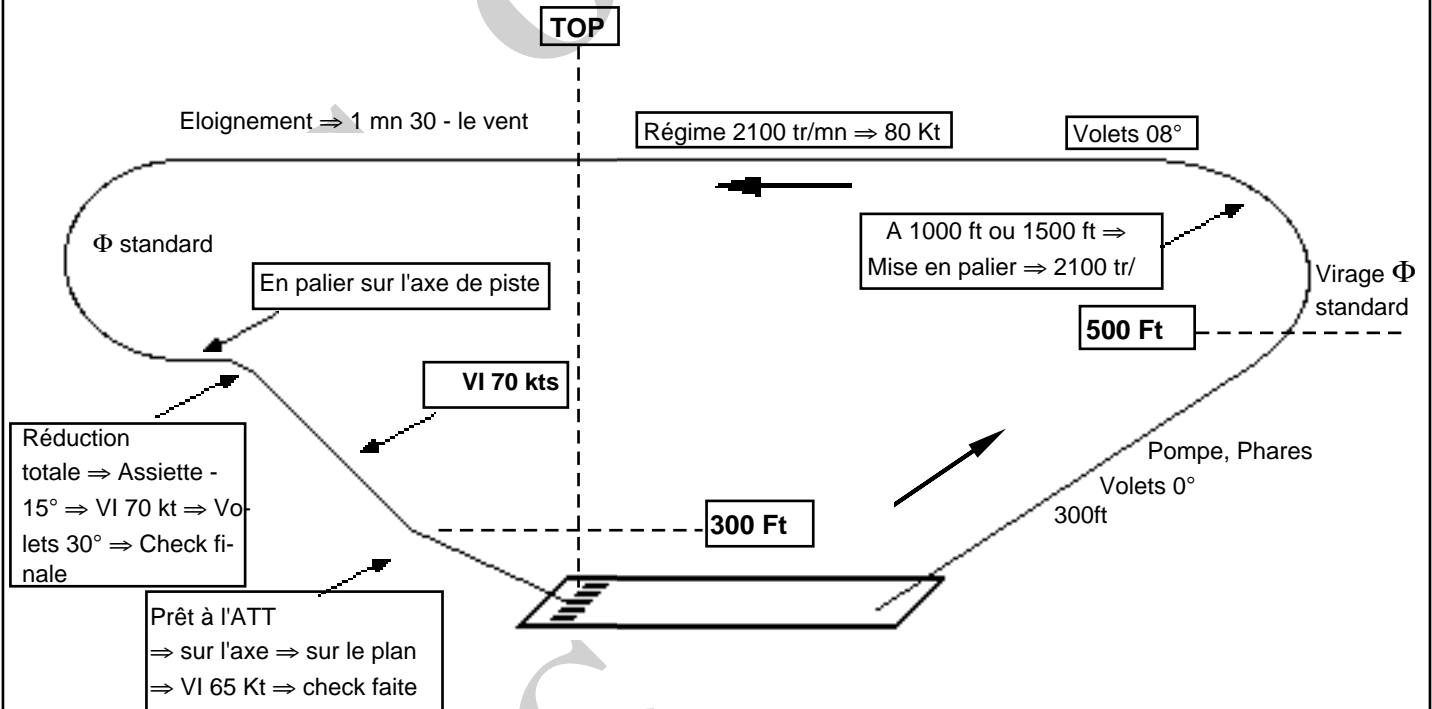


Corrections de vent:

- 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 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 08°
- 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 65 kts avant de remettre le régime à 1700 tr/mn
- 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



Page intentionnellement blanche.



Page intentionnellement blanche.

DEVIS DE CARBURANT			DEVIS DE MASSE		
		LITRES	KG		
DESTINATION	↔	<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE DE BASE	<input type="text"/>
PROCEDURES	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	CORRECTION	+ <input type="text"/> <input type="text"/> 90
DELESTAGE		<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE DE BASE CORRIGEE	<input type="text"/>
RESERVES DE ROUTE 10%		<input type="text"/>	<input type="text"/>	CHARGEMENT	+ <input type="text"/>
RESERVES DE DEGAGEMENT	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE SANS CARBURANT	<input type="text"/>
PROCEDURES	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	LIMITATION UTILE	-
RESERVES D'EXERCICES	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	CARBURANT EMBARQUABLE	<input type="text"/>
RESERVES FINALE	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	CARBURANT AU BLOC	<input type="text"/>
TOTAL DES RESERVES		<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE AU BLOC	<input type="text"/>
FONDS	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	ROULAGE	-
ROULAGE	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE AU DECOLLAGE	<input type="text"/>
REPORT DELESTAGE	+	<input type="text"/>	<input type="text"/>	DELESTAGE	-
CARB. NECESSAIRE AU DEPART		<input type="text"/>	<input type="text"/>	MASSE A L'ATTERRISSAGE	<input type="text"/>
CARBURANT AU BLOC		<input type="text"/>	<input type="text"/>		

ELEMENTS DE CALCUL					
	MS892			MS892	
Procédure 15 mn	9	L		Conso d'attente / mn	0,5
Consommation par mn	0,6	L		30 mn de croisière	18
Conso croisière par NM	0,35	L		20 mn de croisière	12

MASSES MAX			PREVISION CHARGE OFFERTE	
	MS 892	<input type="text"/>	MASSE DE BASE CORRIGEE	<input type="text"/>
Décollage	980 Kg	<input type="text"/>	CARBURANT DECOLLAGE PREVU	<input type="text"/>
Atterrissage	980 Kg	<input type="text"/>	MASSE EN OPERATION	<input type="text"/>
			REPORT LIMITATION UTILE	<input type="text"/>
			CHARGE OFFERTE PREVUE	<input style="border: 1px dashed black;" type="text"/>

Masse de base **F-BNBT** = 569 Kg (Pesée du 21/12/2010)
Masse de base **F-BXMV** = 614 Kg (Pesée du 14/08/2013)



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

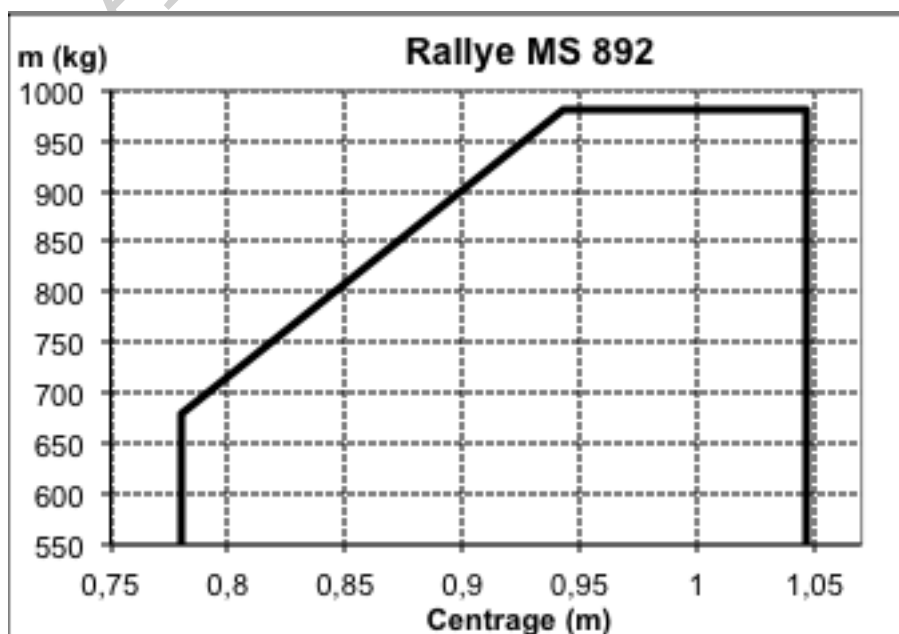
ACOP

Masse et centrage

02-2013

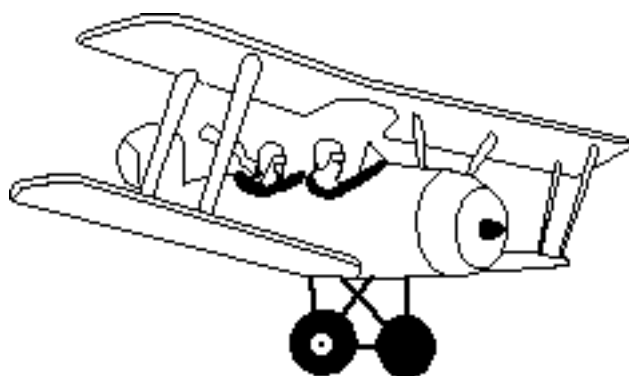
AVION	Pesée du	Poids	Bras de levier	Moment
F-BNBT	21/12/10	569 kg	0,845 m	480,805 Kg.m
F-BXMV	14/08/13	614 kg	0,845 m	518,830 Kg.m

Rallye MS 892	Poids (en Kg)	Bras de levier (en mètre)	Moment (en Kg.m)
Masse à vide			
Pilote+Pax avant		0,947	
Pax arrière		1,777	
Bagages		2,447	
Essence		1,067	
TOTAL			





CHECK - LIST



MS 880 - 885
892

ACOP



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

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 892

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 892

ACOP

CHECK LIST

10-2013

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
Approche	Claire

ALIGNE

Directionnel	Vérifié
Compas	Au plancher
Talons	

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 892

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 FORCE 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 892

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

ATTERRISSAGE 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 892

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 980 Kg
MMSA 980 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	



Page intentionnellement blanche.



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

ACOP

MASSES SIMPLIFIEES

02-2013

Rallye MS892 F-BNBT			PLEINS COMPLETS	PLEIN PARTIEL	PLEIN PARTIEL
			184 litres	120 litres	80 litres
PILOTE avec DOC	90 kg		792	746	717
PILOTE + 1 PAX	90 + 80		872	826	797
PILOTE + 2 PAX	90 + 2X80		952	906	877
PILOTE + 3 PAX	90 + 3X80				957

Rallye MS892 F-BXMV			PLEINS COMPLETS	PLEIN PARTIEL	PLEIN PARTIEL
			184 litres	120 litres	80 litres
PILOTE avec DOC	90 kg		837	791	762
PILOTE + 1 PAX	90 + 80		917	871	842
PILOTE + 2 PAX	90 + 2X80			951	922
PILOTE + 3 PAX	90 + 3X80				



**MANUEL D'EXPLOITATION
CONNAISSANCES MACHINE - MS 892**

ACOP

MEL

02-2013

Systeme et ou compo- sant du MS 892	nombre installés	VFR jour	VFR nuit			Remarques et exceptions
Circuit carburant						
Pompe de gavage élec- trique	1	1	1			Un jaugeur peut être HS si les autres fonctionnent et que la quantité de carburant dispo ait été vérifiée visuellement
Jaugeurs carburant	2	1	1			
Instruments moteur						
Tachymètre hélice	1	1	1			Peut être HS si surveillance tem- pé d'huile
Indic. pression huile	1	1	1			
Indic. tempé huile	1	1	1			
Indic. tempé cylindres	1	0	0			
Commandes de vol						
Indicateur trim prof.	1	0	0			Peut être HS si plein débatte- ment vérifié et positionné au neutre visuellement
Indicateur volets	1	0	0			Peut être HS si le contrôle visuel est possible



MANUEL D'EXPLOITATION CONNAISSANCES MACHINE - MS 892

ACOP

MEL

02-2013

Systeme et ou composant du MS 892	nombre installés	VFR jour	VFR nuit			Remarques et exceptions
Génération électrique						
Batterie	1	1	1			
Alternateur	1	1	1			
Ampèremètre	1	1	1			
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	
Instruments						
Montre chrono	1	0	0			
Anémomètre	1	1	1			
Variomètre	1	1	1			
Altimètre	1	1	1			
Horizon artificiel	1	0	1			
Indicateur de virage	1	0	0			
Compas gyroskopique	1	0	1			
Compas de secours	1	1	1			
Thermomètre extérieur	1	0	0			
Electronique						
VOR	1	0	1			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			
DME	1	0	0			
COM	2	0	1			
Transpondeur mode C	1	0	1			
Balise de détresse	1	1	1			
Interphone	1	0	0			
Boîte de mélange	1	0	0			



**MANUEL D'EXPLOITATION
CONNAISSANCES MACHINE - MS 892**

ACOP

MEL

02-2013

Systeme et ou composant du MS 892	nombre installés	VFR jour	VFR nuit			Remarques et exceptions
Dépression						
Pompe à vide	1	0	1			
Indicateur de dépression	1	0	1			Peut être inop pour retour à la base
Eclairages						
Eclairages cockpit	1	0	0			Peut être inop si éclairage instruments fonctionne et 2 lampes à bord
Eclairage instruments	1	0	1			Peut être inop pour retour à la base si éclairages cockpit fonctionne et 2 lampes à bord
Phare de roulage	1	0	1			Peut être inop si le phare d'atterrissage fonctionne
Phare d'atterrissage	1	0	1			Peut être inop si le phare de roulage fonctionne
Anticollision	1	0	1			
Feux de navigation	3	0	3			