## 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 Démarreur……………………………….........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

**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

Liquide de refroidissement > 60°C

#### Moteur …………………………………........PLEIN GAZ

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 t toute condition de vol pouvant favoriser la formation de glace dans les carburateurs.

Régime……………………………………........5800 RPM

Utiliser la commande du Pas hélice si nécessaire

#### Régime moteur …..............................................4000 RPM

Magnétos …………………………………….ESSAYEES Régime de ralenti…………………………........1800 RPM Altimètre……………………………….. …...........REGLE

**PROCEDURES NORMALES**

**ET PROCEDURES URGENCE**

**ITC SAVANNAH S**

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

**APPROCHE ET ATTERRISSAGE**

**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 ATTERRISSAGE

#### 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

**REGIME MOTEUR RPM**

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

* Faire en sorte que l’avion atteigne
* Volets 1/2 (position de décollage)
* Fermer le robinet du carburant
* Déconnecter les magnétos

70 Km/h

**CONSOMATION L/H**

DECOLLAGE : 24 MAXI CONTINU : 22.6

* 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
* Actionné 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 SOUDAINE 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

**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.