

## 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

Vitesse .....90 Km/h  
commande airbox .....CHAUD  
Volets.....CRAN 1/2  
Vitesse .....70 Km/h  
Volets.....FULL

### DESCENTE VENT DE TRAVERS

Vitesse d'approche.....100 Km/h  
commande airbox .....CHAUD  
Volets.....CRAN 1/2  
Vitesse .....80 Km/h

Garder le manche au vent et pied contraire

### ATTERRISSAGE 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 moteur .....RALENTI

Garder le manche secteur arrière pendant deux minutes

VHF .....OFF  
Transpondeur.....OFF  
Eclairage extérieur.....OFF  
Magnétos .....OFF  
Interrupteur Master.....OFF  
Sécurité parachute .....EN 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.

