

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

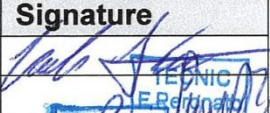

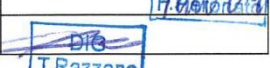


**I.C.P. Srl**



**POH-SVSR-FR  
MANUEL DE VOL  
ICP SAVANNAH™ SR**

**Numéro de série : YY-MM-56-XXXX-Z**

**Année 20XX**

	Function	Name	Signature
<b>Prepared</b>	Technical Staff	Emanuele Fondacaro	
	TECNIC - Technical Manager	Federico Peronato	
	CONF - Configuration Manager	Andrea Lisa	
<b>Verified</b>	TECNIC - Technical Manager	Federico Peronato	
<b>Approved</b>	DIG - Accountable Manager	Tancredi Razzano	

**Données du fabricant :**

<b>Nom :</b>	I.C.P. Srl	<b>Contacts :</b>	Tél. :	+39 011 9927503
<b>Adresse :</b>	S.P. 16 km 15,150 Castelnuovo Don Bosco (AT) Italy, 14022		Site Web :	www.icp.it
			E-mail :	info@icp.it
			Navigabilité :	tecnico@icp.it

*Les données techniques et les informations qu'elles contiennent sont la propriété d'I.C.P. Srl et ne doivent pas être divulguées en tout ou partie à des tiers sans autorisation écrite préalable d'I.C.P. Srl. Le manuel doit rester avec l'aéronef en cas de vente.*

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 0.1. Liste des modifications

Révision	Date	Description	Émis par
00	07/07/2023	Première sortie	Emanuele Fondacaro



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 0.2. Table des matières

0.2.	Table des matières .....	3
0.3.	Table des figures .....	6
0.4.	Liste des tableaux .....	7
0.5.	Liste des pages effectives .....	8
1.	Générales .....	9
1.2.	Documentation approuvée de l'aéronef .....	11
1.3.	Plaque d'identité de l'aéronef .....	12
1.4.	Garantie .....	12
1.5.	Feedback Form to ICP manufacturer .....	12
1.6.	Certification criteria .....	13
1.7.	Symboles, abréviations et glossaire .....	13
1.8.	Conversions des unités de mesure .....	14
2.	Limites opérationnelles .....	15
2.1.	Limitations de navigabilité .....	15
2.2.	Limitations de Vitesse et marques .....	15
2.3.	Plafond de vol .....	16
2.4.	Facteur de charge limite de manœuvre .....	16
2.5.	Manœuvres interdites .....	17
2.6.	Limites de charge utile .....	17
2.7.	Limites de poids et de Centre de Gravité .....	17
2.8.	Limites de carburant .....	18
2.9.	Limites et marquages du groupe motopropulseur .....	18
3.	Procédures d'urgence .....	21
3.1.	Panne moteur .....	21
3.2.	Feu au moteur .....	23
3.3.	Le moteur fonctionne mal .....	23
3.4.	Perte de pression d'huile .....	24
3.5.	Perte de pression de carburant .....	24
3.6.	Panne de l'alternateur .....	24
3.7.	Feu sur les câbles électriques (Fumée dans la cabine) .....	24
3.8.	Atterrissage d'urgence (AVEC moteur) .....	25
3.9.	Atterrissage d'urgence (SANS moteur) .....	25



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

3.10. Récupération de rotation.....	26
3.11. Utilisation du système parachute .....	26
4. Procédures normales.....	27
4.1. Contrôle d'inspection quotidien .....	27
4.2. Contrôles prevol.....	31
4.3. Démarrage moteur.....	33
4.4. Taxi.....	33
4.5. Contrôles avant le décollage.....	33
4.6. Décollage normal.....	34
4.7. Décollage court.....	35
4.8. Approche et atterrissage.....	36
4.9. Engine stop.....	36
4.10. Parking/mooring.....	36
5. Performance .....	37
5.1. Distance et course de décollage .....	37
5.2. Distance et course d'atterrissage.....	38
5.3. Taux de montée et vitesse .....	38
5.4. Plafond de service .....	38
5.5. Vitesse de croisière .....	39
5.6. Vitesses de décrochage.....	40
5.7. RPM .....	41
5.8. Consommation de carburant.....	41
5.9. Meilleure glisse avec Volts rentrée.....	42
6. Poids et équilibrage .....	43
6.1. Mise à niveau de l'appareil.....	43
6.2. Détermination du poids à vide opérationnel et équilibrage .....	43
7. Description de l'avion e des systèmes .....	49
7.1. Caractéristiques générales .....	49
7.2. Dessin à trois vues .....	51
7.3. Cellule .....	52
7.4. Commandes .....	53
7.5. Groupe motopropulseur .....	55
7.6. Circuit de carburant .....	57
7.7. Circuit de graissage .....	62

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

7.8.	Circuit de refroidissement .....	63
7.9.	Train d'atterrissage .....	64
7.10.	Chauffage et ventilation de la cabine .....	66
7.11.	Circuit électrique .....	67
7.12.	Cabine et instruments .....	69
7.13.	Liste des équipements installés sur l'avion de référence .....	72
7.14.	Installation du système parachute .....	72
8.	Assistance et maintenance au sol des avions .....	73
8.1.	Remorquage d'avion .....	73
8.2.	Ravitaillement des avions .....	73
8.3.	Ancrage de l'aéronef .....	74
8.4.	Nettoyage de l'aéronef .....	74
9.	Suppléments .....	75
	ADDENDUM A - Rotax 912 ULS/iS avec hélice DUC-Hélices Flash-3-L .....	77
5.1.	Distance et course de décollage .....	77
5.2.	Distance et course d'atterrissage .....	77
5.3.	Taux de montée et vitesse .....	78
5.5.	Vitesse de croisière .....	78
	ADDENDUM B - Rotax 912 ULS/iS avec hélice E-Props Glorieuse .....	81
4.5.	Contrôles avant le décollage .....	81
4.6.	Décollage normal .....	81
4.7.	Décollage .....	81
4.8.	Approche et atterrissage .....	81
5.1.	Distance et course de décollage .....	82
5.2.	Distance et course d'atterrissage .....	82
5.3.	Taux de montée et vitesse .....	83
5.5.	Vitesse de croisière .....	83
	ANNEXE A - Retour d'information sur les aéronefs d'ICP .....	85

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 0.3. Table des figures

Figure 1: Vue en plan de la séquence de contrôle d'inspection quotidien .....	27
Figure 2: Vitesse de croisière 400 kg .....	39
Figure 3: Vitesse de croisière 525 kg .....	39
Figure 4: Tableau de poids et centrage.....	46
Figure 5: Dessin à trois vues du Savannah™ SR.....	51
Figure 6: Vue partielle de le Savannah™ SR .....	52
Figure 7: Système de contrôle de Profondeur .....	53
Figure 8: Système de contrôle du Trim .....	53
Figure 9: Système de contrôle de Flaperons avec mélangeur de Volets et Ailerons .....	54
Figure 10: Système de contrôle la gouverne de direction et détail sur les pédale .....	54
Figure 11: circuit de carburant standard.....	58
Figure 12: Circuit de carburant alaire standard .....	58
Figure 13: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants) .....	59
Figure 14: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants) .....	59
Figure 15: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs avec pompes de transfert .....	59
Figure 16: Circuit de carburant dans le fuselage avec 912 UL/ULS, 914 UL .....	60
Figure 17: Circuit de carburant dans le fuselage avec Rotax 912 iS .....	60
Figure 18: Circuit de graissage standard du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL .....	62
Figure 19: Circuit de graissage du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL avec thermostat (optionnel) .....	62
Figure 20: Circuit de refroidissement standard du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL .....	63
Figure 21: Circuit de refroidissement du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL avec thermostat (optionnel) .....	63
Figure 22: Circuit de freinage standard (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique).....	65
Figure 23: Circuit de freinage avec frein de parc (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique).....	65
Figure 24: Freinage à double circuit (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique).....	66
Figure 25: Système de chauffage de la cabine .....	66
Figure 26: Câblage électrique du compartiment moteur .....	67
Figure 27: Câblage électrique en arrière du pare-feu .....	68
Figure 28: Tableau de bord standard .....	70
Figure 29: Plaques du Savannah SR (pas à l'échelle) .....	71
Figure 30: Plaque de limitations opérationnelles (pas à l'échelle).....	71
Figure 31: Disposition de l'installation des brides du système de sauvetage en parachute .....	72
Figure 32: Zone de sortie et poignée du système de sauvetage en parachute .....	72

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 0.4. Liste des tableaux

Tableau 1: Documents approuvés .....	11
Tableau 2: Conversions .....	14
Tableau 3: Vitesses de décrochage .....	15
Tableau 4: Facteur de charge .....	16
Tableau 5: Capacité de carburant et carburant inutilisable .....	18
Tableau 6: Limites de régime des moteurs.....	18
Tableau 7: Arcs de pression d'huile moteur .....	19
Tableau 8: Arcs de température d'huile moteur.....	19
Tableau 9: Arcs de température du liquide de refroidissement des moteurs .....	19
Tableau 10: Arcs de pression de carburant des moteurs .....	19
Tableau 11: Panne moteur au décollage.....	21
Tableau 12: Panne moteur immédiatement après le décollage .....	22
Tableau 13: Liste de contrôle en cas de panne moteur en vol .....	22
Tableau 14: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur au sol .....	23
Tableau 15: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur en vol .....	23
Tableau 16: Liste de contrôle de la rugosité du moteur .....	23
Tableau 17: Liste de contrôle en cas de perte de pression d'huile .....	24
Tableau 18: Liste de contrôle en cas de perte de pression d'huile .....	24
Tableau 19: Liste de contrôle en cas de panne d'alternateur .....	24
Tableau 20: Liste de contrôle en cas d'incendie électrique (fumée dans la cabine).....	24
Tableau 21: Liste de contrôle pour l'atterrissage d'urgence (mise sous tension) .....	25
Tableau 22: Liste de contrôle pour l'atterrissage d'urgence (mise hors tension).....	25
Tableau 23: Liste de contrôle de récupération après rotation.....	26
Tableau 24: Liste de contrôle d'activation du système de récupération balistique .....	26
Tableau 25c (a-c): Liste des contrôles d'inspection quotidien .....	30
Tableau 26b (a-b): Liste des contrôles pré-vol .....	32
Tableau 27: Liste de contrôle de démarrage du moteur .....	33
Tableau 28: Liste de contrôle pour le roulage .....	33
Tableau 29: Liste des contrôles avant le décollage .....	33
Tableau 30: Liste de contrôle pour le décollage normal .....	34
Tableau 31: Liste de contrôle pour un décollage doux/court .....	35
Tableau 32: Liste de contrôle d'approche et d'atterrissage.....	36
Tableau 33: Liste de contrôle d'arrêt du moteur .....	36
Tableau 34: Liste de contrôle de stationnement/amarrage.....	36
Tableau 35: Distance et course de décollage.....	37
Tableau 36: Distance et course d'atterrissage .....	38
Tableau 37: Taux de montée .....	38
Tableau 38: Vitesses de décrochage .....	40
Tableau 39: Chutes d'altitude de décrochage .....	40
Tableau 40: RPM des moteurs disponibles.....	41
Tableau 41: Consommation de carburant des moteurs disponibles .....	41
Tableau 42: Meilleure glisse avec Flaps UP.....	42



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

Tableau 43: Table du poids à vide opérationnel et équilibrage.....	44
Tableau 44: Tableau de poids et centrage .....	45
Tableau 45: Caractéristiques générales du Savannah™ SR.....	50
Tableau 46: Moteurs .....	55
Tableau 47: Hélices .....	56
Tableau 48: Volumes du circuit de carburant .....	60
Tableau 49: Types de carburant approuvés .....	61
Tableau 50: Capacité du circuit de graissage.....	62
Tableau 51: Capacité du circuit de refroidissement.....	63
Tableau 52: Type de batterie .....	67
Tableau 53: Arcs de l'anémomètre .....	70
Tableau 54: Liste de contrôle pour l'ancrage de l'aéronef .....	74
Table 55: Bruit mesuré pour diverse hélices .....	75

## 0.5. Liste des pages effectives

Le présent *Manuel de Maintenance* contient 9 *Chapitres*, 3 *Addendum*, 1 *Annexe* et 86 *Pages*, tous approuvés par I.C.P. Srl.



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 1. Générales

Le *Savannah™ SR* est destiné à un usage récréatif et peut être utilisé pour la formation des pilotes et le travail aérien uniquement lorsque cela est autorisé.

### AVERTISSEMENT

**Lire le présent manuel avant le premier vol!**  
**Le pilote doit être informé et comprendre les spécifications et les limites de cet avion. Ce manuel doit être lu avec attention. Les prescriptions relatives aux contrôles pré-vol et quotidiens doivent être respectées.**

Tous les aéronefs *Savannah™ SR* sont livrés avec un *Manuel d'utilisation du pilote*, un *Manuel de maintenance* et un *Catalogue de pièces détachées* ; ces documents doivent être considérés comme faisant partie intégrante de l'appareil et doivent le suivre pendant toute sa durée de vie.

Les instructions pour la maintenance décrites dans le *Manuel de maintenance* sont les seules approuvées pour un entretien sûr du *Savannah™ SR* et doivent être suivies à la lettre.

Il est important de vérifier périodiquement que toutes les versions des manuels de l'aéronef sont à jour, en contrôlant les mises à jour sur le site Web du constructeur [www.icpaviatione.it](http://www.icpaviatione.it) en se connectant à la section *My I.C.P.* Si la version n'est pas la plus récente, mettre à jour les manuels. Vérifier également qu'aucun *Bulletin de service*, nouveau ou moins récent, ne doit être appliqué à l'aéronef.

Pour l'entretien du moteur, du système parachute (si installé) et de tout autre équipement supplémentaire, faire référence aux manuels originaux des producteurs des différents composants. Pour toute information supplémentaire, écrire directement à [info@icp.it](mailto:info@icp.it).

### AVERTISSEMENT

**Le propriétaire d'abord puis le pilote doivent vérifier que les entretiens et les contrôles sont effectués conformément aux indications du fabricant de chaque système, y compris de la cellule.**

Ce manuel contient les informations nécessaires pour une utilisation sûre et efficace de votre avion. Ces instructions vous fournissent une connaissance générale de l'avion et de ses caractéristiques ainsi que des procédures spécifiques d'exploitation normale et d'urgence. Il est supposé que le pilote aux commandes de cet avion possède une connaissance approfondie des principes de vol et ces principes ne sont pas abordés dans ce manuel. Ce manuel fournit les meilleures instructions d'utilisation possibles dans la plupart des circonstances, mais de multiples urgences, des conditions météorologiques défavorables, le terrain ou d'autres facteurs peuvent nécessiter des actions différentes.

### NOTE

Ce manuel comporte une première page indiquant le numéro de série d'un certain avion et le code du document.  
 Les autres pages contiennent la révision et le numéro de série générique.  
 Insérer les pages révisées (dernière révision) pour maintenir à jour le manuel.



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

## AVERTISSEMENT

Savannah™- SR est un avion pour le seul vol VFR ! N'essayez jamais de voler intentionnellement en IMC. Éviter le vent fort et un temps excessivement turbulent. Le *Savannah™-SR* n'est pas un avion ultra léger acrobatique. Toute manœuvre acrobatique est interdite.

## AVERTISSEMENT

Il faut rappeler que tous les moteurs utilisés sur les avions ultra légers ne sont pas moteurs d'avion certifiés et la maintenance est à la charge du propriétaire ou d'ateliers agréés dans certains pays (p.e. Allemagne). Le moteur ROTAX utilisé sur cet avion, même si défini UL (à savoir "Ultra-Light" et en plus "non certifié") est considéré comme fiable. Malgré cela, au moment de la vente, ROTAX informe l'utilisateur sur l'éventuel risque d'un arrêt du moteur entraînant un atterrissage d'urgence. Le risque d'un arrêt du moteur doit toujours être pris en compte pendant la planification du vol. Le pilote doit s'assurer de la bonne exécution des contrôles et des périodes d'entretien prévus et prescrits par le constructeur. Il doit même être en mesure de gérer un décollage avorté et/ou effectuer un atterrissage d'urgence

## AVERTISSEMENT

Tout retrait de plaquettes et toute modification apportée à l'aéronef et susceptible de compromettre l'intégrité structurelle ou les caractéristiques de vol sans l'approbation écrite spécifique d'ICP entraînera la perte de garantie et le dégagement de toute responsabilité de la part d'ICP et de ses concessionnaires envers le propriétaire et/ou l'opérateur et de toute responsabilité quant aux conséquences d'une telle modification.

## 1.1. Définitions des termes AVERTISSEMENT, PRUDENCE et NOTE

### AVERTISSEMENT

Indique des procédures opérationnelles, techniques ou autres pouvant entraîner des blessures, même mortelles, si elles ne sont pas scrupuleusement suivies.

### PRUDENCE

Indique des procédures opérationnelles, techniques ou autres qui pourraient endommager l'équipement si elles ne sont pas scrupuleusement suivies.

### NOTE

Indique des procédures opérationnelles et techniques qu'il est important de souligner.

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 1.2. Documentation approuvée de l'aéronef

La documentation approuvée pour l'aéronef est la suivante :

Nom	Description	Code
POH-SVSR-FR-Pilot's Operating Handbook Savannah SR French-RevXX	Manuel de vol du <i>Savannah™ SR</i> (le présent manuel)	POH-SVSR-FR
MM-SVSR-FR-Maintenance Manual Savannah SR French-RevXX	Manuel de maintenance du <i>Savannah™ SR</i>	MM-SVSR-FR
CMK1-SVSR-EN-CAPXX-Savannah SR Construction Manual-RevXX	Manuel de construction du <i>Savannah™ SR</i> (K1-Kit one; XX-Chapitre)	CMK1-SVSR-EN-CAPXX
SPCXX-SVSR-Spare Parts Catalogue Savannah SR-RevXX	Catalogue de pièces détachées du <i>Savannah™</i> (XX-Chapitre)	SPCXX-SVSR-EN
Sxxxx-...name...-RevXX	Spécifications techniques du <i>Savannah™ SR</i> numéro xxx ...nom...	Sxxxx
SBxxx	Bulletin de service numéro xxx	SBxxx

Tableau 1: Documents approuvés

### AVERTISSEMENT

**Mettre à jour périodiquement la documentation approuvée pour l'aéronef en téléchargeant les nouvelles révisions des fichiers du site Internet d'I.C.P. Srl [www.icpaviazione.it](http://www.icpaviazione.it) à la page My I.C.P., après avoir demandé un identifiant pour l'accès.**

Le *Manuel de Vol* et le Manuel de maintenance de l'avion sont délivrés conformément aux exigences du CS-VLA Amdt. 1, ASTM F2245, ASTM F2746 et ASTM F2483 (en particulier Ch. 5.1.).

Seuls le Manuel de Vol, le Manuel de Maintenance et le Catalogue de Pièces détachées sont fournis avec l'avion, toutes les autres informations sont présentes et téléchargeables sur I.C.P. Site Internet de I.C.P. Srl aviation ([www.icp.it](http://www.icp.it)) depuis la page My ICP.

### AVERTISSEMENT

**Le présent manuel du *Chapitre 1* au *Chapitre 9* décrit toutes les informations, limitations, opérations et performances possibles sur l'avion dans sa configuration Standard avec *Rotax 912 ULS* et hélice *E-Props Durandal V20* et équipements spécifiés au *Chapitre 7.13*. Pour toute information sur l'installation et/ou la configuration d'autres groupes motopropulseurs (c'est-à-dire le train d'atterrissage), se référer à chaque ADDENDA relatif joint directement à la fin de ce manuel. Toutes les informations présentes dans chaque ADDENDA remplacent uniquement les mêmes informations/chapitre du manuel ; l'autre reste valable aussi pour les différentes configurations.**

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 1.3. Plaque d'identité de l'aéronef

L'aéronef est identifié au moyen du numéro de série indiqué sur deux plaquettes différentes: la première est située sur le côté droit de la queue du fuselage, sous le stabilisateur; la seconde est en acier inoxydable résistant au feu, et est fixée à la cloison pare-feu, contenant les informations suivantes: - Logo du fabricant *I.C.P. Srl*; - Modèle d'Avion *Savannah SR*; - Numéro de Série de l'avion contenant l'année de fabrication; - Marques d'immatriculation des aéronefs.

Un numéro de série générique est au format suivant:

***yy-mm-56-xxxx-Z***

***yy*** et ***-mm*** correspondent à l'*année* et au *mois* de production, ***-56*** est le *modèle Savannah SR*, ***-xxxx*** est le *numéro progressif* et ***-Z*** est une lettre qui peut être ***-K*** pour *kits*, ou ***-R*** pour *prêt à voler*.

#### AVERTISSEMENT

**Les plaquettes d'identité font partie intégrante de l'avion; leur enlèvement entraîne la perte de garantie**

### 1.4. Garantie

La garantie de l'aéronef expire après 12 mois consécutifs ou 400 heures de vol (en fonction de la première échéance) à compter de la date de livraison au client, à condition que le manuel et la procédure de maintenance approuvés soient strictement appliqués. En sont exclues toutes les pièces faisant l'objet d'une utilisation et d'une consommation normales (pneus, plaquettes de frein, huile, etc.) dues à l'exploitation réglementaire de l'aéronef. La garantie I.C.P. Srl couvre toutes les parties de la cellule, à l'exception des équipements installés. Des pièces de rechange d'origine I.C.P. Srl doivent toujours être utilisées pour les opérations d'entretien et les réparations de l'aéronef. L'utilisation de pièces de rechange non authentiques I.C.P. Srl ou toute modification de l'aéronef, de ses systèmes et instruments, entraîne la perte totale de la garantie.

Chaque équipement est couvert par sa propre politique de garantie ; toujours se référer à la documentation approuvée par le fabricant pour obtenir les bonnes informations.

Pour toute demande sous garantie, contacter I.C.P. Srl par téléphone ou à l'adresse *info@icp.it*.

### 1.5. Feedback Form to ICP manufacturer

Le constructeur I.C.P. Srl accepte les retours d'information de la part du propriétaire ou du personnel de maintenance concernant l'aéronef, sa documentation, ainsi que les problèmes ou les anomalies identifiés pendant les opérations d'entretien. Envoyer les retours d'information à *info@icp.it* en joignant le formulaire *Retour d'information sur l'aéronef d'ICP*. Ce formulaire est joint au présent manuel et présenté dans ANNEXE A.

#### NOTE

La compagnie ICP ne peut accepter un retour d'information sur l'aéronef sans e-mail officiel auquel est joint le formulaire de retour d'information (décrit précédemment) avec tous les champs correctement remplis.

	<p style="text-align: center;"><b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b></p>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 1.6. Certification criteria

Le *Savannah™ SR* est conforme à la loi française « Arrêté du 23 Septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés » pour les avions ultra-légers de Classe 3, identifiés et immatriculés en France avec une masse maximale au décollage (MTOM) de 525 kg (1156 lbs), avec système de sauvetage par parachute balistique pour avion inclus.

La masse maximale de fonctionnement à vide (EOM) est de 337.5 kg.

CS-VLA Amdt. 1 et LTF-UL 600 ont été utilisées comme norme de référence de conception.

Le *Savannah™ SR* satisfait en outre aux normes de conception ASTM F2245 (dernière édition).

## 1.7. Symboles, abréviations et glossaire

**CAS** - Calibrated Air Speed (Vitesse Corrigée) : il s'agit de la vitesse de l'air en atmosphère standard et au niveau de la mer, corrigée par l'erreur de positionnement des prises de pression statiques.

**IAS** - Indicated Airspeed (Vitesse Indiquée) : il s'agit de la vitesse de l'air comme indiquée par l'anémomètre.

**TAS** - True Airspeed (Vitesse Vraie) : il s'agit de la vitesse de l'air correcte à l'altitude de vol.

**Température Standard** - 15°C (59°F) au niveau de la Mer (z=0) en Atmosphère Standard (ISA).

**g** - facteur de charge : il s'agit du rapport entre le poids apparent et le poids effectif qui indique la charge supportée par l'avion et ses parties.

**V<sub>SO</sub>** - Vitesse de décrochage (config. atterrissage) : il s'agit de la vitesse minimum à laquelle l'avion est contrôlable avec les volets sortis. Cette vitesse est indiquée par la limite inférieure de l'arc blanc sur l'anémomètre.

**V<sub>S1</sub>** - Vitesse de décrochage (lisse) : il s'agit de la vitesse minimum à laquelle l'avion est contrôlable avec les volets rentrés. Cette vitesse est indiquée par la limite inférieure de l'arc vert sur l'anémomètre.

**V<sub>FE</sub>** - Vitesse maximum avec volets sortis : indiquée par la fin de l'arc blanc de l'anémomètre. Il s'agit de la vitesse de vol maximum à laquelle on peut piloter l'avion avec les volets complètement sortis.

**V<sub>A</sub>** - Vitesse de manœuvre : il s'agit de la vitesse maximum au-delà de laquelle un débattement des commandes à leurs butées peut causer des charges excessives sur la structure de l'avion.

**V<sub>NO</sub>** - Vitesse maximum de croisière : indiquée par la limite inférieure de l'arc jaune sur l'anémomètre. Il s'agit de la vitesse qui ne doit absolument pas être dépassée dans des conditions d'air turbulent.

**V<sub>NE</sub>** - Vitesse à ne pas dépasser : indiquée par une ligne rouge sur l'anémomètre. Il s'agit de la vitesse qui ne doit jamais être dépassée.

**RPM** - Révolutions per minute (Tours par minute) : il s'agit de la vitesse de rotation du moteur, pour obtenir la vitesse de rotation de l'hélice, utiliser le rapport de réduction.

**MAP** - Manifold Absolut Pressure (Capteur de pression absolue) : il s'agit de la pression absolue de l'air d'alimentation mesurée par une sonde à l'entrée des cylindres.

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

**Bras** - la mesure de la distance longitudinale du barycentre de chaque partie de l'avion et un point donné.

**Moment** - il s'agit du produit de la masse de chaque partie de l'avion par son bras par rapport au barycentre.

**CG** - Centre de gravité (barycentre) : le point d'application de la résultante des forces de masse.

**Limites du CG** - (limites de centrage) : il s'agit des positions extrêmes du barycentre dans lesquelles ce dernier doit avoir une valeur déterminée pour un poids donné.

## 1.8. Conversions des unités de mesure

Distance			
1 in	25.4 mm	1 mm	0.0394in
1 ft	0.305 m	1 m	3.279 ft
1 Nautical mile	1.852 km	1 km	0.540 Nautical mile
1 mile	1.609 km	1 km	0.621 mile

Vitesse			
1 ft/min	0.305 m/min	1 m/min	3.279 ft/min
1 kt	1.852 km	1 km/h	0.540 kt
1 mph	1.609 km/h	1 km/h	0.621 mph

Masse / Force			
1 N	0.102 kg	1 kg	9.81 N
1 lbs	0.454 kg	1 kg	2.205 lbs
1 lbs	4.448 N	1 N	0.225 lbs

Couple / Moment			
1 lbs ft	0.102 N m	1 N m	0.738 lbs ft
1 lbs ft	1.488 kg m	1 kg m	0.672 lbs ft

Pression			
1 PSI	68.95 mbar	1 mbar	0.0145 PSI
1 PSI	51.75 mmHg	1 mmHg	0.0193 PSI
1 inHg	33.86 mbar	1 mbar	0.0295 inHg

Volume / Capacité			
1 US gal	3.785 lt	1 lt	0.264 US gal

Tableau 2: Conversions



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 2. Limites opérationnelles

Cette section contient des limitations opérationnelles. Ces limites, lorsque cela est possible, sont indiquées par des marques sur les instruments de vol et des plaques dans la cabine. Les limites suivantes doivent être strictement respectées pour éviter des dommages structurels ou des situations dangereuses.

Le *Savannah™ SR* est approuvé pour voler avec l'équipement minimum décrit au *Chapitre 7.12.7* à l'exception de: indicateur de température de l'Airbox (AT), prise USB, indicateur de position des Volets et au moins un indicateur de température du liquide de refroidissement (CHT).

### 2.1. Limitations de navigabilité

Les limitations de navigabilité (*Chapitre 2.1*) sont publiées par le constructeur ICP et approuvées par l'autorité aéronautique (l'EASA ou la FAA) uniquement dans le cas des aéronefs certifiés, conformément aux critères définis dans la *partie 21*, condition requise *21A.31(a)3*. et *FAR 3.4*. .

L'avion, n'a pas de limitations particulières, à l'exception de celles indiquées dans ce *Manuel de vol* (POH-SVSR). Si les descriptions, délais (dont tolérances) et pratiques indiqués dans le *Manuel de maintenance* (MM-SVSR) ne sont pas tous suivis, respectés et appliqués, le maintien de la navigabilité de l'aéronef n'est pas garanti, pouvant entraîner son inexploitabilité. Une exception peut être faite dans le cas d'un vol de convoyage vers l'atelier de maintenance, en appliquant certaines limitations opérationnelles et avec l'autorisation de l'opérateur qui peuvent être définies au cas par cas en accord avec le constructeur ICP et l'autorité aéronautique dans le cas d'un aéronef certifié.

### 2.2. Limitations de Vitesse et marques

#### 2.2.1. Vitesses de décrochage indiquées IAS ( $V_{S1}$ et $V_{S0}$ )

A/C mass	400 kg, 882 lbs	525 kg, 1156 lbs
<b>Volets étendus (FULL) <math>V_{S0}=</math></b>	53 km/h, 33 mph, 29 KIAS	60 km/h, 37 mph, 32 KIAS
<b>Volets 1/2</b>	56 km/h, 35 mph, 30 KIAS	63 km/h, 39 mph, 34 KIAS
<b>Volets UP <math>V_{S1}=</math></b>	58 km/h, 36 mph, 31 KIAS	66 km/h, 41 mph, 36 KIAS

Tableau 3: Vitesses de décrochage

#### 2.2.2. Marques de l'anémomètre

Les marques de l'anémomètre doivent être cohérents avec les arcs indiqués au *Chapitre 7.12.6*.

**Vitesse de décrochage pleins volets ( $V_{S0}$ )** : Vitesse de décrochage avec les volets complètement sortis : démarrage en arc blanc

$V_{S0}= 60 \text{ km/h, } 37 \text{ mph, } 32 \text{ KIAS}$

**Vitesse de décrochage avec volets rentrés ( $V_{S1}$ )** : Vitesse de décrochage avec volets complètement rentrés : départ arche verte

$V_{S1}= 66 \text{ km/h, } 41 \text{ mph, } 36 \text{ KIAS}$

A/C : Savannah SR	Pour tous les numéros de série : yy-mm-56-xxxx-Z	Page : 15/86
-------------------	--	--------------



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

**Vitesse des volets déployés ( $V_{FE}$ ) :** Vitesse maximale avec volets sortis : extrémité d'arche blanche  
 $V_{FE}$ = 103 km/h, 64 mph, 55 KIAS

**Vitesse normale en fonctionnement ( $V_{NO}$ ) :** Au-dessus de cette vitesse, le facteur de charge induit par une rafale pourrait provoquer des dommages structurels : extrémité d'arche verte / début d'arche jaune

$V_{NO}$ = 184 km/h, 114 mph, 99 KIAS

**Vitesse à ne pas dépasser ( $V_{NE}$ ) :** Ne dépassez jamais la vitesse : extrémité d'arc jaune / ligne rouge

$V_{NE}$ = 237 km/h, 147 mph, 128 KIAS

### 2.2.3. Vitesse de manœuvre ( $V_A$ )

Jusqu'à la vitesse  $V_A$ , toutes les commandes peuvent être utilisées jusqu'aux butées

$V_A$ = 138 km/h, 86 mph, 75 KIAS

### 2.2.4. Vent de travers

Maximum vent de travers admise pendant le décollage et l'atterrissage

$u_{MAX}$ = 37 km/h, 23 mph, 20 KIAS

## 2.3. Plafond de vol

**Plafond de service ( $z_{MAX}$ )**

$z_{MAX}$ = 4200 m, 14000 ft Pressure Altitude

## 2.4. Facteur de charge limite de manœuvre

**2.4. Facteur de charge limites (n):** Facteur de charge en négatif et positif à 525 kg, 1156 lbs:

<b>Volets étendus</b>	<b>n= +2.0 g / 0 g</b>
<b>Volets rentrés</b>	<b>n= +4.0 g / -2.0 g</b>

Tableau 4: Facteur de charge

**Coefficient de sécurité de charge ultime (a):**

**a= 1.5**

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 2.5. Manœuvres interdites

Les manœuvres acrobatiques ne sont pas autorisées.

L'avion ne peut être utilisé qu'en vol de jour VFR et sans conditions givrantes.

### AVERTISSEMENT

**Il est interdit de voler en IMC et sans contact visuel avec le sol.**

### AVERTISSEMENT

**Le vol dans des conditions givrantes connues doit être évité.**

### AVERTISSEMENT

**Toute manœuvre de voltige et vrille intentionnelle sont interdites.**

## 2.6. Limites de charge utile

### 2.6.1. Limites de poids des occupants

Equipage minimum : 1 Pilote  
 Nombre maximum de personnes à bord : 2  
 Poids maximum de l'occupant : 2 x 110 kg (2 x 242 lbs)

### 2.6.2. Limitation du poids des bagages

Bagages Poids maximum : 20 kg (44 lbs)  
 Répartition maximale du poids des bagages : 0.5 kg/dm<sup>2</sup> (10 lbs/ft<sup>2</sup>)

## 2.7. Limites de poids et de Centre de Gravité

Masse maximale au décollage et à l'atterrissage :	525 kg (1156 lbs)
CG le plus avancé à 525 kg :	23.5 % MAC; 0.310 m (12.2 in)
Centre de gravité le plus avancé inférieur à 406 kg (894 lb) :	19.5 % MAC; 0.257 m (10.1 in)
CG le plus avancé de 406 à 525 kg :	Décalage linéaire par rapport aux valeurs précédentes
CG le plus en arrière inférieur à 525 kg :	38.5 % MAC; 0.508 m (20.0 in)

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 2.8. Limites de carburant

### 2.8.1. Capacité de carburant et carburant inutilisable

Configuration	Capacité totale	Non utilisable	Utilisable
2x36 [lt] Rés. d'aile + 6 [lt] Coll.	78.75 lt, 20.8 US gal	1.75 lt, 0.46 US gal	77 lt, 20.3 US gal
2x36 [lt] Rés. d'aile +18[lt] Coll.	90.75 lt, 24.0 US gal	1.75 lt, 0.46 US gal	89 lt, 23.5 US gal
4x36 [lt] Rés. d'aile + 6 [lt] Coll.	141.75 lt, 37.5 US gal	2.75 lt, 0.73 US gal	139 lt, 36.8 US gal
4x36 [lt] Rés. d'aile +18[lt] Coll.	162.75 lt, 43.1 US gal	2.75 lt, 0.73 US gal	160 lt, 42.3 US gal

Tableau 5: Capacité de carburant et carburant inutilisable

Pour des informations détaillées sur la capacité de chaque réservoir, voir le *Chapitre 0, Tableau 48*.

#### PRUDENCE

Pendant la planification du vol, ajoutez toujours du carburant de réserve pour au moins 30 minutes de vol.

### 2.8.2. Type de carburant

Only use gasoline. More details are specified in *Chapitre 7.6.1*.

MOGAS:

- Standard Européenne EN 228;
- Standard US standard ASTM D4814;
- Standard canadienne CAN/CSGSB-3.5

AVGAS 100LL:

- Standard US ASTM D910

## 2.9. Limites et marquages du groupe motopropulseur

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Maximum RPM	5800 RPM (5 min max)	
Maximum continu RPM	5500 RPM	

Tableau 6: Limites de régime des moteurs

#### NOTE

Pour des informations détaillées sur le fonctionnement du moteur, reportez-vous au *Manuel d'Utilisation du Moteur* du fabricant.

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 2.9.1. Marquages de l'indicateur de pression d'huile

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Ligne rouge	0.8 bar (12 PSI)	
Jaune	0.8 - 2.0 bar (12 - 29 PSI)	
Vert	2.0 - 5.0 bar (29 - 73 PSI)	
Jaune	5.0 - 7.0 bar (73 - 102 PSI)	
Ligne rouge	7.0 bar (102 PSI)	

Tableau 7: Arcs de pression d'huile moteur

### 2.9.2. Marquages de l'indicateur de température d'huile

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Ligne rouge	50°C (122°F)	
Vert	50 - 110°C (122 - 230°F)	
Jaune	110 - 130°C (230 - 266°F)	
Ligne rouge	130°C (266°F)	

Tableau 8: Arcs de température d'huile moteur

### 2.9.3. Marquages de l'indicateur de température du liquide de refroidissement

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Vert	50 - 110°C (122 - 230°F)	
Jaune	110 - 120°C (230 - 248°F)	
Ligne rouge	120°C (248°F)	
CHT	135°C (275°F)	

Tableau 9: Arcs de température du liquide de refroidissement des moteurs

### 2.9.4. Marquages de l'indicateur de pression de carburant

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Ligne rouge	0.15 bar (2.2 PSI)	2.8 bar (42 PSI)
Vert	0.15 - 0.4 bar (2.2 - 5.8 PSI)	2.8 - 3.2 bar, (42 - 45 PSI)
Ligne rouge	0.4 bar (5.8 PSI)	3.2 bar (45 PSI)

Tableau 10: Arcs de pression de carburant des moteurs

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

**Page laissée volontairement blanche**

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 3. Procédures d'urgence

Ce paragraphe fournit une liste de contrôles et de procédures à effectuer en cas d'urgence.

Il est recommandé aux pilotes de se familiariser avec les contenus de ce paragraphe afin de les appliquer automatiquement en cas de nécessité.

Le risque d'un arrêt du moteur doit toujours être pris en compte pendant la durée du vol.

Il est recommandé de régler la puissance maximale pendant au moins 5 secondes avant le décollage après le réchauffement du moteur et le test des magnétos. Au cours de ce test, vérifiez la pression du carburant, les instruments du moteur et le régime T/O.

Évitez les vols à basse altitude et respectez toujours les limites de l'avion. Si possible, prévoyez de naviguer à une altitude qui permet de sélectionner une zone appropriée pour effectuer un atterrissage d'urgence.

Évitez toujours les conditions météorologiques qui peuvent compromettre la sécurité du vol.

Il est recommandé d'effectuer avec un instructeur des manœuvres d'atterrissage d'urgence simulées pour acquérir une expérience du comportement de l'avion pendant le plané.

#### 3.1. Panne moteur

##### 3.1.1. Panne moteur pendant le décollage

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

N°	Opération
01.00	Freiner normalement pour arrêter l'avion

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

N°	Opération
02.01	Freiner à fond
02.02	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>
02.03	Interrupteur Batterie sur <b>OFF</b>
02.04	<b>FERMER</b> le robinet du carburant (Shut-off)

Tableau 11: Panne moteur au décollage

	<h1 style="text-align: center;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 3.1.2. Panne moteur juste après le décollage

N°	Opération
03.01	Garder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>70 km/h, 44 mph, 38 KIAS</b> (@ 400 kg, 882 lbs)</li> <li>• <b>79 km/h, 49 mph, 43 KIAS</b> (@ 525 kg, 1156 lbs)</li> </ul>
03.02	Volets à <b>1/2</b>
03.03	<b>FERMER</b> le robinet (Shut-off) du carburant
03.04	Régler Volets <b>comme requis</b>
03.05	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>
03.06	Interrupteur Batterie sur <b>OFF</b>
03.07	Interrupteur des Magnétos sur <b>OFF</b>
03.08	Localisez le meilleur point d'atterrissage disponible devant vous
03.09	<b>NE PAS tenter de revenir sur la piste</b>

Tableau 12: Panne moteur immédiatement après le décollage

### 3.1.3. Panne moteur pendant le vol

N°	Opération
04.01	Garder <b>vitesse de meilleure plané</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>88 km/h, 55 mph, 48 KIAS</b> (@ 400 kg, 882 lbs)</li> <li>• <b>100 km/h, 62 mph, 54 KIAS</b> (@ 525 kg, 1156 lbs)</li> </ul>
04.02	Vérifier Volets <b>FULL</b>
04.03	Localisez le meilleur point d'atterrissage disponible et volez-y Faites attention aux lignes électriques, les surfaces en pente sont à privilégier
04.04	Vérifier la quantité de carburant à bord
04.05	Vérifier interrupteur des Magnétos sur <b>ON</b>
04.06	Appliquer la <b>CHALEUR DU CARBURATEUR</b>
04.07	Allumer <b>ON</b> la pompe à carburant électrique
04.08	Régler l'accélérateur 1 [cm] au-dessus du ralenti
04.09	<b>Tentative de redémarrage du moteur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si le moteur redémarre, revenez à l'altitude de vol normale et atterrissez dès que possible</li> <li>• Si le moteur ne redémarre pas, faire un atterrissage d'urgence (sans moteur)</li> </ul>

Tableau 13: Liste de contrôle en cas de panne moteur en vol



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 3.2. Feu au moteur

#### 3.2.1. Feu au moteur à terre

N°	Opération
05.01	Arrêtez l'avion
05.02	<b>FERMER</b> le robinet (Shut-off) du carburant
05.03	Réglez le papillon complètement <b>OUVERT</b> ;
05.04	Éteindre <b>OFF</b> la pompe à carburant électrique
	<b>Lorsque le moteur s'arrête :</b>
05.05	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>
05.06	Interrupteur Batterie sur <b>OFF</b>
05.07	Interrupteur des Magnétos sur <b>OFF</b>
05.08	Abandonner l'avion
05.09	Si possible: éteindre le feu

Tableau 14: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur au sol

#### 3.2.2. Feu au moteur en vol

N°	Opération
06.01	<b>FERMER</b> le robinet (Shut-off) du carburant
06.02	Réglez le papillon complètement <b>OUVERT</b> ;
06.03	Éteindre <b>OFF</b> la pompe à carburant électrique
	<b>Lorsque le moteur s'arrête :</b>
06.04	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>
06.05	Interrupteur Batterie sur <b>OFF</b>
06.06	Interrupteur des Magnétos sur <b>OFF</b>
06.07	Faire un atterrissage d'urgence (sans moteur)

Tableau 15: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur en vol

### 3.3. Le moteur fonctionne mal

N°	Opération
07.01	Si la glace du carburateur est suspecte : Appliquer la <b>CHALEUR DU CARBURATEUR</b>
07.02	Vérifier interrupteur des Magnétos sur <b>ON</b>
07.03	Vérifier les instruments du moteur
07.04	Si besoin : Allumer <b>ON</b> la pompe à carburant électrique
07.05	Si le moteur continue de tourner de manière irrégulière : Atterrir dès que possible

Tableau 16: Liste de contrôle de la rugosité du moteur

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 3.4. Perte de pression d'huile

N°	Opération
08.01	Atterrir dès que possible <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparez-vous à un éventuel atterrissage hors tension</li> </ul>

Tableau 17: Liste de contrôle en cas de perte de pression d'huile

### 3.5. Perte de pression de carburant

N°	Opération
09.01	Allumer <b>ON</b> la pompe à carburant électrique
09.02	Atterrir dès que possible <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparez-vous à un éventuel atterrissage hors tension</li> </ul>

Tableau 18: Liste de contrôle en cas de perte de pression d'huile

### 3.6. Panne de l'alternateur

N°	Opération
10.01	Réduire la charge électrique au minimum
10.02	Lorsque la batterie est déchargée : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparez-vous à la perte de communication</li> <li>• Le redémarrage du moteur ne sera pas disponible</li> <li>• Les instruments électriques pour la surveillance du moteur ne seront pas disponibles</li> </ul>
10.03	Atterrir dès que possible

Tableau 19: Liste de contrôle en cas de panne d'alternateur

### 3.7. Feu sur les câbles électriques (Fumée dans la cabine)

N°	Opération
11.01	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>
11.02	Interrupteur Batterie sur <b>OFF</b>
11.03	Ouvertures d'aération entièrement ouvertes
11.04	Atterrir dès que possible

Tableau 20: Liste de contrôle en cas d'incendie électrique (fumée dans la cabine)

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 3.8. Atterrissage d'urgence (AVEC moteur)

N°	Opération
12.01	Localisez le meilleur point d'atterrissage disponible et volez-y. Faites attention aux lignes électriques, les surfaces en pente sont à privilégier
12.02	Conduire l'avion selon un schéma autour du point d'atterrissage sélectionné : <ul style="list-style-type: none"> <li>Si la surface d'atterrissage risque d'entraîner des dommages étendus, effectuer un atterrissage d'urgence (hors tension)</li> <li>Si le lieu d'atterrissage est propice à un atterrissage en toute sécurité, effectuer un atterrissage sur terrain normal ou court</li> </ul>

Tableau 21: Liste de contrôle pour l'atterrissage d'urgence (mise sous tension)

### 3.9. Atterrissage d'urgence (SANS moteur)

N°	Opération
13.01	Garder <b>vitesse de meilleure plané</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>88 km/h, 55 mph, 48 KIAS</b> (@ 400 kg, 882 lbs)</li> <li><b>100 km/h, 62 mph, 54 KIAS</b> (@ 525 kg, 1156 lbs)</li> </ul>
13.02	Localisez le meilleur point d'atterrissage disponible et volez-y. Faites attention aux lignes électriques, les surfaces en pente sont à privilégier
13.03	Conduire l'avion selon un schéma autour du point d'atterrissage sélectionné
<b>DANS DOWNWIND</b>	
13.04	<b>FERMER</b> le robinet (Shut-off) du carburant
13.05	Régler Volets <b>comme requis</b>
13.06	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>
13.07	Interrupteur Batterie sur <b>OFF</b>
13.08	Interrupteur des Magnétos sur <b>OFF</b>
<b>DANS BASE</b>	
13.09	Virage légèrement haut par rapport à un atterrissage normal
<b>DANS FINAL</b>	
13.10	Utiliser le dérapage latéral pour ajuster la pente de descente
13.11	Une fois stabilisé : Volets <b>FULL</b>
Si des volets électriques sont présents :	
13.12	Interrupteur Batterie sur <b>ON</b>
13.13	Interrupteur général (Master) sur <b>ON</b>
13.14	Interrupteur des Magnétos sur <b>ON</b>
13.15	Volets <b>FULL</b>
13.16	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>
13.17	Interrupteur Batterie sur <b>OFF</b>
<b>APRÈS FINAL</b>	
13.18	Préparez-vous à éclater

Tableau 22: Liste de contrôle pour l'atterrissage d'urgence (mise hors tension)

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 3.10. Récupération de rotation

N°	Opération
14.01	Réglez le gouvernail <b>FULL dans le sens de rotation opposé</b>
14.02	Manette de commande <b>PLEIN AVANT</b> tout <b>en centrant les ailerons</b>
14.03	Régler l'accélérateur <b>au ralenti</b>
<b>Lorsque la rotation s'arrête :</b>	
14.04	Reprendre l'attitude de vol en palier

Tableau 23: Liste de contrôle de récupération après rotation

### 3.11. Utilisation du système parachute

#### AVERTISSEMENT

Le pilote ne doit activer le système de parachute qu'en cas de situations critiques où il n'est pas possible de contrôler l'attitude et de maintenir le vol.

Les limitations d'activation du système de parachute sont :  
Vitesse maximale 250 km/h, altitude minimale 250 ft AGL

#### AVERTISSEMENT

Faire référence au manuel opérationnel du système parachute fourni par le constructeur du parachute. Les détails spécifiques de l'installation de Savannah SR sont décrits au chapitre 7.14.

N°	Opération
15.01	Le contact du moteur est <b>COUPÉ</b>
15.02	Poignée d'activation du parachute <b>TIRER FORTEMENT</b>
15.03	<b>FERMER</b> le robinet (Shut-off) du carburant
15.04	Clé principale <b>ÉTEINTE</b>
15.05	Protégez votre visage avec votre main, rapprochez vos pieds et vos jambes

Tableau 24: Liste de contrôle d'activation du système de récupération balistique



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

## 4. Procédures normales

Ces procédures sont fournies pour fournir des informations sur les procédures à appliquer sous forme de liste de tâches ou de liste de contrôle. Ces procédures constituent la référence à appliquer pour la configuration Standard décrite au *Chapitre 7.13* avec l'hélice E-Props Durandal (V20) ; pour d'autres configurations d'hélice, reportez-vous aux ADDENDUS.

Les pilotes doivent se familiariser avec ces procédures pour maîtriser le fonctionnement normal de l'avion.

### 4.1. Contrôle d'inspection quotidien

#### NOTE

Le pilote qui effectue le premier vol de la journée doit s'occuper du contrôle d'inspection quotidien, qui consiste essentiellement en une vérification pré-vol normale autour de l'aéronef. La liste de contrôle peut être raccourcie en cas de vols consécutifs. La même liste est indiquée dans le *Manuel de Vol (Pilot's Operating Handbook)* de l'aéronef.

#### PRUDENCE

Lors du contrôle autour de l'aéronef, prêter une attention particulière aux déformations, criques, boulons non serrés, fils frein ou goupilles fendues absents, pièces ou formes anormales, jeu excessif ou pièces desserrées, lubrification ou fuites anormales.

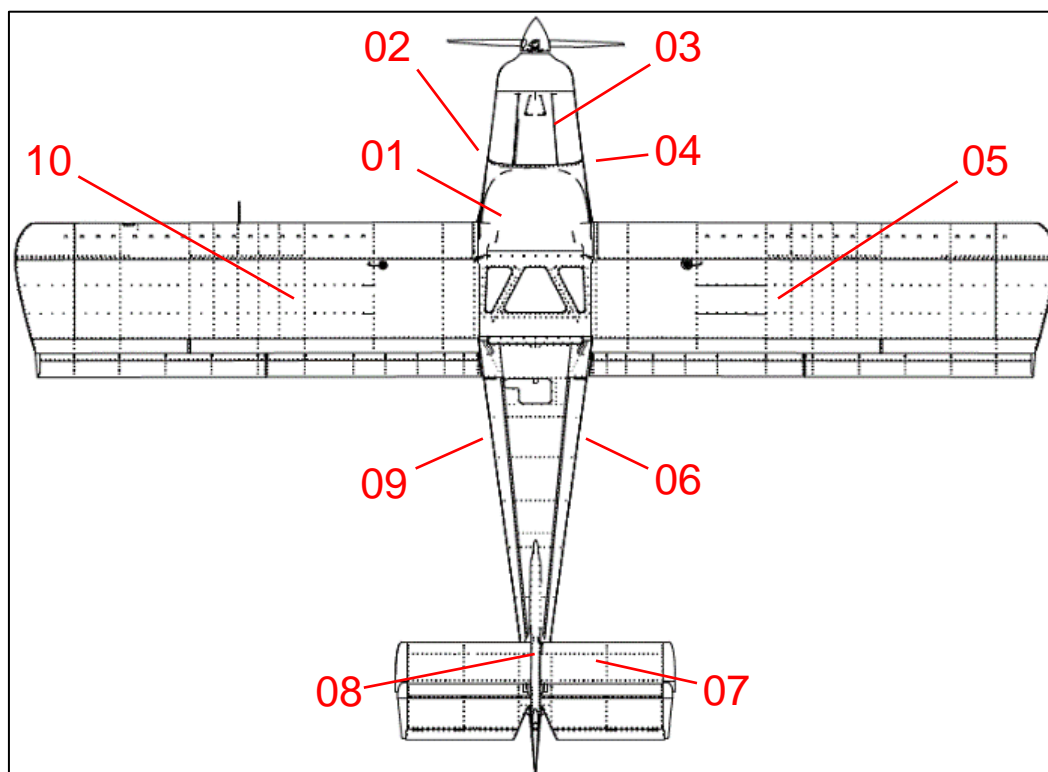


Figure 1: Vue en plan de la séquence de contrôle d'inspection quotidien

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

Secteur	N°	Opération
Cabine	01.01	Purge du carburant par la vanne du réservoir collecteur ; vérifier s'il y a de l'eau ou des dépôts et les éliminer le cas échéant
	01.02	Interrupteur des Magnétos sur OFF
	01.03	Interrupteur général (Master) sur OFF ; activer si nécessaire pour les contrôles suivants
	01.04	Contrôler que le manche se déplace librement sur toute sa course, en tangage et en roulis
	01.05	Vérifier que le jeu du manche respecte la tolérance, la présence des goupilles fendues et leur installation correcte
	01.06	Vérifier les charnières des pédales de palonnier
	01.07	Vérifier les pédales de palonnier ainsi que la présence et l'installation correcte des goupilles fendues sur les câbles
	01.08	Retirer tout objet ou toute pièce étrangère susceptible d'entraver le fonctionnement du manche, des pédales de palonnier et leur cinématique
	01.09	S'assurer que la commande et l'indication des volets (s'ils sont électriques) se déplacent sur toute la longueur de la course et s'arrêtent dans chaque position pertinente. Les deux flaperons se déplacent vers le bas ou vers le haut de manière cohérente
	01.10	Contrôler que la commande du Trim se déplace sur toute la longueur de la course en appuyant sur le bouton ou l'interrupteur correspondant et s'assurer que l'indicateur est cohérent
	01.11	Contrôler que le voyant rouge de réserve du réservoir collecteur s'allume lorsque l'on appuie sur le bouton de test
	01.12	Allumer les phares et vérifier extérieurement les feux à éclats et les feux de navigation
	01.13	Interrupteur général sur OFF à la fin du contrôle des appareils électriques
	01.14	La commande des gaz se déplace librement sur toute la course. La mettre au ralenti
	01.15	Contrôle de la manette réchauffe carburateur ; elle doit être ouverte lorsqu'elle est activée, puis refermée
	01.16	Ceintures de sécurité et harnais : contrôler l'état des boucles, de la fermeture et des attaches
	01.17	Sangles à bagages (si présentes) : contrôler leur état et leurs attaches
	01.18	Nettoyage du plancher de l'aéronef au niveau des pédales de palonnier ; nettoyage des instruments de vol primaires et des instruments du moteur
	01.19	Contrôler que les pompes des freins n'ont pas de fuites d'huile excessives
	01.20	Vérifier les attaches du cadre de la cabine à l'avant de l'aile
	01.21	Vérifier les attaches du cadre de la cabine à l'arrière de l'aile
	01.22	Vanne d'arrêt carburant : vérifier que le fils frein la bloque en position ouverte
	01.23	Raccords de carburant entre les ailes et le fuselage : vérifier les durites et les jonctions en T
Fuselage avant côté gauche	02.01	Vérifier que la porte ferme correctement avec la poignée extérieure
	02.02	Vérifier que le revêtement extérieur n'est pas déformé et l'état des rivets
	02.03	Vérifier l'attache du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du caoutchouc (Vulkollan) rouge
	02.04	Vérifier que la rondelle dentée de la fusée de roue est serrée
	02.05	Vérifier que l'étrier de frein est installé et qu'il ne fuit pas
	02.06	Vérifier que la conduite de frein est correctement soutenue et intacte
	02.07	Vérifier la rigidité du carénage de roue (si installé)
	02.08	Vérifier la pression des pneus s'ils sont visuellement dégonflés

Tableau 25a



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

Secteur	N°	Opération
Groupe motopropulseur	03.01	Déposer le haut du capotage moteur
	03.02	Vérifier le circuit de graissage : dommages, relâchement, supports, fuites dans les canalisations, durites, radiateur et réservoir
	03.03	Contrôler le niveau d'huile à l'aide de la jauge. Contrôler auparavant que les deux interrupteurs de la magnéto sont sur OFF, faire tourner l'hélice à la main (dans le sens des aiguilles d'une montre du point de vue du pilote) jusqu'à ce qu'un gargouillis provienne du réservoir d'huile. Faire l'appoint d'huile si nécessaire
	03.04	Vérifier le circuit de refroidissement : dommages, relâchement, supports, fuites dans les canalisations, durites, radiateur et réservoir
	03.05	Vérifier le niveau du liquide de refroidissement
	03.06	Vérifier la boîte à air et si la soupape d'admission (réchauffe carbu) est bien installée
	03.07	Vérifier les fixations aux carburateurs et le raccordement à la boîte à air
	03.08	Vérifier l'intégrité du système d'échappement, la rigidité et les ressorts du collecteur
	03.09	Vérifier le circuit de carburant : durites, colliers métalliques serrés, pas de fuite, filtres à carburant d'apparence claire, pas d'usure ou de frottement des tuyaux
	03.10	Intégrité des pales d'hélice et du bord d'attaque
	03.11	Rigidité et intégrité de la casserole d'hélice
	03.12	Vérifier l'intégrité du train d'atterrissage AV, du sandow et de la fourche de roue
	03.13	Vérifier les fils frein de la fusée de roue avant
	03.14	Vérifier la rigidité du carénage de roue avant (si installé)
	03.15	Vérifier la position correcte de la bague coulissante en plastique et si le jeu respecte la tolérance
	03.16	Vérifier que la plaque supérieure de la jambe du train d'atterrissage avant est présente et fixée
	03.17	Vérifier la pression des pneus s'ils sont visuellement dégonflés
	03.18	Remettre le haut du capotage moteur
	03.19	Vérifier que le capotage moteur est rigide et que tous les DZUS sont serrés
Fuselage avant côté droit	04.01	Vérifier que la porte ferme correctement avec la poignée extérieure
	04.02	Vérifier que le revêtement extérieur n'est pas déformé et l'état des rivets
	04.03	Vérifier l'attache du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du caoutchouc (Vulkollan) rouge
	04.04	Vérifier que la rondelle dentée de la fusée de roue est serrée
	04.05	Vérifier que l'étrier de frein est installé et qu'il ne fuit pas
	04.06	Vérifier que la conduite de frein est correctement soutenue et intacte
	04.07	Vérifier la rigidité du carénage de roue (si installé)
	04.08	Vérifier la pression des pneus s'ils sont visuellement dégonflés
Aile droite	05.01	Vérifier la rectitude des mâts d'aile et s'ils ne sont pas déformés
	05.02	Vérifier les attaches inférieures des mâts d'aile, la présence des boulons et des écrous et l'intégrité générale
	05.03	Vérifier les attaches supérieures des mâts d'aile, la présence des boulons et des écrous et l'intégrité générale
	05.04	Vérifier l'intégrité et la rigidité de la contrefiche
	05.05	Vérifier la présence de tous les générateurs de tourbillons (maximum 1 absent par couple et 5 au total)
	05.06	Vérifier que le revêtement extérieur n'est pas déformé et l'état des rivets
	05.07	Contrôler que le bouchon du réservoir de carburant est fermé et la prise d'air branchée

Tableau 25b



	<h1 style="text-align: center;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

Secteur	N°	Opération
Aile droite	05.08	Vérifier que le tuyau de mise à l'air du carburant n'est pas obstrué
	05.09	Vérifier la rigidité du feu de saumon d'aile (si présent)
	05.10	Contrôler le bon fonctionnement et l'excursion du flaperon
	05.11	Contrôler les goupilles fendues de la charnière du flaperon et le jeu de la bague
	05.12	Vérifier les guignols de support du flaperon
	05.13	Vérifier que le revêtement du flaperon n'est pas déformé et l'état des rivets
Fuselage arrière côté droit	06.01	Vérifier que le revêtement extérieur n'est pas déformé et l'état des rivets
	06.02	Vérifier que la trappe d'accès inférieure est fermée
	06.03	Vérifier la rigidité des antennes (si présentes)
	06.04	Vérifier l'intégrité du patin de queue
Empennage horizontal	07.01	Vérifier que les revêtements du stabilisateur et de la gouverne de profondeur ne sont pas déformés et l'état des rivets
	07.02	Vérifier les attaches du stabilisateur
	07.03	Vérifier les carénages des saumons d'aile
	07.04	Vérifier la structure du Trim, la rigidité du levier de commande, la rectitude des bielles
	07.05	Contrôler le bon fonctionnement et l'excursion de la gouverne de profondeur
	07.06	Contrôler les goupilles fendues de la charnière de la gouverne de profondeur et le jeu de la bague
Empennage vertical	08.01	Vérifier que les revêtements du dispositif d'antidérapage, de la dérive et de la gouverne de direction ne sont pas déformés ainsi que l'état des rivets
	08.02	Vérifier les attaches de la dérive
	08.03	Vérifier les carénages des extrémités de la dérive et de la gouverne de direction
	08.04	Contrôler le bon fonctionnement et l'excursion de la gouverne de direction
	08.05	Contrôler les goupilles fendues de la charnière de la gouverne de direction et le jeu de la bague
Fuselage arrière côté gauche	09.01	Vérifier que le revêtement extérieur n'est pas déformé et l'état des rivets
	09.02	Vérifier que le panneau de visite latéral est fermé
	09.03	Vérifier que la zone d'extraction du parachute est fermée et que la couverture de la bride centrale est rigide (si installée)
Aile gauche	10.01	Vérifier que le revêtement extérieur n'est pas déformé et l'état des rivets
	10.02	Vérifier que le revêtement du flaperon n'est pas déformé et l'état des rivets
	10.03	Contrôler le bon fonctionnement et l'excursion du flaperon
	10.04	Contrôler les goupilles fendues de la charnière du flaperon et le jeu de la bague
	10.05	Vérifier les guignols de support du flaperon
	10.06	Vérifier la rigidité du feu de saumon d'aile (si présent)
	10.07	Vérifier la présence de tous les générateurs de tourbillons (maximum 1 absent par couple et 5 au total)
	10.08	Contrôler que le bouchon du réservoir de carburant est fermé et que la prise d'air est branchée
	10.09	Vérifier que le tuyau de mise à l'air du carburant n'est pas obstrué
	10.10	Rectitude et alignement du tube de Pitot au revêtement d'intrados de l'aile. Le trou n'est pas obstrué
	10.11	Vérifier la rectitude des mâts d'aile et s'ils ne sont pas déformés
	10.12	Vérifier les attaches inférieures des mâts d'aile, la présence des boulons et des écrous et l'intégrité générale
	10.13	Vérifier les attaches supérieures des mâts d'aile, la présence des boulons et des écrous et l'intégrité générale
	10.14	Vérifier l'intégrité et la rigidité de la contrefiche
	10.15	Vérifier la lentille du phare d'atterrissage n'est pas déformé et l'état des rivets

Tableau 25c (a-c): Liste des contrôles d'inspection quotidien

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 4.2. Contrôles prevol

Appliquer la *Figure 1* pour effectuer la liste des contrôles avant vol dans le bon ordre autour de l'aéronef.

N°	Opération
<b>CABINE</b>	
01.01	Purge du carburant par la vanne du réservoir collecteur ; vérifier s'il y a de l'eau ou des dépôts et les éliminer le cas échéant
01.02	Interrupteur des Magnétos sur OFF
01.03	Interrupteur général (Master) sur OFF
01.04	Contrôler que le manche se déplace librement sur toute sa course, en tangage et en roulis
01.05	Retirer tout objet ou toute pièce étrangère susceptible d'entraver le fonctionnement du manche, des pédales de palonnier et leur cinématique
01.06	La commande des gaz se déplace librement sur toute la course. La mettre au ralenti
01.07	Ceintures de sécurité et harnais: contrôler l'état des boucles, de la fermeture et des attaches
01.08	Sangles à bagages (si présentes) : contrôler bonne état et, bagage fixe (si présente)
01.09	Nettoyage du plancher de l'aéronef au niveau des pédales de palonnier ; nettoyage des instruments de vol primaires et des instruments du moteur
01.10	Vanne d'arrêt carburant: vérifier que le fils frein la bloque en position ouverte
<b>FUSELAGE AVANT COTE GAUCHE</b>	
01.11	Vérifier bonne état du revêtement extérieur et rivets
01.12	Vérifier l'attache du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du caoutchouc (Vulkollan) rouge
01.13	Vérifier que l'étrier de frein ne fuit pas
01.14	Vérifier la rigidité du carénage de roue (si installé)
01.14	Vérifier la pression des pneus s'ils sont visuellement dégonflés
<b>GROUPE MOTOPROPULSEUR</b>	
01.15	Ouvrir le haut du capotage moteur
01.16	Contrôler le niveau d'huile à l'aide de la jauge. Contrôler auparavant que les deux interrupteurs de la magnéto sont sur OFF, faire tourner l'hélice à la main (dans le sens des aiguilles d'une montre du point de vue du pilote) jusqu'à ce qu'un gargouillis provienne du réservoir d'huile. Faire l'appoint d'huile si nécessaire
01.17	Vérifier bonne état du circuit de grassage
01.18	Vérifier le niveau du liquide de refroidissement
01.19	Vérifier bonne état du circuit de refroidissement
01.20	Vérifier bonne état du circuit de carburant
01.21	Intégrité des pales d'hélice et de la casserole
01.22	Vérifier bonne état du train d'atterrissage avant et les jeux sont dans la tolérance
01.23	Vérifier la rigidité du carénage de roue avant (si installé)
01.24	Vérifier la pression des pneus s'ils sont visuellement dégonflés
01.25	Fermer le haut du capotage moteur et que tous les DZUS sont serrés
<b>FUSELAGE AVANT COTE DROIT</b>	
01.26	Vérifier bonne état du revêtement extérieur et rivets
01.27	Vérifier l'attache du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du caoutchouc (Vulkollan) rouge
01.28	Vérifier que l'étrier de frein ne fuit pas
01.29	Vérifier la rigidité du carénage de roue (si installé)
01.30	Vérifier la pression des pneus s'ils sont visuellement dégonflés

Tableau 26a

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

N°	Opération
<b>AILE DROITE</b>	
01.31	Vérifier les attaches d'aile, boulons, mâts d'aile et l'intégrité générale
01.32	Vérifier la présence de tous les générateurs de tourbillons (maximum 1 absent par couple et 5 au total)
01.33	Vérifier bonne état du revêtement extérieur et rivets
01.34	Contrôler que le bouchon du réservoir de carburant est fermé et que la prise d'air est branchée
01.35	Vérifier la rigidité du feu de saumon d'aile (si présent)
01.36	Contrôler l'excursion du flaperon et la présence des goupilles fendues
01.37	Vérifier bonne état du revêtement du flaperon et rivets
<b>FUSELAGE ARRIERE COTE DROIT</b>	
01.38	Vérifier bonne état du revêtement extérieur et rivets
01.39	Vérifier que la trappe d'accès inférieure est fermée
01.40	Vérifier la rigidité des antennes (si présentes)
<b>EMPENNAGE HORIZONTAL</b>	
01.41	Vérifier bonne état du revêtement du stabilisateur, de la gouverne de profondeur et rivets
01.42	Vérifier les attaches du stabilisateur
01.43	Vérifier les carénages des saumons d'aile
01.44	Contrôler l'excursion de la gouverne de profondeur et la présence des goupilles fendues
<b>EMPENNAGE VERTICAL</b>	
01.45	Vérifier bonne état du revêtement de la dérive, de la gouverne de direction et rivets
01.46	Vérifier les attaches de la dérive
01.47	Vérifier les carénages des extrémités de la dérive et de la gouverne de direction
01.48	Contrôler l'excursion de la gouverne de direction et la présence des goupilles fendues
<b>FUSELAGE ARRIERE COTE GAUCHE</b>	
01.49	Vérifier bonne état du revêtement extérieur et rivets
01.50	Vérifier que le panneau de visite latéral est fermé
01.51	Vérifier que la zone d'extraction du parachute est fermée et que la couverture de la bride centrale est rigide (si installée)
<b>AILE GAUCHE</b>	
01.52	Vérifier bonne état du revêtement extérieur, la lentille du phare d'atterrissage n'est pas déformée et rivets
01.53	Vérifier bonne état du revêtement du flaperon et rivets
01.54	Contrôler l'excursion du flaperon et la présence des goupilles fendues
01.55	Vérifier la rigidité du feu de saumon d'aile (si présent)
01.56	Vérifier la présence de tous les générateurs de tourbillons (maximum 1 absent par couple et 5 au total)
01.57	Contrôler que le bouchon du réservoir de carburant est fermé et que la prise d'air est branchée
01.58	Rectitude et alignement du tube de Pitot au revêtement d'intrados de l'aile. Le trou n'est pas obstrué
01.59	Vérifier les attaches d'aile, boulons, mâts d'aile et l'intégrité générale

Tableau 26b (a-b): Liste des contrôles pré-vol

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 4.3. Démarrage moteur

N°	Opération
02.01	Appliquer le frein <b>Ne pas</b> utiliser le frein de stationnement (en option)
02.02	Appliquer un starter (choke) (pas nécessaire si moteur chaud)
02.03	Régler le papillon complètement fermé (1/2 pouce ouvert si moteur chaud)
02.04	Interrupteur général (Master) sur <b>ON</b>
02.05	Allumer <b>ON</b> la pompe électrique à carburant. Vérifier la pression de carburant normale
02.06	Éteignez <b>OFF</b> la pompe électrique à carburant et vérifiez que la pression du carburant diminue lentement jusqu'à zéro. Sinon, vérifiez la conduite de retour de carburant
02.07	Vérifier que l'hélice est dégagée
02.08	Interrupteur des Magnétos sur <b>ON</b>
02.09	Engager le démarreur
02.10	Après le démarrage du moteur, vérifiez la pression d'huile
02.11	Ajustez l'accélérateur pour réchauffer le moteur à 2 500 RPM maximum
02.12	Allumer <b>ON</b> l'avionique
02.13	En cas de givrage du carburateur, utilisez <b>CARB HEAT</b>

Tableau 27: Liste de contrôle de démarrage du moteur

### 4.4. Taxi

N°	Opération
03.01	Attachez les ceintures
03.02	Vérifier les ceintures de sécurité des passagers
03.03	Serrures secondaires des portes toutes deux verrouillées
03.04	Vérifier les niveaux de carburant
03.05	Régler Volets <b>RENTRES</b> pour améliorer la visibilité
03.06	Pendant le roulage, vérifiez l'action de freinage

Tableau 28: Liste de contrôle pour le roulage

### 4.5. Contrôles avant le décollage

N°	Opération
04.01	Avant d'effectuer des contrôles d'allumage, vérifiez que l'air soufflé par l'avion ne causera pas de dommages.
04.02	Régler 4000 RPM puis effectuez la vérification des magnétos MAX BAISSSE 300 RPM MAX DIFF 150 RPM
04.03	Vérifier la pression du carburant et de l'huile

Tableau 29: Liste des contrôles avant le décollage

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

#### 4.6. Décollage normal

N°	Opération
05.01	Volets à <b>1/2</b>
05.02	Régler la garniture au neutre
05.03	Allumer <b>ON</b> la pompe à carburant électrique
05.04	Allumer <b>ON</b> les lumières externes
05.05	Vérifiez que <b>CARB HEAT</b> n'est pas utilisé
05.06	Avancement des gaz jusqu'à la <b>PUISSANCE MAXIMALE</b>
05.07	Vérifier le régime <b>RPM T/O</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>PRUDENCE</b></p> <p>Pendant la course au décollage, n'oubliez pas de garder les talons au sol pour éviter de freiner</p> </div>
05.08	Rotation à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>55 km/h, 34 mph, 30 KIAS</b> (@ 400 kg, 882 lbs)</li> <li>• <b>61 km/h, 38 mph, 33 KIAS</b> (@ 525 kg, 1156 lbs)</li> </ul>
05.09	Accélérer jusqu'à la vitesse de montée optimale : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>80 km/h, 49 mph, 43 KIAS</b> (@ 400 kg, 882 lbs)</li> <li>• <b>86 km/h, 54 mph, 47 KIAS</b> (@ 525 kg, 1156 lbs)</li> </ul>
05.10	À 400 ft AGL: Volets <b>RENTRES</b>
05.11	À une altitude sûre, réduisez les gaz
05.12	S'il y a des conditions de glace, appliquer <b>CARB HEAT</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>PRUDENCE</b></p> <p>L'air chaud provenant de la boîte à air réduira la probabilité de gel du carburateur, mais ne l'empêchera pas complètement. Les conditions de givrage du carburateur doivent être évitées et le chauffage du carburateur doit être utilisé chaque fois que des conditions de givrage suspectées existent</p> </div>

Tableau 30: Liste de contrôle pour le décollage normal

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

#### 4.7. Décollage court

N°	Opération
05a.01	Volets à 1/2
05a.02	Régler la garniture au neutre
05a.03	Allumer <b>ON</b> la pompe à carburant électrique
05a.04	Allumer <b>ON</b> les lumières externes
05a.05	Vérifiez que <b>CARB HEAT</b> n'est pas utilisé
05a.06	Avancement des gaz jusqu'à la <b>PUISSANCE MAXIMALE</b>
05a.07	Appliquer une contre-pression sur le manche afin de décoller le train avant le plus rapidement possible
05a.08	Vérifier le régime <b>RPM T/O</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>PRUDENCE</b></p> <p>Pendant la course au décollage, n'oubliez pas de garder les talons au sol pour éviter de freiner</p> </div>
05a.09	Accélérer avec le manche plein jusqu'à ce que la roue avant décolle (ne pas utiliser une attitude à cabrer excessive, juste assez pour décoller la roue avant)
05a.10	Dès que le train d'atterrissage principal quitte le sol, réduire l'assiette et accélérer en effet de sol
05a.11	Définissez le meilleur angle de vitesse de montée : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>70 km/h, 44 mph, 38 KIAS</b> (@ 400 kg, 882 lbs)</li> <li>• <b>76 km/h, 47 mph, 41 KIAS</b> (@ 525 kg, 1156 lbs)</li> </ul>
05a.12	À 400 ft AGL: Volets <b>RENTRES</b>
05a.13	À une altitude sûre, réduisez les gaz
05a.14	S'il y a des conditions de glace, appliquer <b>CARB HEAT</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>PRUDENCE</b></p> <p>L'air chaud provenant de la boîte à air réduira la probabilité de gel du carburateur, mais ne l'empêchera pas complètement. Les conditions de givrage du carburateur doivent être évitées et le chauffage du carburateur doit être utilisé chaque fois que des conditions de givrage suspectées existent</p> </div>

Tableau 31: Liste de contrôle pour un décollage doux/court

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

#### 4.8. Approche et atterrissage

N°	Opération
06.01	Allumer <b>ON</b> la pompe à carburant électrique
06.02	Allumer <b>ON</b> les lumières externes
06.03	Appliquer <b>CARB HEAT</b> si nécessaire
	<b>DANS DOWNWIND</b>
06.04	Ralentissez jusqu'à la vitesse portante : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>100 km/h, 49 mph, 43 KIAS</b></li> </ul>
06.05	Volets à <b>1/2</b>
	<b>DANS FINAL</b>
06.06	Volets <b>FULL</b>
06.07	Ralentir à la vitesse d'approche : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>75 km/h, 47 mph, 40 KIAS</b> (@ 400 kg, 882 lbs)</li> <li>• <b>86 km/h, 54 mph, 47 KIAS</b> (@ 525 kg, 1156 lbs)</li> </ul>

Tableau 32: Liste de contrôle d'approche et d'atterrissage

#### 4.9. Engine stop

N°	Opération
07.01	Volets <b>RENTRES</b>
07.02	Éteindre <b>OFF</b> la pompe à carburant électrique
07.03	Éteindre <b>OFF</b> les interrupteurs avioniques et électriques
07.04	Papillon des gaz au ralenti
07.05	Interrupteur des Magnétos sur <b>OFF</b>
07.06	Interrupteur général (Master) sur <b>OFF</b>

Tableau 33: Liste de contrôle d'arrêt du moteur

#### 4.10. Parking/mooring

N°	Opération
08.01	Frein de stationnement <b>SET</b> (si présent). En alternative, réglez au minimum deux starters de roue sur la roue avant (ou arrière)
08.02	Volets <b>RENTRES</b>
08.03	Fixez le levier de commande avec la ceinture de sécurité, complètement vers l'arrière
08.04	Ancrez l'avion avec le kit d'arrimage, depuis les points de fixation des ailes et l'arbre d'hélice. En cas de prévision de vent fort ou de turbulences

Tableau 34: Liste de contrôle de stationnement/amarrage



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 5. Performance

Cette section contient des indications sur les performances de l'avion pendant les phases de décollage, de montée, de croisière et d'atterrissage. Toutes les vitesses signalées sont IAS. Ces performances sont relatives à la configuration Standard décrite au *Chapitre 7.13* avec l'hélice E-PROPS Durandal (V20) ; pour d'autres configurations d'hélice, reportez-vous aux ADDENDUS.

### PRUDENCE

Les performances des avions sont influencées par les conditions météorologiques (température et humidité). Toutes les données publiées se réfèrent à l'atmosphère standard. Pour les jours non standard, des corrections doivent être appliquées

### PRUDENCE

La surface de la piste, la pente de la piste, le type d'hélice, le réglage du pas et les options installées, car les pneus Tundra peuvent influencer les performances de l'avion

### 5.1. Distance et course de décollage

Rotax 912ULS, E-PROPS V20		Short Grass runway, No wind, 6" Tyres			
		Take-off 1/2 Flap			
w [kg]	z DA [ft]	Ground roll [m] / [ft]		Distance [m] / [ft]	
400	0	68	223	166	545
450		89	292	187	614
525		103	338	286	938
400	2500	83	272	180	591
450		109	358	207	679
525		126	413	309	1014
400	5000	101	331	199	653
450		133	436	232	761
525		154	505	338	1109

Distances	Augmentation estimée en pourcentage (%)				
	Asphalte > Hautes Herbes	+3000 [ft]	+10% poids	ISA+10 [°C] = +1200 [ft] DA	5 [kt] Vent arrière
Décollage	26	39	26	42	42

Tableau 35: Distance et course de decollage

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 5.2. Distance et course d'atterrissage

Rotax 912ULS, E-PROPS V20		Short Grass runway, No wind, 6" Tyres			
		Landing Full Flap			
w [kg]	z DA [ft]	Ground roll [m] / [ft]		Distance [m] / [ft]	
400	0	125	410	312	1024
450		141	463	331	1086
525		149	489	354	1161
400	2500	135	443	324	1063
450		152	499	344	1129
525		161	528	368	1207
400	5000	145	476	336	1102
450		163	535	358	1175
525		173	568	384	1260

Distances	Augmentation estimée en pourcentage (%)				
	Asphalte > Hautes Herbes	+3000 [ft]	+10% poids	ISA+10 [°C] = +1200 [ft] DA	5 [kt] Vent arrière
Atterrissage	21	21	7	7	28

Tableau 36: Distance et course d'atterrissage

## 5.3. Taux de montée et vitesse

Flaps UP FULL power		A/C mass 400 kg, 882 lbs			A/C mass 525 kg, 1156 lbs		
		km/h	mph	KIAS	km/h	mph	KIAS
Best rate of climb speed Vy IAS		90	56	49	101	63	55
ROC ft/min	Sea Level DA	1584			1073		
	3000 ft DA	1465			969		
	6000 ft DA	1294			821		

Tableau 37: Taux de montée

## 5.4. Plafond de service

$z_{MAX}$  = 4200 m, 14000 ft Pressure Altitude



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600

## 5.5. Vitesse de croisière

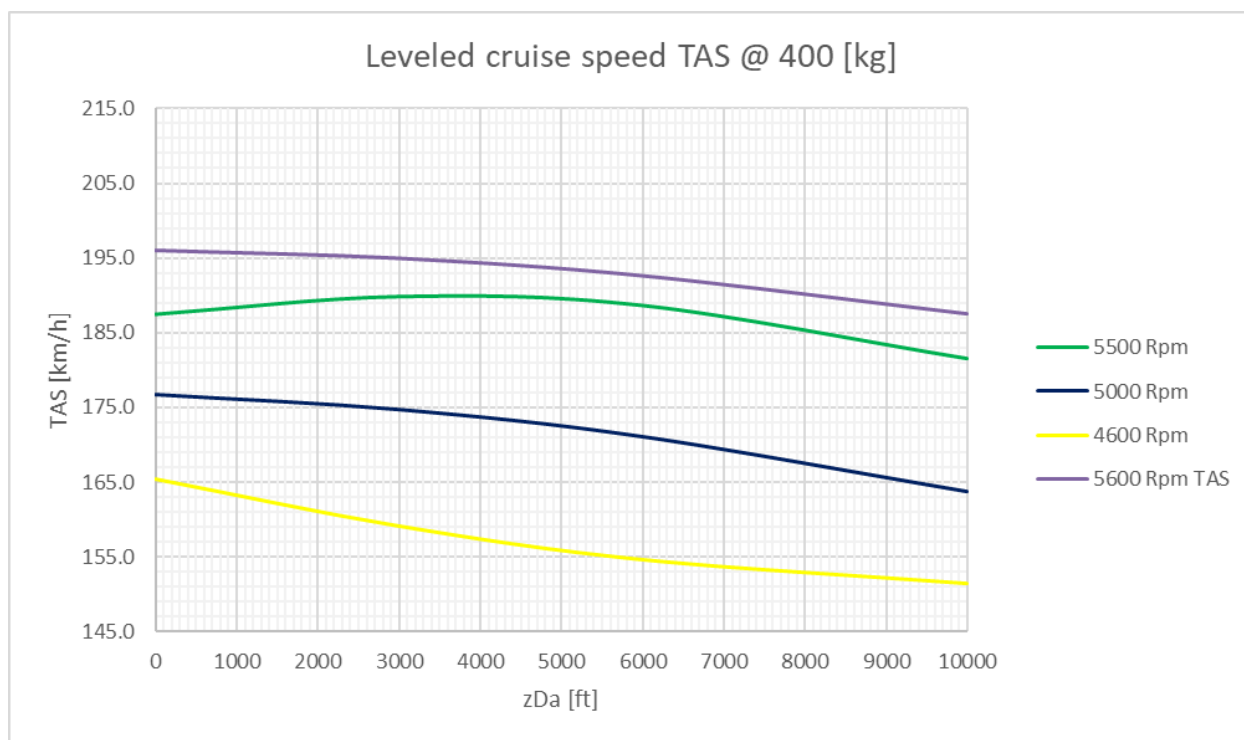


Figure 2: Vitesse de croisière 400 kg

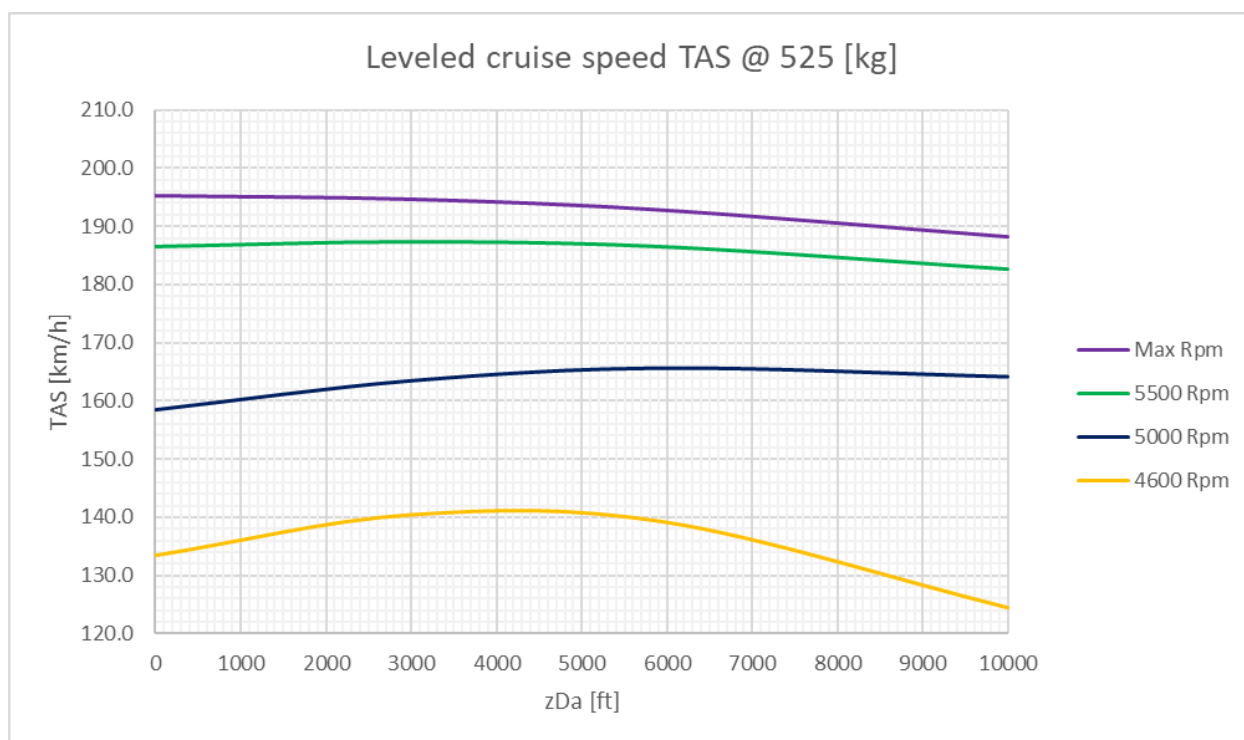


Figure 3: Vitesse de croisière 525 kg

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 5.6. Vitesses de décrochage

A/C mass	400 kg, 882 lbs	525 kg, 1156 lbs
<b>Volets étendus (FULL) <math>V_{S0}</math></b>	53 km/h, 33 mph, 29 KIAS	60 km/h, 37 mph, 32 KIAS
<b>Volets 1/2</b>	56 km/h, 35 mph, 30 KIAS	63 km/h, 39 mph, 34 KIAS
<b>Volets UP <math>V_{S1}</math></b>	58 km/h, 36 mph, 31 KIAS	66 km/h, 41 mph, 36 KIAS

Tableau 38: Vitesses de décrochage

NOTE
Les vitesses sont exprimées en vitesse anémométrique (indiquée) (IAS)

Les vitesses indiquées ci-dessus sont atteintes avec le moteur réglé au ralenti et une décélération lente : dans cette condition, l'avion coulera sans modifier l'assiette de vol, la condition de décrochage peut être maintenue avec un manche arrière complet sans chute d'aile.

Le décrochage à la mise sous tension se produira à une AoA plus grande et à une vitesse encore plus faible (IAS presque nulle). Dans cette condition, le gouvernail doit être utilisé avec la décision de contrecarrer le facteur P. Le décrochage sera plus net et pourrait développer un piqué ou une chute d'aile toujours contrôlable par le relâchement du manche.

### 5.6.1. Chutes d'altitude de décrochage

Masse de l'avion	525 kg, 1156 lbs	
Configuration	Moteur hors tension	Moteur sous tension
<b>Volets étendus FULL</b>	150 ft	50 ft
<b>Volets UP</b>	200 ft	100 ft
<b>Volets UP, 60° virage</b>	350 ft	300 ft
<b>Récupération de rotation</b>	1/2 tour, 600 ft avec commandes pour récupération normale / 1 tour, 1100 ft, avec commandes libres	

Tableau 39: Chutes d'altitude de décrochage

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 5.7. RPM

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
RPM au ralenti	1400 - 1500 RPM	
RPM de vol de croisière	4600 - 5500 RPM	
75% de croisière RPM	5000 RPM	
RPM minimum de décollage à plein régime	5200 RPM	
RPM continu maximum	5500 RPM	
RPM maximum (ligne rouge)	5800 RPM	

Tableau 40: RPM des moteurs disponibles

## 5.8. Consommation de carburant

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Consommation maximale de puissance au décollage	27 lt/h, 7.1 US gal/h	26.1 lt/h, 6.9 US gal/h
Consommation d'énergie continue maximale (consommation spécifique)	25 lt/h, 6.6 US gal/h	23.6 lt/h, 6.2 US gal/h
	285 g/kWh, 0.47 lb/hp h	250 g/kWh, 0.41 lb/hp h
75% continue 5000 RPM consommation	18.0 lt/h, 4.8 US gal/h	16.5 lt/h, 4.4 US gal/h

Tableau 41: Consommation de carburant des moteurs disponibles

### PRUDENCE

Pendant la planification du vol, ajoutez toujours du carburant de réserve pour au moins 30 minutes de vol

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 5.9. Meilleure glisse avec Volts rentrée

<b>Masse de l'avion</b>	<b>400 kg, 882 lbs</b>	<b>525 kg, 1156 lbs</b>
<b>Meilleure vitesse de glisse</b>	88km/h, 55mph, 48KIAS	100km/h, 62mph, 54KIAS

Tableau 42: Meilleure glisse avec Flaps UP

NOTE
Les vitesses sont exprimées en vitesse anémométrique indiquée (IAS)

L'efficacité (rapport portance/trainée) est :

$$E = 9$$

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 6. Poids et équilibrage

Ce chapitre explique la procédure de calcul et de vérification du poids et équilibrage de l'aéronef.

### 6.1. Mise à niveau de l'appareil

L'avion est à niveau lorsque le revêtement d'extrados du cône de fuselage, juste derrière les attaches de la voilure arrière, est à l'horizontale, à la fois longitudinalement et transversalement.

### 6.2. Détermination du poids à vide opérationnel et équilibrage

Le poids à vide opérationnel comprend les fluides, l'huile, le liquide de refroidissement et le carburant inutilisable. L'avion peut être pesé en le soulevant par plusieurs points. Pour calculer la masse et le centre de gravité de l'aéronef, appliquer la procédure suivante:

- Vérifier les liquides du moteur et freins sont pleins et le carburant est totalement purgé (il ne reste que l'inutilisable);
- Mettre l'appareil à niveau (cf. *Chapitre 6.1*);
- Mettre les balances à zéro;
- Placer l'avion sur trois balances, une sous chaque roue;
- Noter le poids indiqué sur chaque balance;
- Appliquer le delta d'étalonnage aux valeurs si une table d'étalonnage est présente;
- Projeter verticalement la position du bord d'attaque de l'aile au sol à l'aide d'un fil à plomb, puis mesurer à partir de ce point la distance du train avant  $D_F$  et celle du train principal  $D_R$ ;
- Une autre solution consiste à appliquer les valeurs de calcul de ces distances, uniquement si l'aéronef a été correctement mis à niveau conformément au *Chapitre 6.1*. Les valeurs de calcul sont les suivantes:  $D_F=0.831$  [m],  $D_R=0.650$  [m]. Pour un appareil à train classique, la queue est  $D_F = - 4.371$  [m] et les roues principales sont  $D_R = 0.216$  [m];
- La formule suivante sert à calculer la masse et le centre de gravité longitudinal qui en résulte:

$$W_{TOT} = W_F + W_{R1} + W_{R2}$$

$$X_{CG} = \frac{(W_{R1} + W_{R2}) \cdot D_R - W_F \cdot D_F}{W_F + W_{R1} + W_{R2}}$$

$$X_{CG}(\% MAC) = \frac{X_{CG} \cdot 100}{MAC} \text{ avec } MAC = 1.320 \text{ m}, 52.0 \text{ in}$$

#### AVERTISSEMENT

**Il est de la responsabilité du pilote/propriétaire de mettre à jour la masse à vide à chaque changement de configuration, comme l'ajout ou la suppression d'options**

#### NOTE

La pesée est la même que celle décrite dans le *Manuel de Maintenance*



	<h1 style="text-align: center;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

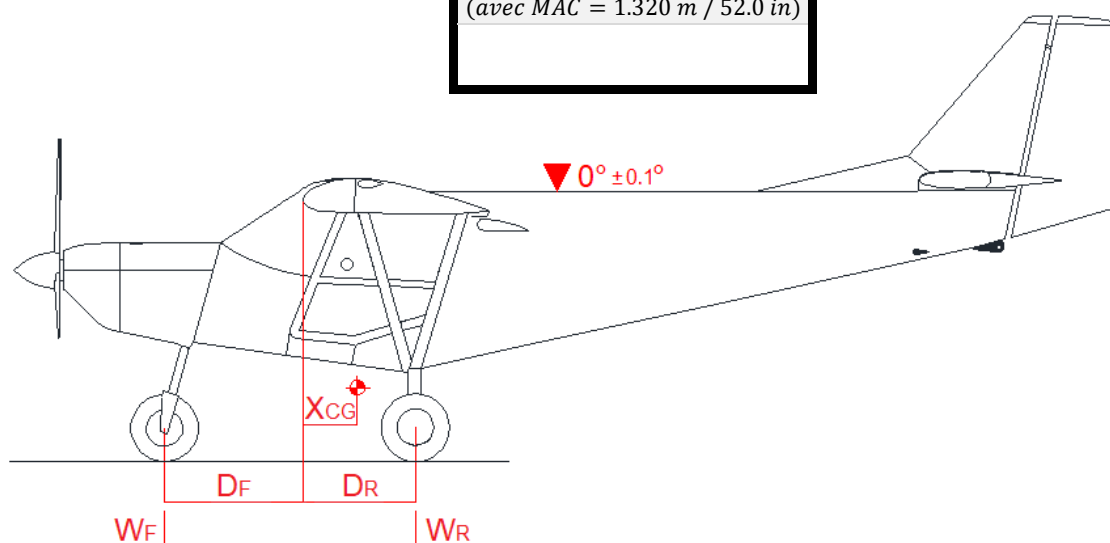
Le poids à vide et la position  $X_{CG}$  peuvent être trouvés en compilant le tableau suivant :

- Compilez la colonne Arms avec les distances  $D_F$  et  $D_R$  mesurées ;
- Compilez la colonne Poids avec les poids  $W_F$  et  $W_R$  donnés par les balances ;
- Compilez la colonne Momentum, en multipliant chaque poids par son bras relatif ;
- Compilez la position  $X_{CG}$ , en divisant l'élan total par le poids total ;
- Compilez le  $X_{CG}$  (% MAC), en divisant la valeur  $X_{CG}$  par la longueur moyenne de la corde aérodynamique.

	Poids [kg] / [lbs]	Bras [m] / [in]	Mom. [kg x m] / [lbs x in]
Train avant	$W_F$	$D_F$	$M_F = W_F \cdot D_F$
Train principal	$W_R = W_{R1} + W_{R2}$	$D_R$	$M_R = W_R \cdot D_R$
TOTAL EOW	$W_{TOT} = W_F + W_R$	$X_{CG} = M_{TOT} / W_{TOT}$	$M_{TOT} = M_R - M_F$

$$X_{CG}(\% MAC) = \frac{X_{CG} \cdot 100}{MAC}$$

(avec  $MAC = 1.320 \text{ m} / 52.0 \text{ in}$ )



Modelé d'avion	Savannah SR
Numéro de série de l'avion	____ - ____ - 56 - ____ - ____
Équipement de pesée	
Lieu date	
Personnel / organisation	
Signature	

Tableau 43: Table du poids à vide opérationnel et équilibrage

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 6.2.1. Tableau et graphique de calcul de poids et centrage

Avant tout vol, le pilote doit déposer le tableau de masse et centrage suivant avec les poids de l'équipage, du carburant et des bagages à bord, puis vérifier si l'état reste dans les limites. Dans le cas contraire, le chargement de l'avion devra être révisé.

**AVERTISSEMENT**  
**Il est de la responsabilité du pilote de vérifier que les conditions de masse et de centrage au décollage et en vol sont dans les limites. Le non-respect des limites appropriées pourrait conduire à des situations dangereuses**

**AVERTISSEMENT**  
**Utiliser des unités de mesure homogènes**

- Compilez la ligne A/C vide avec les données du tableau Poids opérationnel à vide ;
- Compilez la colonne Poids, avec le poids de l'équipage, le poids du carburant et le poids des bagages (le cas échéant) ;
- Compilez la colonne Momentum, en multipliant chaque poids par son bras relatif ;
- Compilez la position  $X_{CG}$  en divisant l'élan total par le poids total ;
- Compilez le  $X_{CG}$  (% MAC), en divisant la valeur  $X_{CG}$  par la longueur moyenne de la corde aérodynamique.

	Poids [kg] / [lbs]	Bras [m] / [in]	Mom. [kg x m] / [lbs x in]
<b>Poids à vide</b>			
<b>Pilote</b>		0.514 m / 20.2 in	
<b>Passager</b>		0.514 m / 20.2 in	
<b>Réservoir collecteur</b>		0.988 m / 38.9 in	
<b>Carburante d'aile</b>		0.605 m / 23.8 in	
<b>Bagage</b>		1.271 m / 50.0 in	
<b>TOTAL</b>	$W_{TOT}$	$X_{CG} = M_{TOT} / W_{TOT}$	$M_{TOT}$
		$X_{CG} (\% MAC) = \frac{X_{CG} \cdot 100}{MAC}$ (avec $MAC = 1.320 \text{ m} / 52.0 \text{ in}$ )	

Tableau 44: Tableau de poids et centrage



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

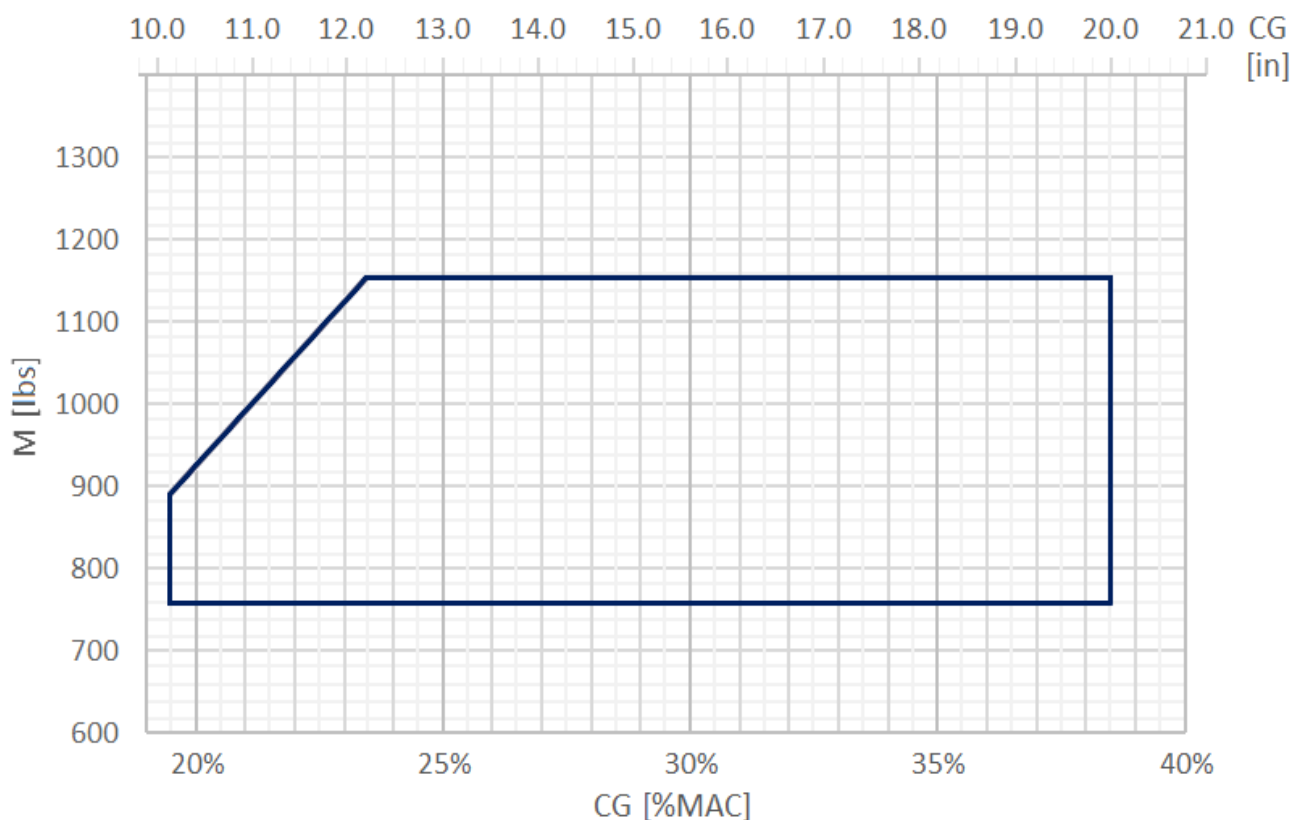
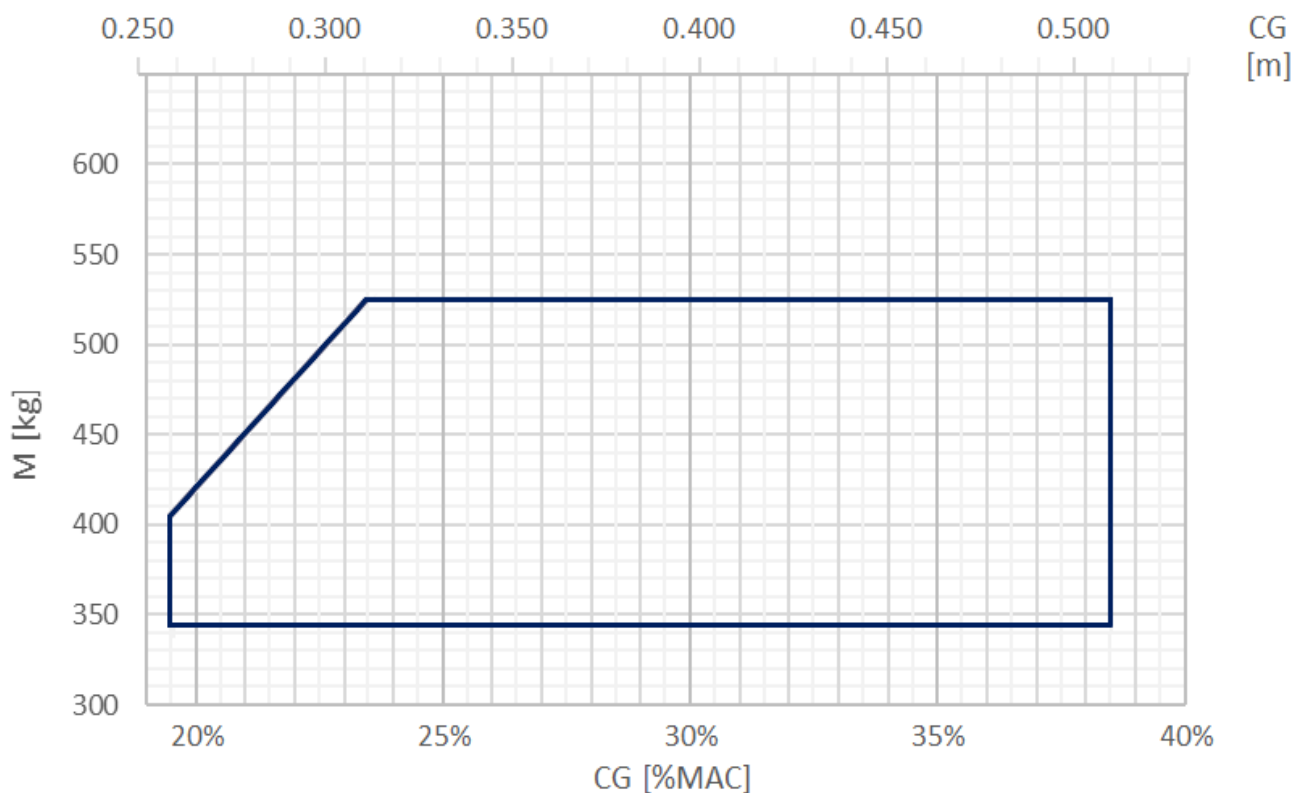


Figure 4: Tableau de poids et centrage

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

#### NOTE

Les options installées peuvent varier le poids total et la répartition du poids. Si un changement de configuration se produit, une pesée doit être effectuée pour mettre à jour les données de masse et de balance. Se référer aux pages de suppléments (listées dans le *Chapitre 9* du présent manuel) pour vérifier la configuration et la *Liste des équipements* installés ainsi que la *Masse et le Centrage* de l'avion, délivrés en détail lorsque la réglementation nationale ou l'immatriculation LSA de l'avion exige que les documents

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

**Page laissée volontairement blanche**

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7. Description de l'avion e des systèmes

### 7.1. Caractéristiques générales

#### TAILLE ET GEOMETRIE

Caractéristique	Valeur
Largeur	6.6 m, 21.65 ft
Hauteur	2.58 m, 8.3 ft
Envergure	9.00 m, 29.53 ft
Surface alaire	11.88 m <sup>2</sup> , 127.82 ft <sup>2</sup>
Corde aérodynamique moyenne (MAC)	1.320 m, 3.83 ft
Rapport alaire	6.8
Rapport de la corde	1
Profil aérodynamique	NACA 65-018
Largeur max fuselage	1.16 m, 3.80 ft

#### POIDS ET CHARGES

Caractéristique	Valeur
MTOW Poids maximal au décollage	525 kg, 1156 lbs
Charge alaire	33.7 kg/m <sup>2</sup> , 6.9 lb/ft <sup>2</sup> @ 400 kg, 882 lbs 44.2 kg/m <sup>2</sup> , 9.0 lb/ft <sup>2</sup> @ 525 kg, 1156 lbs
Limites du CG	19.5% - 38.5% MAC
Facteur de charge	+4.0 / -2.0 g
Sièges	2
Poids maximum bagage	20 kg, 44 lbs

#### SURFACES

Surface	Géométrie	Excursion
Flapéron	Envergure: 3.858 m, 12.65 ft Surface: 0.81 m <sup>2</sup> , 8.72 ft <sup>2</sup>	Volets: 0°, 13.5° ±2°, 27° ±2° Ailerons: +/- 15.5° ±2°
Empênage horizontal	Envergure: 2.45 m, 8.0 ft Surface: 2.00 m <sup>2</sup> , 21.5 ft <sup>2</sup>	Gouv. de profondeur: +/- 25° ±2°
Trim	Surface: 0.16 m <sup>2</sup> , 1.72 ft <sup>2</sup>	-
Empênage vertical	Surface: 1.12 m <sup>2</sup> , 12.05 ft <sup>2</sup>	Gouv. de direction: +/- 30° ±2°

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## MOTEUR

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Puissance maximum au décollage	100 [hp] (74 kW) @ 5800 RPM	
Puissance maximum continue	92 hp (69 kW) @ 5500 RPM	
Bougies d'allumage	NGK DCPR8E	

## TRAIN D'ATERRISSAGE

Caractéristique	Description / valeur
Train avant	Sandow
Train principal	Lame individuelle en alliage d'aluminium
Direction	Avec les pédales de la gouverne
Dimensions des roues	6" x 6" (optionnel 4"x6" or Tundra pneus)
Wheel inflation pressure	4" : 2.0 - 2.5 bar 6" : 2.0 - 2.5 bar Tundra: 1.3 - 1.7 bar
Freins	à disque avec commande hydraulique
Empattement	1.70 m, 5.57 ft
Pas	1.48 m, 4.86 ft

## CIRCUIT DE CARBURANT

Réservoir	Capacité
Réservoir d'aile	2 x 36 lt, 9.5 US gal (optionnel 4 x 36 lt)
Réservoir collecteur	6 lt, 1.6 US gal (optionnel 18 lt)

## CIRCUIT DE GRAISSAGE

Pompe à huile entraînée par le moteur.

Réservoir	Capacité
Réservoir de l'huile	3.5 lt, 9.25 US gal

## CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Refroidissement mixte air et liquide.

Réservoir	Capacité
Réservoir du liquide	2.0 lt, 0.53 US gal (Total)

## CIRCUIT ELECTRIQUE

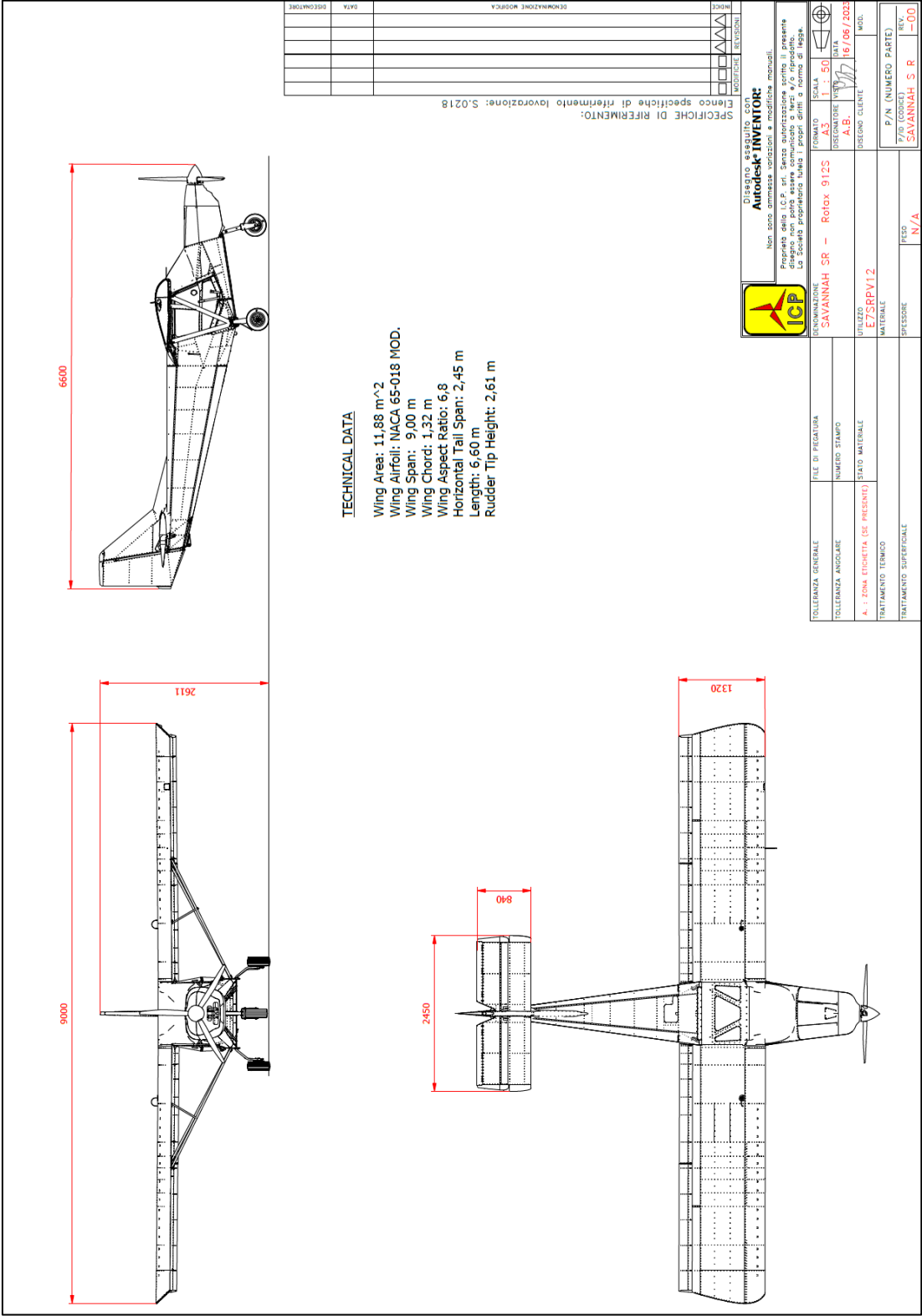
Caractéristique	Value
Batterie	min. 9 Ah
Générateur	250 W
Démarrage	Electrique

Tableau 45: Caractéristiques générales du Savannah™ SR

A/C : Savannah SR	Pour tous les numéros de série : yy-mm-56-xxxx-Z	Page : 50/86
-------------------	--	--------------



7.2. Dessin à trois vues



	<p><b>MANUEL DE VOL</b> <b>SAVANNAH™ SR</b></p>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 7.3. Cellule

Le *Savannah™ SR* est un monoplan à aile haute haubanée, à deux sièges côte à côte. La cellule est principalement fabriquée en alliage d'aluminium AL 6061 T6 qui possède des caractéristiques anticorrosion qui lui sont propres. Une protection supplémentaire est effectuée dans la zone de recouvrement des tôles, qui sont protégées par l'application d'une fine couche de peinture de fond. Les parties soudées sont en acier 25CrMo4 ou AISI-304. Les pièces soumises à de fortes contraintes, comme le ressort du train d'atterrissage principal, sont réalisées en alliage d'aluminium AL-7075-T4. Le fuselage est composé de deux sections (avant et arrière) avec des cloisons et des lisses de renfort jointes par des rivets aveugles et des rivets pleins. La cloison pare-feu est faite d'une plaque d'acier galvanisé et les sièges font partie intégrante de la structure de la cabine. Le cadre de la cabine en tubes d'acier soudés est utilisé pour supporter les points d'attache des ailes et les charges sur l'avant du fuselage. Le profil d'aile est conçu pour générer une forte portance et l'aile adopte un flaperon style Junkers (aileron + volet) pour améliorer la manœuvrabilité à basse vitesse. Les ailes ont un plan rectangulaire avec un petit dièdre et sans gauchissement négatif. Un « gauchissement négatif virtuel » est introduit par un angle différent entre les flaperons intérieurs et extérieurs. La structure de l'aile est composée de longerons principaux et arrière avec un caisson de torsion. Deux mâts d'aile relient l'aile au fuselage. L'empennage horizontal comprend un stabilisateur et une gouverne de profondeur avec anti-balance Trim-Tab. L'empennage vertical comprend une dérive et une gouverne de direction classiques. L'empennage horizontal est boulonné au fuselage arrière par quatre points d'attache du stabilisateur. L'empennage vertical est ensuite relié au stabilisateur et au cône arrière du fuselage par six boulons. Le bâti-moteur est constitué de deux parties, un anneau intérieur et un extérieur monté sur le fuselage, composés de tubes d'acier 25CrMo4 soudés. Les deux parties sont boulonnées ensemble avec des silentbloks afin d'amortir les vibrations du moteur.

Les structures et les pièces sont décrites en détail dans le *Manuel de construction* de l'avion et dans le *Catalogue de pièces détachées* correspondant, déjà indiqués dans le *Chapitre 1.2*.

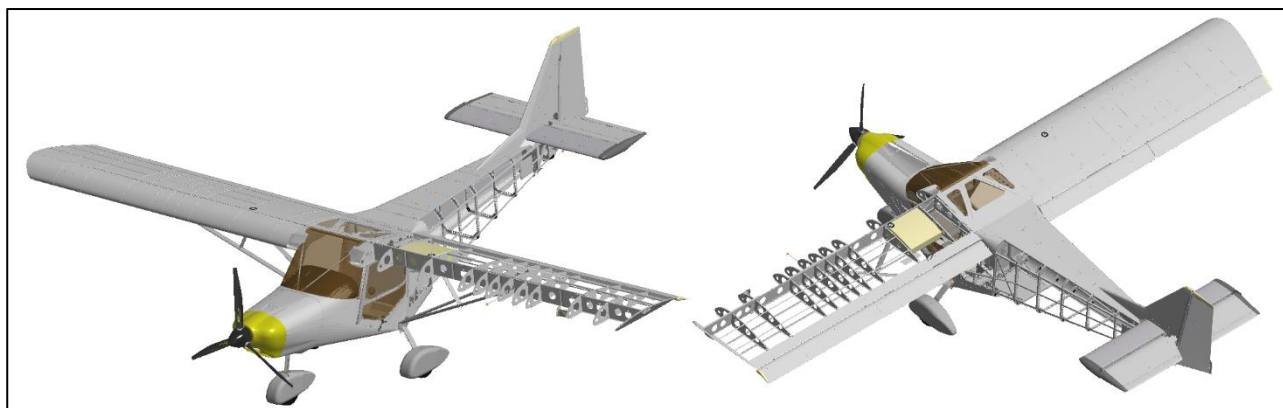


Figure 6: Vue partielle de le Savannah™ SR



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

## 7.4. Commandes

**LONGITUDINALES:** la gouverne de Profondeur est reliée à un manche central (le manche à double commande est optionnel) au moyen d'une bielle avec des leviers où sont connectés des câbles pour la deuxième section jusqu'au guignol central de la gouverne de profondeur.

Les débattements de Profondeur sont +/- 25° avec  $\pm 2^\circ$  de tolérance.

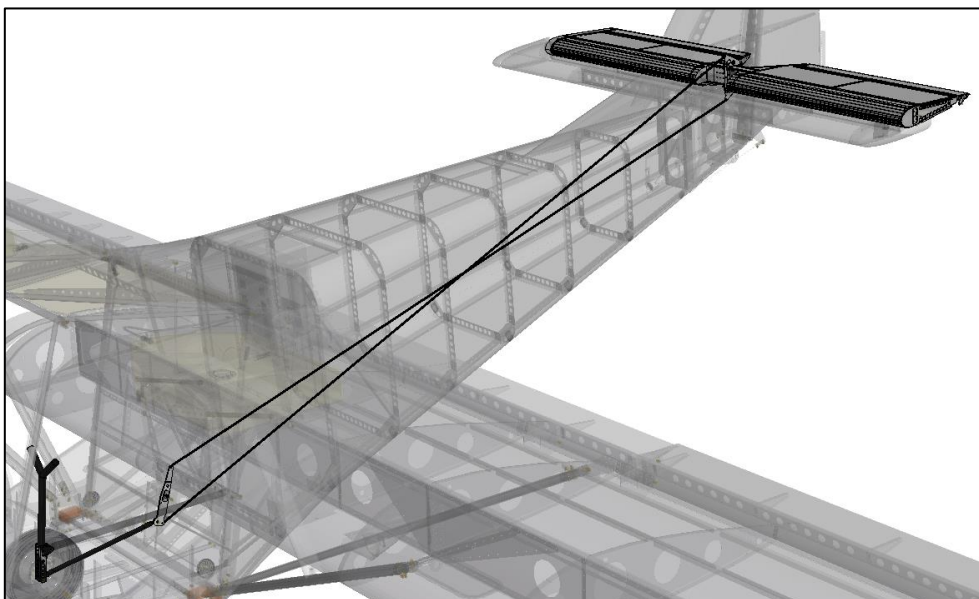


Figure 7: Système de contrôle de Profondeur

**TRIM:** la volet Trim-Tab anti-balance est sur la gouverne de Profondeur et la commande électrique du Trim se trouve sur le panneau de commande ou sur le manche (optionnel) et la position de Trim est indiquée par un indicateur LED en option.

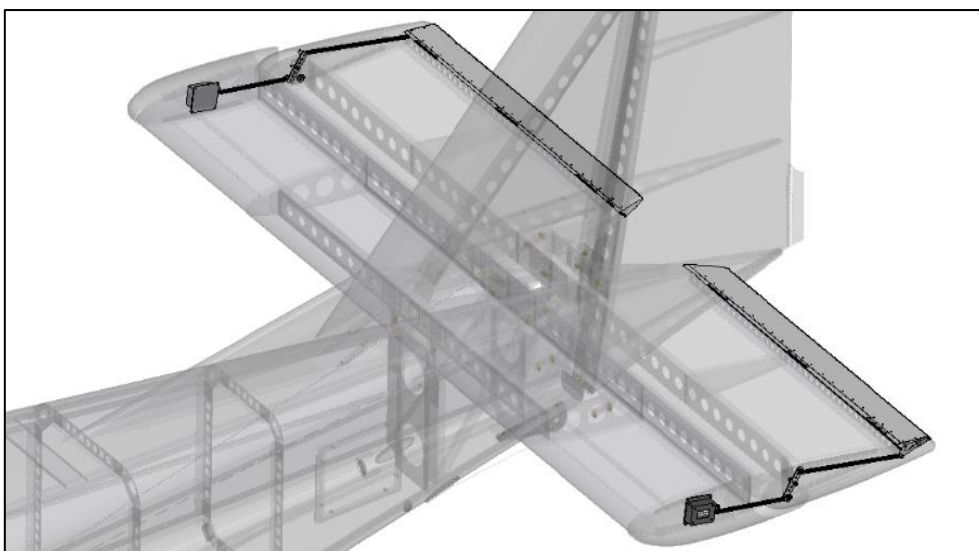


Figure 8: Système de contrôle du Trim



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

**LATÉRALES:** la fonction des Ailerons se fait avec le mouvement asymétrique des Flaperons, au moyen de tiges push-pull et de manivelle en cloche reliées à un tube de couple.

Les débattements des Flaperons (Ailerons) sont  $\pm 15.5^\circ$  avec  $\pm 2^\circ$  de tolérance avec Volets UP.

**VOLETS:** la fonction des Volets est réalisée avec la déviation symétrique vers le bas des Flaperons, au moyen du mélangeur mécanique représenté à la Figure 9.

Les débattements des Flaperons (Volets) dans les trois positions des volets sont  $0^\circ$ ,  $13.5^\circ$  and  $27^\circ$  avec Ailerons centrés.

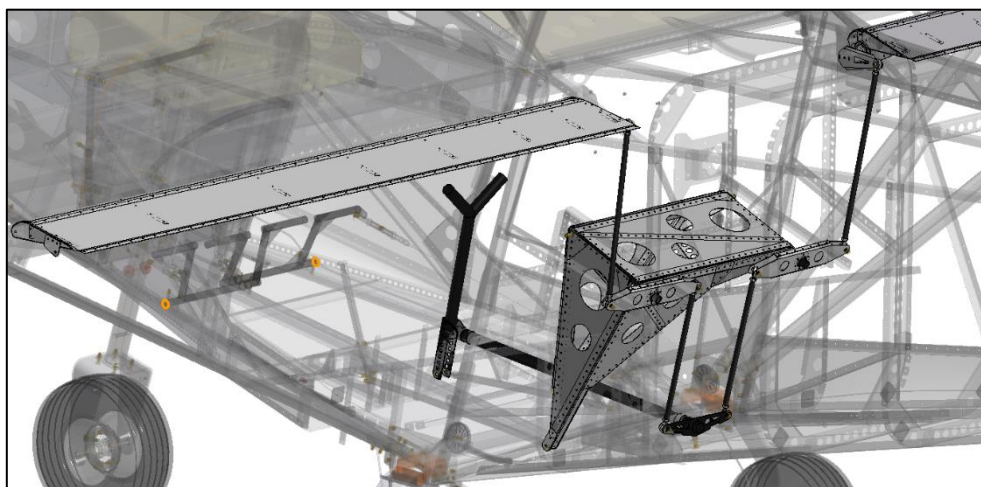


Figure 9: Système de contrôle de Flaperons avec mélangeur de Volets et Ailerons

**DIRECTIONNELLES:** les gouvernes de directions sont reliées par des câbles  $\varnothing 3$  [mm] aux pédales, utiles également pour la fonction de braquage au sol. Les pédales de frein sont installées dans la partie supérieure des pédales de palonnier.

Les débattements de la Gouverne de Direction sont  $\pm 30^\circ$  avec  $\pm 2^\circ$  de tolérance.

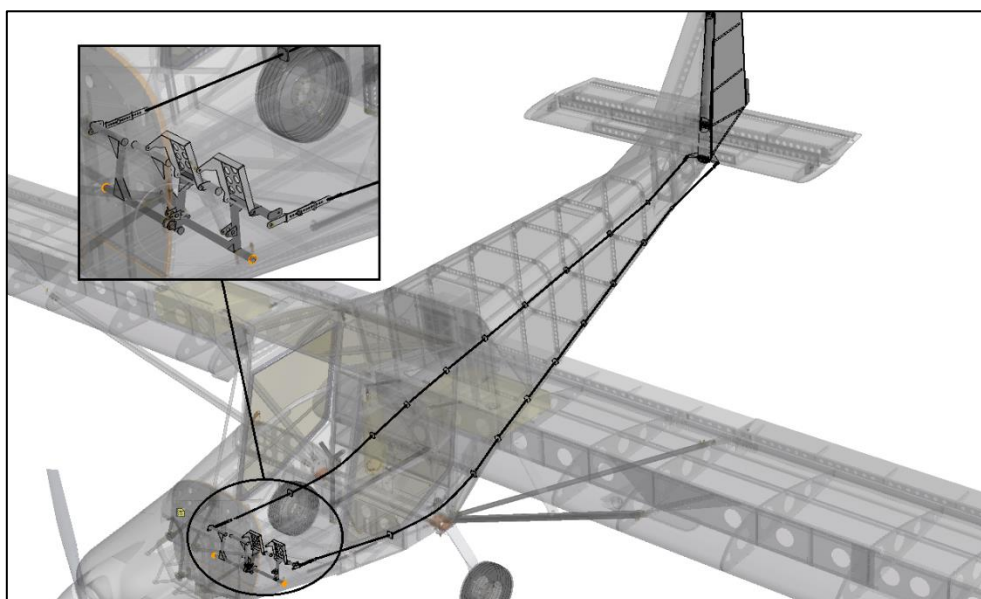


Figure 10: Système de contrôle la gouverne de direction et détail sur les pédale

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7.5. Groupe motopropulseur

### 7.5.1. Moteur

Liste des moteurs disponibles et leurs spécifications:

Le moteur standard est le *Rotax 912ULS*.

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Type	4 cylindres, opposés à plat	
	aspiration, avec carburateur	aspirated, injection
Cylindrée	1352 [cm <sup>3</sup> ]	
Puissance max. au décollage	100 [hp] (74 kW) @ 5800 RPM	
Puissance max. continue	92 hp (69 kW) @ 5500 RPM	
Raccord de démultiplication	2.43	
Refroidissement des cylindres	Air	
Refroidissement culasse	Liquide	
Moteur EASA TCDS	NGK DCPR8E	
Moteur ASTM CoC	E.121	
Cylindrée	ASTM F2339-17 Compliance Statement FB 16-012-1/Q	

Tableau 46: Moteurs

#### PRUDENCE

En raison de la publication continue de bulletins de service et d'informations de service par Rotax, I.C.P. Srl n'a pas l'intention de transmettre ces informations aux propriétaires de moteurs Rotax.

Ces informations sont disponibles sur le site Web <https://www.flyrotax.com> dans la page *Technical Documentation* ; nous vous recommandons également de communiquer avec le concessionnaire national Rotax autorisé pour obtenir de plus amples renseignements.

I.C.P. Srl n'assume aucune responsabilité pour tout dommage aux personnes et / ou aux biens en raison de non-respect des instructions Rotax



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 7.5.2. Commandes moteur

Les commandes moteur sont :

- Double manette de gaz à friction réglable, voyage linéaire actionnant une tige jusqu'au pare-feu, puis des câbles jusqu'aux carburateurs ;
- Commande air Starter (CHOKE, démarrage à froid) ;
- Commande air chaud vers l'Airbox (standard sur Rotax 912ULS, optionnel sur Rotax 912UL) ;
- Pompe carburant électrique auxiliaire ;
- Robinet d'arrêt du carburant (SHUT-OFF), situé sur le plancher ;
- Interrupteur Magnétos 1 et 2 ;
- Interrupteur "Master" à clé qui relie le système électrique à la batterie 12 V, avec activateur de démarrage du moteur inclus.

Le moteur peut fonctionner même avec le MASTER en position OFF, vu que le système d'allumage est indépendant et peut donc être interrompu par les deux interrupteurs des magnétos. En cas de MASTER en position OFF, les instruments, les services électriques (y compris le démarrage électrique) ne peuvent pas fonctionner. Quand le moteur est éteint, pour des raisons de sécurité, la clé doit être enlevée.

#### AVERTISSEMENT

**Si l'hélice est tournée manuellement ou par effet du vent relatif le moteur peut démarrer même si la clé Master est en position OFF, même si un des deux interrupteurs des magnétos est en position OFF**

Tous les interrupteurs et/ou les commandes du moteur s'activent en position EN HAUT ou EN AVANT, exception faite pour le starter, qui s'active en tirant la commande

### 7.5.3. Hélice

Liste des hélices disponibles et leurs spécifications :

L'hélice standard est la *E-Props Durandal V20*.

Fabricant	Modèle	Type	Diamètre
DUC Hélices	Flash-3-L	À pas variable au sol, tripale, fibre de carbone	1750 [mm]
	Durandal V20	À pas variable au sol, tripale, fibre de carbone	1750 [mm]
E-Props	Glorieuse GLOR-3-175-C8-T	À pas variable, tripale, fibre de carbone	1750 [mm]

Tableau 47: Hélices

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7.6. Circuit de carburant

Le circuit de carburant est composé de deux réservoirs alaires de plastique, avec capacité de 36 [lt] (9.5 [US gal]), situé entre le longeron principal et le longeron arrière. Both tanks have visual level indicators on wing roots and venting line through the fuel caps.

Les réservoirs d'aile sont reliés entre eux par une ligne passant sur le toit de la cabine, par un joint en « T » qui est relié à un puisard collecteur de 6 [lt] (1.6 [US gal]) situé à l'arrière du fuselage derrière le siège passager.

C'est la partie la plus basse du circuit de carburant, une soupape de vidange est située au fond de ce réservoir collecteur permettant au système de vidange du circuit de carburant.

Une fois que les réservoirs d'aile sont vides, le niveau du réservoir collecteur diminue en commutant le capteur de bas niveau, ce qui entraîne une indication d'avertissement de bas niveau sur le panneau de commande.

Le réservoir collecteur est évacué dans l'atmosphère par le réservoir de carburant gauche. Une conduite de retour de carburant provenant des vapeurs de décharge du moteur et une pression excessive vers le réservoir de l'aile droite.

### AVERTISSEMENT

**NE PAS remplacer les bouchons avec des bouchons non originaux. La ventilation du réservoir doit toujours être assurée. Vérifier pendant le flux libre de la conduite d'évent avant le vol**

Le robinet (SHUT-OFF) situé dans le poste de pilotage isole tous les réservoirs, et doit être en position ouverte avec le fil a cassé appliqué. Il ne doit être coupé qu'en cas d'urgence pour interrompre l'écoulement. Le fil a cassé évite la fermeture accidentelle pendant le vol ou pire au décollage du robinet d'essence.

### AVERTISSEMENT

**Une tentative de décollage avec la valve SHUT-OFF fermée, entraînera un arrêt soudain du moteur**

Le filtre essence se trouve dans la partie inférieure de la cloison pare-feu, dans le compartiment moteur et du côté refoulement du distributeur de carburant vers les carburateurs (3 au total). La pression de carburant est générée par deux pompes de carburant en série, la pompe électrique de carburant auxiliaire et la pompe mécanique du moteur.





# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600

Voir ci-dessous le schéma du circuit de carburant.

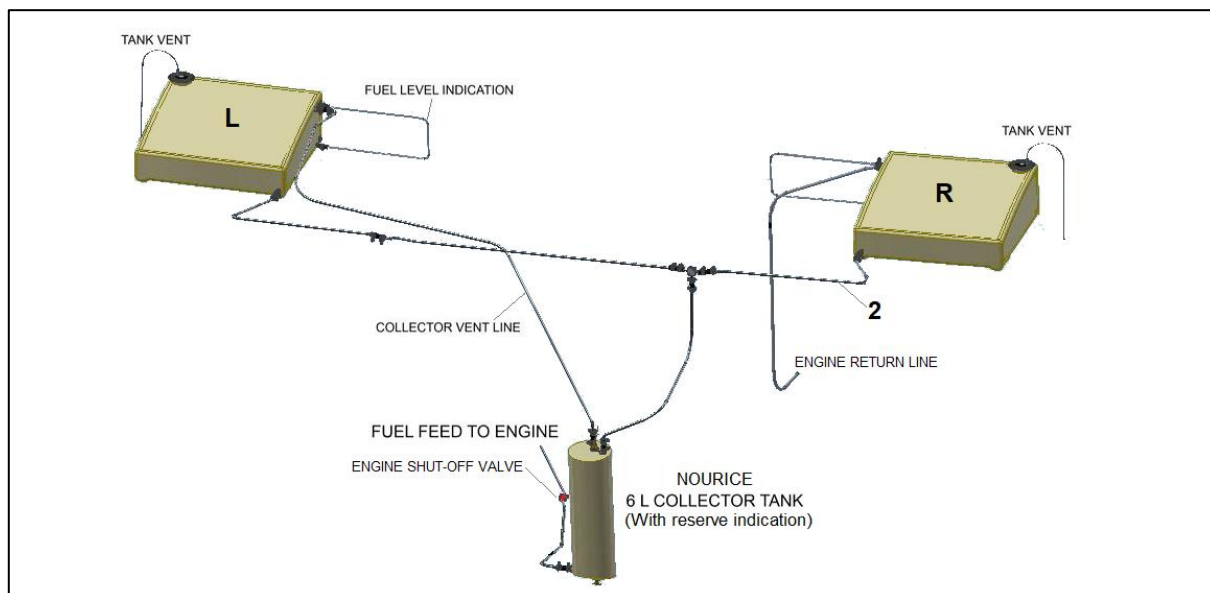


Figure 11: circuit de carburant standard

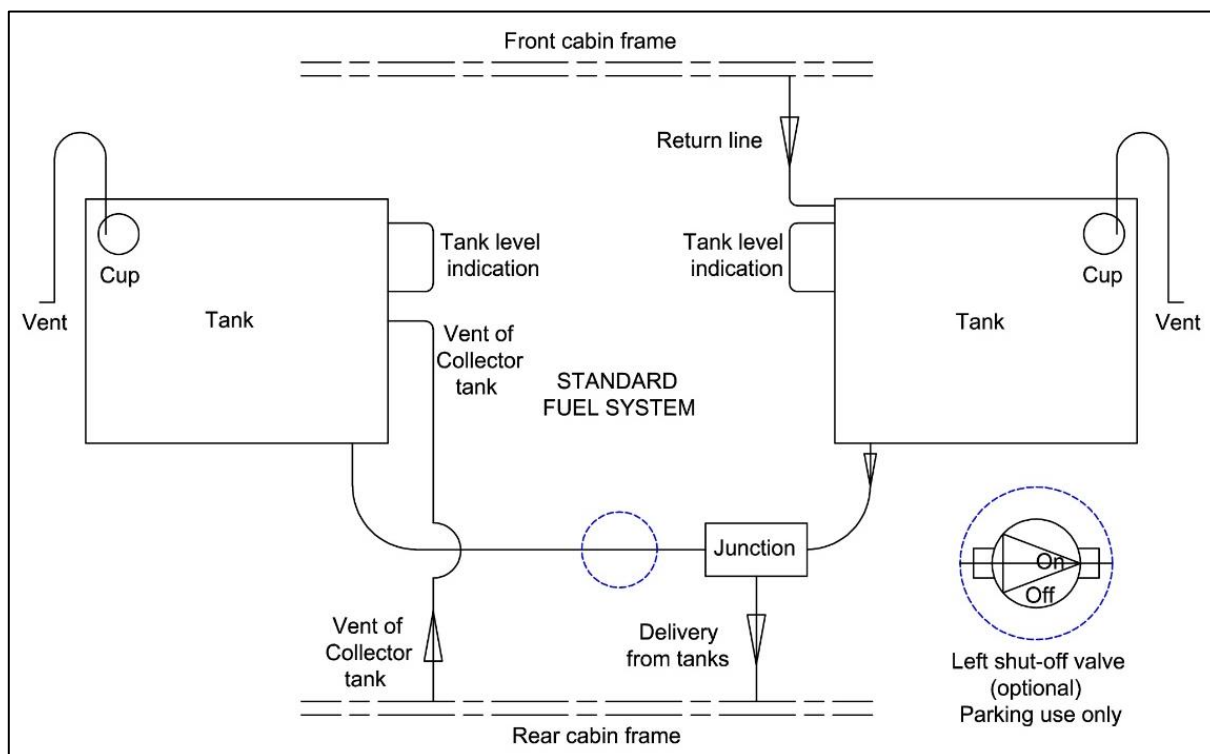


Figure 12: Circuit de carburant alaire standard



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600

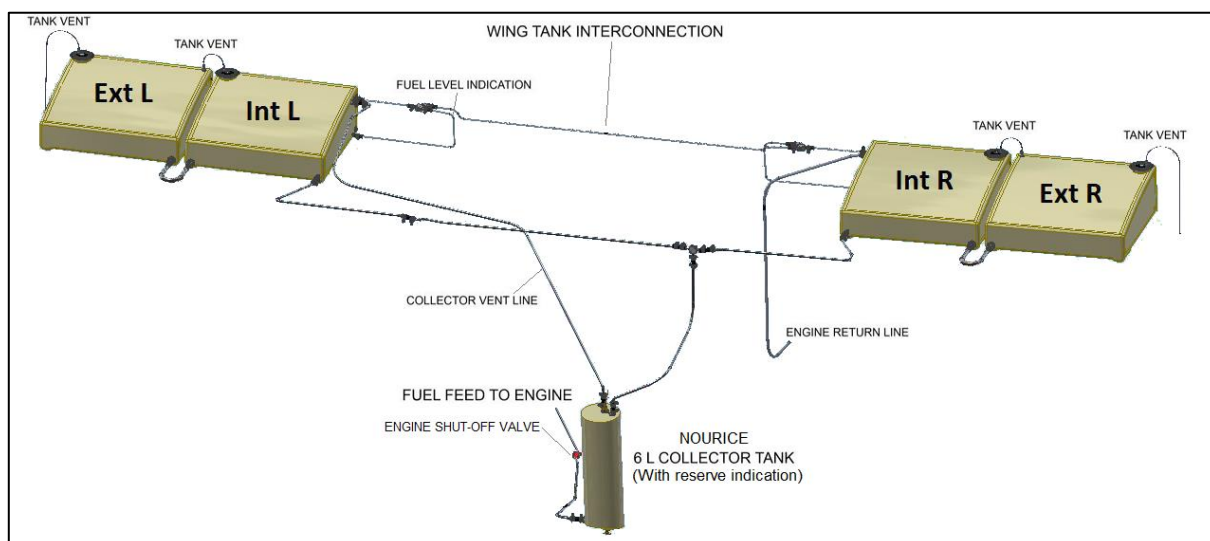


Figure 13: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants)

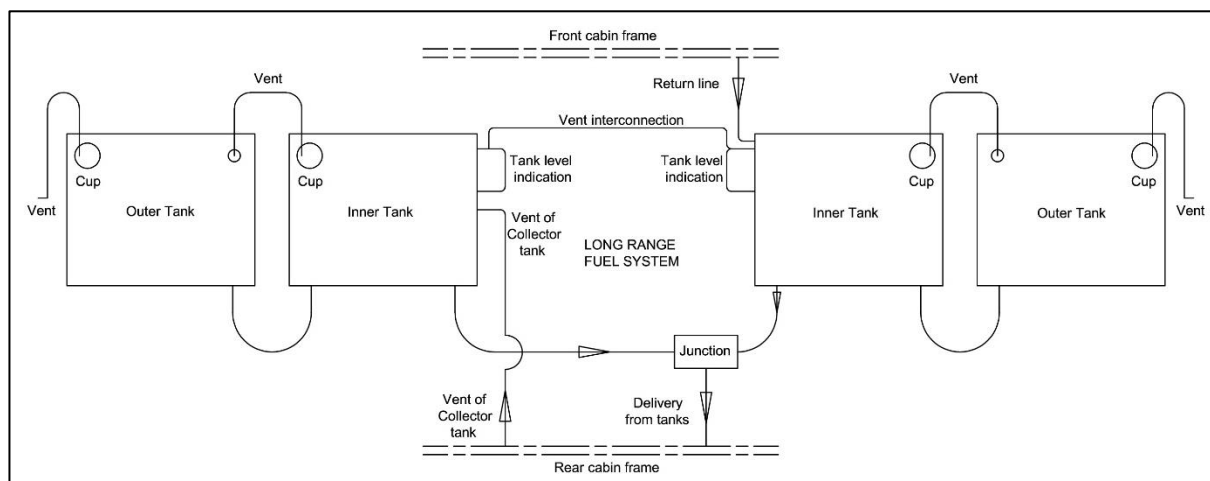


Figure 14: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants)

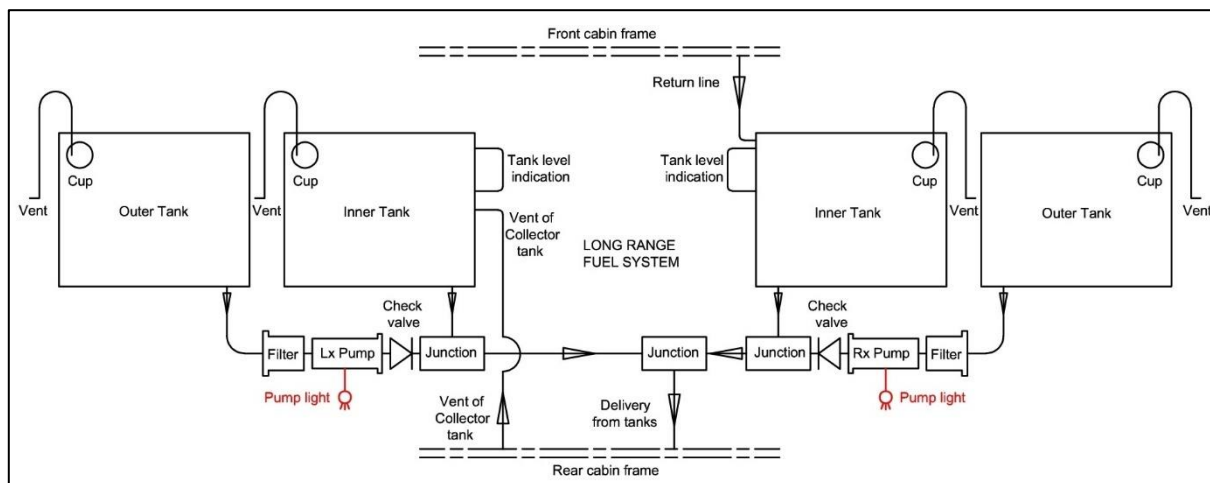


Figure 15: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs avec pompes de transfert



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600

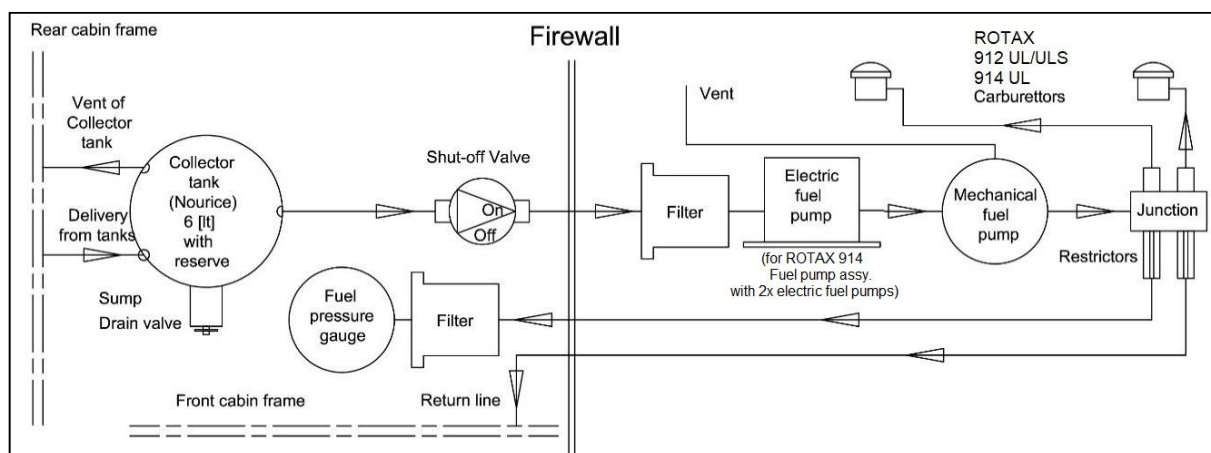


Figure 16: Circuit de carburant dans le fuselage avec 912 UL/ULS, 914 UL

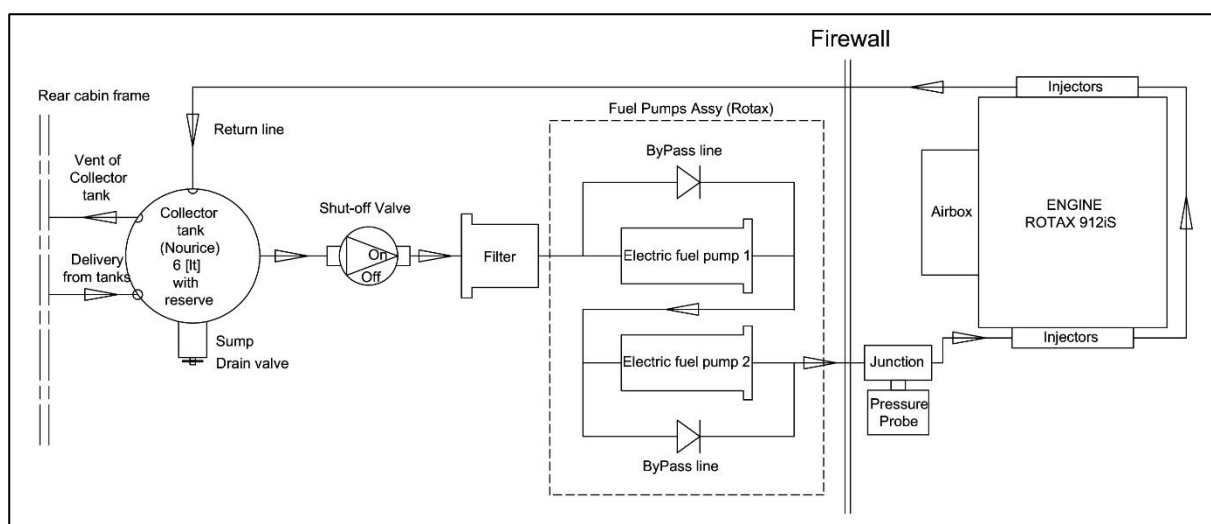


Figure 17: Circuit de carburant dans le fuselage avec Rotax 912 iS

Les volumes du système de carburant sont les suivants:

Réservoir	Capacité totale	Non utilisable	Utilisable
Réservoirs d'aile (standard)	2x36 lt = 72 lt, 2x9.5 US gal = 19 US gal	2x0.5 lt = 1 lt, 2x0.13US gal = 0.26US gal	2x35.5 lt = 71 lt, 2x9.37 US gal= 18.75 US gal
Doubles réservoirs d'aile (optionnels)	4x36 lt = 144 lt, 4x9.5 US gal = 38 US gal	4x0.5 lt = 2 lt, 4x0.13 US gal= 0.52 US gal	4x35.5 lt = 142 lt, 4x9.37 US gal = 37.5 US gal
Réservoir collecteur 6 (standard)	6 lt, 1.6 US gal	0 lt, 0 US gal	6 lt, 1.6 US gal
Réservoir collecteur 18 (optionnel)	18 lt, 4.8 US gal	0 lt, 0 US gal	18 lt, 4.8 US gal
Puisard	0.25 lt, 0.66 US gal	0.25 lt, 0.66 US gal	0 lt, 0 US gal
Conduites	0.50 lt, 1.32 US gal	0.50 lt, 1.32 US gal	0 lt, 0 US gal

Tableau 48: Volumes du circuit de carburant

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 7.6.1. Types de carburant approuvés

#### MOGAS

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Standard européenne	N/A	
	EN 228 Super <sup>2)</sup>	
	EN 228 Super plus <sup>2)</sup>	
Standard US	ASTM D4814	
Standard canadienne	CAN/CGSB-3.5	
	Qualité 3 <sup>4)</sup>	

1) min. ROZ 90

2) min. ROZ 95

3) min. AKI\* 87

4) min. AKI 91

#### AVGAS

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
Standard US	AVGAS 100LL (ASTM D910)	

Le carburant AVGAS 100LL produit une usure majeure sur les sièges de soupapes dû à son contenu élevé de plomb et forme ainsi des dépôts importants dans la chambre de combustion créant des sédiments dans le système de lubrification. Par conséquent, ce carburant ne devrait être utilisé qu'occasionnellement si d'autres types de carburant ne sont pas disponibles. Conformément au bulletin SI-912-016 R2 publié par Rotax, tous les moteurs de la série 912 sont compatibles avec l'emploi de l'E10 (essence sans plomb automobile additionnée avec 10% d'éthanol). Le moteur et le système carburant n'ont pas été testés avec des carburants ayant un contenu supérieur à 10% d'éthanol, par conséquent leur utilisation est interdite.

Tableau 49: Types de carburant approuvés

#### NOTE

Pour les spécifications complètes des carburants se référer à la documentation de ROTAX



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7.7. Circuit de graissage

L'huile est contenue dans un réservoir externe monté sur le pare-feu et refroidi par un radiateur. La pression d'huile est générée par une pompe entraînée par le moteur qui pompe l'huile à travers un filtre vers les composants internes du moteur. L'huile est ensuite renvoyée dans le réservoir soufflé par les gaz internes du moteur.

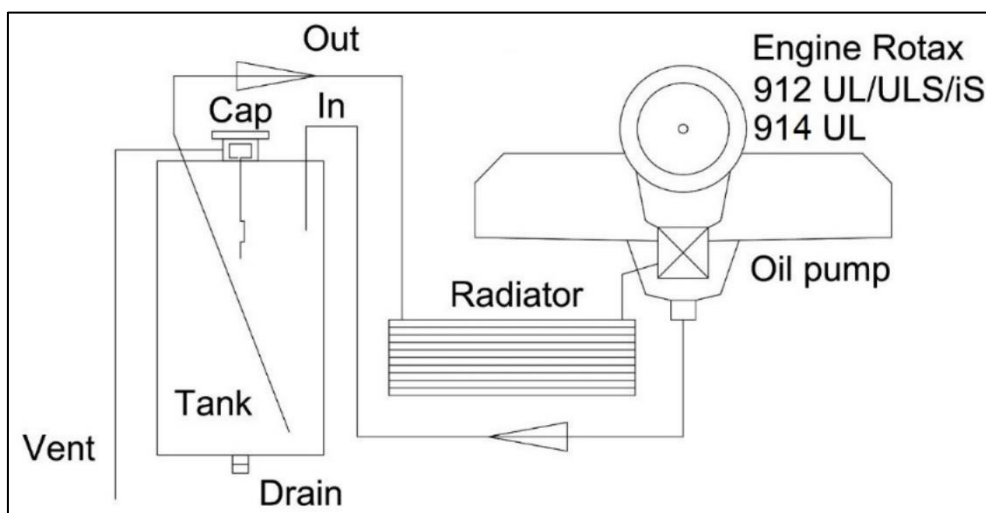


Figure 18: Circuit de graissage standard du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL

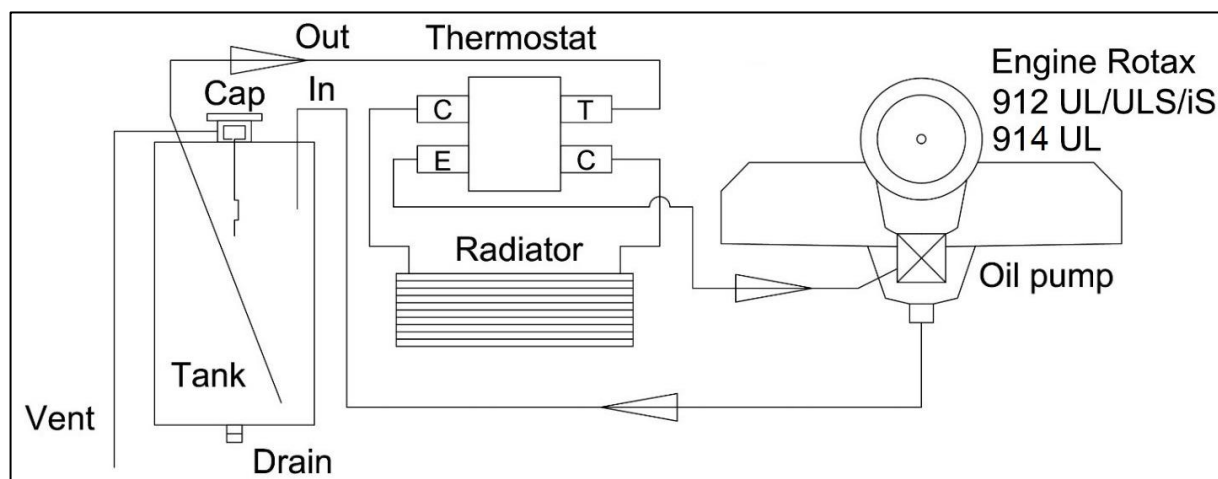


Figure 19: Circuit de graissage du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL avec thermostat (optionnel)

Les volumes du système de graissage sont les suivants :

Élément	Capacité
Réservoir d'huile	2.5 - 3 lt, 0.66 - 0.8 US gal
Conduites et radiateur	0.5 lt, 0.13 US gal
TOTAL	3.5 lt, 0.93 US gal

Tableau 50: Capacité du circuit de graissage



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7.8. Circuit de refroidissement

Le moteur est refroidi par de l'eau, huile et air. Le moteur est équipé de radiateurs de l'eau et de l'huile. Le flux d'air autour des radiateurs et des surfaces de refroidissement du moteur est assuré par la faible pression d'air générée par la lèvre d'extraction sur la partie inférieure du capot moteur.

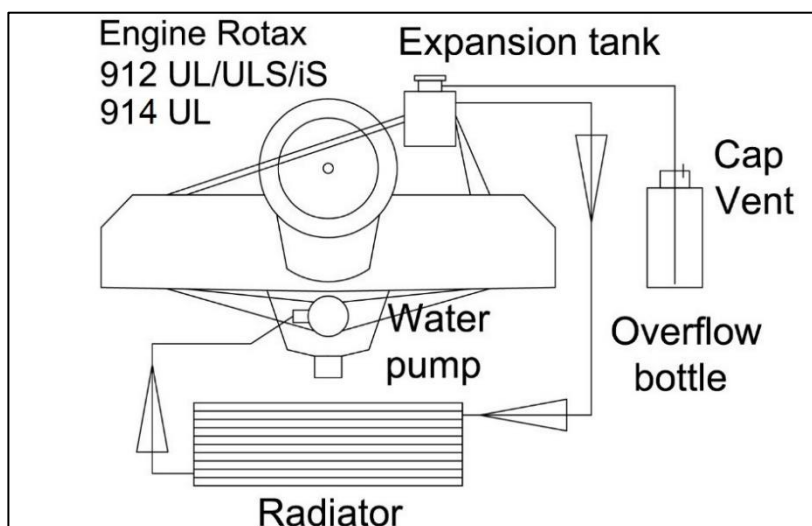


Figure 20: Circuit de refroidissement standard du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL

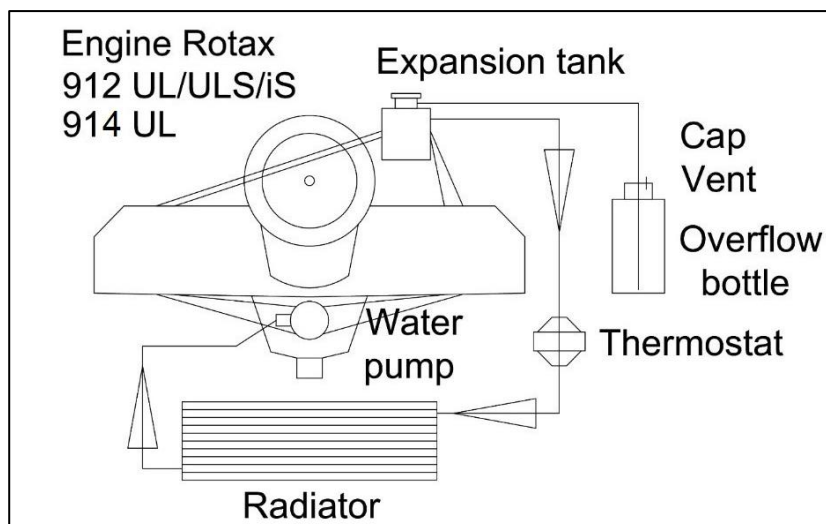


Figure 21: Circuit de refroidissement du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL avec thermostat (optionnel)

Les volumes du système de refroidissement sont les suivants :

Élément	Capacité
Vase d'expansion, moteur et pompe	0.25 lt + 0.56 lt + 0.10 lt = 0.91 lt, 0.07 US gal + 0.15 US gal + 0.03 US gal = 0.25 US gal
Bouteille de trop-plein	0.5 lt, 0.13 US gal
Conduites et radiateur	0.6 lt, 0.16 US gal
TOTAL	2.0 lt, 0.53 US gal

Tableau 51: Capacité du circuit de refroidissement

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7.9. Train d'atterrissage

Il existe deux versions de l'avion, un est configuré avec un train d'atterrissage tricycle.

Le train d'atterrissage principal est composé d'une seule lame en alliage d'aluminium 7075. Le train avant est composé d'un tube d'acier pourvu d'un dispositif d'absorption des chocs sous forme de sandow et est directionnel afin d'en faciliter le taxi.

### 7.9.1. Circuit de freinage

Les freins sont hydrauliques et à disque, sur le dessus des palonniers du pilote (doubles freins en option). Ils sont indépendants sur les deux roues et sont commandés en exerçant une pression sur les pédales correspondantes.

Le frein de stationnement (en option) DOIT être utilisé seulement quand le moteur est coupé et pendant une courte période. Il est constitué d'un robinet qui maintient la pression dans le circuit de frein.

Pour actionner le frein de stationnement le pilote doit appuyer sur les pédales pour mettre en pression le circuit et ensuite positionner le levier sur BRAKE ON (abaisser le levier du frein de stationnement).

#### **PRUDENCE**

Si le frein de stationnement est sur ON, sans que le pilote est mis en pression le circuit avec les pédales il n'y aura pas d'effet sur le freinage

Dans le cas d'un stationnement prolongé utiliser des cales de roues.



Voir ci-dessous le schéma du circuit de freinage.

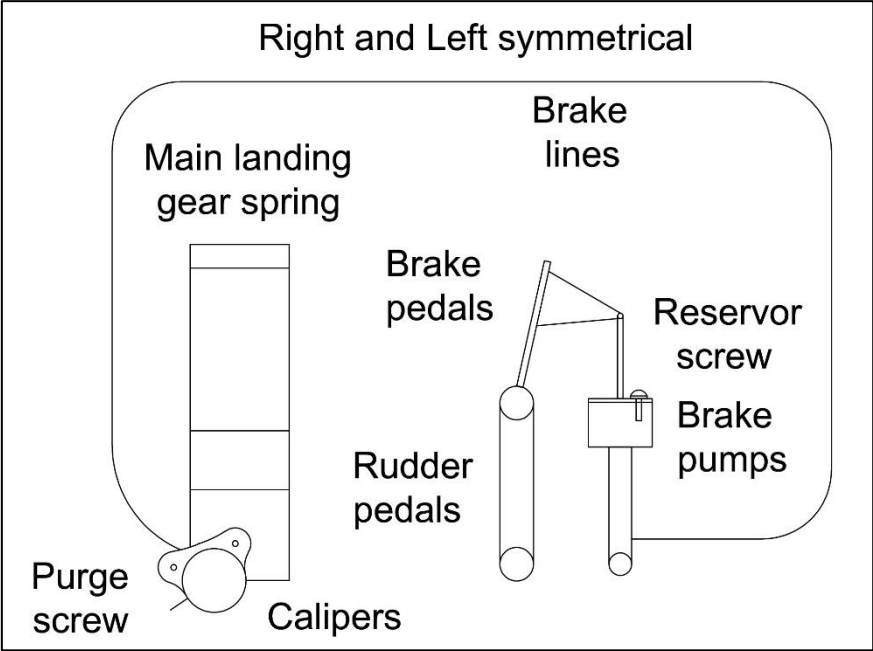


Figure 22: Circuit de freinage standard (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique)

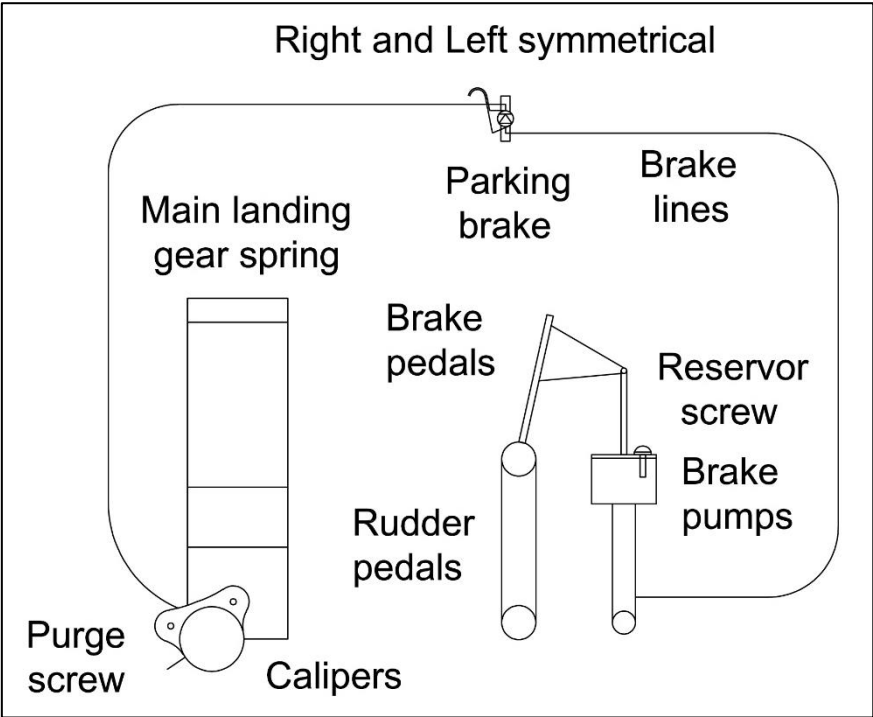


Figure 23: Circuit de freinage avec frein de parc (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique)



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

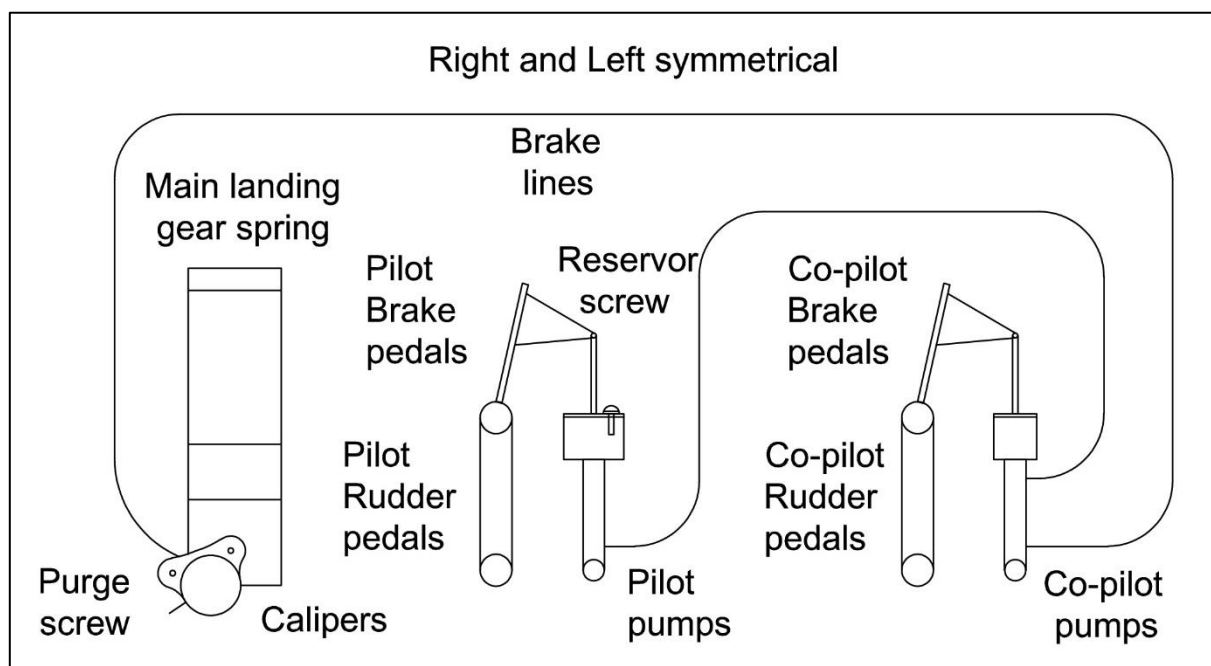


Figure 24: Freinage à double circuit (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique)

## 7.10. Chauffage et ventilation de la cabine

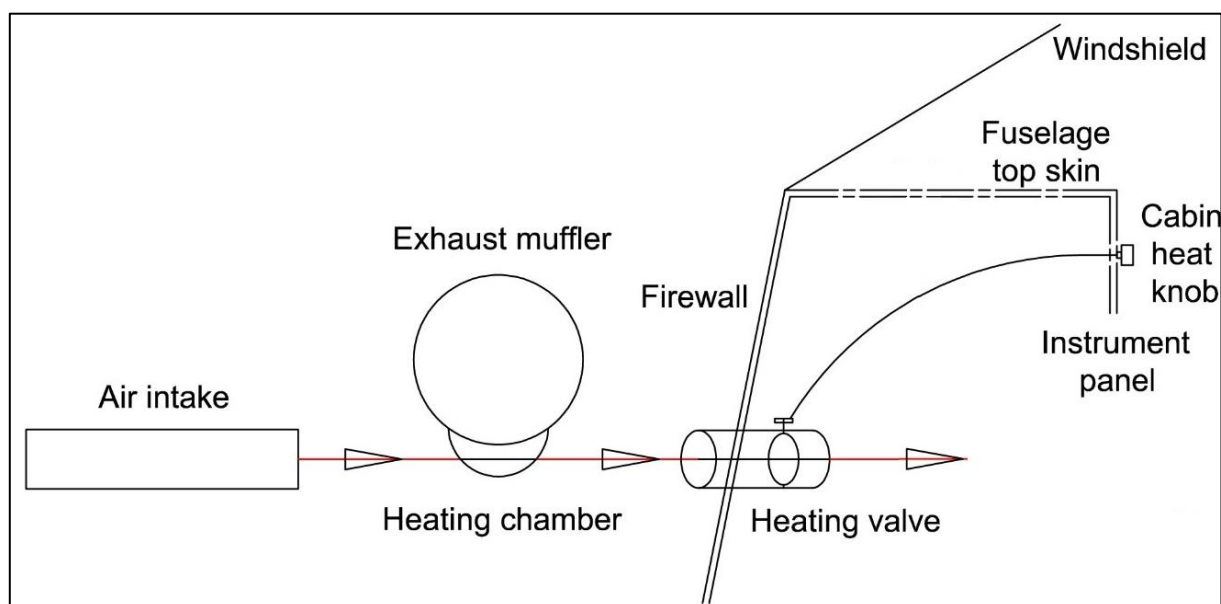


Figure 25: Système de chauffage de la cabine

La ventilation de la cabine est assurée par deux orifices arrondis appelés « aérateurs portières » (snap vents), installés un sur chaque vitre de la porte.





# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600

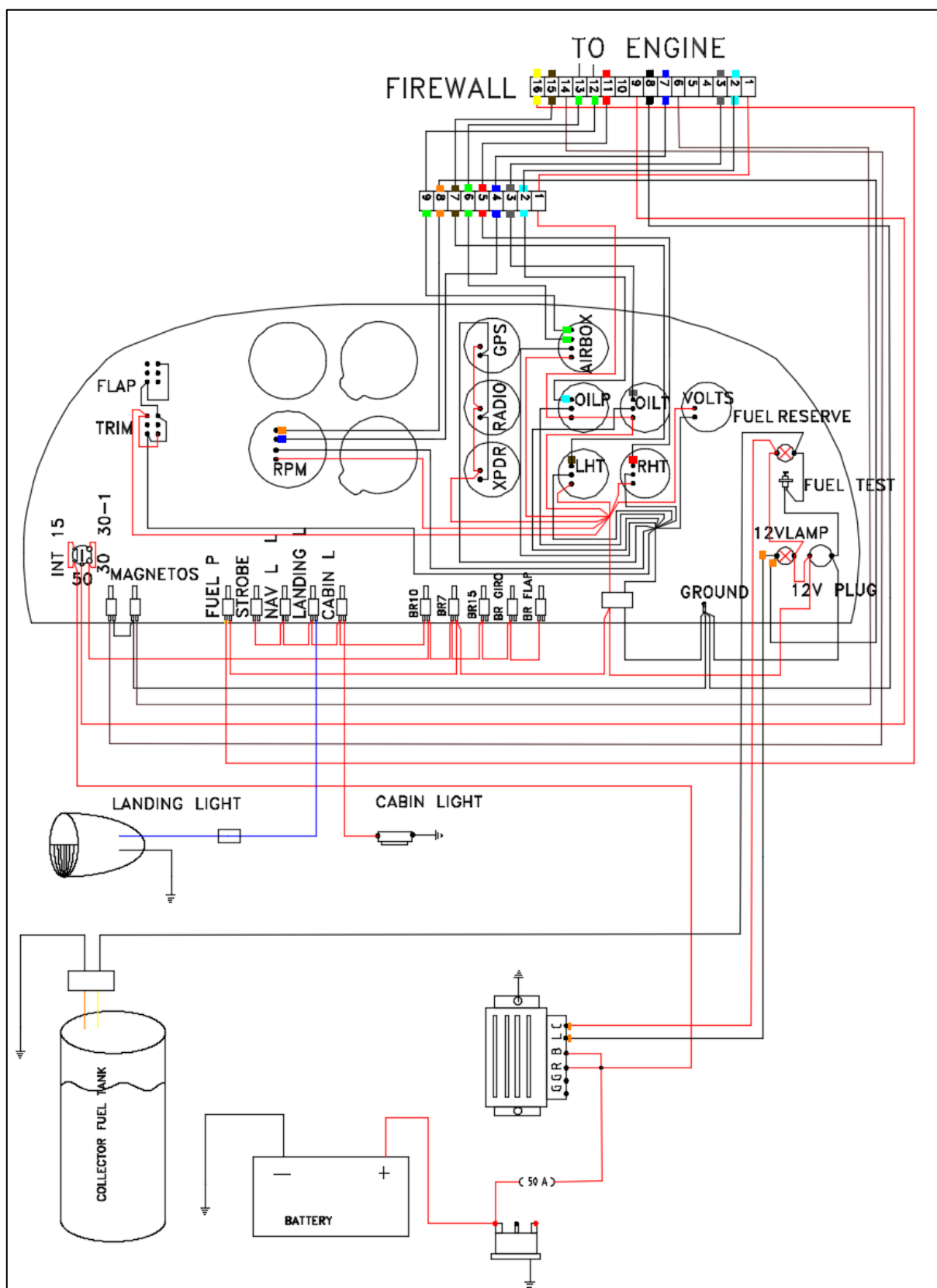


Figure 27: Câblage électrique en arrière du pare-feu

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7.12. Cabine et instruments

### 7.12.1. Portes

Les portes sont actionnées et verrouillées par une poignée centrale, un verrou secondaire sur le cadre de la porte assure la redondance du verrouillage de la porte.

#### AVERTISSEMENT

**Les portes et les charnières ne sont pas conçues pour rester ouverte pendant le vol. Le vent relatif peut les arracher et elles peuvent endommager l'avion**

Il est possible de voler avec une ou les deux portes retirées. Il convient de tenir compte de la traînée accrue, en particulier aux angles d'attaque élevés. Si une seule porte est retirée, un glissement latéral doit être évité.

### 7.12.2. Sièges

Afin de limiter le poids, les sièges font partie intégrante du fuselage et aucun réglage n'est prévu. Des sièges réglables sont disponibles en option.

### 7.12.3. Compartiment bagages

Les bagages doivent être placés dans le compartiment derrière les sièges en respectant la limite de 20 kg.

#### AVERTISSEMENT

**Assurez-vous que les bagages sont correctement rangés et sécurisés. Des bagages non sécurisés peuvent bloquer les commandes de vol ou causer des blessures à l'équipage**

### 7.12.4. Ventilation / chauffage

Les événements à pression sur chaque fenêtre peuvent être utilisés pour la ventilation de la cabine. Le chauffage est assuré par l'acheminement de l'air chaud du compartiment moteur vers l'habitacle au-dessus du sol. L'air chaud circulant dans la cabine est contrôlé par une vanne papillon contrôlée par le commutateur de chauffage de la cabine.

#### PRUDENCE

Si la visibilité est réduite par de la buée sur le pare-brise, ouvrez le chauffage de l'habitacle et ouvrez complètement les aérations à pression (ouverture vers l'arrière)

### 7.12.5. Système de port Pitot et statique

Les ports statiques pour les instruments de vol sont situés sur les deux panneaux latéraux arrière du fuselage ; Le tube de pression de Pitot est situé sur l'aile gauche, près des jambes de force.

	<h1 style="text-align: center;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## PRUDENCE

Lorsque l'avion est au sol, pensez à protéger le tube de Pitot à l'aide du capuchon fourni. Retirez toujours la protection lors de l'inspection pré-vol

### 7.12.6. Anémomètre

Les arcs colorés de l'anémomètre sont décrits dans le tableau suivant:

ARC	PLAGE DE VITESSE [km/h]	PLAGE DE VITESSE [mph]	PLAGE DE VITESSE [KIAS]	NOTE
Blanc	60 - 103	37 - 64	32 - 55	Plage de Vitesse avec volets sortis
Vert	66 - 184	41 - 114	36 - 99	Plage de Vitesse pour les opérations normales
Jaune	184 - 237	114 - 147	99 - 128	Plage de Vitesse pour les opérations en air calme
Ligne rouge	237	147	128	Vitesse à ne pas dépasser

Tableau 53: Arcs de l'anémomètre

### 7.12.7. Instruments de base

Les instruments de base présents sur l'avion sont les suivants.

## NOTE

Les instruments et leur disposition peuvent varier; vérifier la configuration standard et les suppléments au *Chapitre 9* de ce manuel

## PRUDENCE

Les instruments installés ne sont pas certifiés conformément aux réglementations aéronautiques. Ne pas considérer les indications fournies par les instruments comme totalement exactes.

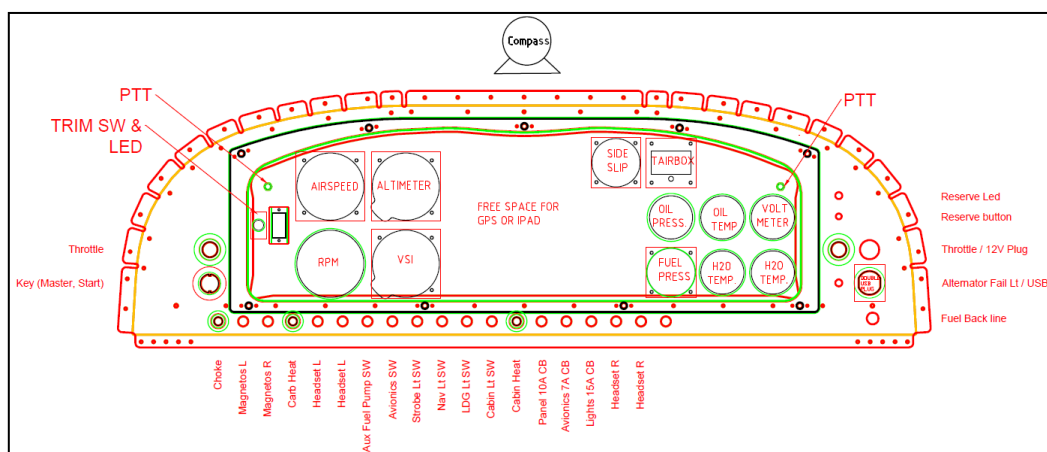


Figure 28: Tableau de bord standard

	<h1 style="text-align: center;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 7.12.8. Plaques

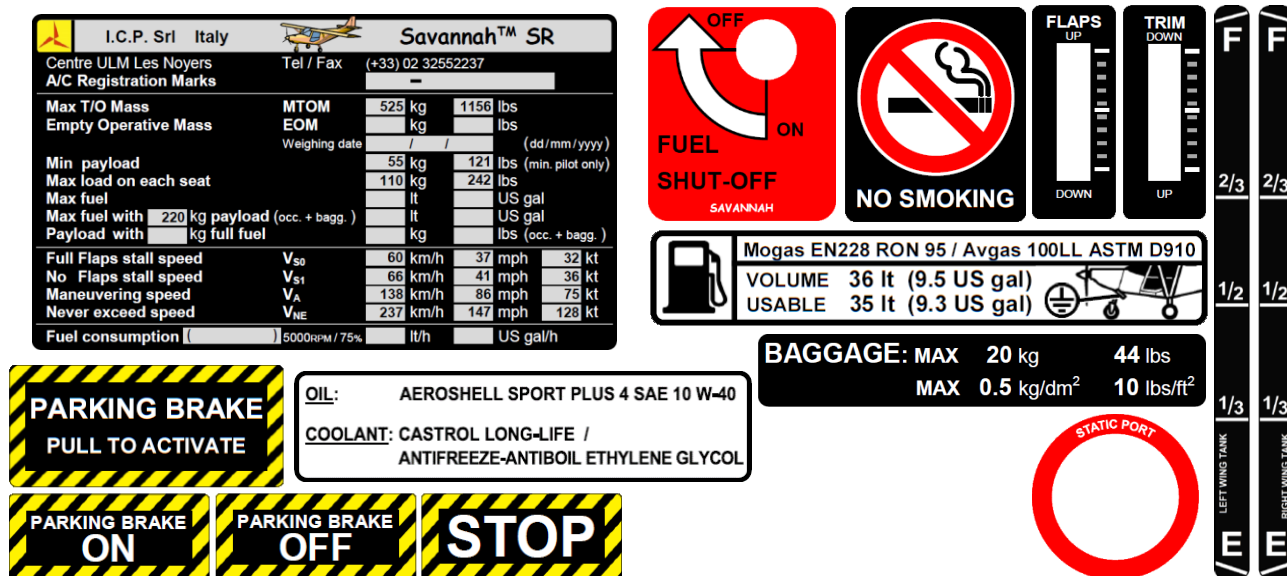


Figure 29: Plaques du Savannah SR (pas à l'échelle)

### NOTE

Sur la plaque des caractéristiques de l'avion, les champs vides doivent être remplis au marker permanent

**NO AEROBATICS  
NO INTENTIONAL SPIN  
NO IFR  
NO ICE CONDITIONS**

Figure 30: Plaque de limitations opérationnelles (pas à l'échelle)

## 7.12.9. Indicateur de niveau de carburant et voyant de réserve de carburant

Une indication de la quantité de carburant à bord peut être visualisée grâce aux indicateurs de niveau placés sur la première nervure des ailes (voir Figure 29). Ces indicateurs sont composés d'un tube transparent directement connecté au réservoir de carburant respectif ; se référer au Chapitre 0.

### PRUDENCE

Des attitudes différentes de droites et de niveau pourraient conduire à des lectures erronées. Le niveau de carburant doit être vérifié en vol rectiligne et en palier. Un dérapage latéral pourrait provoquer un transfert de carburant « dans la direction de la balle » si les conditions de vol sont maintenues pendant de longues périodes.

Le témoin de réserve de carburant s'allumera dès que le niveau de carburant dans le réservoir collecteur commencera à diminuer. Lorsque le témoin de réserve est allumé, il ne reste que 6 litres de carburant en réserve.





# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

## 7.13. Liste des équipements installés sur l'avion de référence

Ce manuel décrit toutes les informations, limitations, opérations et performances possibles de l'avion de référence Savannah™ SR (configuration standard française). Pour chaque Configuration qui diffère de la Référence, il est présent à la fin de ce document un ADDENDUM qui décrit les informations relatives à appliquer. Suit l'équipement de l'avion de référence Savannah™ SR:

- Moteur "Rotax 912 ULS" 100 hp
- Boîte à air avec filtre à air et sonde de température
- Hélice "E-Props Durandal V20" emplacement fixe (réglable au sol)
- 2x36 lt réservoirs à ailes + 6lt collecteur dans le fuselage
- Indicateurs visuels de niveau carburant
- Conduite de retour de carburant anti-vapeur
- Manche central à volets mécaniques
- 3x 6" pneus avec frein à disque
- Peinture « ICP blanc »
- Sièges en tissu
- Prise 12V/DC
- Éclairage de la cabine
- Phare d'atterrissage
- Chauffage de la cabine
- Trim anti-tab électrique sur ascenseur
- Pompe à carburant électrique auxiliaire
- Aérations à pression sur les portes
- Manuel de vol et de maintenance
- Instrum. de vol de base (Ref. Figure 28)
- Système de sauvetage en parachute pour avion Junkers Magnum M501

## 7.14. Installation du système parachute

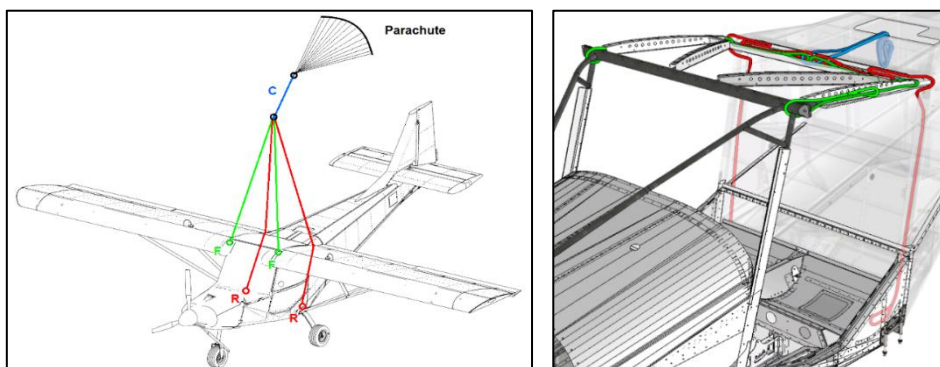


Figure 31: Disposition de l'installation des brides du système de sauvetage en parachute

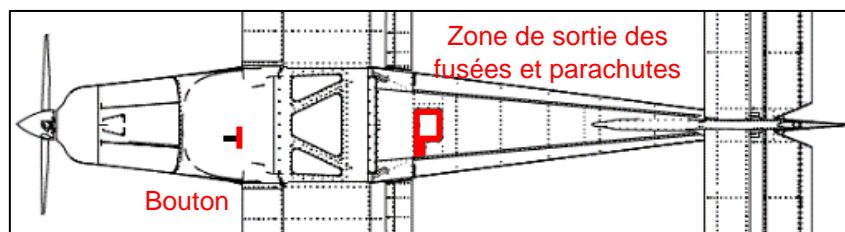


Figure 32: Zone de sortie et poignée du système de sauvetage en parachute

### NOTE

Pour les instructions complètes d'installation du parachute, reportez-vous aux manuels dédiés : S0285 pour Junkers Magnum 501 ; S0281 pour Magnum 601 ; PIM pour BRS-6-1050 ; PIM pour BRS-6-1350



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 8. Assistance et maintenance au sol des avions

### 8.1. Remorquage d'avion

Avant de remorquer l'avion, vérifiez que les deux interrupteurs des magnétos sont en position OFF et que le frein de stationnement est desserré. Remorquez l'avion à la main depuis la racine de l'hélice **(ne tirez jamais l'avion de la cône)** ou utilisez une barre de remorquage reliée au boîtier correspondant sur le bras du train d'atterrissage avant.

#### PRUDENCE

Ne poussez ou ne tirez jamais l'avion depuis les jambes de force des ailes, les commandes de vol ou le cône !

### 8.2. Ravitaillement des avions

Vérifiez que la batterie principale est éteinte et que l'avion est arrêté par le frein de stationnement ou les cales. Mettez l'avion à la terre près du silencieux d'échappement. Fermez les portes, le carburant endommagera les fenêtres s'il est renversé dessus.

Effectuez le ravitaillement, rappelez-vous que les deux réservoirs d'aile sont interconnectés mais que le carburant mettra un certain temps à se stabiliser. Évitez de trop remplir les réservoirs, un excès de carburant sera expulsé par la conduite de ventilation si l'avion n'est pas maintenu à niveau au sol ou si même un léger dérapage latéral est appliqué en vol.

Une fois le ravitaillement terminé, fermez le bouchon du réservoir et vérifiez l'état de la conduite de ventilation.

#### PRUDENCE

Fermez les portes pendant le ravitaillement, le carburant endommagera les vitres s'il est renversé dessus. Si la source de carburant n'est pas contrôlée, il est recommandé de filtrer le carburant pour détecter l'eau et la saleté avant ou pendant le ravitaillement

#### AVERTISSEMENT

**Mettez électriquement l'avion à la terre pendant les opérations de ravitaillement. Fixez le fil de terre au tuyau d'échappement**

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

### 8.3. Ancrage de l'aéronef

N°	Opération
09.01	Serrer les freins de parc
09.02	À défaut, placer au moins deux cales sous les roues avant (ou arrière)
09.03	Bloquer le manche à balai complètement vers l'arrière à l'aide de la ceinture de sécurité
09.04	En cas de prévision de vent fort ou de turbulences, ancrer l'aéronef à l'aide du kit d'arrimage en l'attachant aux points d'ancrage prévus sous la zone du mât d'aile
09.05	Si nécessaire, ancrer au sol le patin de queue et l'entretoise de l'hélice (sans endommager les pales, la casserole ou le capotage moteur)

Tableau 54: Liste de contrôle pour l'ancrage de l'aéronef

#### AVERTISSEMENT

**Ne jamais utiliser d'autres points pour ancrer l'avion**

#### PRUDENCE

The mooring point on the wings must be used only in the event of wind not exceeding 100 km/h, in the event of wind over 100 km/h perform mooring also from wheel axle

#### PRUDENCE

Ground mooring has to be considered as a temporary solution.  
In the event of weather conditions that may lead to overstress tie down points, it is recommended to carry out a thorough inspection before flying.  
The parking brake (option) MUST be used only for short period, always verify brakes functionality after parking brake release.  
Excessive snow accumulated on horizontal surfaces may overstress the airframe

#### NOTE

The aircraft is not water-proof: rain can enter from the roof and from passages left for the parachute bridles. In case of rain cover the aircraft

### 8.4. Nettoyage de l'aéronef

Laver l'aéronef avec une éponge humide, un chiffon en microfibre ou en peau, mais ne pas utiliser de produit agressif/corrosif. Le pare-brise et les fenêtres sont en Lexan. Ils peuvent être lavés avec des produits spécifiques pour le polycarbonate, non corrosifs, sans solvant ni alcool. Le contact avec du carburant ou de l'huile peut endommager instantanément ce matériau.

#### AVERTISSEMENT

**Le contact de solvant, de produit à base d'alcool ou de carburant avec les fenêtres de l'aéronef peut entraîner des dommages permanents et par conséquent des problèmes de sécurité en raison de fissures, ruptures, manque de visibilité et de transparence. Le cas échéant, remplacer les parties endommagées des fenêtres.**

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 9. Suppléments

Mesure du bruit en fonction de l'hélice avec moteur *Rotax 912 ULS/iS* et masse maximale au décollage:

Hélice	Bruit maximale [dB(A)]	Hauteur minimale [m] pour 65 dB(A)
DUC Flash-3-L	83.2	244.3
E-PROPS Durandal (V20)	86.3	236.6
E-PROPS Glorieuse (GLOR-3-175-C8-T) 5500 RPM	83.9	237.1
E-PROPS Glorieuse (GLOR-3-175-C8-T) 5700 RPM	90.7	480.2

Table 55: Bruit mesuré pour diverse hélices

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

**Page laissée volontairement blanche**

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## ADDENDUM A - Rotax 912 ULS/iS avec hélice DUC-Hélices Flash-3-L

Le présent Addendum doit être appliqué afin d'intégrer toutes les informations et données nécessaires des chapitres du présent Manuel lorsque l'avion est configuré avec le groupe motopropulseur indiqué par le titre, qui diffère de la configuration Standard décrite au *Chapitre 7.13*. Le contenu du présent addendum remplace uniquement les mêmes informations rapportées dans le manuel précédent et les autres sont considérées comme toujours valides et applicables à la configuration actuelle.

### 5.1. Distance et course de décollage

Rotax 912ULS, DUC-Hélices Flash-3L		Short Grass runway, No wind, 6" Tyres			
		Take-off 1/2 Flap			
w [kg]	z DA [ft]	Ground roll [m] / [ft]		Distance [m] / [ft]	
400	0	67	220	151	495
450		88	289	172	564
525		88	289	132	433
400	2500	82	269	166	545
450		107	351	192	630
525		137	449	277	909
400	5000	99	325	184	604
450		131	430	216	709
525		168	551	309	1014

ADDENDUM A Tableau 1: Distance et course de décollage

### 5.2. Distance et course d'atterrissage

Rotax 912ULS, DUC-Hélices Flash-3L		Short Grass runway, No wind, 6" Tyres			
		Landing Full Flap			
w [kg]	z DA [ft]	Ground roll [m] / [ft]		Distance [m] / [ft]	
400	0	125	410	312	1024
450		141	463	331	1086
525		149	489	354	1161
400	2500	135	443	324	1063
450		152	499	344	1129
525		161	528	368	1207
400	5000	145	476	336	1102
450		163	535	358	1175
525		173	568	384	1260

ADDENDUM A Tableau 2: Distance et course d'atterrissage



# **MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR**

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

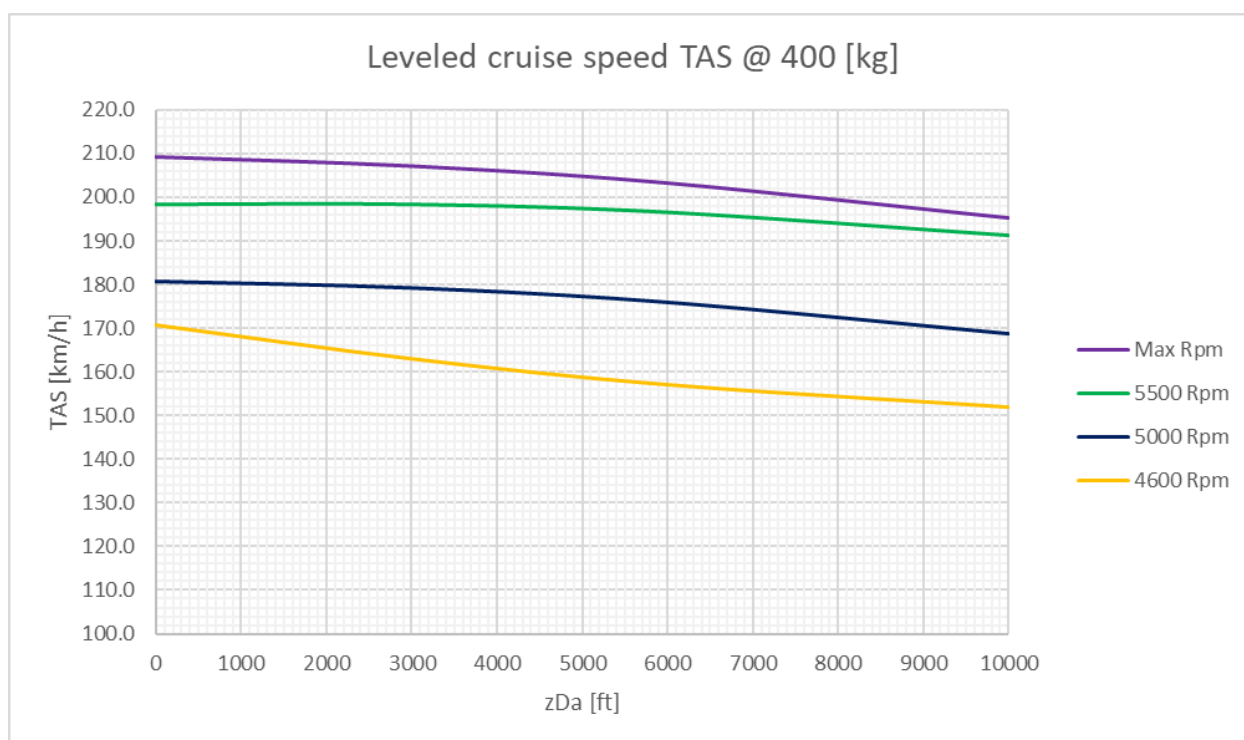
Réf. Projet : SVNH SR 600

## **5.3. Taux de montée et vitesse**

Flaps UP FULL power		A/C mass 400 kg, 882 lbs			A/C mass 525 kg, 1156 lbs		
Best rate of climb speed Vy IAS		km/h	mph	KIAS	km/h	mph	KIAS
		105	65	57	105	65	57
ROC ft/min	Sea Level DA	1499			1060		
	3000 ft DA	1286			937		
	6000 ft DA	982			761		

ADDENDUM A Tableau 3: Taux de montée

## **5.5. Vitesse de croisière**



ADDENDUM A Figure 1: Vitesse de croisière 400 kg



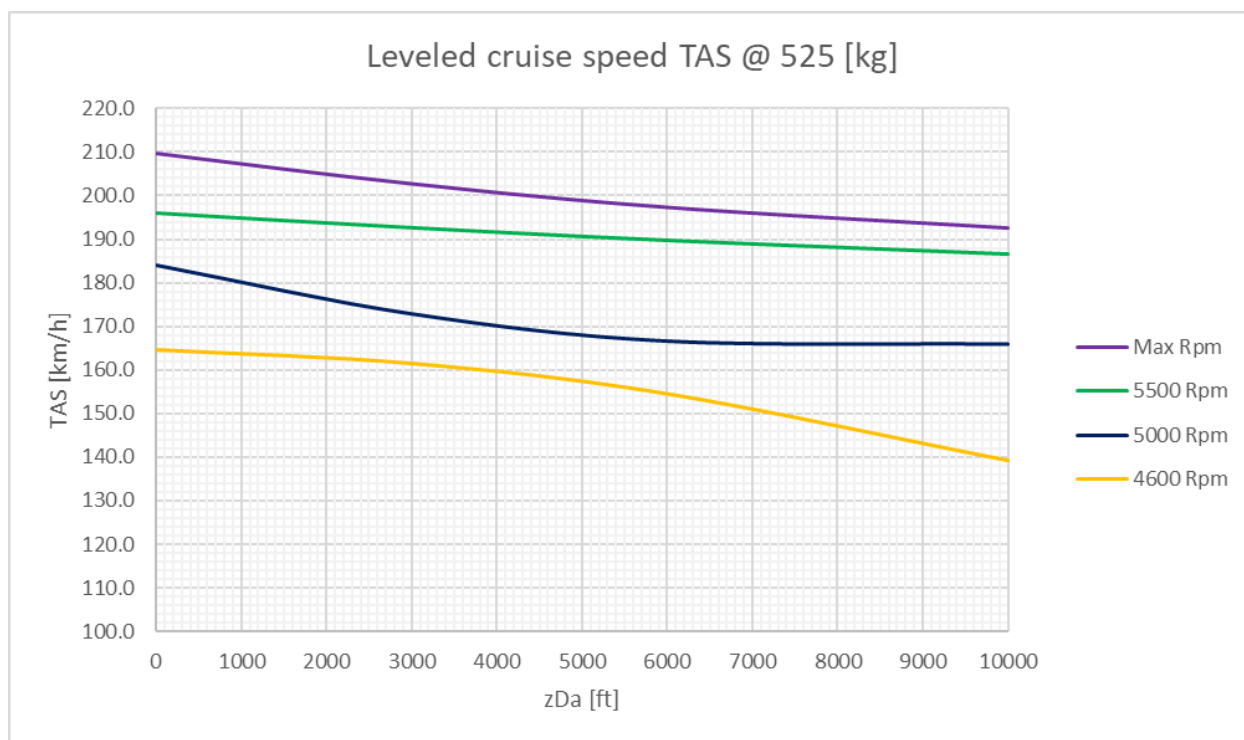
# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600



ADDENDUM A Figure 2: Vitesse de croisière 525 kg

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

**Page laissée volontairement blanche**



	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## ADDENDUM B - Rotax 912 ULS/iS avec hélice E-Props Glorieuse

Le présent Addendum doit être appliqué afin d'intégrer toutes les informations et données nécessaires des chapitres du présent Manuel lorsque l'avion est configuré avec le groupe motopropulseur indiqué par le titre, qui diffère de la configuration Standard décrite au *Chapitre 7.13*. Le contenu du présent addendum remplace uniquement les mêmes informations rapportées dans le manuel précédent et les autres sont considérées comme toujours valides et applicables à la configuration actuelle.

### 4.5. Contrôles avant le décollage

N°	Opération
04.03A	<p>Réglez <b>4500 RPM</b> avec l'accélérateur du moteur, puis effectuez la vérification de l'hélice :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Régler <b>5750 RPM</b> sur le bouton de l'instrument de l'hélice ; vérifier que le moteur tourne à <b>4500 RPM</b> ;</li> <li>- Réglez <b>4000 RPM</b> sur le bouton de l'instrument de l'hélice ; vérifier que le moteur diminue et tourne à 4000 RPM ;</li> <li>- Réglez <b>5750 RPM</b> sur le bouton de l'instrument de l'hélice ; vérifiez à nouveau que le moteur tourne à <b>4500 RPM</b> ;</li> <li>- Accélérateur au <b>RALENTI</b> ou réduisez-le si nécessaire</li> </ul>

### 4.6. Décollage normal

N°	Opération
05.01A	Réglez <b>5500 RPM</b> sur le bouton de l'instrument de l'hélice pour un décollage normal

### 4.7. Décollage

N°	Opération
05a.01A	Réglez <b>5700 RPM</b> sur le bouton de l'instrument de l'hélice pour un décollage court.

### 4.8. Approche et atterrissage

N°	Opération
06.01A	Réglez <b>5700 RPM</b> sur le bouton de l'instrument de l'hélice pour l'atterrissage.

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## 5.1. Distance et course de décollage

Rotax 912ULS, E-Props Glorieuse		Short Grass runway, No wind, 6" Tyres			
		Take-off 1/2 Flap			
w [kg]	z DA [ft]	Ground roll [m] / [ft]		Distance [m] / [ft]	
400	0	44	144	138	453
450		66	217	189	618
525		88	289	239	784
400	2500	58	190	151	495
450		69	226	133	436
525		106	348	258	846
400	5000	64	210	158	518
450		87	285	181	594
525		128	420	281	922

ADDENDUM B Tableau 1: Distance et course de décollage

## 5.2. Distance et course d'atterrissage

Rotax 912ULS, E-Props Glorieuse		Short Grass runway, No wind, 6" Tyres			
		Landing Full Flap			
w [kg]	z DA [ft]	Ground roll [m] / [ft]		Distance [m] / [ft]	
400	0	125	410	312	1024
450		141	463	331	1086
525		149	489	354	1161
400	2500	135	443	324	1063
450		152	499	344	1129
525		161	528	368	1207
400	5000	145	476	336	1102
450		163	535	358	1175
525		173	568	384	1260

ADDENDUM B Tableau 2: Distance et course d'atterrissage



# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

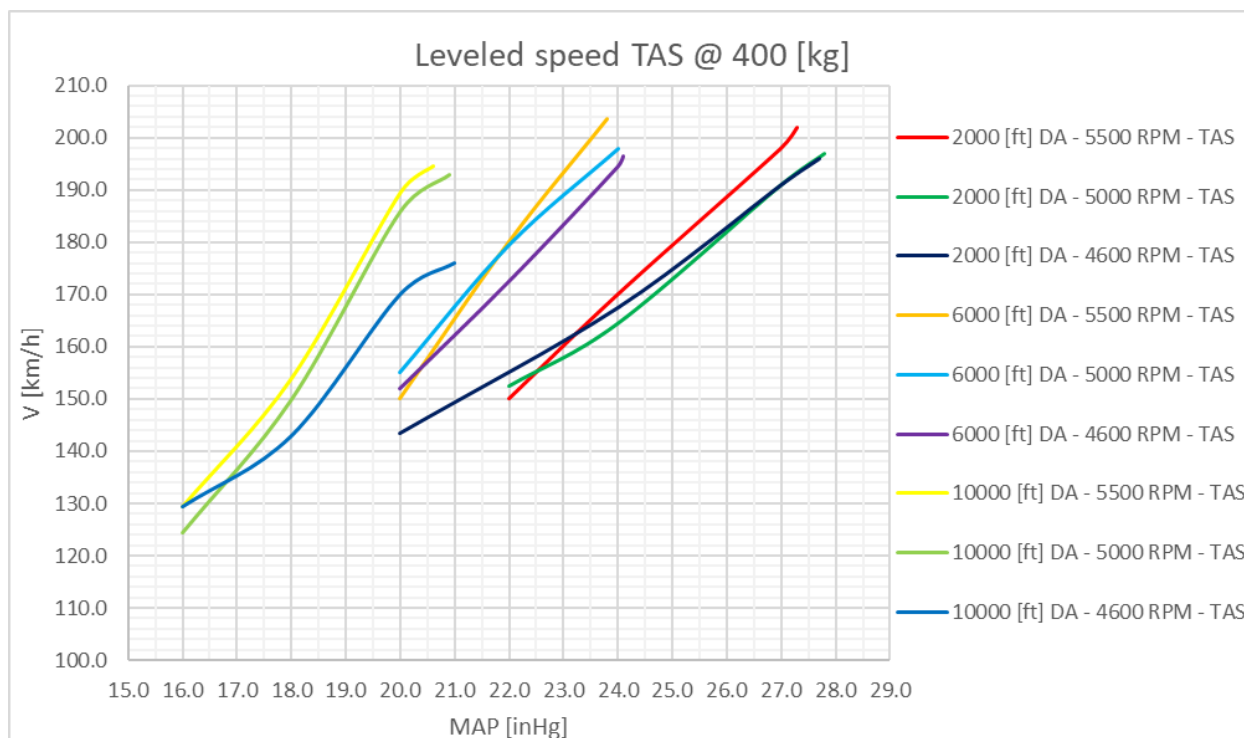
N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	00
Date rév. :	07/07/2023
Réf. Projet :	SVNH SR 600

## 5.3. Taux de montée et vitesse

Flaps UP FULL power		A/C mass 400 kg, 882 lbs			A/C mass 525 kg, 1156 lbs		
Best rate of climb speed Vy IAS		km/h	mph	KIAS	km/h	mph	KIAS
		102	63	55	104	65	56
ROC ft/min	Sea Level DA	1587			1102		
	3000 ft DA	1399			972		
	6000 ft DA	1130			786		

ADDENDUM B Tableau 3: Taux de montée

## 5.5. Vitesse de croisière



ADDENDUM B Figure 1: Vitesse de croisière 400 kg



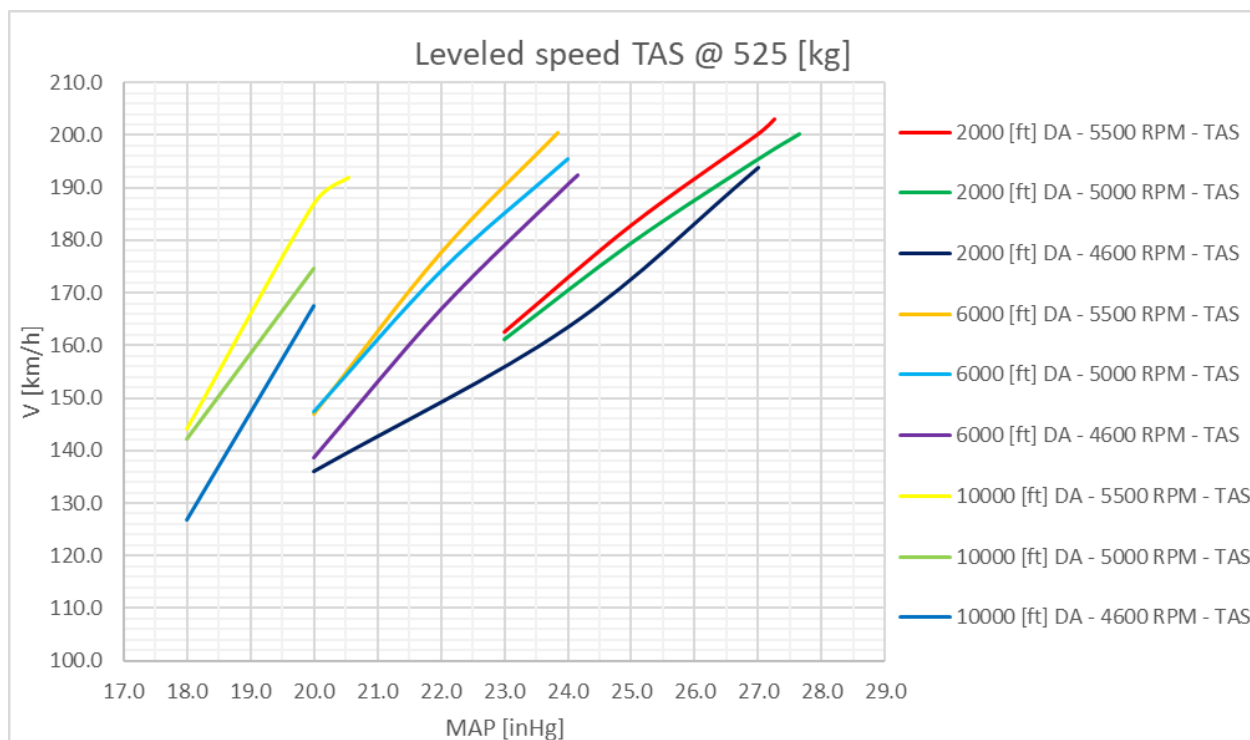
# MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 00

Date rév. : 07/07/2023

Réf. Projet : SVNH SR 600




ADDENDUM B Figure 2: Vitesse de croisière 525 kg

	<b>MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</b>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 00
		Date rév. : 07/07/2023
		Réf. Projet : SVNH SR 600

## ANNEXE A - Retour d'information sur les aéronefs d'ICP

Module à remplir dans le but d'envoyer un retour d'information à I.C.P. Srl à propos de l'aéronef.

	Strada Prov.16 - Km 15,150 Castelnuovo Don Bosco (AT) 14022 P. IVA (IT) 00611190059 Tel.: 011 9927503 Website: www.icp.it e-mail: info@icp.it	SISTEMA QUALITA' CERTIFICATO <b>UNI EN ISO 9001:2015</b> CERT. N. SGQ 65/E <b>IATF 16949:2016</b> CERT. N. IATF 92-2
<b>FEEDBACK SU AEREO ICP</b> <i>FEEDBACK ABOUT ICP AIRCRAFT</i>		
<p><u>Da compilarsi a cura del Cliente o del Manutentore del velivolo ed inviare a <a href="mailto:info@icp.it">info@icp.it</a> /</u>  <u>To be filled by the Customer or the Maintenance workshop of the airplane and send to <a href="mailto:info@icp.it">info@icp.it</a></u></p>		
Cliente / Customer: _____		
Indirizzo / Address: _____		
CAP / Postal Code: _____ Località / Town: _____		
Telefono / Telephone: _____ e-mail: _____		
Modello velivolo / Aircraft Model: _____		
Numero di Serie / Serial Number: _____		
Modello Motore / Engine Model: _____		
Numero di serie Motore / Engine Serial Number: _____		
Elica / Propeller: _____		
Numero di serie Elica / Propeller Serial Number: _____		
Ore volate / Flight hours: _____		
<b>DICHIARAZIONI / DECLARATIONS:</b>		
<p>Dichiaro che il velivolo è stato utilizzato secondo quanto prescritto dal documento Manuale di Volo (POH) approvato e aggiornato da I.C.P. Srl unicamente / I declare that the aircraft has been used according to the prescriptions of the Pilot's Operating Handbook document approved and updated by I.C.P. Srl uniquely.</p>		
<input type="checkbox"/> SI / YES <input type="checkbox"/> NO    Firma / Signature: _____		
Se NO, specificare la variazione / If NO, specify variations: _____		
<p>Dichiaro che il velivolo è stato mantenuto e revisionato secondo quanto prescritto dal documento Manuale di Manutenzione (MM) approvato e aggiornato da I.C.P. Srl unicamente / I declare that the aircraft has been maintained and revisioned according to the prescriptions of the Maintenance Manual document approved and updated by I.C.P. Srl uniquely.</p>		
<input type="checkbox"/> SI / YES <input type="checkbox"/> NO    Firma / Signature: _____		
Se NO, specificare la variazione / If NO, specify variations: _____		
<div style="text-align: right;">Page: 1/2 DFB00</div>		

