

AVANT DEMARRAGE MOTEUR

Portes.....	FERMEES
Sécurité.....	EN PLACE
Ceintures.....	AJUSTEES
Quantité carburant	VERIFIEE
Volets.....	RENTRES
VHF.....	OFF
Transpondeur.....	OFF

DEMARRAGE MOTEUR

Robinet carburant.....	ON
MASTER	ON
Starter moteur	TIRE

Si moteur chaud ne pas tirer le Starter

Freins.....	SERRES
Gaz	REDUITS
Magnétos	ON
Démarrreur.....	ACTIONNE
Régime moteur.....	1800 RPM
Starter.....	REPOUSSE

AVANT ROULAGE

VHF.....	ON
Transpondeur	ON
Eclairages extérieurs.....	ON
Instruments moteur	VERIFIES

AVANT ALIGNEMENT ET DECOLLAGE

Sécurité parachute.....	RETIREE
Portes	VERROUILLEES
Ceintures	BOUCLEES
Commandes de vol	ESSAYEES
Starter	REPOUSSE

Liquide de refroidissement > 60°C

Moteur	PLEIN GAZ
Régime.....	5800 RPM

Utiliser la commande du Pas hélice si nécessaire

Régime moteur	4000 RPM
Magnétos	ESSAYEES
Régime de ralenti.....	1800 RPM
Altimètre.....	REGLE

DECOLLAGE STANDARD

Volets	CRAN 1/2
Commande airbox.....	FROID
Moteur	PLEIN GAZ
Hélice.....	PETIT PAS
Régime	5800 RPM
Rotation.....	60 Km/h
Montée.....	100 Km/h

Vitesse du meilleur angle de montée : 70 Km/h

Vitesse du meilleur taux de montée : 100 Km/h

DECOLLAGE COURT

Appliquer de la pression aux freins

Commande airbox.....	FROID
Volets	FULL
Régime moteur	5800 RPM
Hélice	PETIT PAS
Freins	RELACHES
Rotation.....	50 Km/h
Montée.....	70 Km/h

CROISIERE

Volets.....	RENTRES
Régime moteur	5500 RPM
Hélice.....	REGLEE

Eviter de descendre en-dessous des 4000 RPM
Régler le pas hélice pour éviter une utilisation continue du moteur en-dessous de 5200 RPM avec la manette des gaz complètement ouverte.

ATTENTION

Il faut rappeler que l'airbox installé sur le moteur Rotax 912 S n'est pas un système qui garantit toujours la prévention de formation de glace dans les carburateurs.
Il est absolument nécessaire d'éviter toute condition de vol pouvant favoriser la formation de glace dans les carburateurs.

PROCEDURES NORMALES

ET

PROCEDURES URGENCE



ITC

SAVANNAH S

**CE DOCUMENT NE REMPLACE PAS
LE MANUEL DE VOL**

APPROCHE ET ATERRISSAGE

DESCENTE NORMALE

Vitesse90 Km/h
commande airboxCHAUD
Volets.....CRAN 1/2
Vitesse70 Km/h
Volets.....FULL

DESCENTE VENT DE TRAVERS

Vitesse d'approche.....100 Km/h
commande airboxCHAUD
Volets.....CRAN 1/2
Vitesse80 Km/h

Garder le manche au vent et pied contraire

ATERRISSAGE STANDARD

Toucher le sol avec les roues du train principal
Rouler au sol jusqu'à l'arrêt avec le manche tiré.

APRES ATERRISSAGE

Volets.....RENTRES

Garder le manche secteur arrière

ARRET MOTEUR

Régime moteurRALENTI

Garder le manche secteur arrière pendant deux minutes

VHFOFF
Transpondeur.....OFF
Eclairage extérieur.....OFF
MagnétosOFF
Interrupteur Master.....OFF
Sécurité parachuteEN PLACE

Remettre le cache Pitot
Nettoyer l'appareil si nécessaire

VISITE PREVOL

Poste de pilotage

Manuel de vol et d'entretien : dans le compartiment bagages
Témoin réserve de carburant : vérifier son fonctionnement
Niveau essence : contrôler à travers l'indicateur à vue
Moteur de trim : vérifier son fonctionnement
Interrupteurs magnétos, les deux sur OFF
Interrupteur MASTER sur OFF
Interrupteurs VHF /Transpondeur sur OFF.

Demi-voilure gauche

Vérification de l'attache avant de l'aile du fuselage
Vérification de l'attache arrière de l'aile du fuselage
Haubans du fuselage : contrôler l'état des attaches
Haubans de l'aile : contrôler l'état des attaches
Charnières des flaperons: contrôler la présence des goupilles dans les boulons, l'état des charnières et l'absence de jeux
vérifier l'absence de dommages sur le bord de fuite
Commande des flaperons : vérifier l'état des attaches entre la biellette et le guignol de commande :
contrôler l'état du bord d'attaque , l'absence de criques au niveau des rivets et des brides d'attache :
vérifier le raccordement entre le volet extérieur et le volet intérieur ainsi que l'intégrité des guignols.
Tube de Pitot : enlever la protection (si présent)
Vérifier la bonne fermeture du bouchon du réservoir.

Train principal gauche

Pneus : contrôle de l'usure et de la pression de gonflage
Carénage : en vérifier la fixation.

Fuselage arrière.

Rivets : présence de tous les rivets et absence de criques au niveau des trous sur les revêtements
Panneau de contrôle : enlever le panneau et vérifier l'absence de criques
contrôler l'intégralité des biellettes de commande et des guignols
Patin de queue : vérifier la correcte fixation
Purger le réservoir central.

Empennage horizontal.

Stabilisateur : état des attaches arrière et des brides charnières
Élévateur : état du bord de fuite et des brides des charnières
Charnières de l'élévateur : présence goupilles et absence de jeu
Commande de l'élévateur : vérifier l'état du raccordement entre les brides de la charnière centrale et les câbles de commande.

Empennage vertical

Dérive : état des attaches arrière et des brides des charnières
Gouverne : état du bord de fuite et de l'attache des charnières
Charnières gouverne : présence des goupilles et absence de jeux
Commandes de la gouverne : contrôle de l'état des raccordements entre les câbles et le guignol ainsi que de la présence des goupilles.

VISITE PREVOL

Demi-voilure droite

Vérification de l'attache avant de l'aile du fuselage
Vérification de l'attache arrière de l'aile du fuselage
Haubans du fuselage : contrôler l'état des attaches
Haubans de l'aile : contrôler l'état des attaches
Charnières des flaperons : contrôler la présence des goupilles dans les boulons, l'état des charnières et l'absence de jeux
vérifier l'absence de dommages sur le bord de fuite
Commande des flaperons : vérifier l'état des attaches entre la biellette et le guignol de commande
contrôler l'état du bord d'attaque , l'absence de criques au niveau des rivets et des brides d'attache
vérifier l'attache entre le volet extérieur et le volet intérieur ainsi que l'état des guignols
Circuit de retour carburant : vérifier l'absence d'obstructions
Bouchons : vérifier la bonne fermeture du bouchon du réservoir.

Train principal droit

Pneus : contrôle de l'usure et de la pression de gonflage
Carénage (si installé) : en vérifier la fixation.

Capots : Enlever les capots et vérifier les points suivants :

Absence de criques sur le carter moteur
L'état des silentblocs
Absence de criques et de plis sur les tubes du bâti moteur ainsi que l'état des soudures
L'état du système d'échappement
Absence de points de frottement sur toutes les durites
Le niveau du liquide de refroidissement et l'état du système correspondant
Le niveau de l'huile moteur et l'état du système correspondant
L'état du circuit carburant
Etat des filtres huile, essence et air
L'état du système d'allumage
Contrôler l'absence d'obstructions et la propreté des prises d'air du radiateur d'eau et d'huile, des trous de passage de l'air aux cylindres et aux carburateurs
Fermer les capots.

Hélice

Vérifier l'absence de criques sur les pales
Vérifier l'absence de criques sur le moyeu

Système carburant

Vérifier le fonctionnement de la ligne de retour carburant
Allumer la pompe électrique et vérifier que la pression du carburant atteint une valeur de presque 5 PSI, ensuite éteindre la pompe et contrôler que la pression diminue lentement
Purger le réservoir central ; l'essence doit apparaître limpide et dépourvue d'impuretés et d'eau

PANNE MOTEUR PENDANT LE DÉCOLLAGE

En cas d'une piste assez longue pour arrêter l'avion

- Freiner normalement pour arrêter l'avion.

En cas d'une piste trop courte pour arrêter l'avion :

- Freiner à fond
- Fermer le robinet du carburant
- Déconnecter les magnétos
- Positionner l'interrupteur général sur OFF
- Manette des gaz au minimum

PANNE MOTEUR APRÈS LE DÉCOLLAGE

- Faire en sorte que l'avion atteigne 70 Km/h
- Volets 1/2 (position de décollage)
- Fermer le robinet du carburant
- Déconnecter les magnétos
- Positionner l'interrupteur général sur OFF
- Se diriger vers une zone où l'atterrissage est possible

PANNE MOTEUR PENDANT LE VOL

- Faire en sorte que l'avion atteigne 100 Km/h
- Volets à 0°
- Vérifier le contenu des réservoirs à travers l'indicateur à vue
- Vérifier que les deux magnétos se trouvent sur ON
- Actionner la commande d'AIRBOX vers chaud
- Actionner la pompe électrique carburant
- Garder la manette des gaz en position mi ouverte
- Essayer de redémarrer le moteur
- Si le moteur repart, reprendre les paramètres de vol standards, autrement se préparer à un atterrissage d'urgence.

PERTE SOUDAIN DE PUISSANCE

- Vérifier le contenu des réservoirs à travers l'indicateur à vue
- Vérifier que le robinet essence est ouvert
- Vérifier que le starter est fermé
- Vérifier que les deux magnétos se trouvent sur ON.

GIVRAGE CARBURATEURS

IL faut absolument éviter toute situation pouvant favoriser la formation de glace dans les carburateurs. La glace peut se former lorsque les conditions météorologiques y sont favorables.

Dans cas, il est nécessaire de :

- Tirer complètement la commande Airbox sur chaud
- Faire en sorte que le moteur atteigne le maximum de tours.
- Réduire la puissance
- Contrôler les instruments moteurs
- Analyser le problème
- Atterrir dès que possible

PANNE DE L'ALTERNATEUR

- Positionner l'interrupteur MASTER sur OFF
 - Atterrir sur le terrain d'aviation le plus proche
- Il faut se rappeler qu'en débranchant l'interrupteur MASTER avant d'atterrir, tous les instruments électriques sont désactivés

REGIME MOTEUR RPM

DECOLLAGE	5500
MAXI CONTINU	5500
RALENTI	1400-1500
MAXIMUM	5800
CROISIERE	4600-5200

CONSOMATION L/H

DECOLLAGE :	24
MAXI CONTINU :	22.6

CARACTERISTIQUES

LONGUEUR	6.60M
ENVERGURE	9.00M
LARGEUR FUSELAGE	1.10M
MASSE A VIDE	274KG
MASSE A VIDE MAXI AUTORISEE	286KG
MASSE MAXI AU DECOLLAGE avec parachute	450KG
MASSE MAXI TESTEE PAR LE CONSTRUCTEUR	560KG
RESERVOIRS DANS LES AILES + RESEVERVE	78L

PERFORMANCES

VITESSE MINI	45KM/H
VITESSE MAXI	180KM/H
VITESSE CROISIERE	160KM/H
VNE	210KM/H
FINESSE	10

DECOLLAGE

DISTANCE DE ROULAGE VOLET 0°	60M
DISTANCE DE ROULAGE 1 CRAN DE VOLET	60M
DISTANCE DE ROULAGE 2 CRANS DE VOLET	50M

ATTERRISSAGE

DISTANCE DE ROULAGE VOLET 0°	90M
DISTANCE DE ROULAGE 1 CRAN DE VOLET	80M
DISTANCE DE ROULAGE 2 CRANS DE VOLET	60M

FEU AU MOTEUR

Au sol

- Fermer le robinet carburant
- Ouvrir complètement la manette des gaz
- Éteindre la pompe électrique carburant
- Positionner les deux magnétos sur OFF
- Positionner l'interrupteur principale MASTER sur OFF
- Abandonner rapidement l'avion
- Intervenir avec des extincteurs

Pendant le décollage

- Fermer le robinet carburant
- Freiner à fond
- Éteindre la pompe électrique carburant
- Positionner les deux magnétos sur OFF
- Intervenir avec des extincteurs

Après le décollage

- Garder la manette des gaz complètement ouverte
- Fermer le robinet carburant
- Garder une altitude de sécurité d'au moins 500 ft.
- Effectuer un atterrissage d'urgence

Pendant le vol

- Fermer le robinet carburant
- Garder la manette des gaz complètement ouverte
- Positionner l'interrupteur MASTER sur OFF
- Positionner les deux magnétos sur OFF
- Effectuer un atterrissage d'urgence.

ATTERRISSAGE D'URGENCE SANS MOTEUR

Descente

- Vitesse 100 Km/h
- Volets complètement rentrés
- Choisir un terrain correct pour atterrir
- Fermer le robinet carburant
- Mettre les deux magnétos OFF
- Mettre l'interrupteur Master OFF
- Vérifier que les ceintures de sécurité soient bouclées

Finale

- Vitesse d'approche 70 Km/h
- Volets en position de décollage 1/2

Atterrissage

- Volets en position d'atterrissage Full
- Freiner à fond après avoir touché le sol

ATTERRISSAGE D'URGENCE AVEC LE MOTEUR

Descente

- Vitesse 100 Km/h
- Volets complètement rentrés
- Choisir une surface correcte pour atterrir

Finale

- Vitesse d'approche 70 Km/h (43.5 mph / 38 KIAS)
- Volets en position décollage 1/2
- Fermer le robinet carburant
- Mettre les deux magnétos en position OFF
- Mettre l'interrupteur MASTER en position OFF
- Vérifier que les ceintures de sécurité soient bien bouclées

Atterrissage

- Volets en position d'atterrissage Full
- Freiner à fond après avoir touché le sol

VRILLE INVOLONTAIRE

- Volets en position de croisière
- Gouverne en position neutre
- Manche au centre, légèrement vers l'avant
- Positionner la gouverne du palonnier à l'opposé du sens de rotation de façon à arrêter l'autorotation
- Une fois l'autorotation arrêtée, positionner les pédales du palonnier en position neutre et annuler l'assiette à piquer, en évitant de dépasser la Vne et le facteur de charge maximum.

