



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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
Prepared	Technical Staff	Emanuele Fondacaro	
	TECNIC - Technical Manager	Federico Peronato	
	CONF - Configuration Manager	Andrea Lisa	
Verified	TECNIC - Technical Manager	Federico Peronato	
Approved	DIG - Accountable Manager	Tancredi Razzano	

Données du fabricant :

Nom :	I.C.P. Srl	Contacts :	Tél. :	+39 011 9927503
Adresse :	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.



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600



0.1. Liste des modifications

Révision	Date	Description	Émis par
00	07/07/2023	Première sortie	Emanuele Fondacaro
01	01/04/2025	Pag.8: Mis à jour nombre tot.de pages; Pag. 11: <i>Tableau 1</i> révisé; Pag. 19: <i>Tableau 10</i> révisé; Pag. 21-25: Suppression du «Master Battery» de toutes les Procédures d'Urgence; Pag. 22: <i>Tableau 13</i> , révisé 04.03; Pag. 33: <i>Tableau 27</i> , ajout 02.01; <i>Tableau 29</i> , révisé 04.02 et 04.03, ajout 04.04; Pag. 37: <i>Tableau 35</i> révisé; Pag. 38: <i>Tableau 36</i> révisé; <i>Chapitre 5.4.</i> , texte révisé; Pag. 50: <i>Tableau 45</i> révisé; Pag. 55: <i>Tableau 46</i> révisé; Pag. 60: <i>Figure 17</i> renouvelé; Pag. 62: <i>Figure 19</i> , <i>Figure 20</i> renouvelé; Pag. 67: <i>Figure 27</i> renouvelé; Pag. 68: <i>Figure 28</i> renouvelé; Pag. 78: <i>ADDENDUM A Tableau 3</i> révisé; Pag. 83: <i>ADDENDUM B Tableau 3</i> révisé; Pag. 85: Emis <i>ADDENDUM C – Version Bicycle</i> ; Pag. 101: Emis <i>ADDENDUM D – Rotax 912 iS</i> ; Pag. 109: Emis <i>ADDENDUM E – Rotax 914 UL</i>	Emanuele Fondacaro



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

0.2. Table des matières

0.2.	Table des matières	1
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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

3.9.	Atterrissage d'urgence (SANS moteur)	25
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.	Roulage	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.	Arrêt du moteur.....	36
4.10.	Stationnement/amarrage	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 Volets 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 et 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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

7.7.	Circuit de graissage	62
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	73
8.4.	Nettoyage de l'aéronef	74
9.	Suppléments	75
	ADDENDUM A – Hélice DUC Flash-3-L pour Rotax 912 ULS/iS	77
	ADDENDUM B - Hélice E-Props Glorieuse pour Rotax 912 ULS/iS	81
	ADDENDUM C – Version Bicycle	85
	ADDENDUM D - Rotax 912 iS	101
	ADDENDUM E - Rotax 914 UL avec hélice E-Props Glorieuse	109
	ANNEXE A - Retour d'information sur les aéronefs d'ICP	127

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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 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 Volets UP	42
Tableau 43: Tableau du poids à vide opérationnel et équilibrage.....	44

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

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	73
Table 55: Bruit mesuré pour diverse hélices	75

0.5. Liste des pages effectives

Le présent *Manuel de Maintenance* contient 9 *Chapitres*, 5 *Addendum* , 1 *Annexe* et 128 *Pages*, tous approuvés par I.C.P. Srl.

	<h1 style="color: blue; margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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.icpaviazione.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.

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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

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.

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 une; XX-Chapitre)	CMK1-SVSR-EN-CAPXX
CMK2&3-SVSR-EN-CAPXX-Savannah SR Construction Manual-RevXX	Manuel de construction du <i>Savannah™ SR</i> (K2&3-Kit deux et trois; XX-Chapitre)	CMK2&3-SVSR-EN-CAPXX
SPCXX-SVSR-Spare Parts Catalogue Savannah SR-RevXX	Catalogue de pièces détachées du <i>Savannah™</i> (XX-Chapitre)	SPCXX-SVSR-EN
Sxxx-...name...-RevXX	Spécifications techniques du <i>Savannah™ SR</i> numéro xxx ...nom...	Sxxx
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 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) 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.

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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.

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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_{SO} - 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_{S1} - 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_{FE} - 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_A - 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_{NO} - 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_{NE} - 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 Absolute 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.



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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
Volets étendus (FULL) V_{S0}=	53 km/h, 33 mph, 29 KIAS	60 km/h, 37 mph, 32 KIAS
Volets 1/2	56 km/h, 35 mph, 30 KIAS	63 km/h, 39 mph, 34 KIAS
Volets UP V_{S1}=	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 km/h, 37 mph, 32 KIAS

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

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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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:

Volets étendus	$n= +2.0 \text{ g} / 0 \text{ g}$
Volets rentrés	$n= +4.0 \text{ g} / -2.0 \text{ g}$

Tableau 4: Facteur de charge

Coefficient de sécurité de charge ultime (a):

$a= 1.5$



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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 ² (10 lbs/ft ²)

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)

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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*.

<p>PRUDENCE</p> <p>Pendant la planification du vol, ajoutez toujours du carburant de réserve pour au moins 30 minutes de vol.</p>
--

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/CSG5B-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

<p>NOTE</p> <p>Pour des informations détaillées sur le fonctionnement du moteur, reportez-vous au <i>Manuel d'Utilisation du Moteur</i> du fabricant.</p>
--

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

Page laissée volontairement blanche

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 OFF
02.03	FERMER le robinet du carburant (Shut-off)

Tableau 11: Panne moteur au décollage

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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"> • 70 km/h, 44 mph, 38 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs) • 79 km/h, 49 mph, 43 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)
03.02	Volets à 1/2
03.03	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
03.04	Régler Volets comme requis
03.05	Interrupteur général (Master) sur OFF
03.06	Interrupteur des Magnétos sur OFF
03.07	Localisez le meilleur point d'atterrissage disponible devant vous
03.08	NE PAS tenter de revenir sur la piste

Tableau 12: Panne moteur immédiatement après le décollage

3.1.3. Panne moteur pendant le vol

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

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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
05.03	Manette des gaz complètement OUVERT ;
05.04	Éteindre OFF la pompe à carburant électrique
Lorsque le moteur s'arrête :	
05.05	Interrupteur général (Master) sur OFF
05.06	Interrupteur des Magnétos sur OFF
05.07	Abandonner l'avion
05.08	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	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
06.02	Manette des gaz complètement OUVERT ;
06.03	Éteindre OFF la pompe à carburant électrique
Lorsque le moteur s'arrête :	
06.04	Interrupteur général (Master) sur OFF
06.05	Interrupteur des Magnétos sur OFF
06.06	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 CHALEUR DU CARBURATEUR
07.02	Vérifier interrupteur des Magnétos sur ON
07.03	Vérifier les instruments du moteur
07.04	Si besoin : Allumer ON 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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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"> • Préparez-vous à un éventuel atterrissage hors tension

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 ON la pompe à carburant électrique
09.02	Atterrir dès que possible <ul style="list-style-type: none"> • Préparez-vous à un éventuel atterrissage hors tension

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"> • Préparez-vous à la perte de communication • Le redémarrage du moteur ne sera pas disponible • Les instruments électriques pour la surveillance du moteur ne seront pas disponibles
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 OFF
11.02	Ouvertures d'aération entièrement ouvertes
11.03	Atterrir dès que possible

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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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"> • Si la surface d'atterrissage risque d'entraîner des dommages étendus, effectuer un atterrissage d'urgence (hors tension) • Si le lieu d'atterrissage est propice à un atterrissage en toute sécurité, effectuer un atterrissage sur terrain normal ou court

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 vitesse de meilleure plané <ul style="list-style-type: none"> • 88 km/h, 55 mph, 48 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs) • 100 km/h, 62 mph, 54 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)
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
DANS DOWNWIND	
13.04	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
13.05	Régler Volets comme requis
13.06	Interrupteur général (Master) sur OFF
13.07	Interrupteur des Magnétos sur OFF
DANS BASE	
13.08	Virage légèrement haut par rapport à un atterrissage normal
DANS FINAL	
13.09	Utiliser le dérapage latéral pour ajuster la pente de descente
13.10	Une fois stabilisé : Volets FULL
Si des volets électriques sont présents :	
13.11	Interrupteur général (Master) sur ON
13.12	Interrupteur des Magnétos sur ON
13.13	Volets FULL
13.14	Interrupteur général (Master) sur OFF
APRÈS FINAL	
13.15	Préparez-vous à éclater

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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

3.10. Récupération de rotation

N°	Opération
14.01	Réglez le gouvernail FULL dans le sens de rotation opposé
14.02	Manette de commande PLEIN AVANT tout en centrant les ailerons
14.03	Manette des gaz IDLE
Lorsque la rotation s'arrête :	
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 COUPÉ
15.02	Poignée d'activation du parachute TIRER FORTEMENT
15.03	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
15.04	Clé principale ÉTEINTE
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 :	01
Date rév. :	01/04/2025
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.

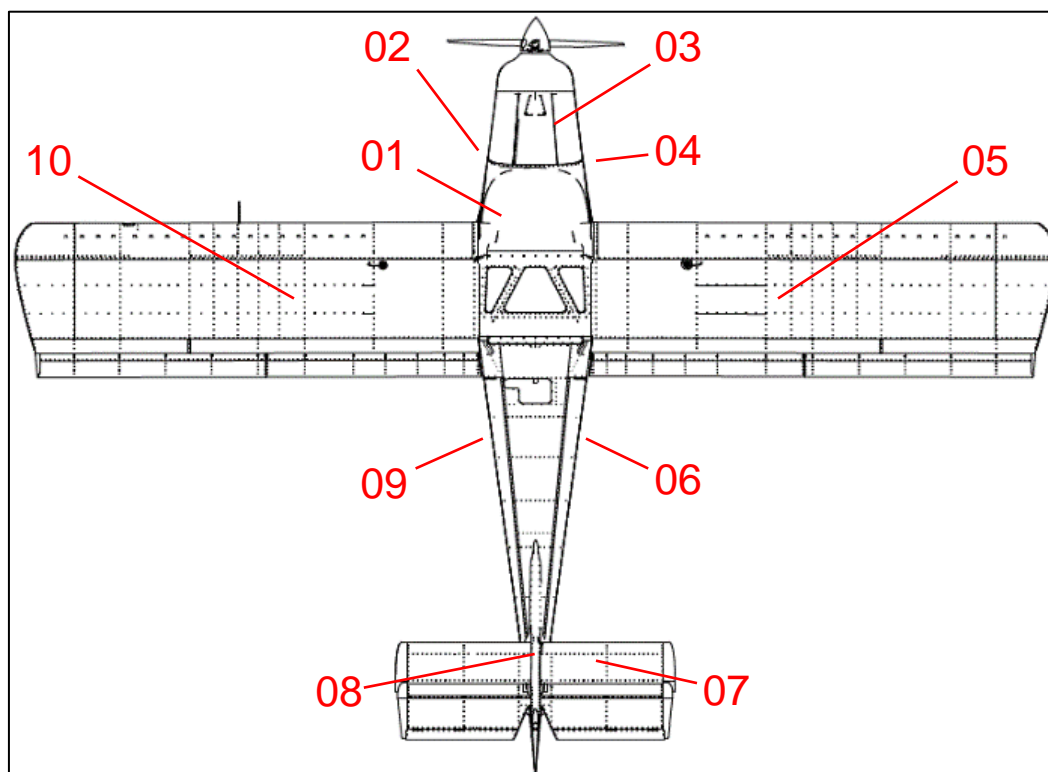


Figure 1: Vue en plan de la séquence de contrôle d'inspection quotidien



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

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 manette des gaz se déplace librement sur toute la course. La mettre au IDLE
	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 (nylon noir) 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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

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 (nylon noir) 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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR
Révision : 01
Date rév. : 01/04/2025
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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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
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
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 manette des gaz se déplace librement sur toute la course. La mettre au IDLE
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
FUSELAGE AVANT COTE GAUCHE	
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 plastique (nylon noir)
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
GROUPE MOTOPROPULSEUR	
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
FUSELAGE AVANT COTE DROIT	
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 plastique (nylon noir)
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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

N°	Opération
AILE DROITE	
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 bon 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 bon état du revêtement du flaperon et rivets
FUSELAGE ARRIERE COTE DROIT	
01.38	Vérifier bon 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)
EMPENNAGE HORIZONTAL	
01.41	Vérifier bon 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
EMPENNAGE VERTICAL	
01.45	Vérifier bon 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
FUSELAGE ARRIERE COTE GAUCHE	
01.49	Vérifier bon 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)
AILE GAUCHE	
01.52	Vérifier bon état du revêtement extérieur, la lentille du phare d'atterrissage n'est pas déformée et rivets
01.53	Vérifier bon 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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.3. Démarrage moteur

N°	Opération
02.01	Vérifier que le robinet carburant (Shut-off) est OUVERTE (ON)
02.02	Appliquer le frein Ne pas utiliser le frein de stationnement (en option)
02.03	Appliquer un starter (choke) (pas nécessaire si moteur chaud)
02.04	Manette des gaz complètement fermé (1/2 pouce ouvert si moteur chaud)
02.05	Interrupteur général (Master) sur ON
02.06	Allumer ON la pompe électrique à carburant. Vérifier la pression de carburant normale
02.07	Éteignez OFF 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
02.08	Vérifier que l'hélice est libre
02.09	Interrupteur des Magnétos sur ON
02.10	Engager le démarreur
02.11	Après le démarrage du moteur, vérifiez la pression d'huile
02.12	Ajustez la manette des gaz pour réchauffer le moteur à 2 500 RPM maximum
02.13	Allumer ON l'avionique
02.14	En cas de givrage du carburateur, utilisez CARB HEAT

Tableau 27: Liste de contrôle de démarrage du moteur

4.4. Roulage

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 RENTRES 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	Réglez 4000 RPM puis effectuez la vérification des magnétos MAX BAISSÉ 500 RPM MAX DIFF 150 RPM
04.03	Vérifier pression du carburant et de l'huile en arche verte
04.04	Vérifier températures du moteur en arche verte

Tableau 29: Liste des contrôles avant le décollage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

4.6. Décollage normal

N°	Opération
05.01	Volets à 1/2
05.02	Régler la garniture au neutre
05.03	Allumer ON la pompe à carburant électrique
05.04	Allumer ON les lumières externes
05.05	Vérifier que CARB HEAT n'est pas utilisé
05.06	Avancez la manette des gaz jusqu'à la PUISSANCE MAXIMALE
05.07	Vérifier le régime RPM T/O <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"><p>PRUDENCE</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">• 55 km/h, 34 mph, 30 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs)• 61 km/h, 38 mph, 33 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)
05.09	Accélérer jusqu'à la vitesse de montée optimale : <ul style="list-style-type: none">• 80 km/h, 49 mph, 43 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs)• 86 km/h, 54 mph, 47 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)
05.10	À 400 ft AGL: Volets RENTRES
05.11	À une altitude sûre, réduisez la manette des gaz
05.12	S'il y a des conditions de glace, appliquer CARB HEAT <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"><p>PRUDENCE</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

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 ON la pompe à carburant électrique
05a.04	Allumer ON les lumières externes
05a.05	Vérifiez que CARB HEAT n'est pas utilisé
05a.06	Avancez la manette des gaz jusqu'à la PUISSANCE MAXIMALE
05a.07	Appliquer une contre-pression sur le manche afin de décoller le train avant le plus rapidement possible
05a.08	Vérifier le régime RPM T/O <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>PRUDENCE</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"> • 70 km/h, 44 mph, 38 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs) • 76 km/h, 47 mph, 41 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)
05a.12	À 400 ft AGL: Volets RENTRES
05a.13	À une altitude sûre, réduisez la manette du gaz
05a.14	S'il y a des conditions de glace, appliquer CARB HEAT <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>PRUDENCE</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 court

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.8. Approche et atterrissage

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

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

4.9. Arrêt du moteur

N°	Opération
07.01	Volets RENTRES
07.02	Éteindre OFF la pompe à carburant électrique
07.03	Éteindre OFF les interrupteurs avioniques et électriques
07.04	Manette des gaz IDLE
07.05	Interrupteur des Magnétos sur OFF
07.06	Interrupteur général (Master) sur OFF

Tableau 33: Liste de contrôle d'arrêt du moteur

4.10. Stationnement/amarrage

N°	Opération
08.01	Frein de stationnement SET (si présent). En alternative, placez au moins deux cales sous les roues, dont au moins une sous la roue avant (ou la roulette de queue)
08.02	Volets RENTRES
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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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

Augmentation estimée en pourcentage (%)						
Distances	Courte Herbe > Asphalte	Courte Herbe > Hautes Herbes	+3000 [ft]	+10% poids	ISA+10 [°C] = +1200 [ft] DA	5 [kt] Vent arrière
Décollage	-11%	14%	9%	20%	3.6%	11%

Tableau 35: Distance et course de décollage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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

Augmentation estimée en pourcentage (%)						
Distances	Courte Herbe > Asphalté	Courte Herbe > Hautes Herbes	+3000 [ft]	+10% poids	ISA+10 [°C] = +1200 [ft] DA	5 [kt] Vent arrière
Atterrissage	7%	-10%	6%	10%	2.4%	1.5%

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			
	Best rate of climb speed Vy IAS	km/h	mph	KIAS	km/h	mph	KIAS
		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 Density Altitude



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

5.5. Vitesse de croisière

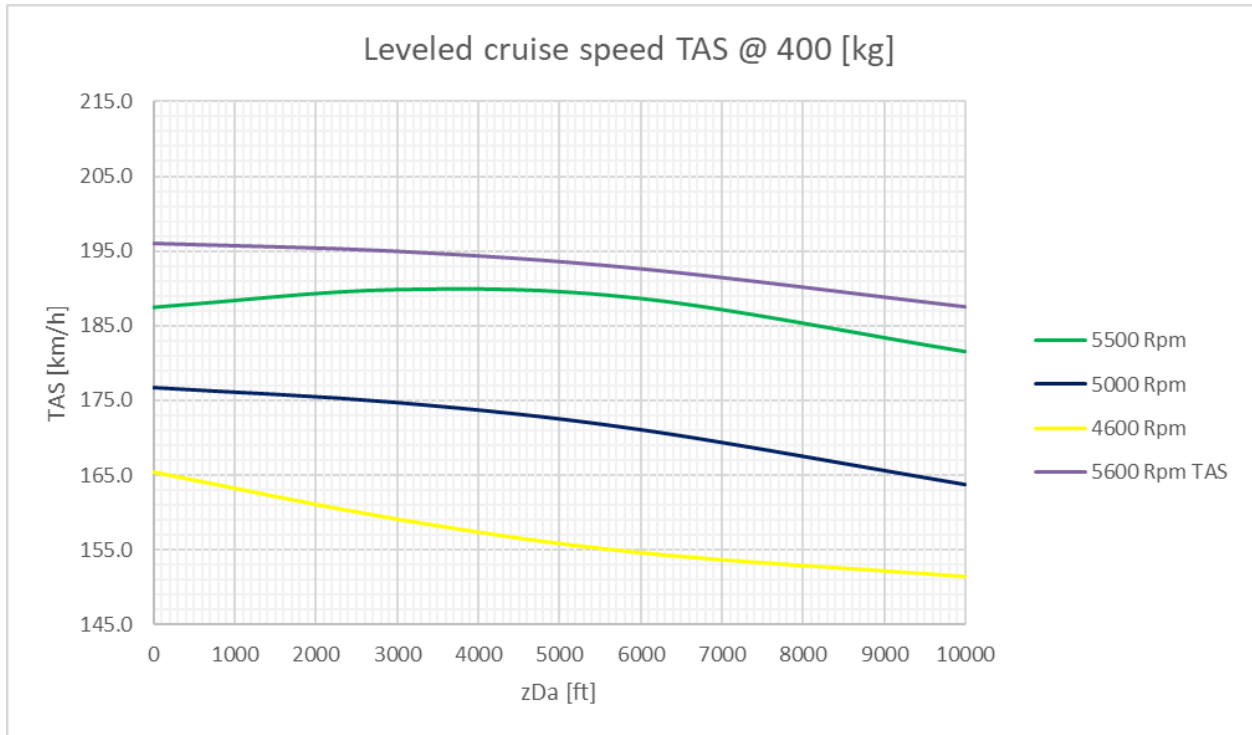


Figure 2: Vitesse de croisière 400 kg

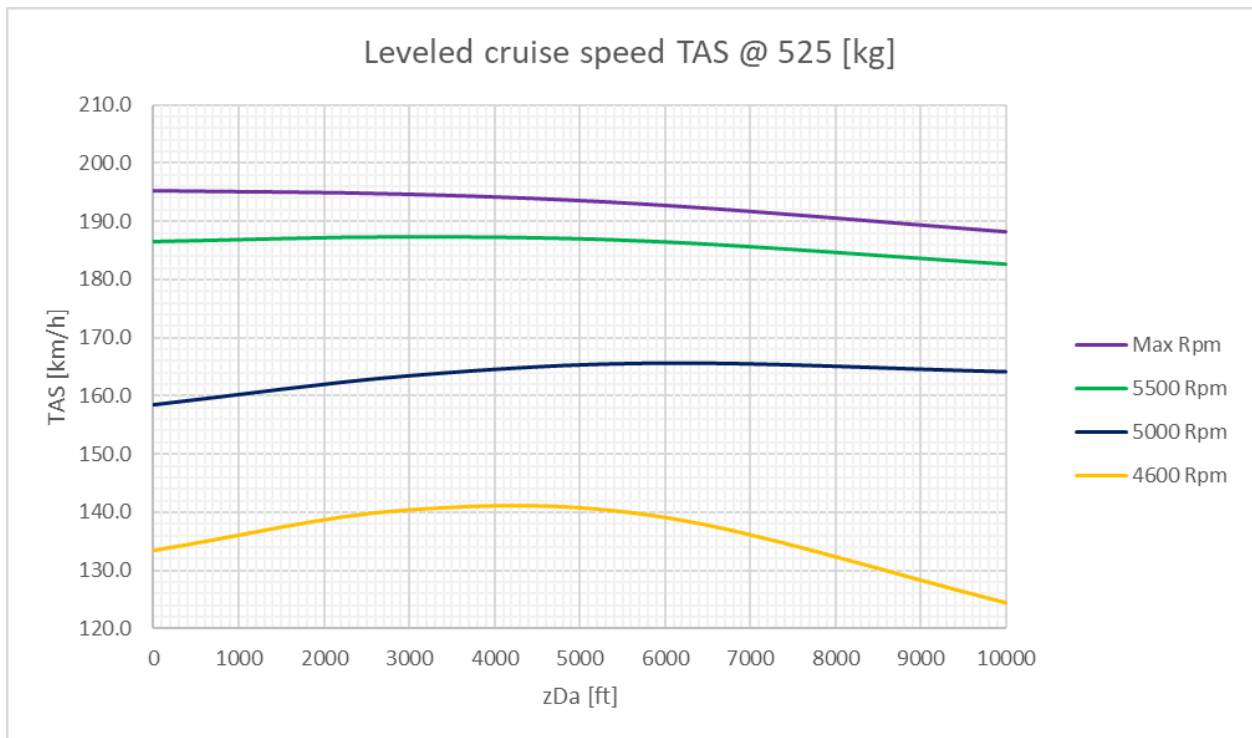


Figure 3: Vitesse de croisière 525 kg

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

5.6. Vitesses de décrochage

A/C mass	400 kg, 882 lbs	525 kg, 1156 lbs
Volets étendus (FULL) $V_{S0}=\$	53 km/h, 33 mph, 29 KIAS	60 km/h, 37 mph, 32 KIAS
Volets 1/2	56 km/h, 35 mph, 30 KIAS	63 km/h, 39 mph, 34 KIAS
Volets UP $V_{S1}=\$	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 IDLE 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
Volets étendus FULL	150 ft	50 ft
Volets UP	200 ft	100 ft
Volets UP, 60° virage	350 ft	300 ft
Récupération de rotation	1/2 tour, 600 ft avec commandes pour récupération normale / 1 tour, 1100 ft, avec commandes libres	

Tableau 39: Chutes d'altitude de décrochage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

5.7. RPM

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG	
Modèle	912 ULS / S	912 iS
RPM au IDLE	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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

5.9. Meilleure glisse avec Volets rentrée

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

Tableau 42: Meilleure glisse avec Volets UP

<p>NOTE Les vitesses sont exprimées en vitesse anémométrique indiquée (IAS)</p>
--

L'efficacité (rapport portance/traînée) est :

$$E = 9$$

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 Bicycle, 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*



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

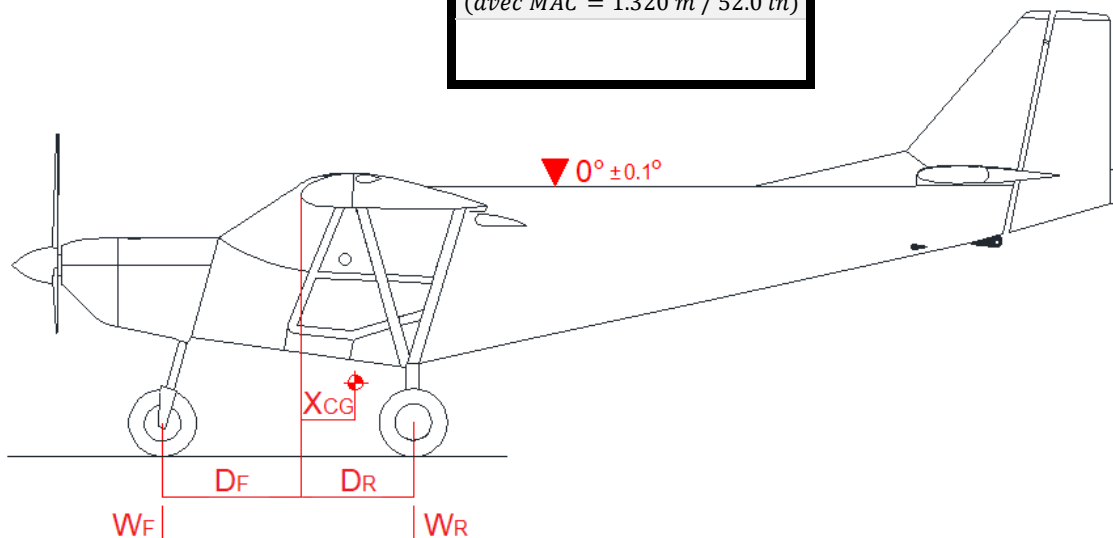
Le poids à vide et la position X_{CG} peuvent être trouvés en compilant le tableau suivant :

- 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: Tableau du poids à vide opérationnel et équilibrage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

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]
Poids à vide			
Pilote		0.514 m / 20.2 in	
Passager		0.514 m / 20.2 in	
Réservoir collecteur		0.988 m / 38.9 in	
Carburante d'aile		0.605 m / 23.8 in	
Bagage		1.271 m / 50.0 in	
TOTAL	W_{TOT}	$X_{CG} = M_{TOT} / W_{TOT}$	M_{TOT}
		$X_{CG}(\% \text{ MAC}) = \frac{X_{CG} \cdot 100}{MAC}$ (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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

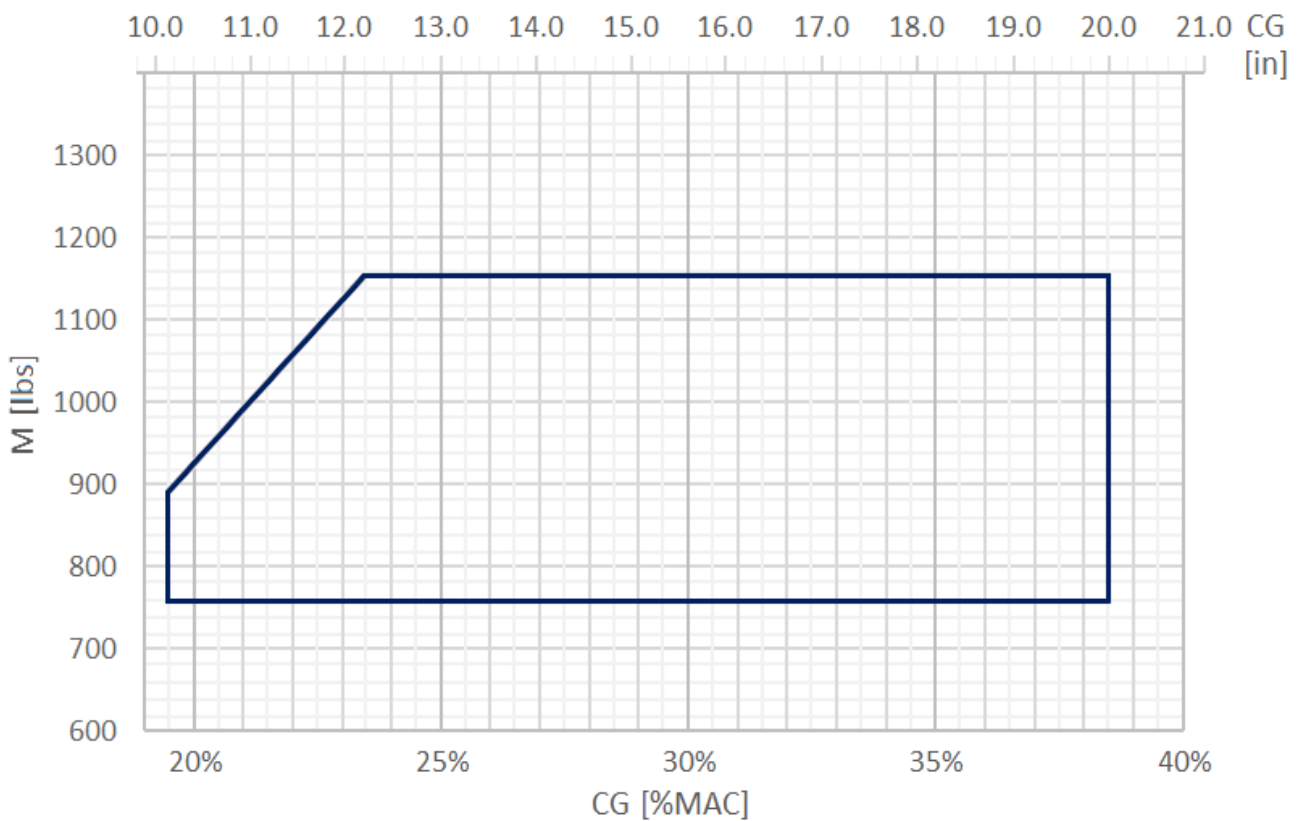
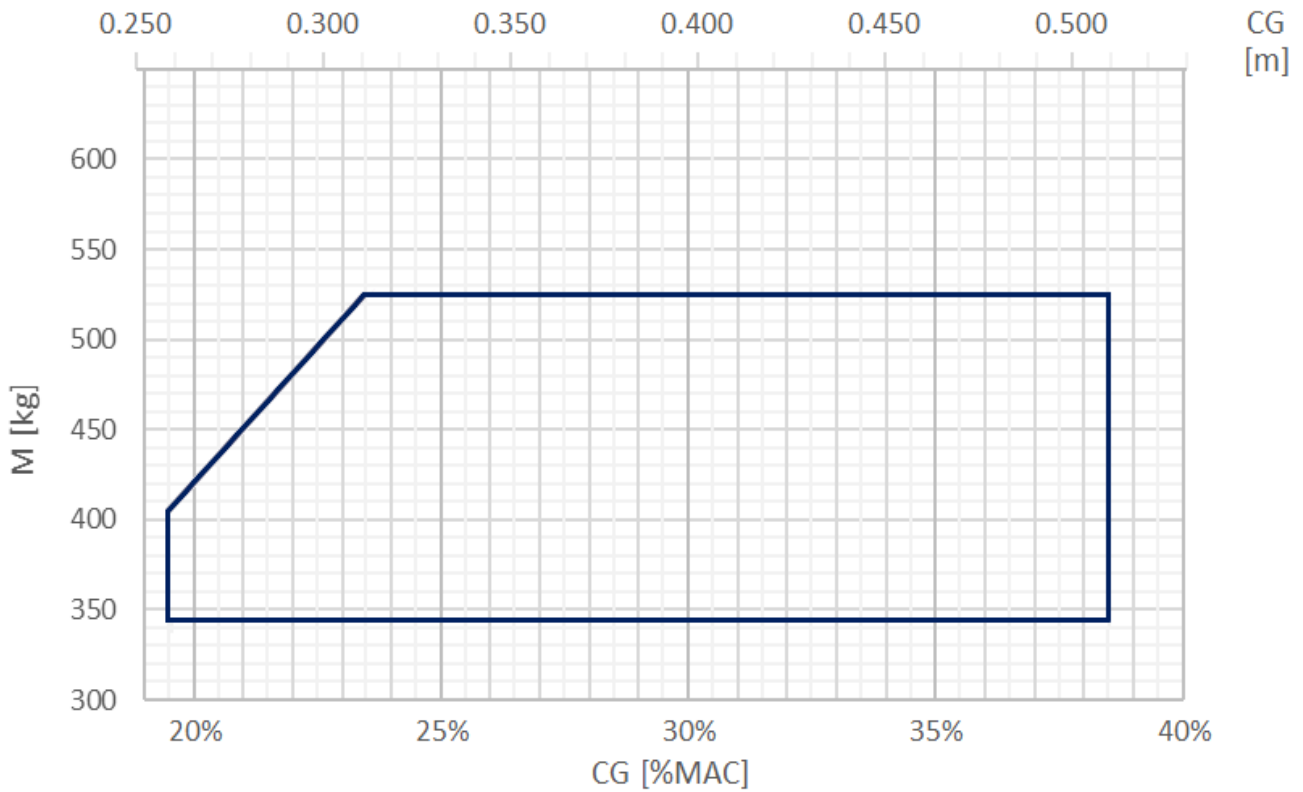


Figure 4: Tableau de poids et centrage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

Page laissée volontairement blanche



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

7. Description de l'avion et 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 ² , 127.82 ft ²
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 ² , 6.9 lb/ft ² @ 400 kg, 882 lbs 44.2 kg/m ² , 9.0 lb/ft ² @ 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
Flaperon	Envergure: 3.858 m, 12.65 ft Surface: 0.81 m ² , 8.72 ft ²	Volets: 0°, 13.5° ±2°, 27° ±2° Ailerons: +/- 15.5° ±2°
Empênage horizontal	Envergure: 2.45 m, 8.0 ft Surface: 2.00 m ² , 21.5 ft ²	Gouv. de profondeur: +/- 25° ±2°
Trim	Surface: 0.16 m ² , 1.72 ft ²	-
Empênage vertical	Surface: 1.12 m ² , 12.05 ft ²	Gouv. de direction: +/- 30° ±2°

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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	Rotax 297656	

TRAIN D'ATTERRISSAGE

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)
Pression de gonflage des pneus	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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

7.2. Dessin à trois vues

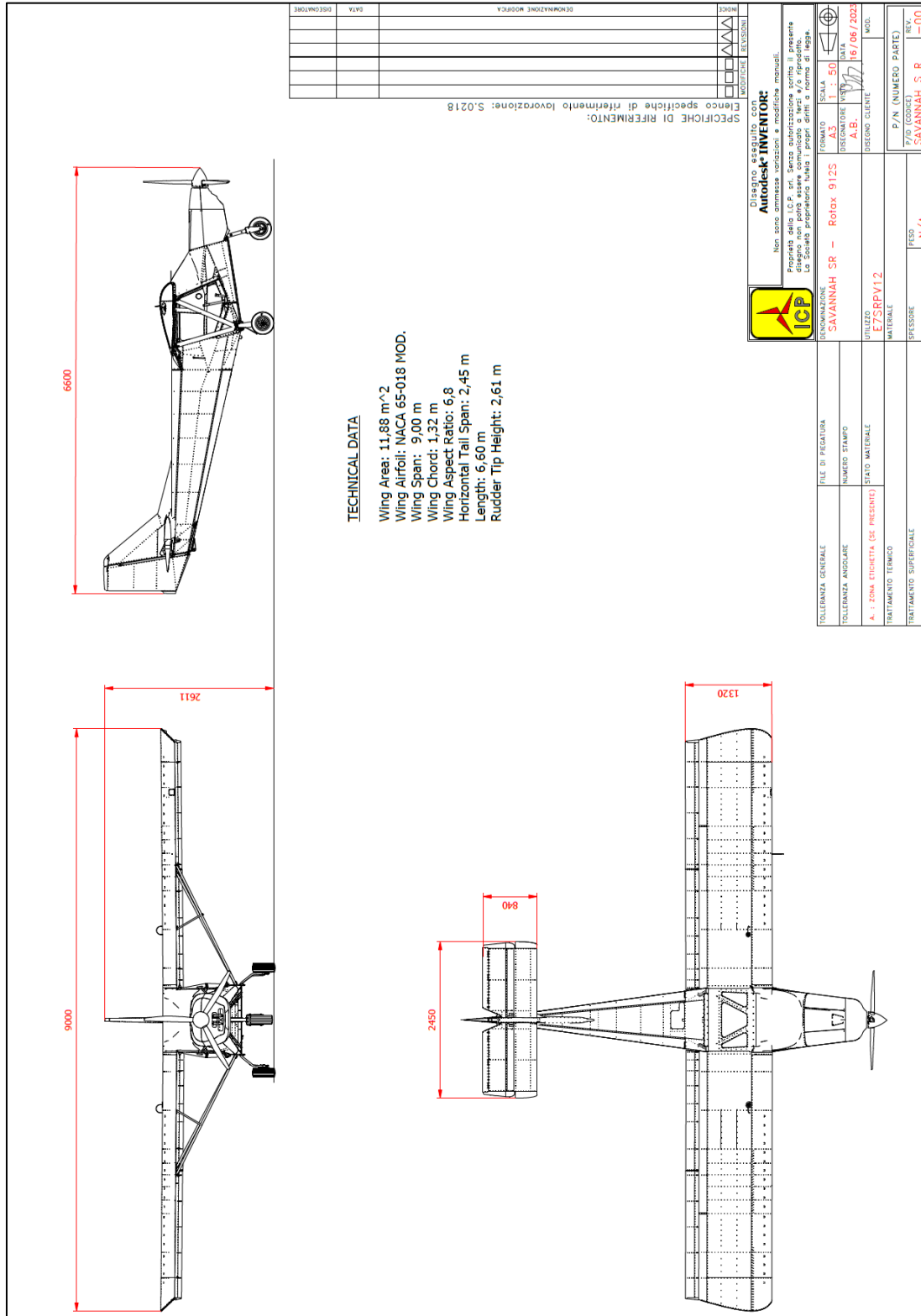


Figure 5: Dessin à trois vues du Savannah™ SR



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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 silentblochs 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*.

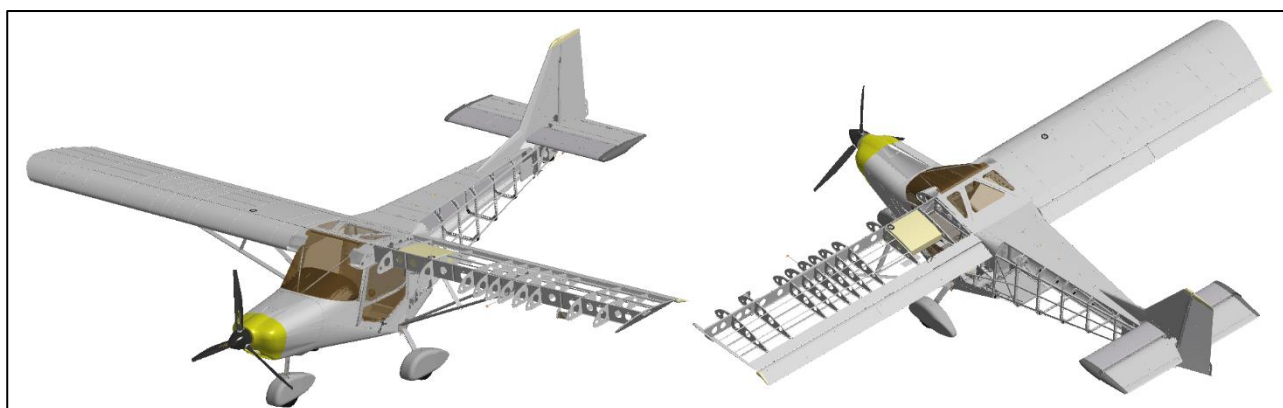


Figure 6: Vue partielle de le Savannah™ SR



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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 ±2° de tolérance.

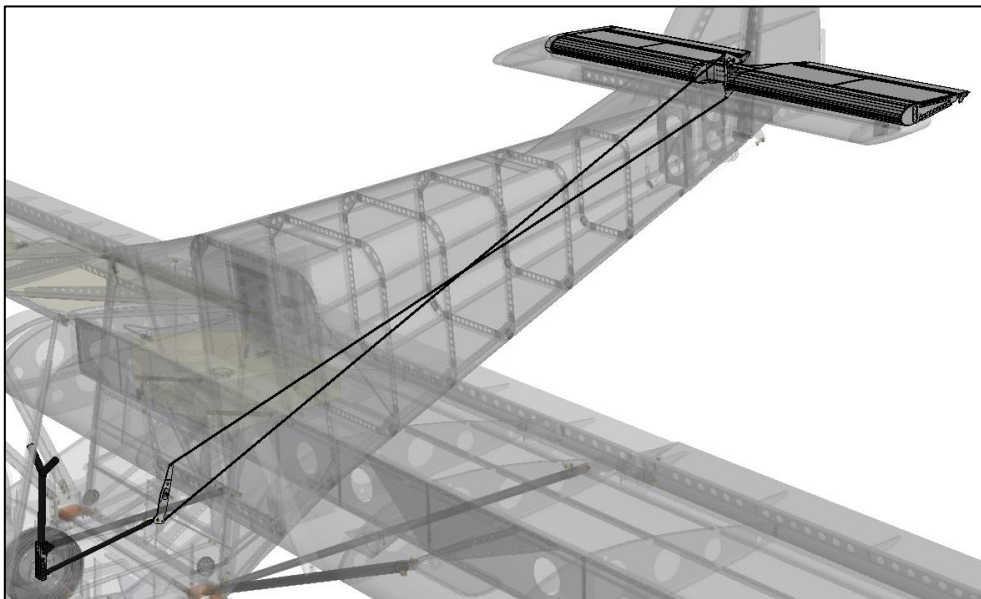


Figure 7: Système de contrôle de Profondeur

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.

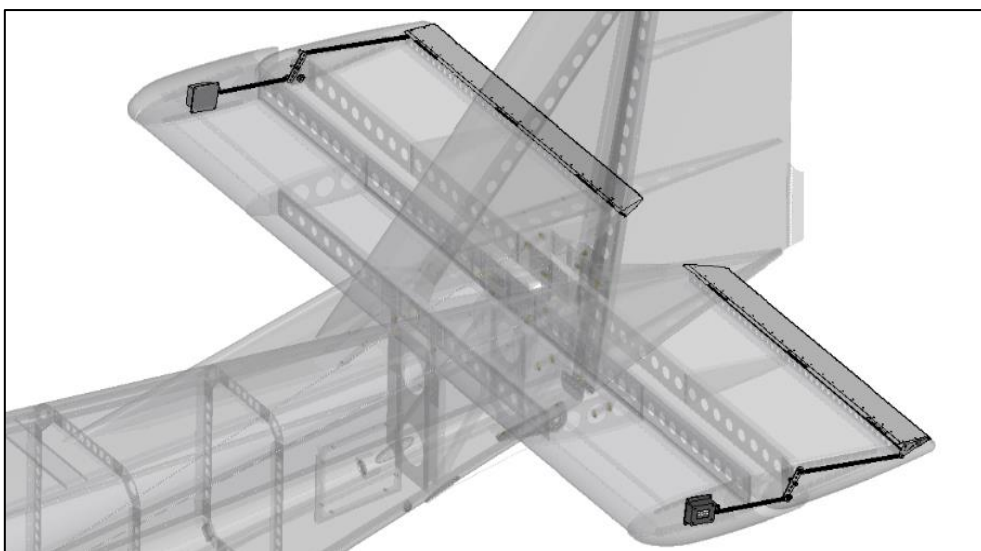


Figure 8: Système de contrôle du Trim



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

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 +/-15.5° avec ±2° 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°, 13.5° and 27° avec Ailerons centrés.

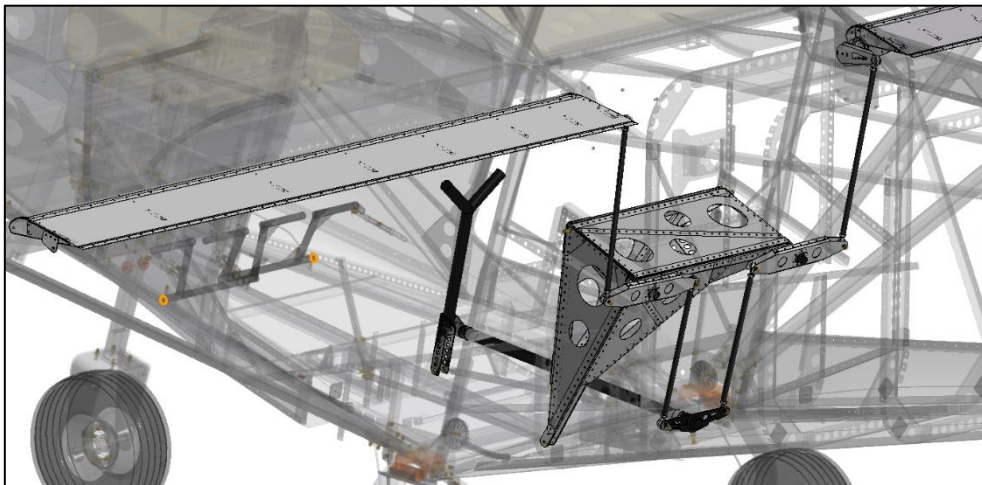


Figure 9: Système de contrôle de Flaperons avec mélangeur de Volets et Ailerons

DIRECTIONNELLES: les gouvernes de directions sont reliées par des câbles Ø 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 +/- 30° avec ±2° de tolérance.

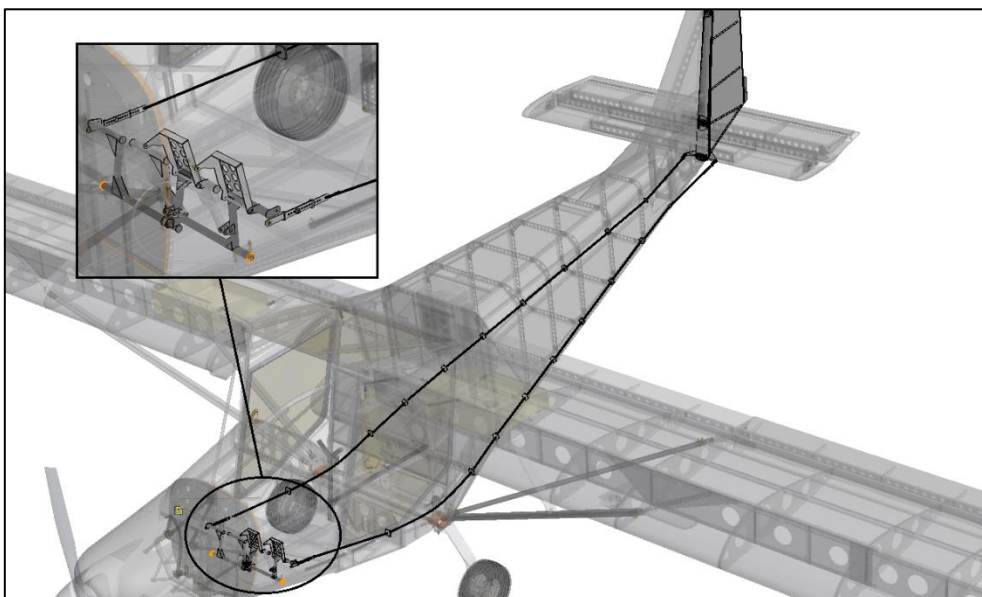


Figure 10: Système de contrôle la gouverne de direction et détail sur les pédale

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 ³]	
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	
Bougies	Rotax 297656	
Moteur EASA TCDS	E.121	
Moteur ASTM CoC	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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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]
E-Props	Durandal V20	À pas variable au sol, tripale, fibre de carbone	1750 [mm]
	Glorieuse GLOR-3-175-C8-T	À pas variable, tripale, fibre de carbone	1750 [mm]

Tableau 47: Hélices

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

Voir ci-dessous le schéma du circuit de carburant.

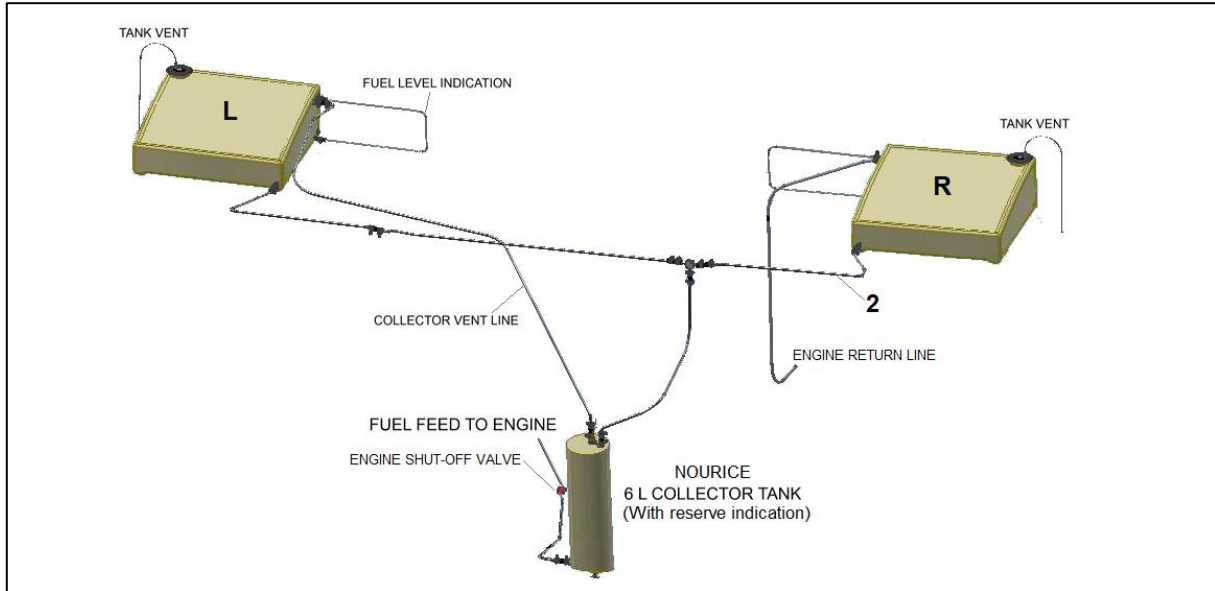


Figure 11: Circuit de carburant standard

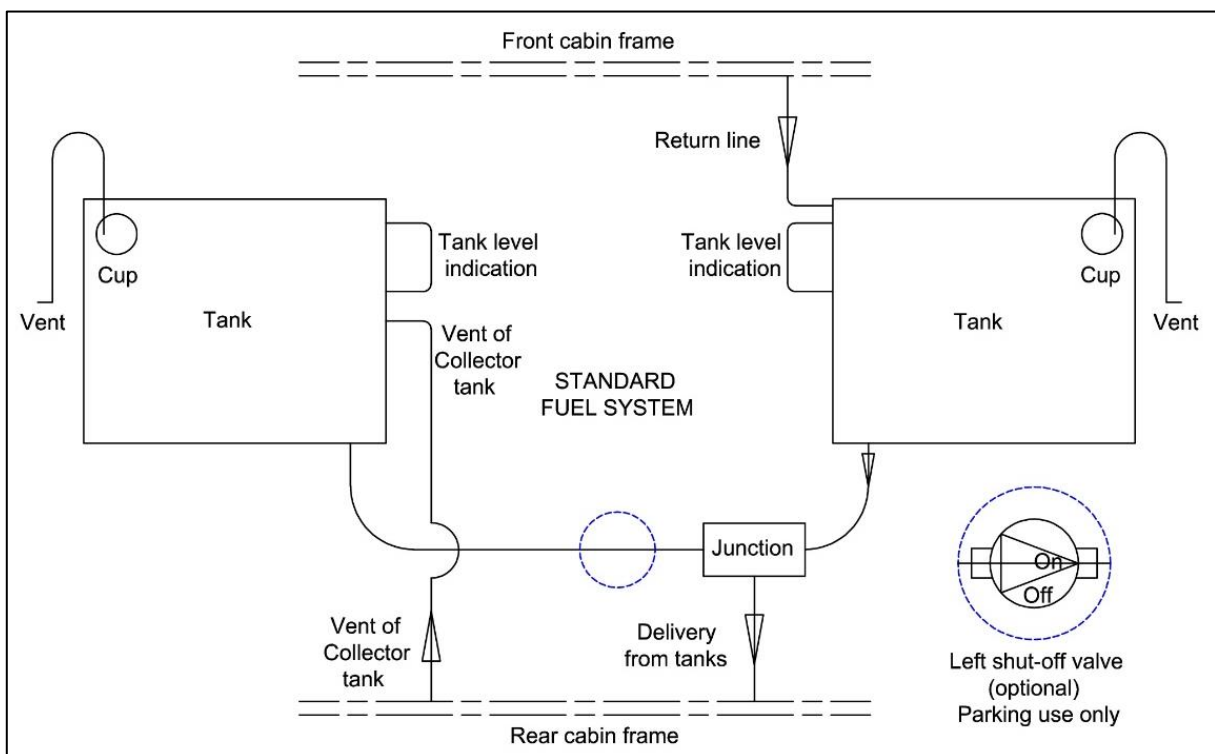


Figure 12: Circuit de carburant ailaire standard



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

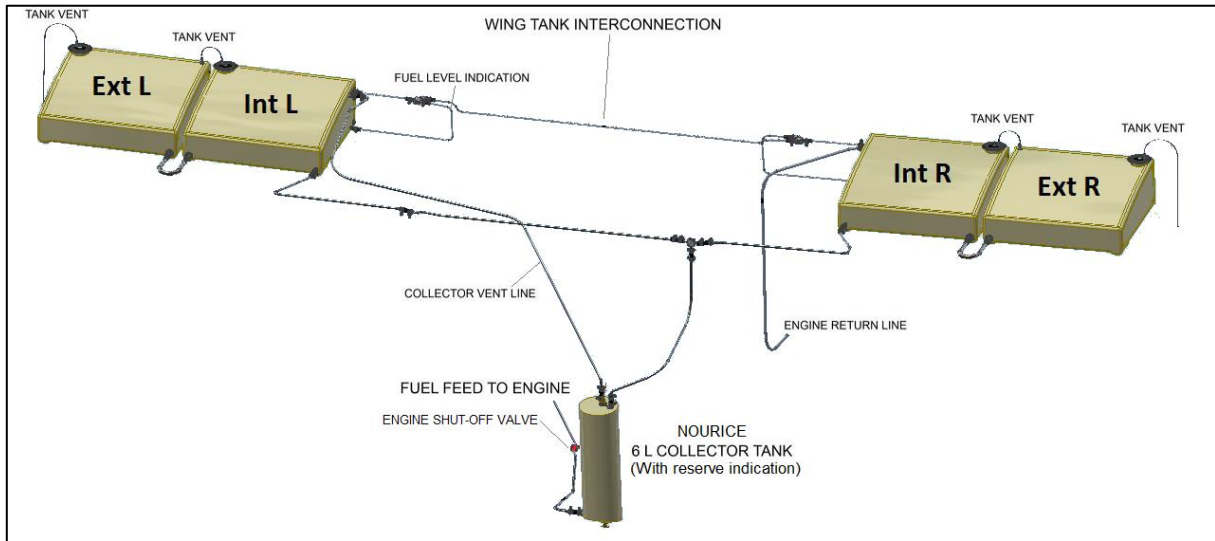


Figure 13: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants)

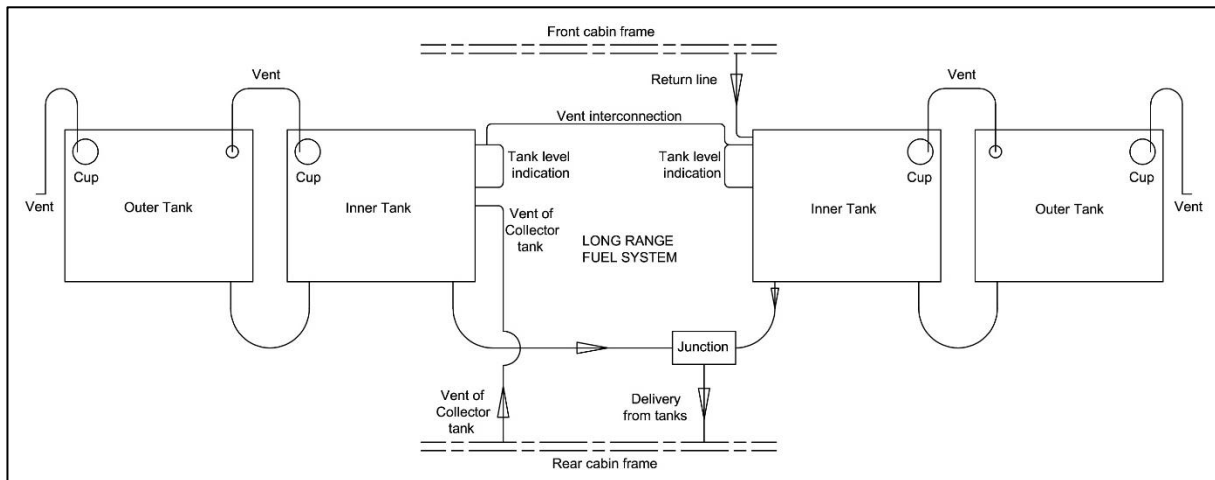


Figure 14: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants)

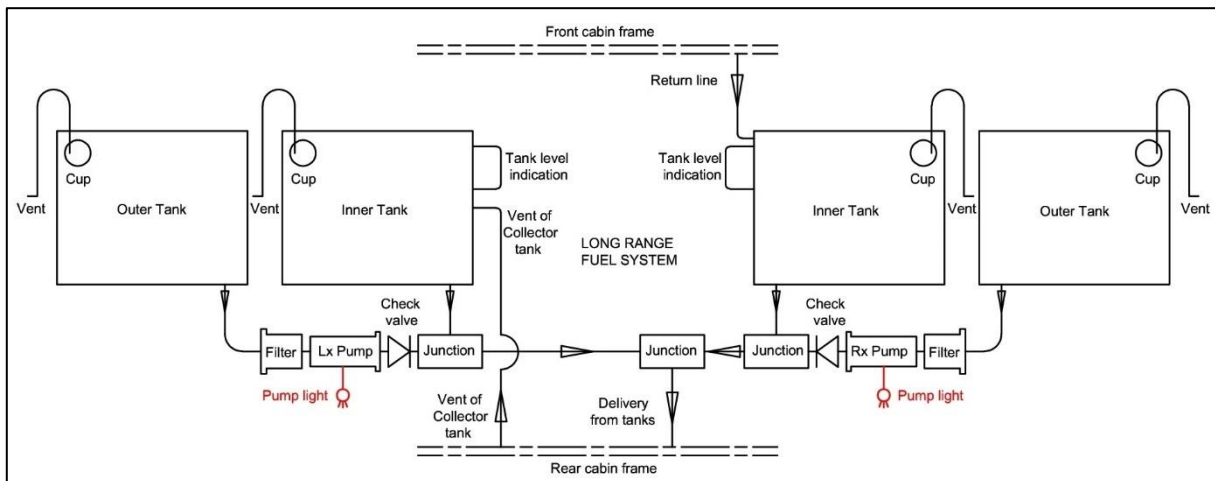


Figure 15: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs avec pompes de transfert



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

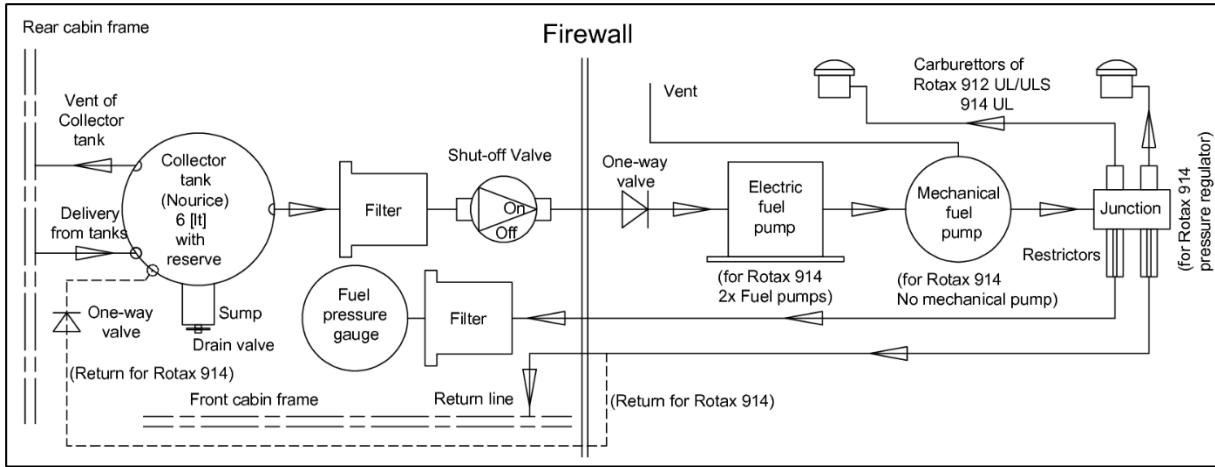


Figure 16: Circuit de carburant dans le fuselage avec 912 UL/ULS, 914 UL

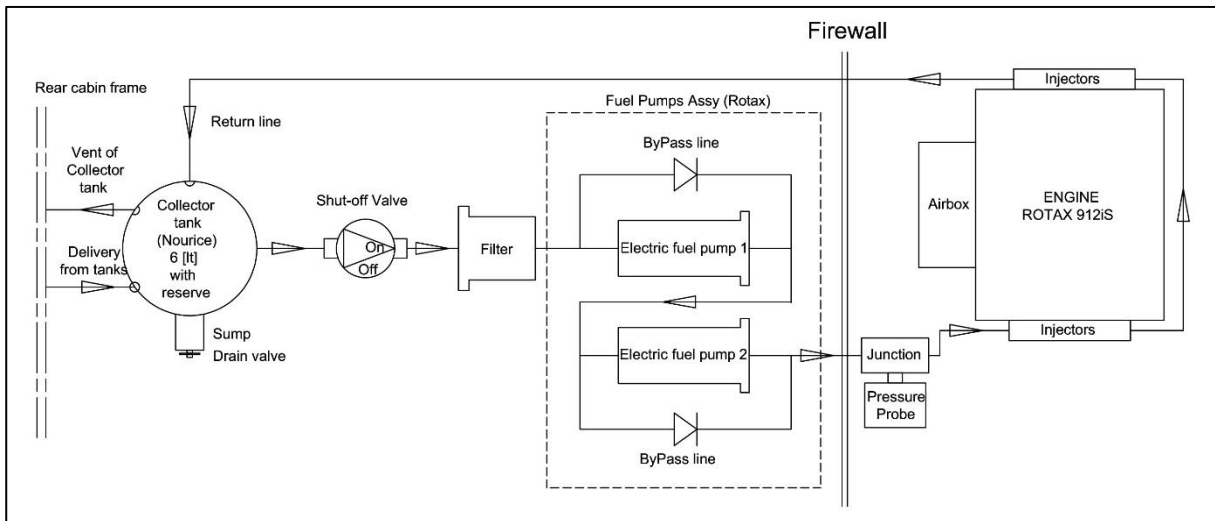


Figure 17: Circuit de carburant dans le fuselage avec Rotax 912 iS

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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 ²⁾ EN 228 Super plus ²⁾	
Standard US	ASTM D4814	
Standard canadienne	CAN/CGSB-3.5 Qualité 3 ⁴⁾	

- 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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

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.

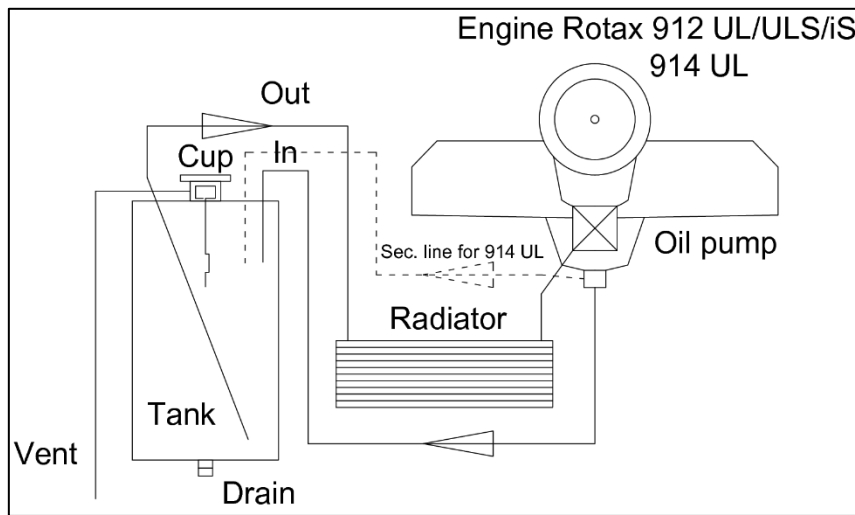


Figure 18: Circuit de graissage standard du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL

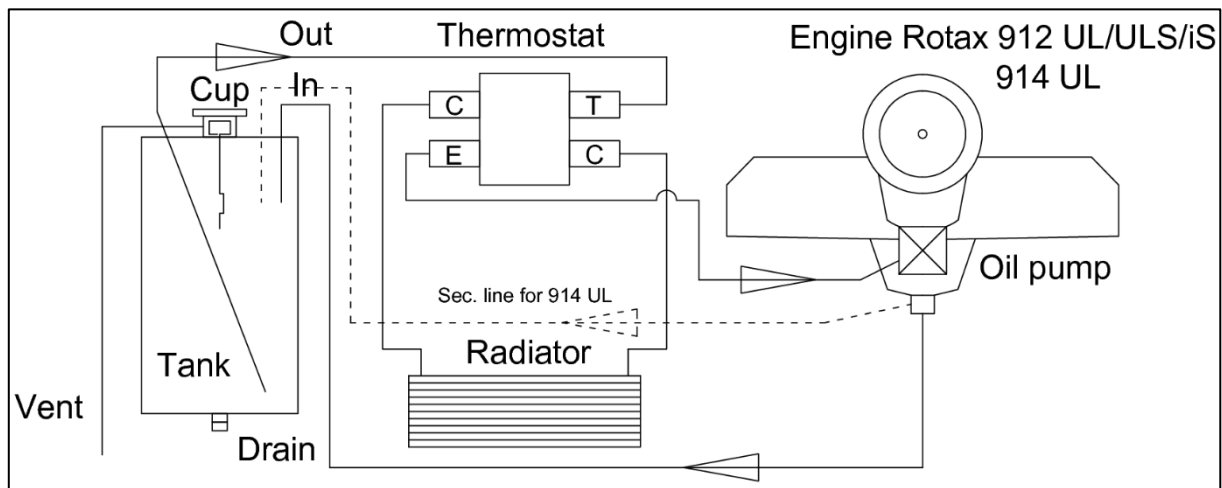


Figure 19: Circuit de graissage du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL avec thermostat (optionnel)

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 :	01
Date rév. :	01/04/2025
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.

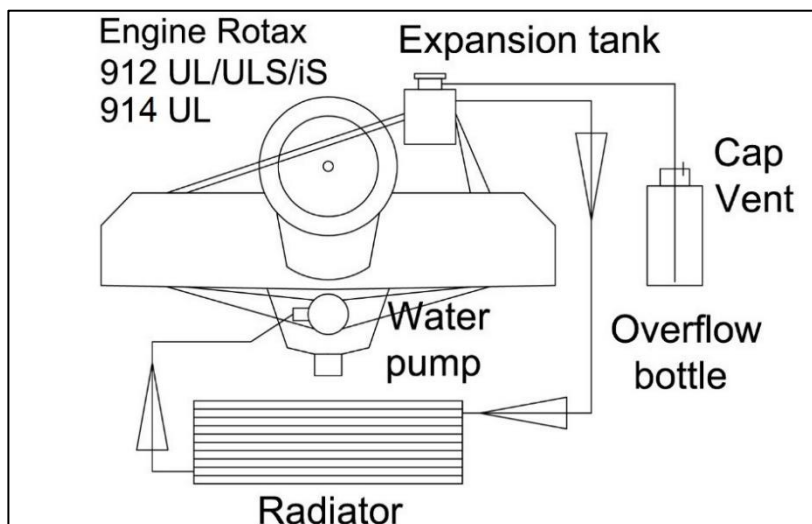


Figure 20: Circuit de refroidissement standard du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL

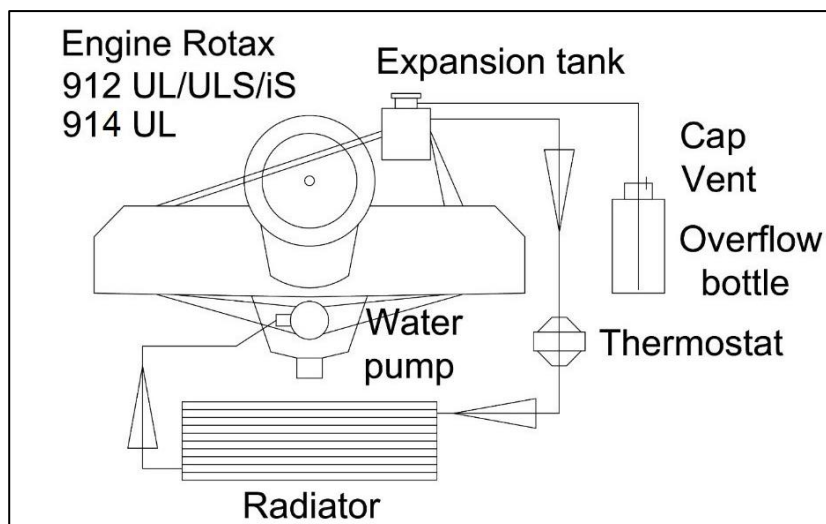


Figure 21: Circuit de refroidissement du Rotax 912 UL/ULS/iS, 914 UL avec thermostat (optionnel)

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

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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, et un avec un train d'atterrissage Bicycle à roue arrière (Tail Dragger).

AVERTISSEMENT
Pour les aéronefs configurés avec train Bicycle, consulter l'ADDENDUM correspondant en fin de cette Manuel de vol

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 la position "BRAKE ON" sans avoir appliqué de pression au système, le freinage au pied ne sera plus disponible jusqu'à ce que le frein de stationnement soit relâché et aucune action de freinage supplémentaire ne sera fournie

Dans le cas d'un stationnement prolongé, il est suggéré d'utiliser des cales pour empêcher les mouvements de l'avion, au lieu d'utiliser le levier du frein de stationnement.



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

Voir ci-dessous le schéma du circuit de freinage.

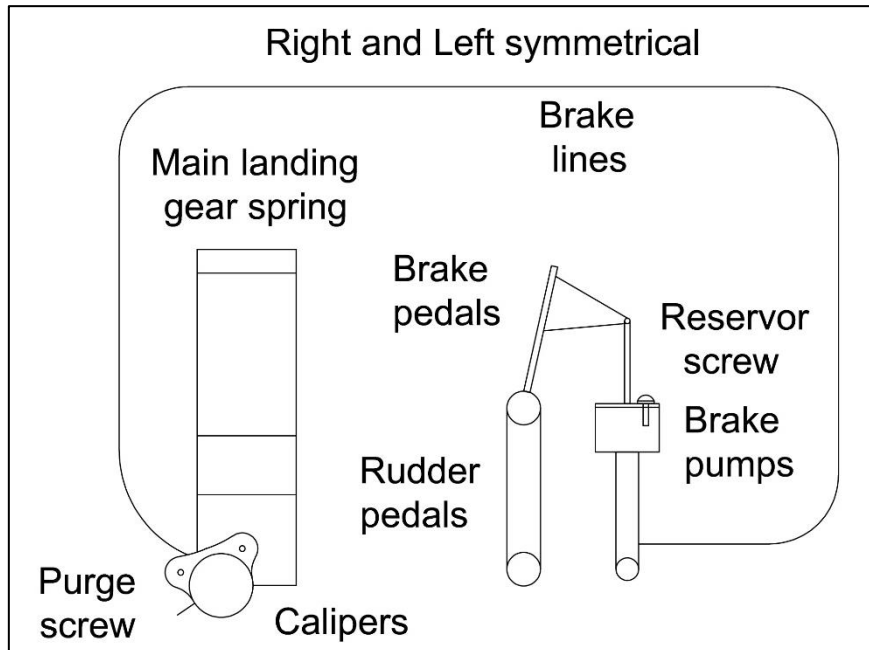


Figure 22: Circuit de freinage standard (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique)

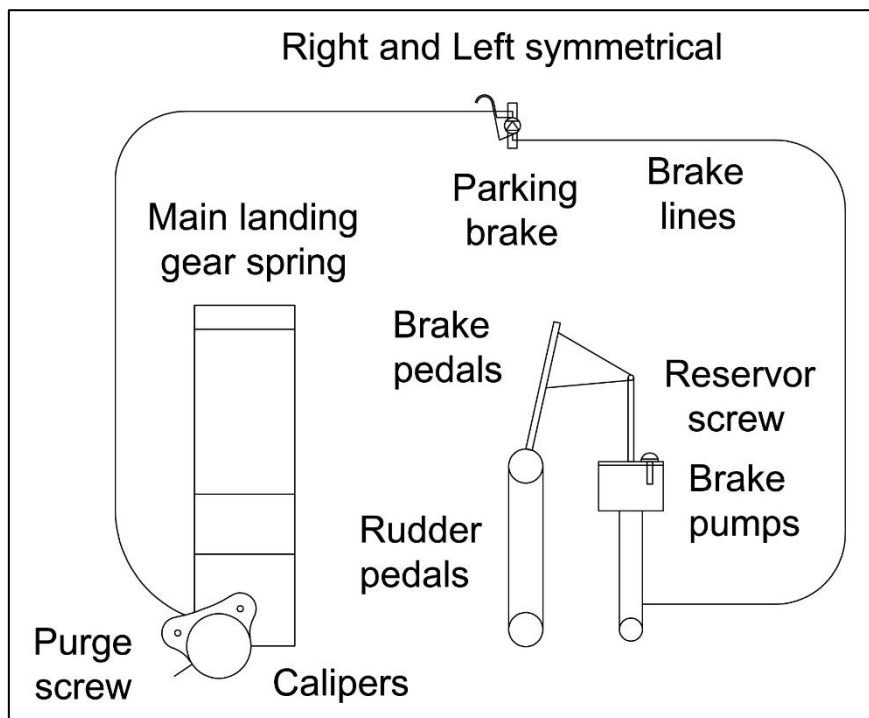


Figure 23: Circuit de freinage avec frein de parc (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique)



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

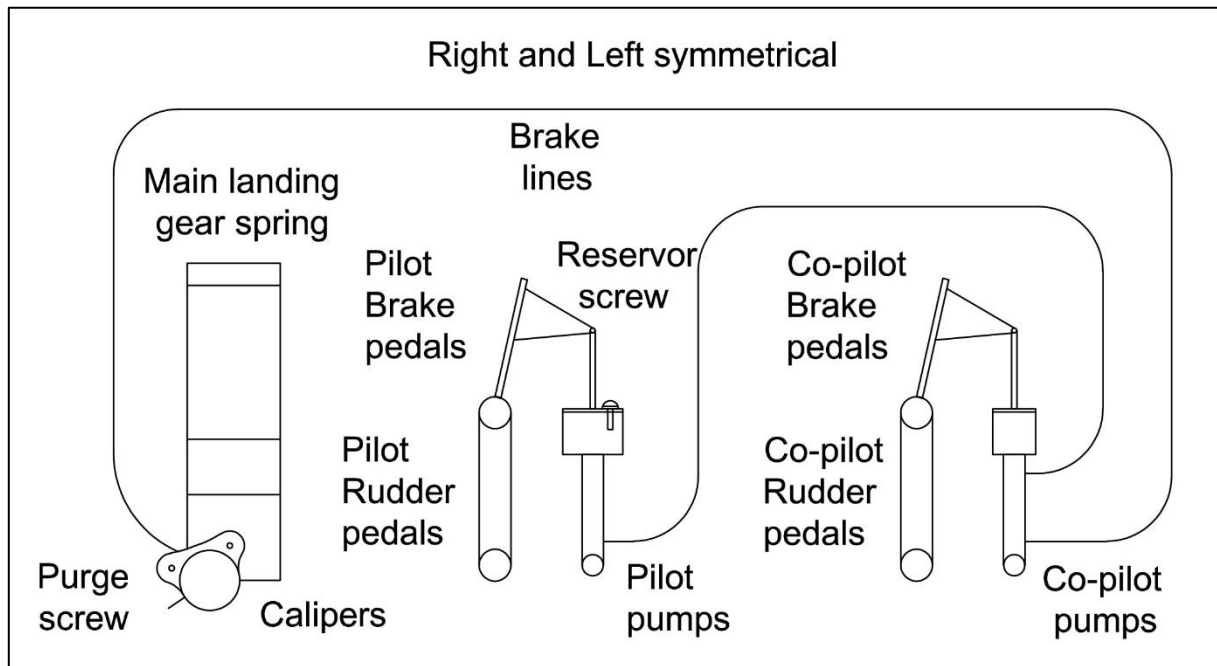


Figure 24: Freinage à double circuit (seul le côté droit est représenté, le gauche étant symétriquement identique)

7.10. Chauffage et ventilation de la cabine

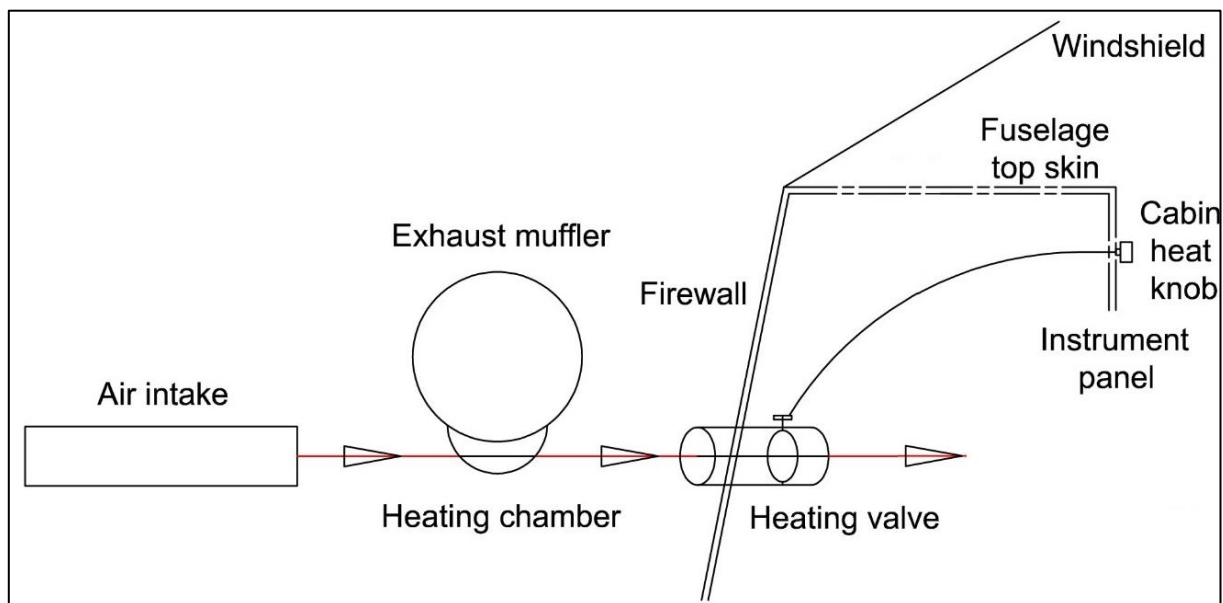


Figure 25: Système de chauffage de la cabine

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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

7.11. Circuit électrique

L'alimentation électrique pendant le fonctionnement continu est assurée par le générateur de courant alternatif du moteur Rotax avec redresseur qui assure 250 [W] à 14,2 +/-0,3 [V] de tension continue nominale, avec un courant maximum de 22 [A].

Le démarrage du moteur et les opérations non continues sans générateur actif (min. 30 minutes), sont assurés par la batterie de l'aéronef au choix parmi les suivantes :

Batterie	Modèle	Tension nominale	Énergie [Ah]
UNIBAT plomb/acide VRLA (grosse)	CBTX20CH-BS	12.6	18
UNIBAT plomb/acide VRLA (standard)	CTZ10S-BS	12.6	8.6
UNIBAT lithium LiFePo4 (légère)	ULT3	12.8	5

Tableau 52: Type de batterie

Voir ci-dessous le câblage électrique de l'avion.

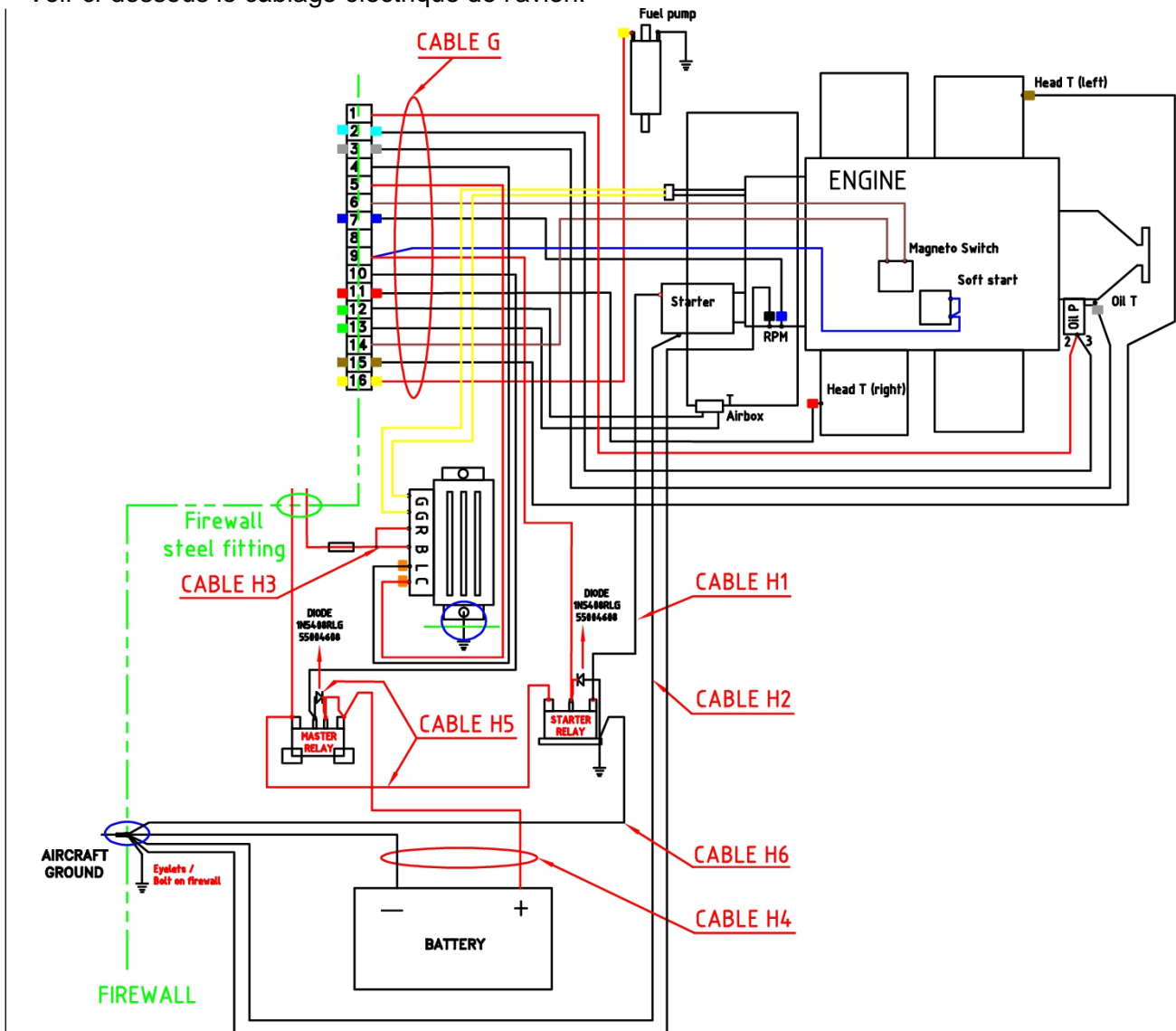


Figure 26: Câblage électrique du compartiment moteur

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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.

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

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

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.

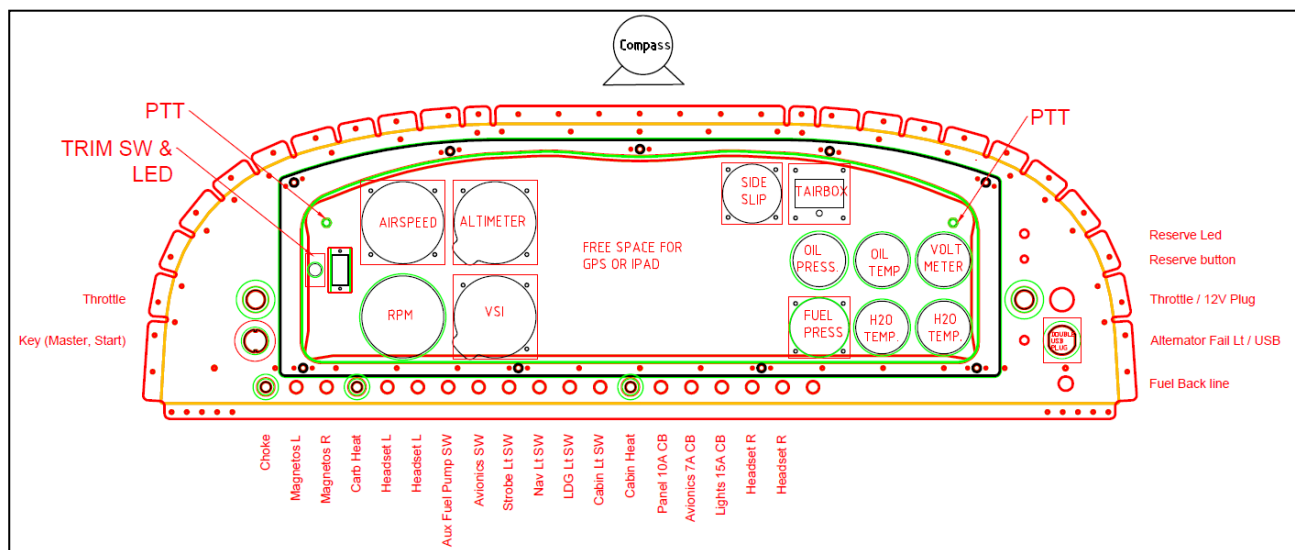


Figure 28: Tableau de bord standard

	<h1 style="color: blue;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

7.12.8. Plaques







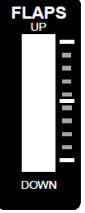







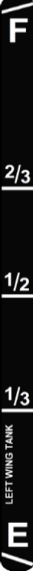
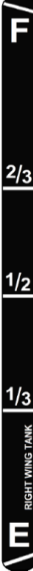


<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;"> I.C.P. Srl Italy </td> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;"> Savannah™ SR </td> </tr> <tr> <td colspan="2">Centre ULM Les Noyers</td> <td colspan="2">Tel / Fax (+33) 02 32552237</td> </tr> <tr> <td colspan="4">A/C Registration Marks</td> </tr> <tr> <td>Max T/O Mass</td> <td>MTOM</td> <td>525 kg</td> <td>1156 lbs</td> </tr> <tr> <td>Empty Operative Mass</td> <td>EOM</td> <td>kg</td> <td>lbs</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;">Weighing date / (dd/mm/yyyy)</td> </tr> <tr> <td>Min payload</td> <td></td> <td>55 kg</td> <td>121 lbs (min. pilot only)</td> </tr> <tr> <td>Max load on each seat</td> <td></td> <td>110 kg</td> <td>242 lbs</td> </tr> <tr> <td>Max fuel</td> <td></td> <td>lt</td> <td>US gal</td> </tr> <tr> <td>Max fuel with 172 kg payload (occ. + bagg.)</td> <td></td> <td>lt</td> <td>US gal</td> </tr> <tr> <td>Payload with kg full fuel</td> <td></td> <td>kg</td> <td>lbs (occ. + bagg.)</td> </tr> <tr> <td>Full Flaps stall speed</td> <td>V_{SO}</td> <td>60 km/h</td> <td>37 mph 32 kt</td> </tr> <tr> <td>No Flaps stall speed</td> <td>V_{S1}</td> <td>66 km/h</td> <td>41 mph 36 kt</td> </tr> <tr> <td>Maneuvering speed</td> <td>V_A</td> <td>138 km/h</td> <td>86 mph 75 kt</td> </tr> <tr> <td>Never exceed speed</td> <td>V_{NE}</td> <td>237 km/h</td> <td>147 mph 128 kt</td> </tr> <tr> <td>Fuel consumption</td> <td>5000RPM / 75%</td> <td>lt/h</td> <td>US gal/h</td> </tr> </table>		I.C.P. Srl Italy		Savannah™ SR	Centre ULM Les Noyers		Tel / Fax (+33) 02 32552237		A/C Registration Marks				Max T/O Mass	MTOM	525 kg	1156 lbs	Empty Operative Mass	EOM	kg	lbs	Weighing date / (dd/mm/yyyy)				Min payload		55 kg	121 lbs (min. pilot only)	Max load on each seat		110 kg	242 lbs	Max fuel		lt	US gal	Max fuel with 172 kg payload (occ. + bagg.)		lt	US gal	Payload with kg full fuel		kg	lbs (occ. + bagg.)	Full Flaps stall speed	V _{SO}	60 km/h	37 mph 32 kt	No Flaps stall speed	V _{S1}	66 km/h	41 mph 36 kt	Maneuvering speed	V _A	138 km/h	86 mph 75 kt	Never exceed speed	V _{NE}	237 km/h	147 mph 128 kt	Fuel consumption	5000RPM / 75%	lt/h	US gal/h	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="font-size: small;"> <tr> <td>VOLUME</td> <td>36 lt (9.5 US gal)</td> </tr> <tr> <td>USABLE</td> <td>35 lt (9.3 US gal)</td> </tr> </table> </div> </div> <div style="margin-top: 10px; text-align: center;"> <table border="1" style="font-size: small;"> <tr> <td>BAGGAGE: MAX</td> <td>20 kg</td> <td>44 lbs</td> </tr> <tr> <td></td> <td>MAX 0.5 kg/dm²</td> <td>10 lbs/ft²</td> </tr> </table> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="font-size: x-small;"> <tr> <td>OIL:</td> <td>AEROSHELL SPORT PLUS 4 SAE 10 W-40</td> </tr> <tr> <td>COOLANT:</td> <td>CASTROL LONG-LIFE / ANTIFREEZE-ANTIBOIL ETHYLENE GLYCOL</td> </tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>	VOLUME	36 lt (9.5 US gal)	USABLE	35 lt (9.3 US gal)	BAGGAGE: MAX	20 kg	44 lbs		MAX 0.5 kg/dm²	10 lbs/ft²	OIL:	AEROSHELL SPORT PLUS 4 SAE 10 W-40	COOLANT:	CASTROL LONG-LIFE / ANTIFREEZE-ANTIBOIL ETHYLENE GLYCOL
	I.C.P. Srl Italy		Savannah™ SR																																																																												
Centre ULM Les Noyers		Tel / Fax (+33) 02 32552237																																																																													
A/C Registration Marks																																																																															
Max T/O Mass	MTOM	525 kg	1156 lbs																																																																												
Empty Operative Mass	EOM	kg	lbs																																																																												
Weighing date / (dd/mm/yyyy)																																																																															
Min payload		55 kg	121 lbs (min. pilot only)																																																																												
Max load on each seat		110 kg	242 lbs																																																																												
Max fuel		lt	US gal																																																																												
Max fuel with 172 kg payload (occ. + bagg.)		lt	US gal																																																																												
Payload with kg full fuel		kg	lbs (occ. + bagg.)																																																																												
Full Flaps stall speed	V _{SO}	60 km/h	37 mph 32 kt																																																																												
No Flaps stall speed	V _{S1}	66 km/h	41 mph 36 kt																																																																												
Maneuvering speed	V _A	138 km/h	86 mph 75 kt																																																																												
Never exceed speed	V _{NE}	237 km/h	147 mph 128 kt																																																																												
Fuel consumption	5000RPM / 75%	lt/h	US gal/h																																																																												
VOLUME	36 lt (9.5 US gal)																																																																														
USABLE	35 lt (9.3 US gal)																																																																														
BAGGAGE: MAX	20 kg	44 lbs																																																																													
	MAX 0.5 kg/dm²	10 lbs/ft²																																																																													
OIL:	AEROSHELL SPORT PLUS 4 SAE 10 W-40																																																																														
COOLANT:	CASTROL LONG-LIFE / ANTIFREEZE-ANTIBOIL ETHYLENE GLYCOL																																																																														

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 7.6.

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 voyant de réserve de carburant s'allumera dès que le niveau de carburant dans le réservoir collecteur commencera à diminuer. Lorsque le voyant 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 :	01
Date rév. :	01/04/2025
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

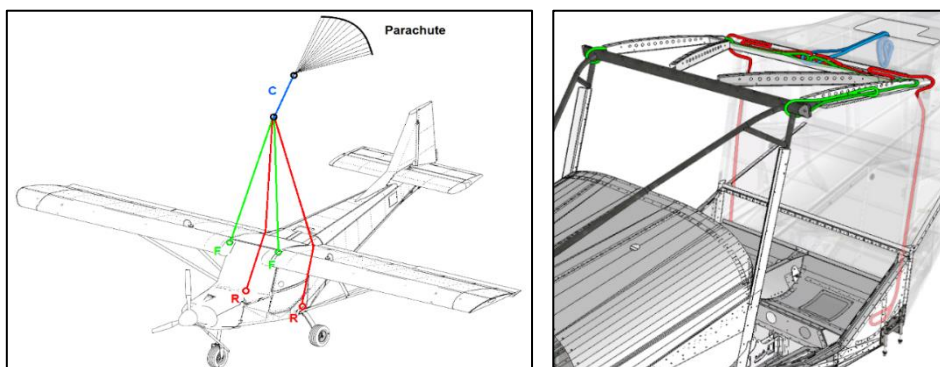


Figure 31: Disposition de l'installation des brides du système de sauvetage en parachute

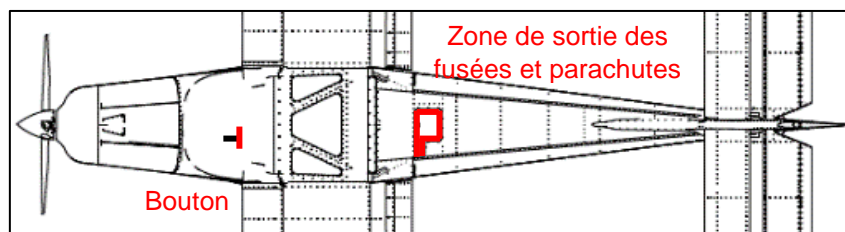


Figure 32: Zone de sortie et poignée du système de sauvetage en parachute

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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

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

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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

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.



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

Page laissée volontairement blanche



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

ADDENDUM A – Hélice DUC Flash-3-L pour Rotax 912 ULS/iS

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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

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		
		km/h	mph	KIAS	km/h	mph	KIAS
Best rate of climb speed Vy IAS		97	61	53	103	64	56
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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600



ADDENDUM A Figure 2: Vitesse de croisière 525 kg



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

Page laissée volontairement blanche



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

ADDENDUM B - Hélice E-Props Glorieuse pour Rotax 912 ULS/iS

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	Réglez 4500 RPM avec la manette des gaz, puis effectuez la vérification de l'hélice : <ul style="list-style-type: none">- Régler 5750 RPM sur le bouton de l'instrument de l'hélice ; vérifier que le moteur tourne à 4500 RPM ;- Réglez 4000 RPM sur le bouton de l'instrument de l'hélice ; vérifier que le moteur diminue et tourne à 4000 RPM ;- Réglez 5750 RPM sur le bouton de l'instrument de l'hélice ; vérifiez à nouveau que le moteur tourne à 4500 RPM ;- Manette des gaz au IDLE ou réduisez-le si nécessaire

4.6. Décollage normal

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

4.7. Décollage

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

4.8. Approche et atterrissage

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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

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 : 01

Date rév. : 01/04/2025

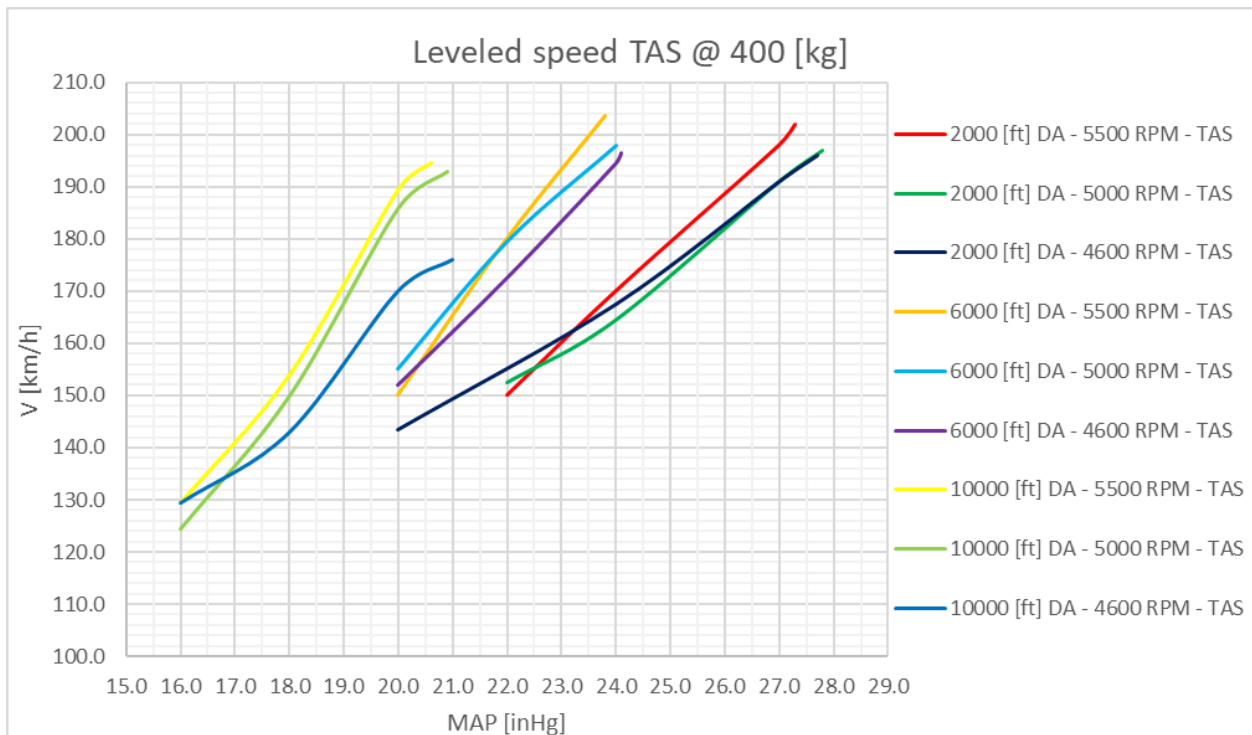
Réf. Projet : SVNH SR 600

5.3. Taux de montée et vitesse

Flaps UP Max cont. 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		96	60	52	102	63	55
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



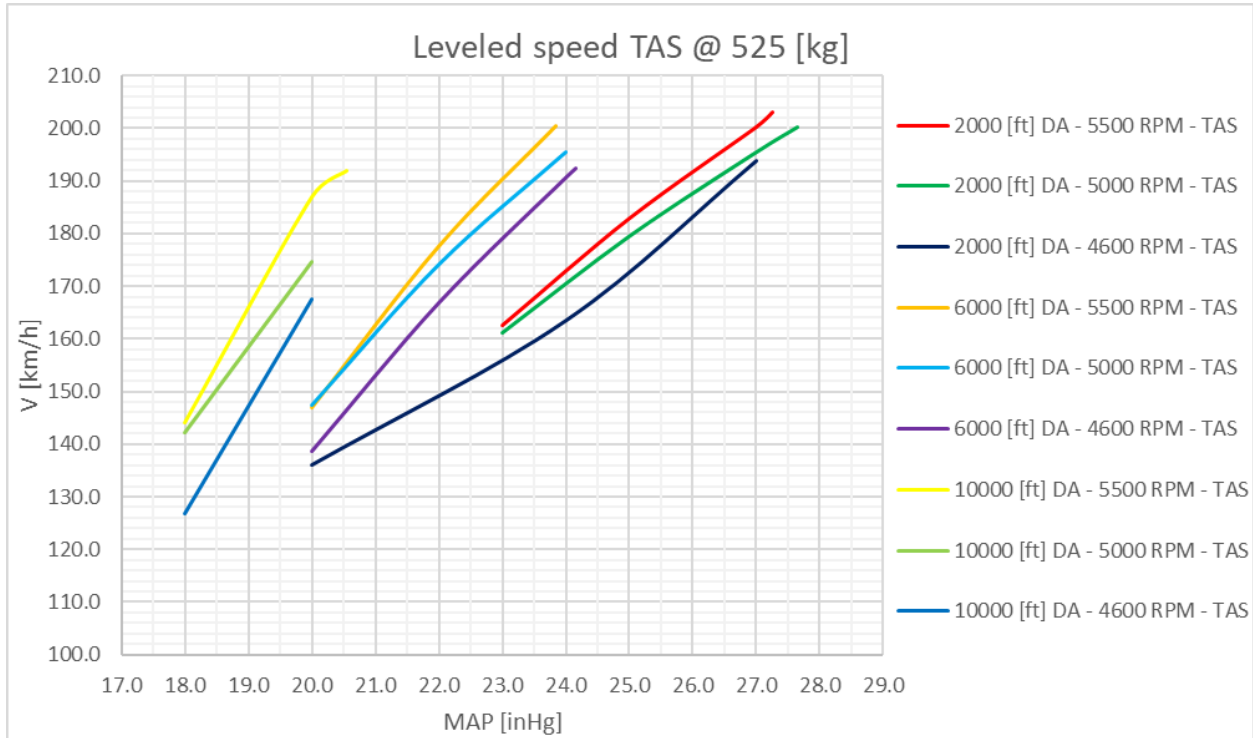
MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600



ADDENDUM B Figure 2: Vitesse de croisière 525 kg



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

ADDENDUM C – Version Bicycle

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.



ADDENDUM C Figure 1: Savannah™ SR Bicycle

AVERTISSEMENT

**UNE FORMATION DÉDIÉE ET SUPPLÉMENTAIRE DE PILOTE EST
NÉCESSAIRE POUR PILOTER L'AVION EN SÉCURITÉ DANS LA
CONFIGURATION BICYCLE**



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

2. Limites opérationnelles

2.2.4. Vent de travers

Maximum vent de travers admise pendant le décollage et l'atterrissage
 $u_{MAX} = 28 \text{ km/h}, 17 \text{ mph}, 15 \text{ KIAS}$

2.8.1. Capacité de carburant et carburant inutilisable

Configuration – Queue baissée	Capacité totale	Non utilisable	Utilisable
2x36 [lt] Rés. d'aile + 6 [lt] Coll.	71 lt, 18.7 US gal	1.5 lt, 0.40 US gal	69.5 lt, 18.4 US gal
2x36 [lt] Rés. d'aile +18[lt] Coll.	83 lt, 21.9 US gal	1.5 lt, 0.40 US gal	81.5 lt, 21.5 US gal
4x36 [lt] Rés. d'aile + 6 [lt] Coll.	136 lt, 35.9 US gal	2.5 lt, 0.66 US gal	133.5 lt, 35.3 US gal
4x36 [lt] Rés. d'aile +18[lt] Coll.	148 lt, 39.1 US gal	2.5 lt, 0.66 US gal	145.5 lt, 38.4 US gal

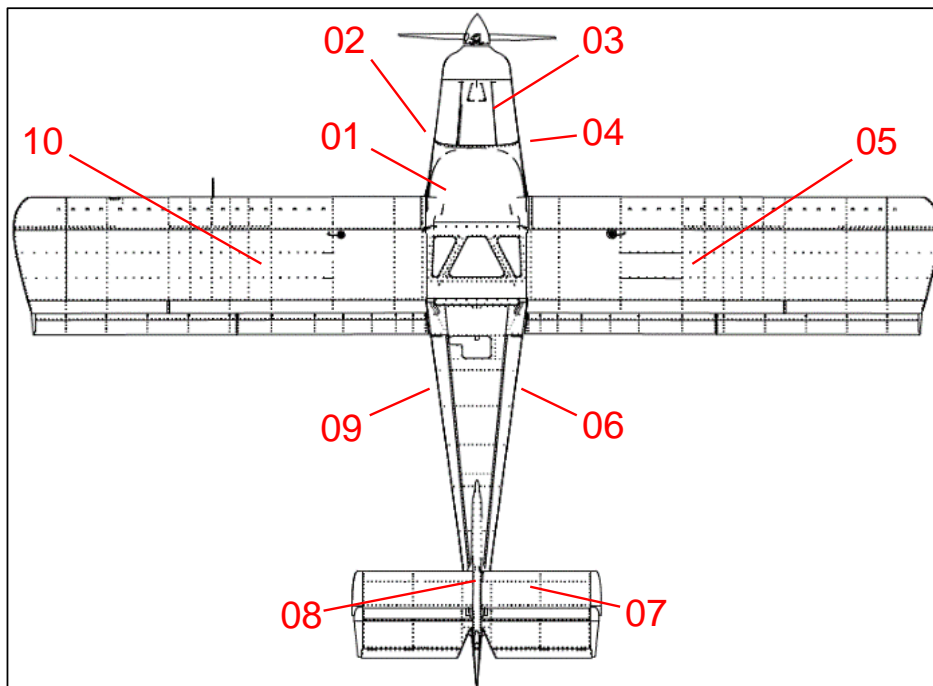
ADDENDUM C Table 1: Capacité de carburant et carburant inutilisable

4. Procédures normales

NOTE

Lorsqu'un tableau affiche une ligne avec un texte annulé (par exemple, exemple), cela signifie que ce texte n'est pas applicable pour cette configuration d'avion (inhérente au présent Addendum)

4.1. Contrôle d'inspection quotidien



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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

Secteur	N°	Opération
Fuselage avant côté gauche	02.03	Vérifier les fixations du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du Vulkollan rouge
	02.03A	Vérifier les attaches des mâts d'aile au fuselage
	02.03B	Vérifier la tige du train d'atterrissage reliant le train d'atterrissage principal à la fuselage
Groupe motopropulseur	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
	03.12A	Vérifier le guignol de direction qui relie les tiges de poussée-traction des pédales de gouvernail (pare-feu inférieur)
Fuselage avant côté droit	04.03	Vérifier les fixations du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du Vulkollan rouge
	04.03A	Vérifier les attaches des mâts d'aile au fuselage
	04.03B	Vérifier la tige du train d'atterrissage reliant le train d'atterrissage principal à la fuselage
Fuselage arrière côté droit	06.04	Vérifier l'intégrité du patin de queue
Empennage vertical	08.04A	Vérifiez les câbles du gouvernail et la connexion au guignol de direction de queue, des deux côtés
	08.04B	Vérifier les câbles de direction entre le guignol et la roulette de queue, ressort présent et bien tendu (des deux côtés)
Train d'atterrissage derrière (en queue)	08A.01	Vérifier la fixation de la plaque de renfort inférieure du train de queue et l'intégrité de la structure environnante
	08A.02	Vérifier les fixations du ressort à lame de queue au renfort du fuselage et la position du Vulkollan rouge
	08A.03	Vérifiez que l'ensemble de la roulette de queue est solidement installé sur le ressort à lames
	08A.04	Vérifier la pression du pneu de queue s'il est visuellement dégonflé
Fuselage arrière côté gauche	09.02A	Vérifier que la poignée latérale du fuselage pour faire pivoter l'avion est rigide

ADDENDUM C Tableau 2: Liste des contrôles d'inspection quotidien

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.2. Contrôles prevol

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

N°	Opération
FUSELAGE AVANT COTE GAUCHE	
01.12	Vérifier les fixations du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du Vulkollan rouge
01.12A	Vérifier la tige du train d'atterrissage reliant le train d'atterrissage principal à la fuselage
FUSELAGE AVANT COTE GAUCHE	
01.22	Vérifier bon 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
01.24A	Vérifier le guignol de direction qui relie les tiges de poussée-traction des pédales de gouvernail (pare-feu inférieur)
FUSELAGE AVANT COTE DROIT	
01.27	Vérifier les fixations du train d'atterrissage principal au fuselage et la position du Vulkollan rouge
01.27A	Vérifier la tige du train d'atterrissage reliant le train d'atterrissage principal à la fuselage
EMPENNAGE VERTICAL	
01.48A	Vérifier les câbles de direction et le ressort connectés entre le guignol de direction, le guignol de direction et l'ensemble roulette de queue
TRAIN D'ATTERRISSAGE ARRIERE	
01.48B	Vérifier la rigidité de la roulette de queue, forme et intégrité du ressort à lame de queue et correctement fixé au renfort du fuselage.
01.48C	Vérifier la pression du pneu de queue s'il est visuellement dégonflé

ADDENDUM C Tableau 3: Liste des contrôles pré-vol

4.3. Démarrage moteur

N°	Opération
02.08	Vérifier que l'hélice est libre
02.08A	Régler et maintenez le manche de commande complètement vers l'arrière

ADDENDUM C Tableau 4: Liste de contrôle de démarrage du moteur

4.4 Roulage

N°	Opération
03.05A	Régler et maintenez le manche de commande complètement vers l'arrière
03.06	Pendant le roulage, vérifier l'action de freinage
03.06A	Appliquer les freins différentiels comme requis, pour obtenir le contrôle de la direction

ADDENDUM C Tableau 5: Liste de contrôle pour le roulage

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.5. Contrôles avant le décollage

N°	Opération
04.01A	Réglez et maintenez le manche de commande complètement vers l'arrière

ADDENDUM C Tableau 6: Liste des contrôles avant le décollage

4.6. Décollage normal

N°	Opération
05.06	Avancez la manette des gaz jusqu'à la PUISSANCE MAXIMALE
05.06A	Poussez doucement le manche de commande vers l'avant pour soulever la queue
05.06B	À vitesse de roulage lente, appliquer les freins différentiels comme requis, pour obtenir le contrôle de la direction
05.06C	À vitesse de roulage rapide, appliquer les pédales de palonnier comme requis, pour obtenir le contrôle de la direction
05.07A	Maintenir le nez relevé à 5° jusqu'au décollage du train d'atterrissage principal
05.08A	Accélérer jusqu'à la vitesse de montée initiale tout en maintenant 5° de cabré
05.09	Accélérer jusqu'à la vitesse de montée optimale : <ul style="list-style-type: none"> • 80 km/h, 49 mph, 43 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs) • 86 km/h, 54 mph, 47 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)

ADDENDUM C Tableau 7: Liste de contrôle pour le décollage normal

4.7. Décollage court

N°	Opération
05a.01	Volets à 1/2
05a.01A	Réglez et maintenez le manche de commande complètement vers l'arrière
05a.05	Vérifiez que CARB HEAT n'est pas utilisé
05a.05A	Appliquer à fond les freins
05a.06	Avancez la manette des gaz jusqu'à la PUISSANCE MAXIMALE
05a.06A	Vérifier le régime RPM T/O
05a.07	Poussez doucement le manche de commande vers l'avant pour soulever la queue
05a.07A	Desserrer les freins
05a.07B	À vitesse de roulage lente, appliquer les freins différentiels comme requis, pour obtenir le contrôle de la direction
05a.07C	Maintenir le nez relevé à 8° jusqu'au décollage du train d'atterrissage principal
05a.07D	Accélérer jusqu'à la vitesse de montée initial dès que possible
05a.12A	Dès que possible et en sécurité : Volets RENTRES

ADDENDUM C Tableau 8: Liste de contrôle pour un décollage court

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.8. Approche et atterrissage

N°	Opération
06.08	Atterrissez si possible avec toutes les roues
06.08A	Atterrissez très doucement avec une attitude de niveau sur deux roues principales
06.09B	Appliquez très doucement les freins pour ralentir
06.09C	Déplacez progressivement le manche de commande vers l'arrière
06.09D	À vitesse de roulage lente, appliquer les freins différentiels comme requis, pour obtenir le contrôle de la direction
06.09E	À vitesse de roulage rapide, appliquer les pédales de palonnier comme requis, pour obtenir le contrôle de la direction
06.09F	Réglez et maintenez le manche de commande complètement vers l'arrière

ADDENDUM C Tableau 9: Liste de contrôle d'approche et d'atterrissage

4.9. Arrêt du moteur

N°	Opération
07.01A	Réglez et maintenez le manche de commande complètement vers l'arrière

ADDENDUM C Tableau 10: Liste de contrôle d'arrêt du moteur

4.10. Stationnement/amarrage

N°	Opération
08.01	Frein de stationnement SET (si présent). En alternative, placez au moins deux cales sous les roues, dont au moins une sous la roulette de queue ou alternativement quatre cales sous les roues principales
08.04	Anchor the plane with tie-down kit in case of strong wing, from wing attachment points and tail landing gear propeller shaft

ADDENDUM C Tableau 11: Liste de contrôle de stationnement/amarrage

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

5. Performance

Les performances du *Savannah SR™ Bicycle* sont très similaires à celles de la configuration standard Tricycle, décrites dans le *Manuel de Vol* du *Savannah SR™* et ses annexes relatives à la configuration du moteur optionnel (par exemple, le Rotax 914 UL). Les éventuelles différences de performances sont indiquées ci-dessous.

5.1. Distance et course de décollage

La course au décollage en configuration Bicycle est réduite d'environ 5 % par rapport au train d'atterrissage standard Tricycle.

5.2. Distance et course d'atterrissage

La course d'atterrissage est augmentée de 5 %, principalement en raison de la capacité réduite à freiner l'avion de manière constante, afin d'éviter un soulèvement excessif de la queue et donc une réduction soudaine de la garde au sol de l'hélice.

5.5. Vitesse de croisière

La vitesse de croisière dans la configuration Bicycle est réduite d'environ 5 % par rapport au train d'atterrissage standard Tricycle.

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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;
- 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 principale D_R et celle du train arrière D_F ;
- 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*. Pour un appareil à train Bicycle, 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*



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

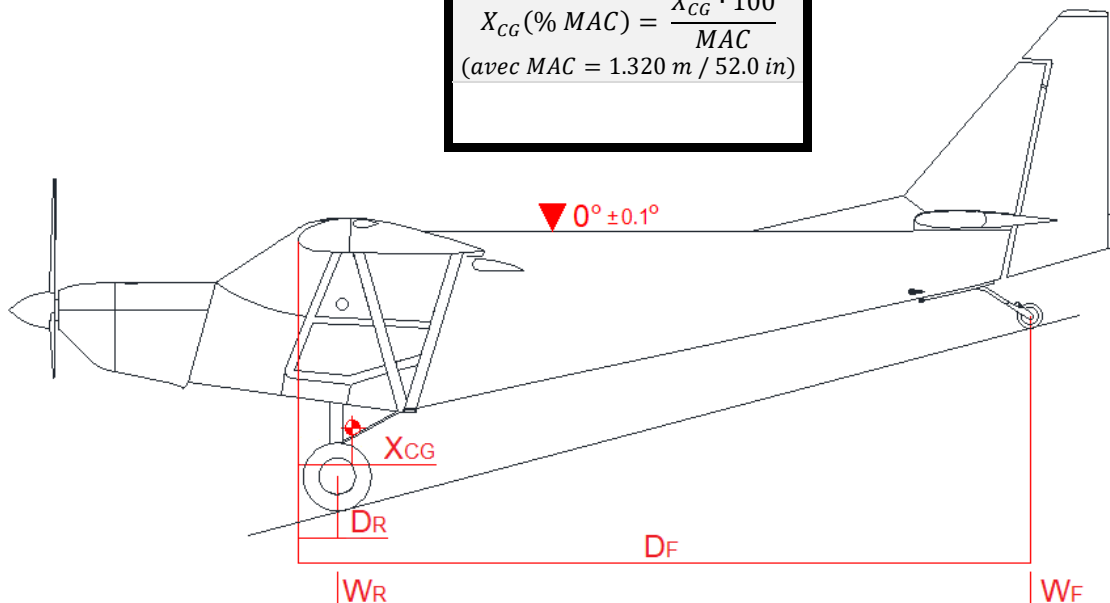
Le poids à vide et la position X_{CG} peuvent être trouvés en compilant le tableau suivant :

- Compilez la colonne Arms avec les distances D_R et D_F mesurées ;
- Compilez la colonne Poids avec les poids W_R et W_F 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 principal	$W_R = W_{R1} + W_{R2}$	D_R	$M_R = W_R \cdot D_R$
Train arrière	W_F	D_F	$M_F = W_F \cdot D_F$
TOTAL EOW	$W_{TOT} = W_R + W_F$	$X_{CG} = M_{TOT} / W_{TOT}$	$M_{TOT} = M_R - M_F$

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

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



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

ADDENDUM C Tableau 12: Tableau du poids à vide opérationnel et équilibrage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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]
Poids à vide			
Pilote		0.514 m / 20.2 in	
Passager		0.514 m / 20.2 in	
Réservoir collecteur		0.988 m / 38.9 in	
Carburante d'aile		0.605 m / 23.8 in	
Bagage		1.271 m / 50.0 in	
TOTAL	W_{TOT}	$X_{CG} = M_{TOT} / W_{TOT}$	M_{TOT}
		$X_{CG}(\% \text{ MAC}) = \frac{X_{CG} \cdot 100}{MAC}$ (avec $MAC = 1.320 \text{ m} / 52.0 \text{ in}$)	

ADDENDUM C Tableau 13: Tableau du poids et centrage



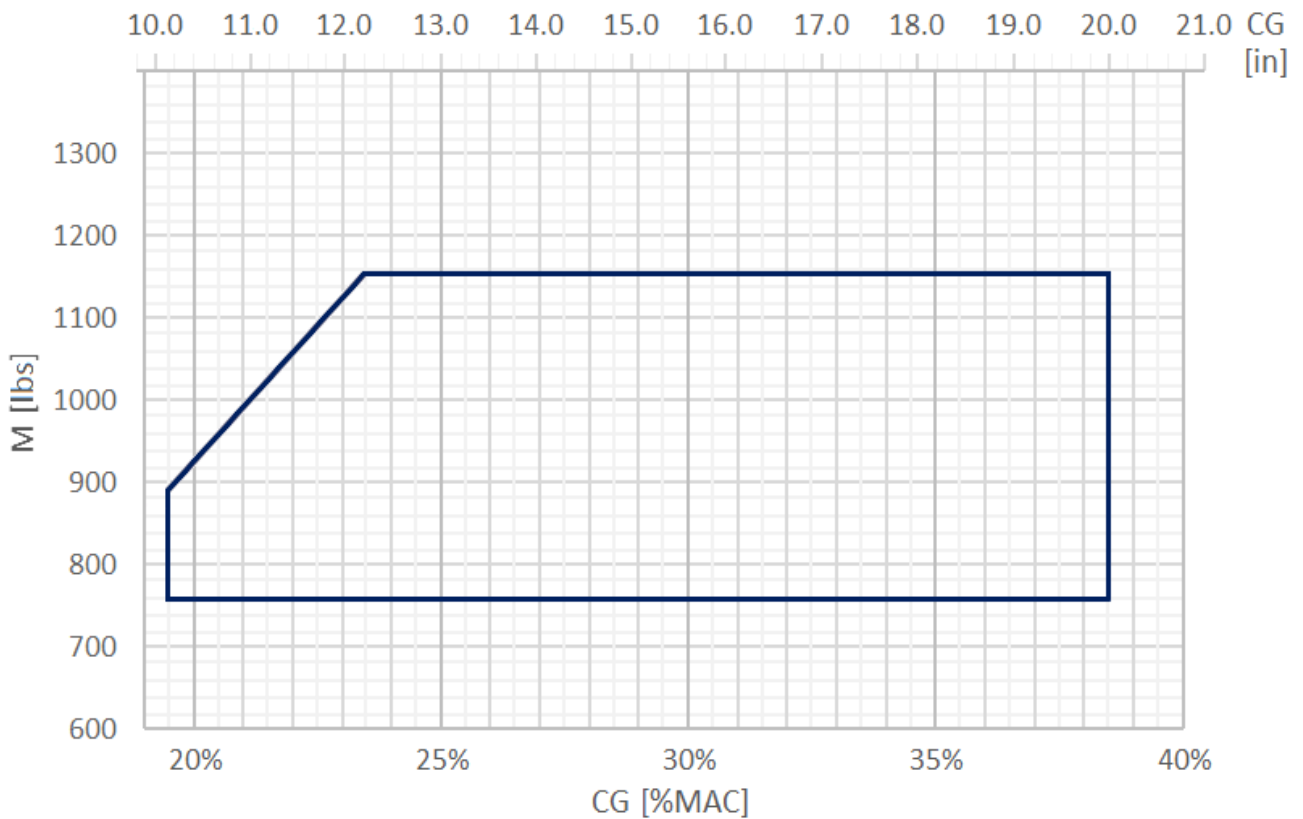
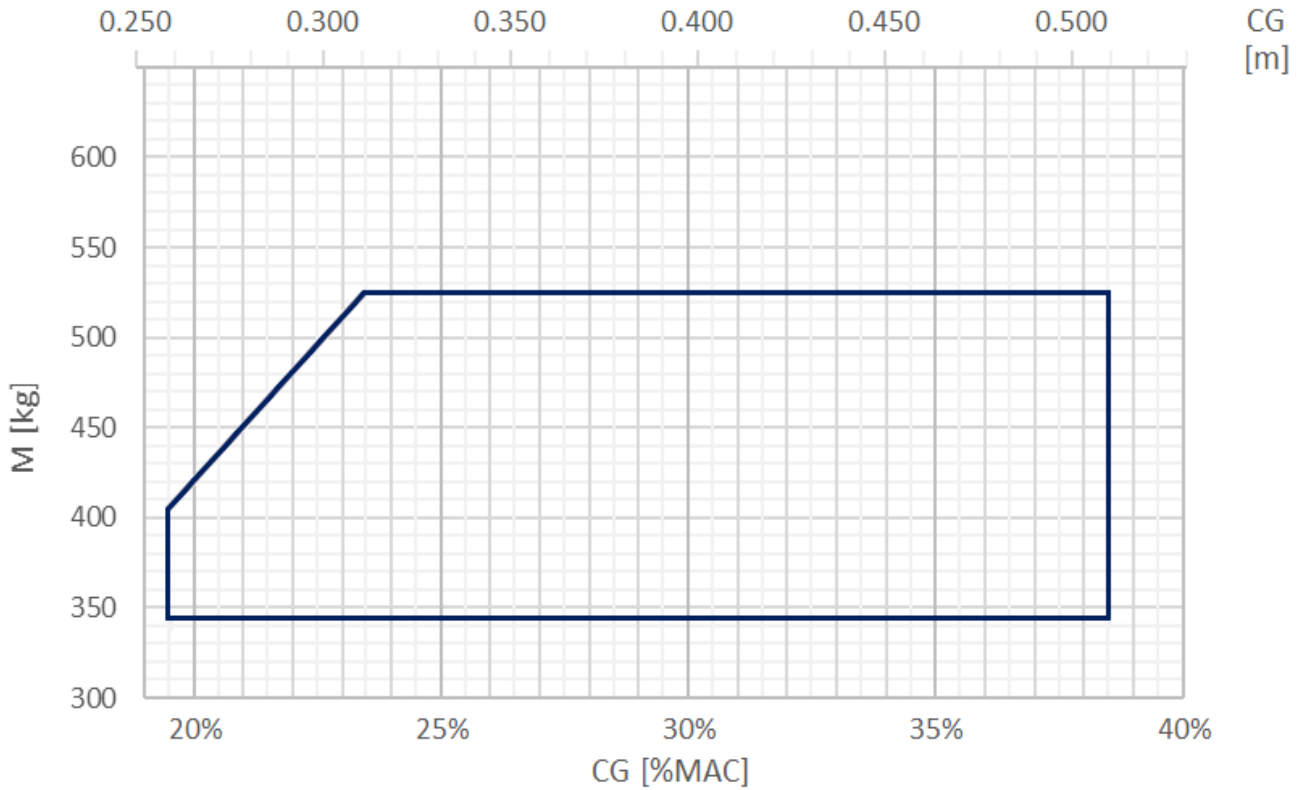
MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600



ADDENDUM C Figure 2: Tableau de poids et centrage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
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

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

7. Description de l'avion et des systèmes

La cellule du *Savannah™ SR Bicycle* pèse environ le même poids que la version standard, avec un poids supérieur d'environ 2 [kg]. L'augmentation de poids due aux pièces structurales supplémentaires est presque compensée par la suppression du train d'atterrissage avant. Sur la version Bicycle, le guignol de direction (grand gouvernail) est installé de série. Les roues standard sont des 8" Tundra pour le train d'atterrissage principal. La configuration aérodynamique et la répartition du poids de la version Bicycle n'ont pas été modifiées, à l'exception d'une légère augmentation de la surface de la gouverne de direction. Les vitesses et les limites opérationnelles restent inchangées; c'est pourquoi la section relative aux limitations du manuel d'utilisation du pilote reste inchangée, à l'exception de ce qui a déjà été souligné précédemment.

7.1. Caractéristiques générales

SURFACES

Surface	Géométrie	Excursion
Empénage vertical avec bec de compensation du gouverne de direction	Surface: 1.24 m ² , 13.35 ft ²	Gouv. de direction: +/- 30° ±2°

TRAIN D'ATTERRISSAGE

Caractéristique	Description / valeur
Train principal	Lame individuelle en alliage d'aluminium
Train arrière	Lame individuelle en alliage d'aluminium
Direction	Petites variations de direction: Avec les pédales de la gouverne; Grandes variations de direction: Freinage différentiel
Dimensions des roues	15"x6.00-6 18"x8.00-6 Tundra pneus 21"x8.00-6 Aero Classic Tundra Floation
Roulette de queue	6" Pneu plein Matco WHLT-6 8"x 2.8 2.50-4 Trac-gard Matco WHLT-8
Pression de gonflage des pneus	Roues principales: 1.3 - 1.7 bar Roulette de queue: 2.3 - 2.7 bar
Freins	à disque avec commande hydraulique (option: étriers de frein doubles)
Pas	1.37 m, 4.48 ft
Roues inter-axes	4.07 m, 13.35 ft (au sol, avec la queue baissée)

ADDENDUM C Tableau 14: Caractéristiques générales du Savannah™ SR Bicycle

	<h1 style="margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

7.9. Train d'atterrissage

Le train d'atterrissage principal est composé d'une seule lame en alliage d'aluminium 7075; le ressort est fixé aux plaques de fixation du fuselage, spécialement ajoutées pour la version Bicycle. La roulette de queue est un petit pivot relié à un court ressort à lame en alliage d'aluminium, lui-même soutenu par le renfort de queue du fuselage. La commande directionnelle de la roulette est également reliée aux câbles de gouverne de direction par un guignol dédié. Lorsque l'angle de braquage de la roulette de queue dépasse 41°, elle est automatiquement déconnectée de la commande, permettant un virage très serré grâce au freinage différentiel. Pour reconnecter la roulette de queue à la ligne de commande directionnelle, il est nécessaire de poursuivre en ligne droite sur quelques mètres ; lorsque l'angle de braquage de la roulette de queue diminue, elle se reconnecte automatiquement à la commande de gouverne de direction.

7.9.1. Circuit de freinage

Les freins à disque sont installés sur les roues du train d'atterrissage principal et disposent d'un étrier hydraulique. Deux vérins de fluide hydraulique sont installés sur les palonniers permettant au pilote d'effectuer un freinage différentiel.

Gardez à l'esprit que le freinage différentiel est le moyen de direction standard pour la version Bicycle.

Pour la version Bicycle, l'installation optionnelle d'étriers de frein doubles pour chaque roue principale est également disponible.

Un système de freinage côté pilote et copilote ainsi qu'un frein de stationnement sont des options. 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 la position "BRAKE ON" sans avoir appliqué de pression au système, le freinage au pied ne sera plus disponible jusqu'à ce que le frein de stationnement soit relâché et aucune action de freinage supplémentaire ne sera fournie

Dans le cas d'un stationnement prolongé, il est suggéré d'utiliser des cales pour empêcher les mouvements de l'avion, au lieu d'utiliser le levier du frein de stationnement.

NOTE

Le schéma du système de freinage est identique à celui de la version Tricycle standard. Pour plus de détails, consultez les schémas du *Chapitre 7.9.1.*

	<h1 style="color: blue; margin: 0;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

7.13. Liste des équipements standard installés sur l'avion

Suit, l'équipement de la configuration standard de l'avion *Savannah™ SR Bicycle*:
(Sont soulignés les éléments supplémentaires ou différentes par rapport à la Configuration de Référence de la version Tricycle)

- Renforts structurels pour le plancher de la cabine et le cône arrière du fuselage
- Attaques pour le train Bicycle
- 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
- 2x 8" Tundra pneus avec frein à disque
- 8" MATCO roulette de queue
- Poignée dans le fuselage arrière
- Peinture « ICP blanc »
- Sièges en tissu
- Bec de compensation du gouverne de direction (grand gouverne)
- 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



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

ADDENDUM D - Rotax 912 iS

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.

3. Procédures d'urgence

3.1. Panne moteur

3.1.3. Panne moteur pendant le vol

3.1.3.1. Panne d'allumage en vol

N°	Opération
04.01	Garder: <ul style="list-style-type: none">• 70 km/h, 44 mph, 38 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs)• 79 km/h, 49 mph, 43 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)
04.02	Vérifier Volets FULL
04.03	Localisez le meilleur point d'atterrissage disponible et volez-y
04.03A	Vérifier interrupteur général (Master) sur ON
04.04A	Emergency Power sur ON
04.05A	Vérifier la ECU (Engine Control Unit) ON <ul style="list-style-type: none">• Lane A > 11.5V• Lane B > 11.5V
04.06A	Vérifier la pompe à carburant Auxiliaire sur ON
04.07A	Vérifier la pompe à carburant Principale sur ON
04.08A	Vérifier que le robinet (Shut-off) est OUVERTE (ON)
04.09	Tentative de redémarrage du moteur <ul style="list-style-type: none">• Si le moteur redémarre, revenez à l'altitude de vol normale et atterrissez dès que possible• Si le moteur ne redémarre pas, faire un atterrissage d'urgence (sans moteur)

ADDENDUM D Tableau 1: Liste de contrôle en cas de panne d'allumage en vol

3.1.3.2. Panne du levier des gaz en vol

N°	Opération
04B.01	Le levier du gaz s' OUVRE automatiquement
04B.02	ARRÊTER le moteur, si nécessaire

ADDENDUM D Tableau 2: Liste de contrôle en cas de panne du levier des gaz en vol

A/C : Savannah SR	Pour tous les numéros de série : yy-mm-56-xxxx-Z	Page : 101/128
--------------------------	---	-----------------------

	<h1 style="color: blue;">MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR</h1>	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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
05A.02	<ul style="list-style-type: none"> • Lane A sur OFF • Lane B sur OFF
05A.02	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
05A.04	Pompe à carburant Auxiliaire sur OFF
05A.04	Pompe à carburant Principale sur OFF
Lorsque le moteur s'arrête :	
05.05	Interrupteur général (Master) sur OFF
05.06	Interrupteur des Magnétos sur OFF
05.07	Abandonner l'avion
05.08	Si possible: éteindre le feu

ADDENDUM D Table 3: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur au sol

3.2.2. Feu au moteur en vol

N°	Opération
06.01	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
06.02	Levier des gaz complètement OUVERT
06.03A	Pompe à carburant Auxiliaire sur OFF
06.03B	Pompe à carburant Principale sur OFF
Lorsque le moteur s'arrête :	
06.03C	<ul style="list-style-type: none"> • Lane A sur OFF • Lane B sur OFF
06.04	Interrupteur général (Master) sur OFF
06.04A	Garder: <ul style="list-style-type: none"> • 70 km/h, 44 mph, 38 KIAS (@ 400 kg, 882 lbs) • 79 km/h, 49 mph, 43 KIAS (@ 525 kg, 1156 lbs)
06.04B	Localisez le meilleur point d'atterrissage disponible et volez-y
06.07	Faire un atterrissage d'urgence (sans moteur)

ADDENDUM D Tableau 4: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur en vol

3.6. Panne du Générateur

N°	Opération
10.01A	Vérifier la ECU (Engine Control Unit) ON <ul style="list-style-type: none"> • Lane A > 11.5V • Lane B > 11.5V
10.02A	Emergency Power sur ON
10.03A	Effectuer un atterrissage de précaution dans les 15'

ADDENDUM D Tableau 5: Liste de contrôle en cas de panne du générateur

A/C : Savannah SR	Pour tous les numéros de série : yy-mm-56-xxxx-Z	Page : 102/128
--------------------------	---	-----------------------

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

3.12. Dépassement des limites opérationnelles

3.12.1. Pression de carburant excessive

N°	Opération
16.01	Levier des gaz < 90%, si possible
16.02	Vérifier la pression du carburant
16.03	Pompe à carburant Auxiliaire sur OFF
16.04	Vérifier la pression du carburant
16.05	Effectuer un atterrissage de précaution

ADDENDUM D Tableau 6: Liste de contrôle en cas de pression de carburant excessive

3.12.2. Dépassement générique

N°	Opération
17.01	Réduisez la levier des gaz, si possible
17.02	Identifier le problème
17.03	Effectuer un atterrissage de précaution
17.04	Faire un atterrissage d'urgence (sans moteur), si nécessaire

ADDENDUM D Tableau 7: Liste de contrôle en cas de dépassement générique

3.13. Voyants d'avertissement de l'ECU du moteur

Le *ADDENDUM D Tableau 8* met en corrélation l'allumage des voyants de l'ECU (*Engine Control Unit*) du moteur Rotax 912 iS avec les actions correspondantes à entreprendre.

ECU Lane A	ECU Lane B	Action au sol	Action en vol
OFF	Clignotante	Maintenance requis	Voler vers votre destination, à sa propre discrétion
Clignotante	OFF	Maintenance requis	Voler vers votre destination, à sa propre discrétion
OFF	ON	Maintenance requis	Voler vers votre destination, à sa propre discrétion
Clignotante	Clignotante	Maintenance requis	Voler vers votre destination, à sa propre discrétion
Clignotante	ON	Maintenance requis	Voler vers votre destination, à sa propre discrétion
ON	OFF	Maintenance requis	Voler vers votre destination, à sa propre discrétion
ON	Clignotante	Maintenance requis	Voler vers votre destination, à sa propre discrétion
ON	ON	EVITER DE VOLER	Land ASAP, perte de puissance possible

ADDENDUM D Tableau 8: Voyants d'avertissement de l'ECU



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

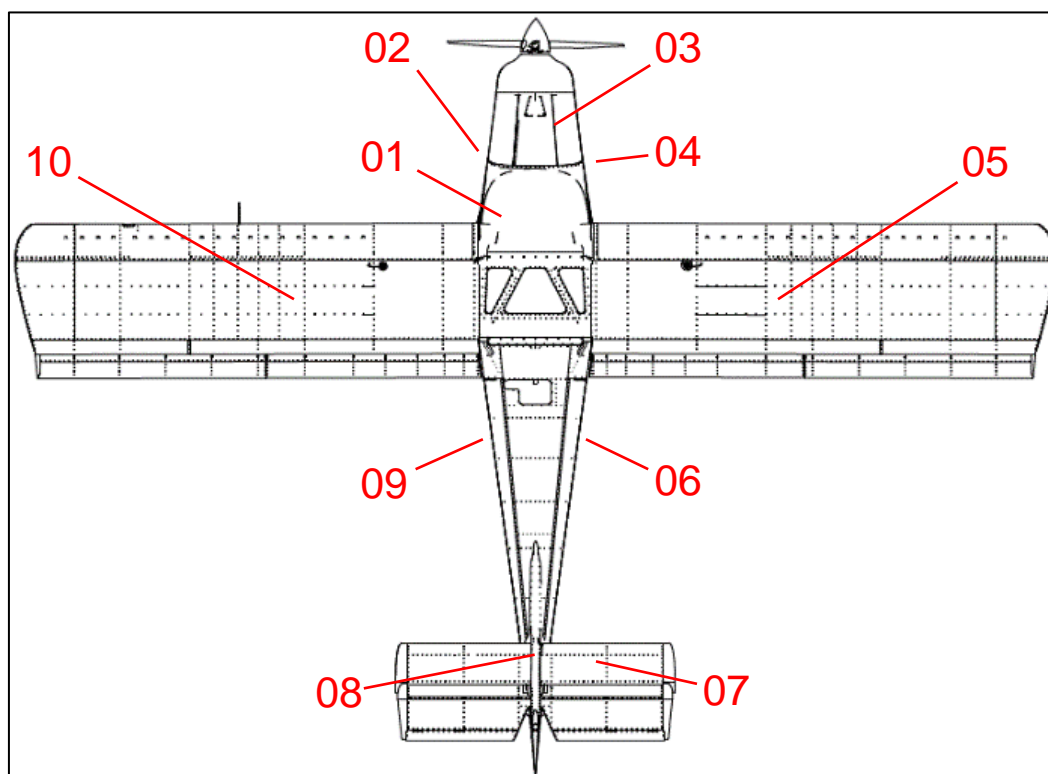
Réf. Projet : SVNH SR 600

4. Procédures normales

NOTE

Lorsqu'un tableau affiche une ligne avec un texte annulé (par exemple, exemple), cela signifie que ce texte n'est pas applicable pour cette configuration d'avion (inhérente au présent Addendum)

4.1. Contrôle d'inspection quotidien



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

Secteur	N°	Opération
Cabine	01.02	Interrupteur des Magnétos sur OFF
	01.02A	Vérifier Lane A sur OFF Vérifier Lane B sur OFF
	01.13A	Vérifier le ECU est bien installée sur la cloison pare-feu et câbles connectés, rigides
Groupe motopropulseur	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
	03.06A	Vérifier que la suspension de la boîte à air est rigide, avec sondes et fils tous correctement connectés
	03.07A	Vérifier filtre fixé
	03.09A	Vérifier les pompes à carburant électriques sont bien supportées, sans fuites

ADDENDUM D Tableau 9: Liste des contrôles d'inspection quotidien

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.2. Contrôles prevol

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

N°	Opération
CABINE	
01.02	Interrupteur des Magnétos sur OFF
01.02A	Vérifier Lane A sur OFF Vérifier Lane B sur OFF
GROUPE MOTOPROPULSEUR	
01.20A	Vérifier les pompes à carburant électriques, sans fuites
01.20C	Vérifier bonne état du circuit électrique du moteur, câbles bien soutenus, pas d'usure
01.20D	Vérifier que la suspension de la boîte à air est rigide, bonne état
01.20E	Verify engine fusebox est rigide, bonne état

ADDENDUM D Tableau 10: Liste des contrôles pré-vol

4.3. Démarrage moteur

Appliquez entièrement la présente liste, quelle que soit la liste standard décrite précédemment.

N°	Opération
02A.01	Appliquer les freins
02A.02	Interrupteur général (Master) sur ON
02A.03	Vérifier EIS (instrument moteur) ON
02A.04	Vérifiez que la pompe à carburant principale est ON et son
02A.05	Start power restes ON
02A.06	Contrôle de pression de carburant vert
02A.07	Allumer ON la pompe à carburant auxiliaire et son
02A.08	Vérifier pression du carburant vert avec augmentation de 0.1 bar de plus qu'avec une seule pompe
02A.09	Allumer ON la Lane A Allumer ON la Lane B
02A.10	Vérifier Lane A et B > 12V
02A.11	Vérifier voyants d'avertissement A et B OFF
02A.12	Régler le levier des gaz à 40%, (environ 1 cm)
02A.13	Vérifier que l'hélice est libre
02A.14	Engager le démarreur (max 10'')
02A.15	Relâcher l'interrupteur de démarrage
02A.16	Réglez le levier des gaz comme requis < 2500 RPM pendant l'échauffement
02A.17	Pression d'huile vert > 0.8 bar
02A.18	Voyants d'avertissement A et B ON, entre 10''
02A.19	Vérifiez que les deux pompes à carburant sont ON
02A.20	Vérifier pression du carburant in arc vert
02A.21	Le préchauffage est terminé lorsque la température de l'huile est > 50 °C

ADDENDUM D Tableau 11: Liste de contrôle de démarrage du moteur

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.5. Contrôles avant le décollage

Appliquez entièrement la présente liste, quelle que soit la liste standard décrite précédemment.

N°	Opération
04.04	Avant d'effectuer des contrôles d'allumage, vérifiez que l'air soufflé par l'avion ne causera pas de dommages
04A.01	Vérifier voyants d'avertissement A et B OFF
04A.02	Levier des gaz pour 4000 RPM
04A.03	Fermer OFF la Lane B
04A.04	Voyant d'avertissement Lane B active
04A.05	Vérifier Lane B in EIS est OFF
04A.06	Allumer ON la Lane B
04A.07	Fermer OFF la Lane A
04A.08	Voyant d'avertissement Lane A active
04A.09	Vérifier Lane A in EIS est OFF
04A.10	Allumer ON la Lane A
04A.11	Vérifier voyants d'avertissement A et B ON, entre 10"
04A.12	Vérifier Lane A et B in EIS sont ON
	Chute de régime moteur Lane A et B < 250 RPM Lane A ON, Lane B OFF = T Oil, P Oil active Lane A ON, Lane B OFF = T H2O, EGT, OAT, Levier des gaz active <u>Les Lane doivent être fermées à des moments différents!</u>
04A.13	Levier des gaz pour 2000 RPM
04A.14	Pompe auxiliaire à carburant sur OFF
04A.15	Vérifier la pression du carburant
04A.16	Pompe auxiliaire à carburant sur ON
04A.17	Vérifier pression du carburant vert avec augmentation de 0.1 bar quand les deux pompes sont active
04A.18	Vérifier pompe à carburant principale ON

ADDENDUM D Tableau 12: Liste des contrôles avant le décollage

4.9. Arrêt du moteur

Appliquez entièrement la présente liste, quelle que soit la liste standard décrite précédemment.

N°	Opération
07A.01	Volets RENTRES
07A.02	Fermer OFF l'avionique et les interrupteurs électriques
07A.03	Vérifier voyants d'avertissement A et B OFF
07A.04	Levier des gaz IDLE pour un minimum de 2'
07A.05	Fermer OFF Lane A et B
07A.06	Pompe auxiliaire à carburant sur OFF
07A.07	Interrupteur EIS sur OFF
07A.08	Interrupteur général (Master) sur OFF

ADDENDUM D Tableau 13: Liste de contrôle d'arrêt du moteur

A/C : Savannah SR	Pour tous les numéros de série : yy-mm-56-xxxx-Z	Page : 106/128
--------------------------	---	-----------------------



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

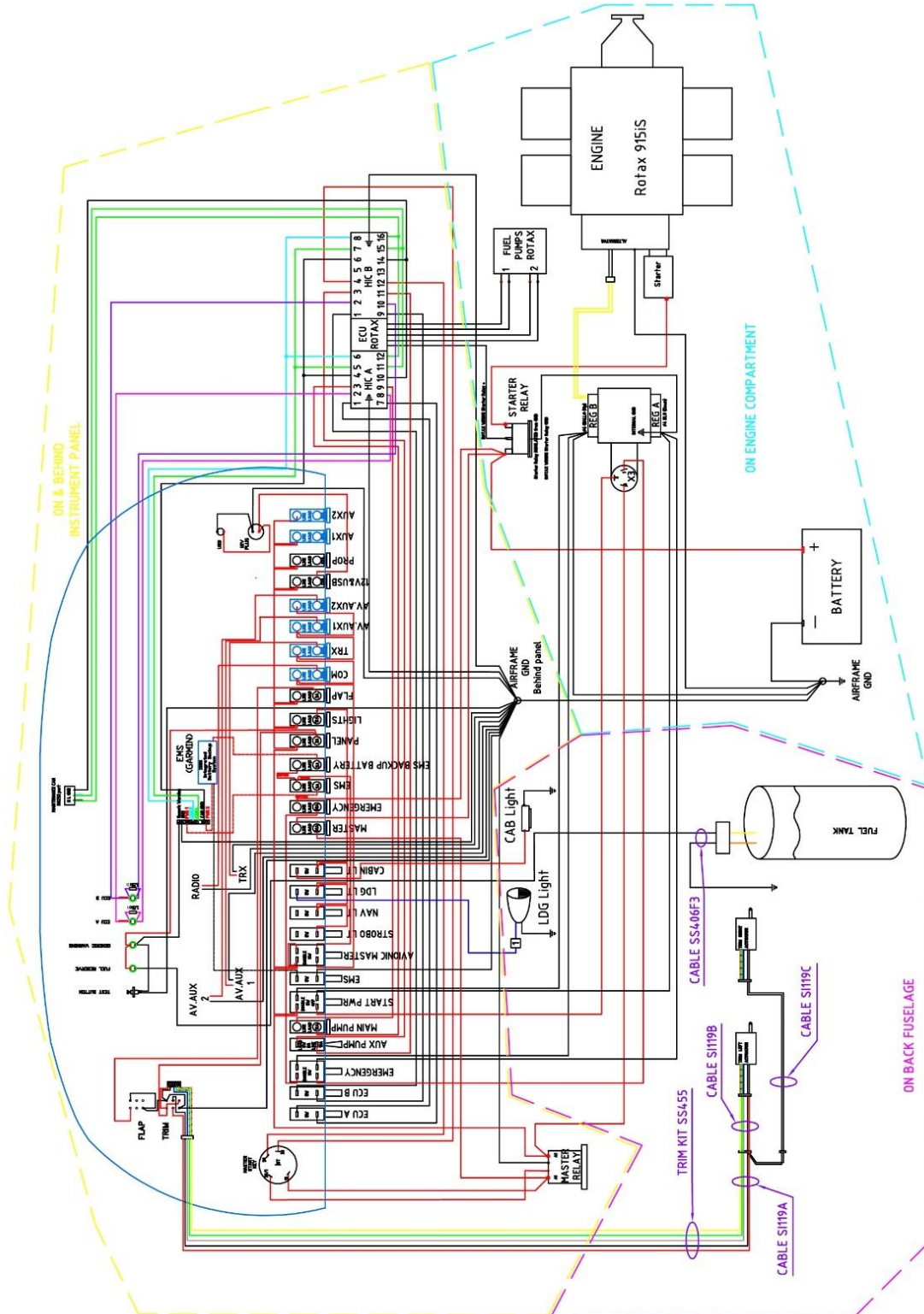
Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

7. Description de l'avion et des systèmes

7.11. Circuit électrique



ADDENDUM D Figure 2: Câblage électrique pour Rotax 912 iS



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

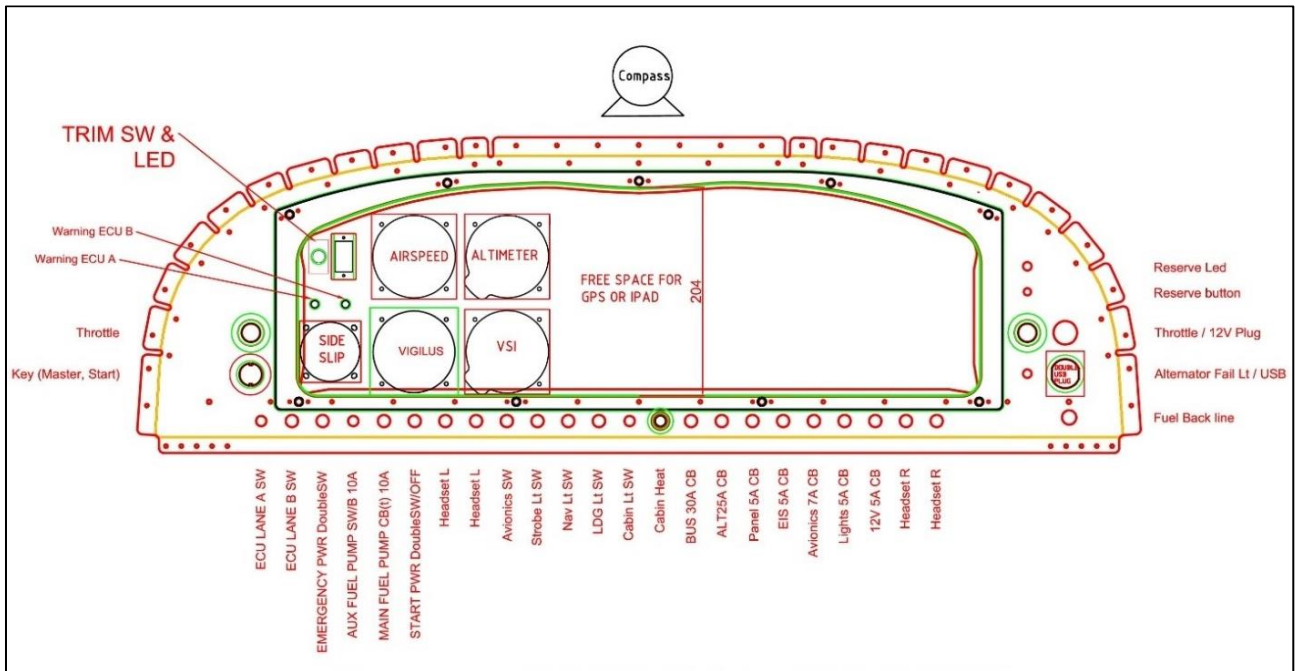
Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

7.12.7. Instruments de base

La disposition des instruments de base pour un Savannah™ SR équipé d'un moteur Rotax 912 iS est illustrée ci-dessous.



ADDENDUM D Figure 3: Tableau de bord standard pour Rotax 912 iS

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

ADDENDUM E - Rotax 914 UL 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.

2. Limites opérationnelles

2.9. Limites et marquages du groupe motopropulseur

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG
Modèle	914 UL
Maximum RPM	5800 RPM (for a maximum of 5')
Maximum continu RPM	5500 RPM

ADDENDUM E Tableau 1: Limites de régime des moteurs pour Rotax 914 UL

2.9.5. Marquages de pression du collecteur (MAP)

Fabricant	BRP-Rotax GmbH & Co KG
Modèle	914 UL
Vert	0 – 35.4 inHg
Jaune	35.4 – 40 inHg
Ligne rouge	40 inHg

ADDENDUM E Tableau 2: Limites de pression du collecteur (MAP) pour Rotax 914 UL



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. :	POH-SVSR-FR
Révision :	01
Date rév. :	01/04/2025
Réf. Projet :	SVNH SR 600

3. Procédures d'urgence

3.2. Feu au moteur

3.2.1. Feu au moteur à terre

N°	Opération
05.01	Arrêtez l'avion
05.02	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
05.03	Levier des gaz complètement OUVERT ;
05.04A	Les deux pompes à carburant électriques sur OFF
Lorsque le moteur s'arrête :	
05.05	Interrupteur général (Master) sur OFF
05.06	Interrupteur de Batterie sur OFF
05.07	Interrupteur des Magnétos sur OFF
05.08	Abandonner l'avion
05.09	Si possible: éteindre le feu

ADDENDUM E Tableau 3: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur au sol

3.2.2. Feu au moteur en vol

N°	Opération
06.01	FERMER le robinet (Shut-off) du carburant
06.02	Levier des gaz complètement OUVERT ;
06.03A	Les deux pompes à carburant électriques sur OFF
Lorsque le moteur s'arrête :	
06.04	Interrupteur général (Master) sur OFF
06.05	Interrupteur des Magnétos sur OFF
06.06	Faire un atterrissage d'urgence (sans moteur)

ADDENDUM E Tableau 4: Liste de contrôle en cas d'incendie moteur en vol

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

3.12. Excès de pression de suralimentation (*boost pressure*) du moteur

AVERTISSEMENT Lorsque le voyant rouge «BOOST EXCD.» est allumé en permanence au tableau de bord (voir <i>ADDENDUM E Figure 11</i>), cela signifie que la pression de suralimentation max. libérée par le TCU est dépassée. Le contrôle de la pression de suralimentation (<i>boost pressure</i>) peut être indisponible. Si le voyant clignote, cela signifie que est dépassée la limite de temps de 5 minutes de <i>boost pressure</i> en décollage.

N°	Opération
16.01	Levier des gaz RÉDUIRE pour obtenir une MAP inférieur à 35.4 inHg
16.02	Bouton d'hélice RÉDUIRE pour obtenir un régime moteur inférieur à 5500 RPM
16.03	En case le voyant rouge «BOOST EXCD.» persiste fixe actif: - Atterrir dès que possible

ADDENDUM E Tableau 5: Excès de pression de suralimentation (boost pressure)

3.13. Excès de Performance du moteur

CAUTION Lorsque le voyant orange «PERF. EXCD.» clignote au tableau de bord (voir <i>ADDENDUM E Figure 11</i>), cela signifie que les performances max. continues du moteur sont dépassées pour les paramètres suivants: - la MAP supérieure à 35.4 inHg pendant plus de 5 minutes; - le RPM supérieur à 5500 RPM pendant plus de 5 minutes; - la MAP supérieure à 40 inHg et le RPM supérieure à 5800 RPM

N°	Opération
17.01	Levier des gaz RÉDUIRE pour obtenir une MAP inférieur à 35.4 inHg
17.02	Bouton d'hélice RÉDUIRE pour obtenir un régime moteur inférieur à 5500 RPM
17.03	En case le voyant orange «PERF. EXCD.» continue à clignoter: - Limiter les opérations de vol et atterrir en peu de temps

ADDENDUM E Tableau 6: Excès de Performance du moteur

AVERTISSEMENT S'il est nécessaire d'avoir les performances du moteur jusqu'à la puissance maximale (40 inHg MAP, 5800 RPM), veillez à utiliser la levier des gaz progressivement, car la puissance peut varier brusquement, conduisant à un dépassement dangereux des performances.

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

3.14. Diminution soudaine de la pression de suralimentation (*boost pressure*) et du RPM

N°	Opération
18.01	En case de: <ul style="list-style-type: none"> - Wastegate ne ferme pas (le voyant orange «PERF. EXCD.» clignote) - Bruit fort ou détonation provenant du compartiment moteur (fracture du turbo)
18.02	Levier des gaz RÉDUIRE pour obtenir une MAP inférieur à 35.4 inHg
18.02	Bouton d'hélice RÉDUIRE pour obtenir un régime moteur inférieur à 5500 RPM
18.03	VERIFIER la pression d'huile
18.04	VERIFIER le voyant orange «PERF. EXCD.»
18.05	En cas de performances réduites ou voyant orange « PERF. EXCD.» continue de clignoter: <ul style="list-style-type: none"> - Atterrir dès que possible; - Un minimum of 88 [hp] devrait rester disponible

ADDENDUM E Tableau 7: Diminution soudaine de la boost pressure et du RPM

3.15. Augmentation soudaine de la pression de suralimentation (*boost pressure*) et du RPM

N°	Opération
19.01	En case de: <ul style="list-style-type: none"> - Wastegate complètement fermée (le voyant orange «PERF. EXCD.» clignote); - Câble(s) Bowden du(des) carburateur(s) d'accélérateur cassé(s)
19.02	Levier des gaz RÉDUIRE IMMEDIATEMENT pour obtenir une MAP inférieur à 35.4 inHg
19.03	Bouton d'hélice RÉDUIRE IMMEDIATEMENT pour obtenir un régime moteur inférieur à 5500 RPM
19.04	VERIFIER le voyant orange «PERF. EXCD.»
19.05	En cas de performances réduites ou voyant orange « PERF. EXCD.» continue de clignoter: <ul style="list-style-type: none"> - Limiter les opérations de vol et atterrir en peu de temps; - Le contrôle de la <i>boost pressure</i> n'est possible que via le levier des gaz

ADDENDUM E Tableau 8: Augmentation soudaine de la boost pressure et du RPM

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

3.16. Augmentations et diminutions périodiques de la pression de suralimentation (*boost pressure*) et du RPM

N°	Opération
19.01	En case de: <ul style="list-style-type: none"> - Le servo de Wastegate n'est pas contrôlé, pas stable - Le voyant d'avertissement orange ne clignotera PAS; - Le contrôle de la pression n'est pas possible
19.02	Levier des gaz RÉDUIRE IMMEDIATEMENT pour obtenir une MAP inférieur à 35.4 inHg
19.03	Bouton d'hélice RÉDUIRE IMMEDIATEMENT pour obtenir un régime moteur inférieur à 5500 RPM
19.04	VERIFIER le voyant orange «PERF. EXCD.» (OFF)
19.05	En cas de performances réduites ou voyant orange « PERF. EXCD.» continue de clignoter: <ul style="list-style-type: none"> - Limiter les opérations de vol et atterrir en peu de temps; - Le contrôle de la <i>boost pressure</i> n'est possible que via le levier des gaz

ADDENDUM E Tableau 9: Augmentations et diminutions périodiques de la boost pressure et du RPM

3.17. Panne dans l'alimentation du TCU

N°	Opération
20.01	En cas de panne de tension d'alimentation du TCU (problèmes de câblage): <ul style="list-style-type: none"> - Le servo de Wastegate restera dans sa position momentanée; - Le voyant d'avertissement orange ne clignotera PAS; - Le contrôle de la pression n'est pas possible
20.02	Levier des gaz comme requis
20.03	Bouton d'hélice comme requis
20.04	VERIFIER le voyant rouge «BOOST EXCD.» et le voyant orange «PERF. EXCD.»
20.05	Interrupteur général (Master) sur OFF et puis sur ON (cycle)
20.06	Verify servo motor is operative at full power (see if it limits the power)
20.07	Si la panne persiste: <ul style="list-style-type: none"> - Limiter les opérations de vol et atterrir en peu de temps

ADDENDUM E Tableau 10: Panne dans l'alimentation du TCU

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

3.18. Voyants d'avertissement de la TCU du moteur

Le *ADDENDUM E Tableau 11* met en corrélation l'allumage des voyants de le TCU (*Turbo Control Unit*) du moteur Rotax 914 UL avec les actions correspondantes à entreprendre.

Voyant d'avertissement rouge TCU « BOOST EXCD. »		Cause	Remède
Cligno- tante	Dépassement des heures limites de décollage ; la pression de suralimentation ne sera pas réduite automatiquement	Limite max. de temps de décollage dépassée	Réduire le régime moteur et les gaz à la vitesse maximale continue (ou en dessous)
ON	Exceeding max admissible boost pressure; boost pressure will not be reduced automatically	Dépassée la max. pression de suralimentation (<i>boost pressure</i>) admissible	Réduire le régime moteur (hélice) et les gaz ; limiter les opérations de vol car le contrôle de la <i>boost pressure</i> est indisponible
NOTE: signer dans le journal de bord l'heure et la durée exacte du dépassement des limites			
Voyant d'avertissement orange TCU « PERF. EXCD. »		Cause	Remède
Cligno- tante	Dépassement du RPM moteur et de la pression du collecteur (MAP)	Limites opérationnelles dépassées	Observer les paramètres moteurs et réduire la puissance (RPM et/ou MAP) en fonction des performances requises pour l'opération de vol.
NOTE: signer dans le journal de bord l'heure et la durée exacte du dépassement des limites			

ADDENDUM E Tableau 11: Voyants d'avertissement de la TCU



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

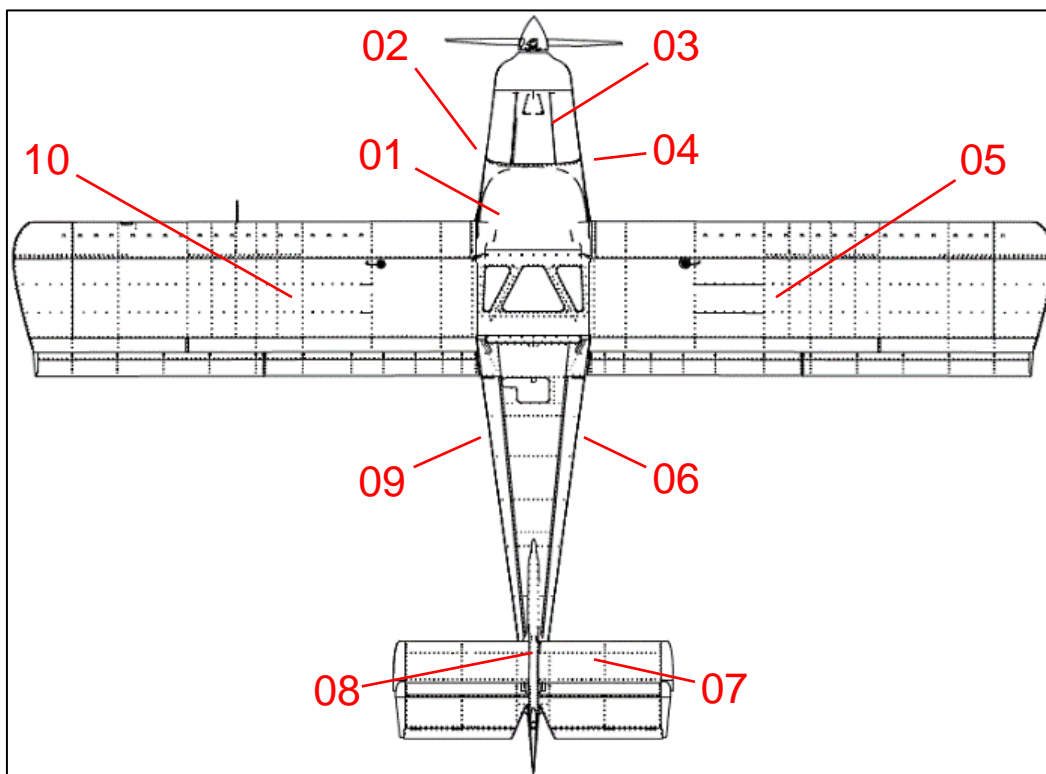
Réf. Projet : SVNH SR 600

4. Procédures normales

NOTE

Lorsqu'un tableau affiche une ligne avec un texte annulé (par exemple, exemple), cela signifie que ce texte n'est pas applicable pour cette configuration d'avion (inhérente au présent Addendum)

4.1. Contrôle d'inspection quotidien



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

Secteur	N°	Opération
Cabine	01.24	Vérifier le TCU et servo sont bien installée sur la cloison pare-feu et câbles connectés, rigides
Groupe motopropulseur	03.06	Vérifier la boîte à air et si la soupape d'admission (réchauffe carbu) est bien installée Vérifier que la suspension de la boîte à air est rigide et que toutes les pièces connectées (valve de control de carburant fixée)
	03.07A	Vérifier tuyau d'induction d'air connecté au filtre à air et correctement supporté
	03.07B	Vérifier le compresseur, le turbo, le système Wastegate et le Bowden du servo, si installé régulièrement, fissuré et non perdu.
	03.08	Vérifier l'intégrité du système d'échappement, la rigidité et les ressorts du collecteur
	03.20	Vérifier les prises d'air du capot et que le filtre à air est propre

ADDENDUM E Tableau 12: Liste des contrôles d'inspection quotidien

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

4.2. Contrôles prevol

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

N°	Opération
GROUPE MOTOPROPULSEUR	
01.20A	Vérifier les pompes à carburant électriques, sans fuites
01.20C	Vérifier bonne état du circuit électrique du moteur, câbles bien soutenus, pas d'usure
01.20D	Vérifier que la suspension de la boîte à air est rigide, bonne état

ADDENDUM E Table 13: Liste des contrôles pré-vol

4.3. Démarrage moteur

N°	Opération
02.06	Allumer ON la pompe électrique à carburant. Vérifier la pression de carburant normale
02.06A	Vérifier les deux voyants de TCU ON
02.06B	Vérifier voyant de TCU OFF après 2"
02.06C	Allumer ON la pompe électrique à carburant 1 Vérifier pression de carburant normale
02.06D	Éteignez OFF la pompe électrique à carburant 1
02.06E	Allumer ON la pompe électrique à carburant 2 Vérifier pression de carburant normale
02.06F	Allumer ON les deux pompes électriques à carburant Vérifier pression de carburant normale
02.07	Éteignez OFF 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

ADDENDUM E Tableau 14: Liste de contrôle de démarrage du moteur

4.5. Contrôles avant le décollage

N°	Opération
04.02A	Vérifier les deux pompes électriques à carburant ON
04.02B	Vérifier les paramètres du moteur arc vert (lire MAP et pression d'huile)
04.02C	Réglez 4300 RPM et réduire à 4000 RPM sur le bouton de l'instrument de l'hélice
04.02D	Vérifier que le RPM du l'hélice atteigne 4000RPM dans un court laps de temps
04.02E	Vérifiez les paramètres du moteur en arc vert et aucune variation (seul une petite augmentation de la MAP et une petite diminution de la pression d'huile)
04.02F	Réglez l'hélice au maximum RPM
04.02G	Vérifier que le RPM du l'hélice atteigne 4000RPM dans un court laps de temps
04.02H	Vérifiez les paramètres du moteur en arc vert et aucune variation

ADDENDUM E Tableau 15: Liste des contrôles avant le décollage



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

4.6. Décollage normal

N°	Opération
05.11A	À une altitude de sécurité, réduisez l'hélice à/ou moins 5500 RPM et MAP à/ou moins 35.4 inHg (puissance continue maximale ou inférieure, selon les besoins)
05.11B	Après la montée initiale, éteignez OFF la pompe électrique à carburant 2; Vérifier pression du carburant normale

ADDENDUM E Tableau 16: Liste de contrôle pour le décollage normal

4.8. Approche et atterrissage

N°	Opération
06.01	Allumer ON la pompe à carburant électrique
06.01A	Allumer ON les deux pompes à carburant électriques
06.01B	Réglez l'hélice au maximum RPM

ADDENDUM E Tableau 17: Liste de contrôle d'approche et d'atterrissage

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

5. Performance

The performances listed in the present chapter are met only with the installation of the propeller listed in the *ADDENDUM E Tableau 20*.

5.1. Distance et course de décollage

Rotax 914UL, 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	42	137	118	389
450		59	195	147	482
525		86	281	190	623
400	2500	50	165	42	137
450		72	236	158	520
525		104	342	207	678
400	5000	73	240	144	474
450		106	346	186	609
525		154	506	248	812

ADDENDUM E Tableau 18: Distance et course de décollage

5.3. Taux de montée et vitesse

Flaps UP, MAX Cont. Pwr., 5500 RPM, MAP 35 inHg		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		96	60	52	102	64	55
ROC ft/min	Sea Level DA	1720			1296		
	3000 ft DA	1697			1273		
	6000 ft DA	1619			1195		
	10000 ft DA	1432			1008		

ADDENDUM E Tableau 19: Taux de montée

5.4. Plafond de service

$z_{MAX} = 5000 \text{ m, } 16500 \text{ ft Density Altitude}$



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

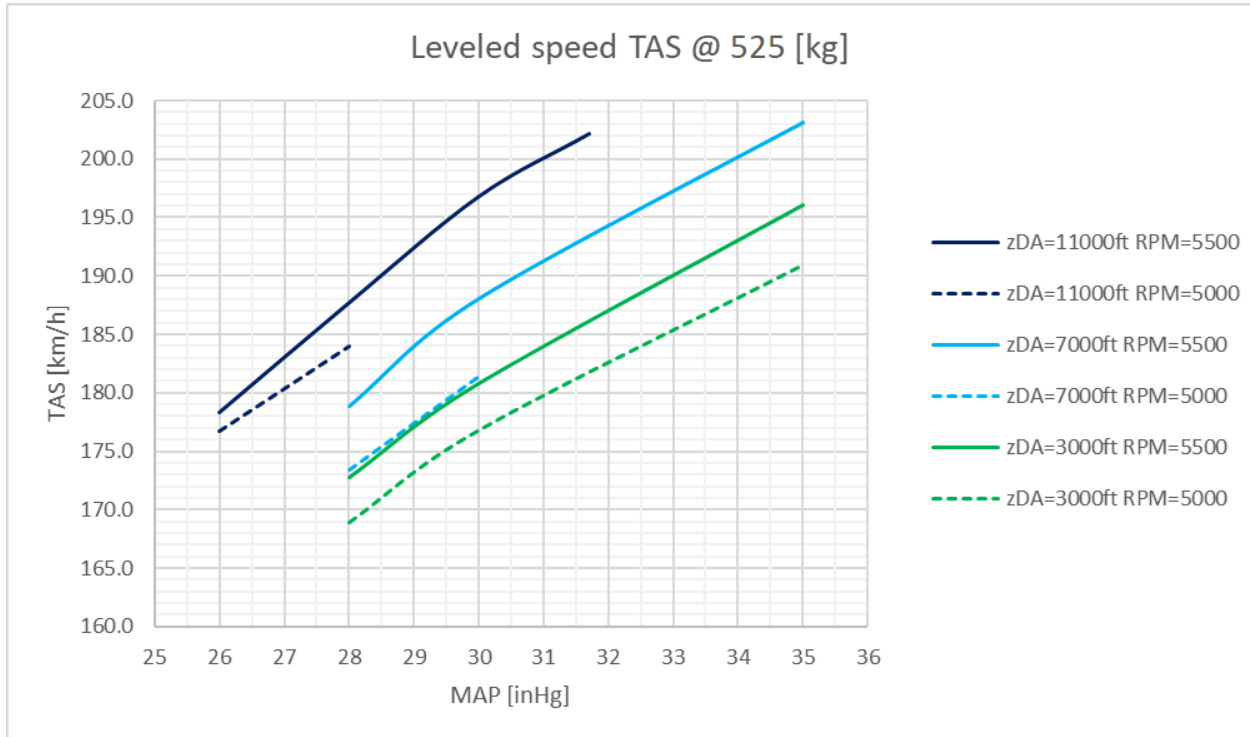
N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

5.5. Vitesse de croisière



ADDENDUM E Figure 2: Vitesse de croisière 525 kg

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		Réf. Projet : SVNH SR 600

7. Description de l'avion et des systèmes

7.5.3. Hélice

Liste des hélices disponibles et leurs spécifications :

L'hélice standard pour le Rotax 914 UL est la *E-Props Glorieuse*.

Fabricant	Modèle	Type	Diamètre
E-Props	Glorieuse GLOR-3-175-C8-T	À pas variable, tripale, fibre de carbone	1750 [mm]
NOTE: Il peut être installé sur n'importe quelle hélice à pas variable ou à vitesse constante inférieure à 8kg de masse suspendue et inférieure à 1750 [mm] de diamètre, approuvée par le fabricant d'hélice pour le moteur Rotax 914 UL. Le chapitre Performances correspond uniquement à l'hélice E-Props Glorieuse			

ADDENDUM E Tableau 20: Hélices pour Rotax 914 UL

7.6. Circuit de carburant

Par rapport au système du carburant standard, le système du Rotax 914 UL présente quelques légères différences:

- La pompe auxiliaire électrique côté moteur du pare-feu est remplacée par un boîtier de pompe avec 2 pompes électriques;
- Au lieu de la jonction du distributeur à araignée sur le dessus du moteur, il y a un ensemble régulateur de pression;
- Depuis la sortie du régulateur de pression, la conduite de retour de carburant va directement du moteur au réservoir collecteur, au lieu du réservoir d'aile droite.

Il existe toujours la possibilité d'équiper l'avion avec les options déjà disponibles, de réservoir collecteur de 18 [lt] et de réservoirs d'aile « longue portée » (4x 36 [lt]).

Les volumes du système et la quantité de carburant utilisable sont les mêmes que ceux du système pour le moteur standard Rotax 912 ULS.

Voir ci-dessous le schéma du circuit de carburant pour Rotax 914 UL:



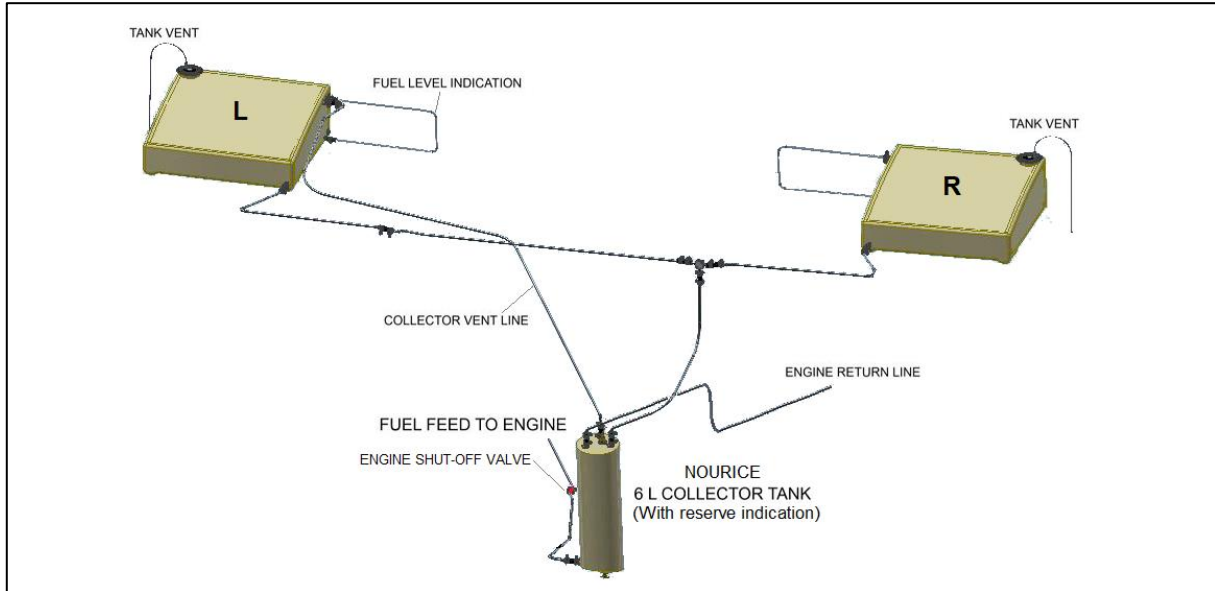
MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

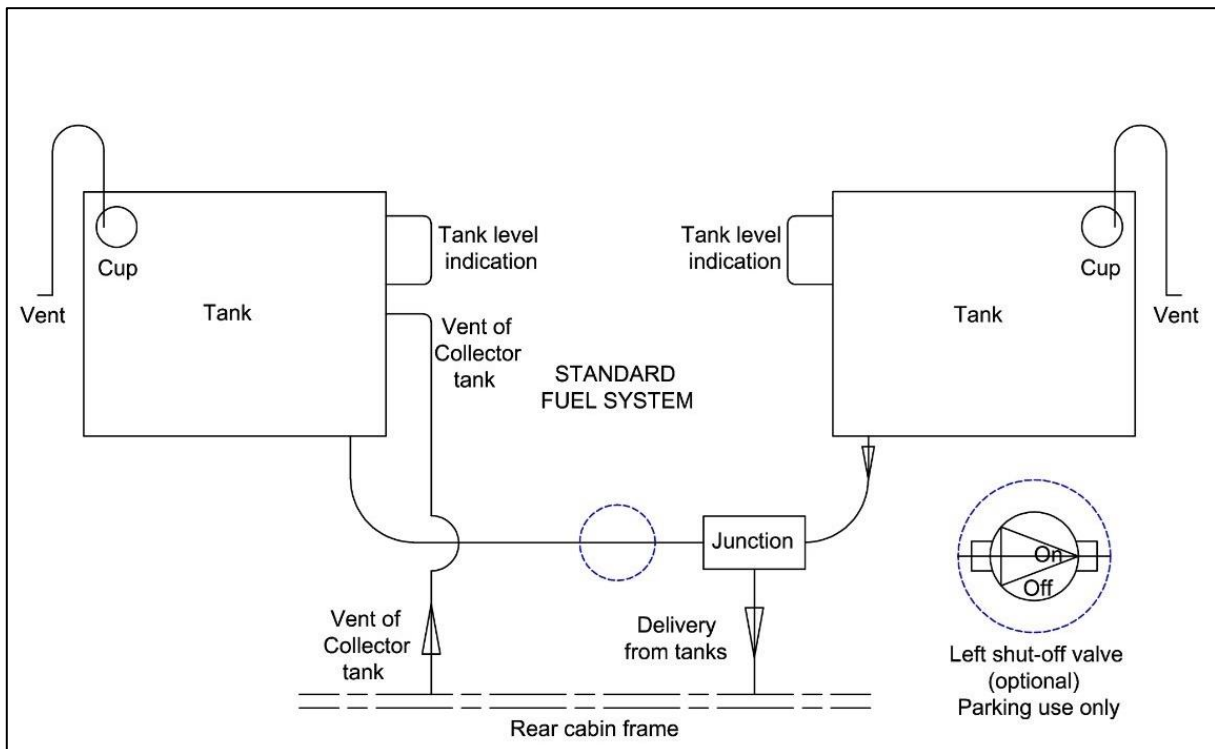
Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600



ADDENDUM E Figure 3: Circuit de carburant standard pour Rotax 914 UL



ADDENDUM E Figure 4: Circuit de carburant standard pour Rotax 914 UL



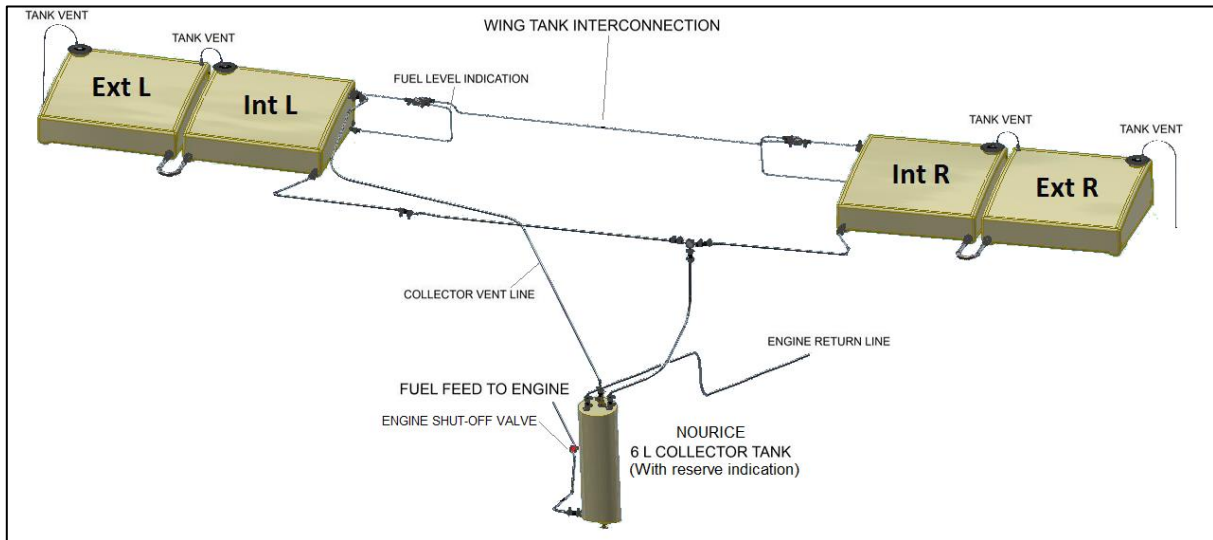
MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

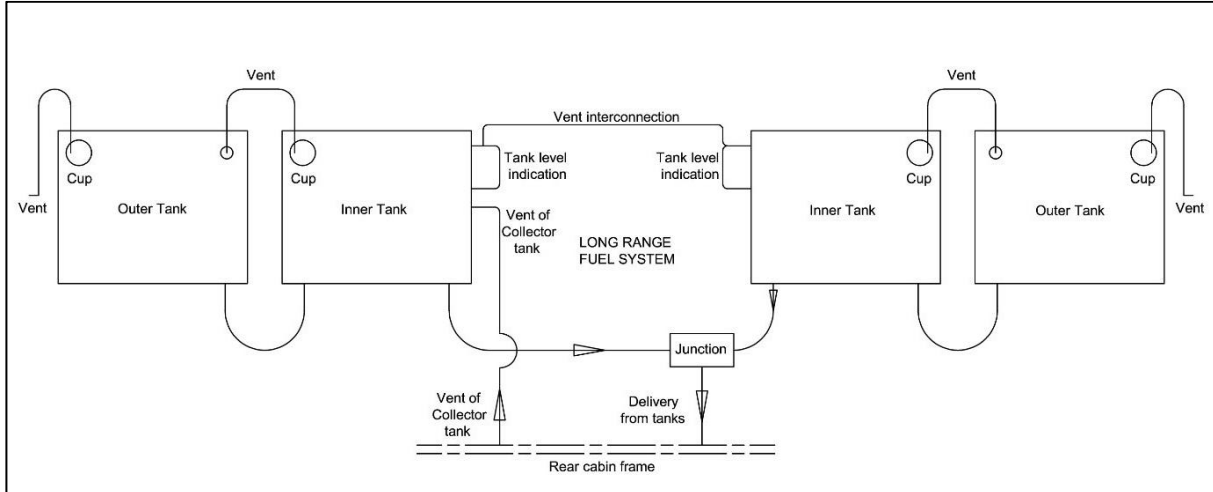
Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600



ADDENDUM E Figure 5: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants) pour Rotax 914 UL



ADDENDUM E Figure 6: Circuit de carburant alaire à deux réservoirs (communicants) pour Rotax 914 UL



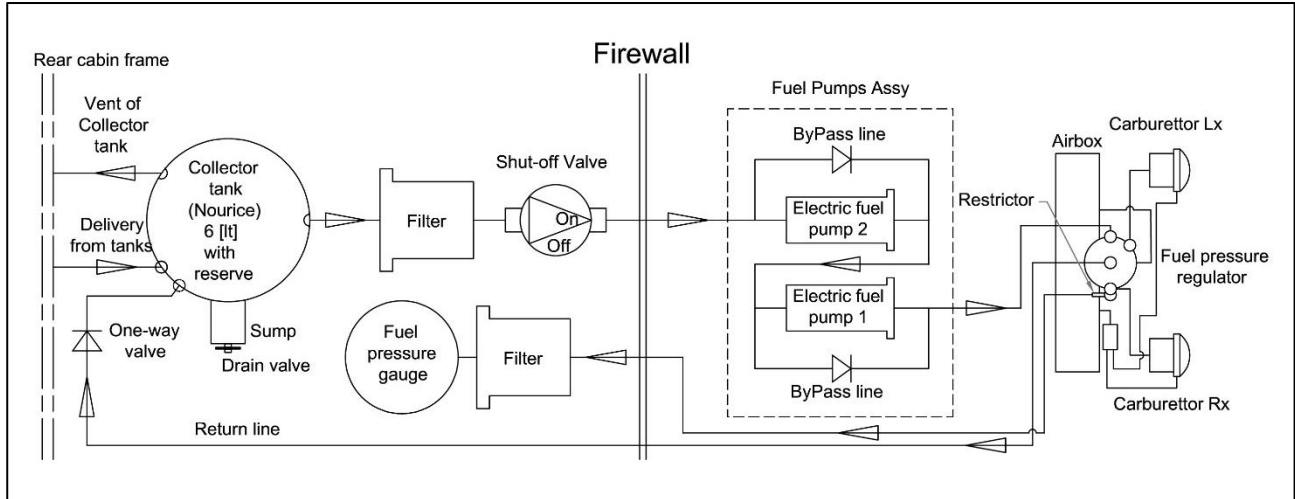
MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600



ADDENDUM E Figure 7: Circuit de carburant dans le fuselage pour 914 UL



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

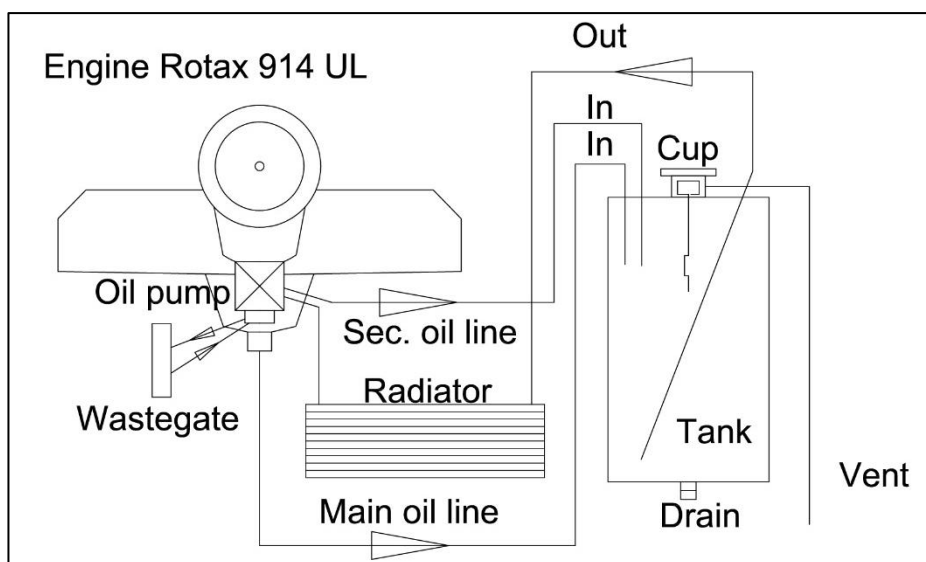
Réf. Projet : SVNH SR 600

7.7. Circuit de graissage

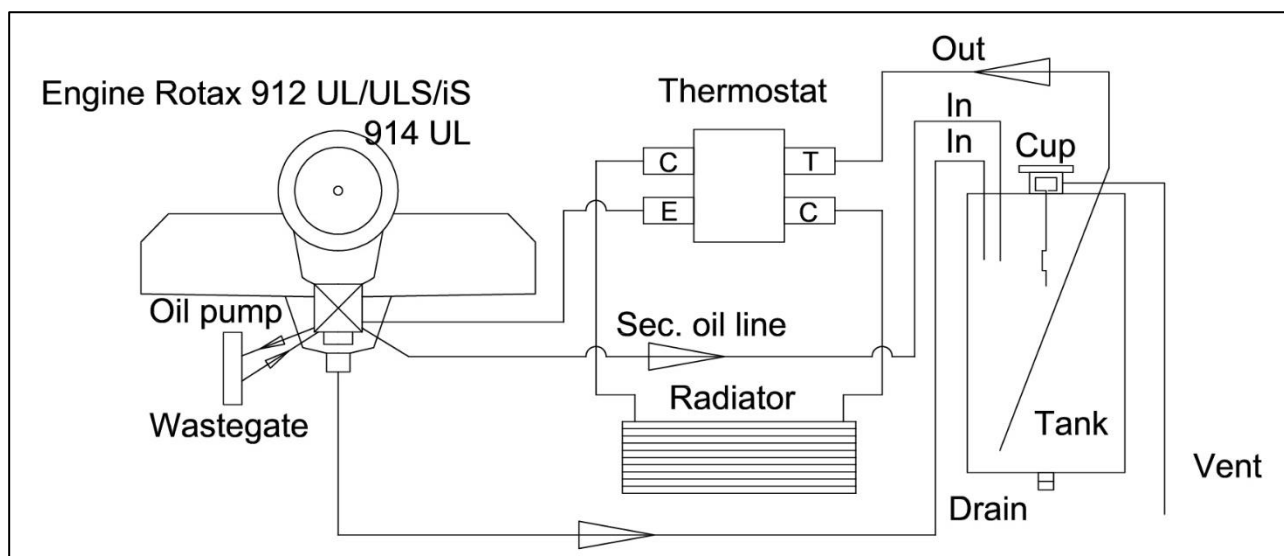
Par rapport au système d'huile standard, le Rotax 914 UL est équipé d'une conduite secondaire reliant la pompe au réservoir. De plus, le réservoir d'huile a été déplacé du côté droit du compartiment moteur vers le côté gauche (vu du point de vue du pilote).

Les volumes du système et la quantité d'huile sont les mêmes que le système pour le moteur standard Rotax 912 ULS.

Voir ci-dessous le schéma du circuit de graissage pour Rotax 914 UL:



ADDENDUM E Figure 8: Circuit de graissage standard pour Rotax 914 UL



ADDENDUM E Figure 9: Circuit de graissage pour Rotax 914 UL avec thermostat (optionnel)



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

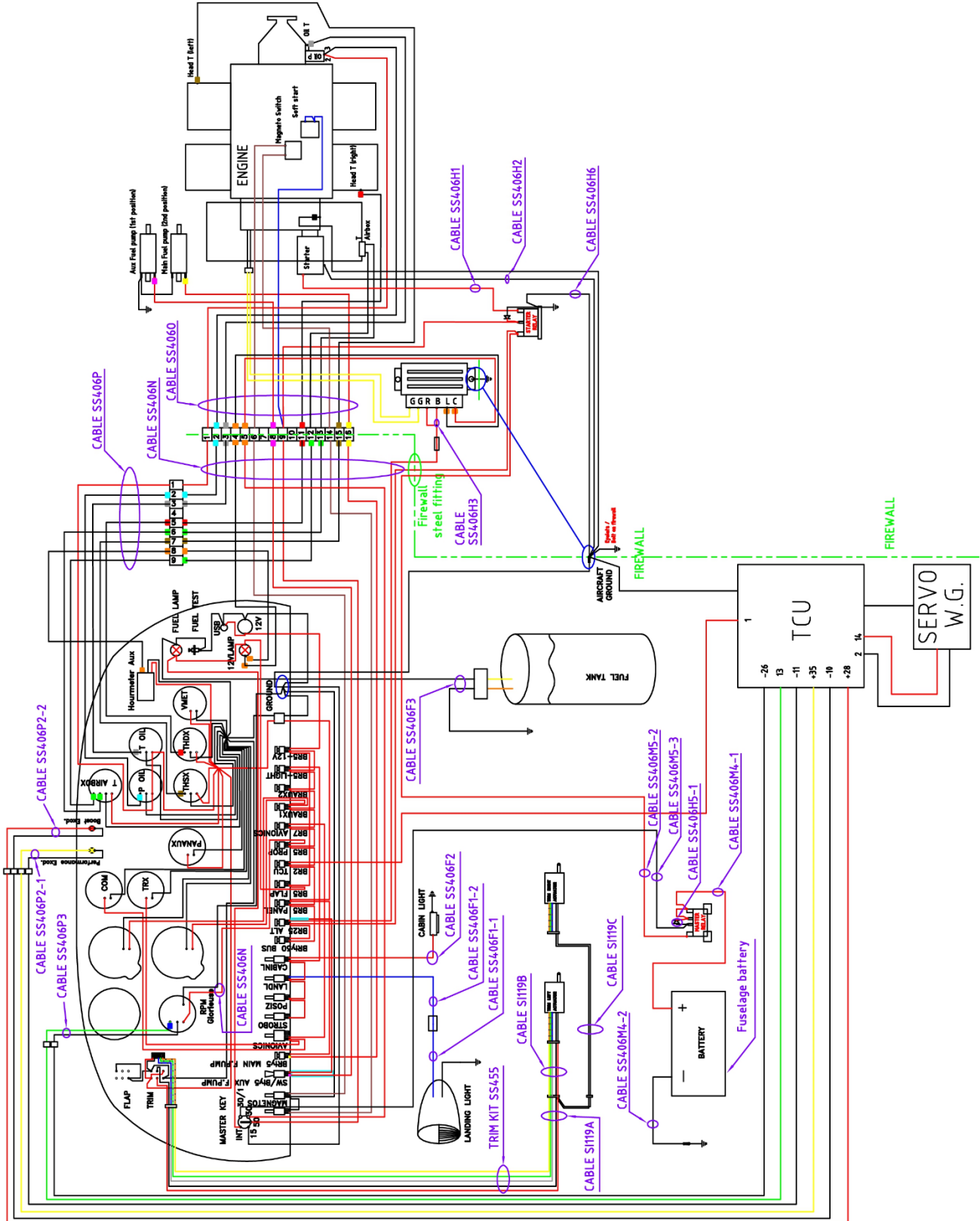
N° doc. : POH-SVSR-FR

Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

7.11. Circuit électrique



ADDENDUM E Figure 10: Câblage électrique pour Rotax 914 UL



MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR

N° doc. : POH-SVSR-FR

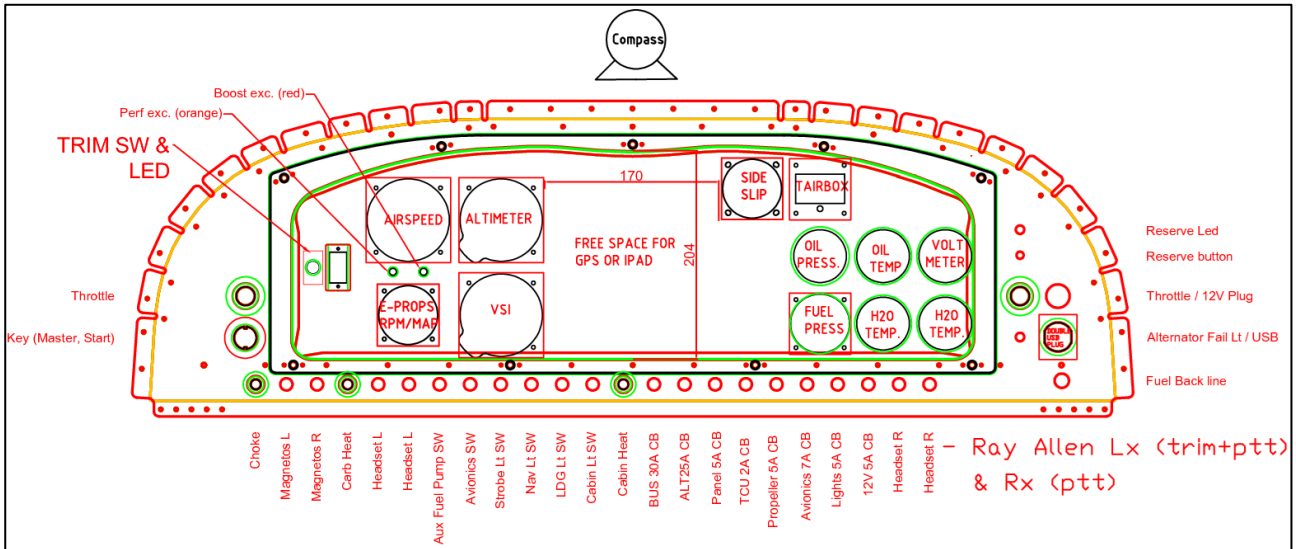
Révision : 01

Date rév. : 01/04/2025

Réf. Projet : SVNH SR 600

7.12.7. Instruments de base

La disposition des instruments de base pour un Savannah™ SR équipé d'un moteur Rotax 914 UL et d'une hélice E-Props Glorieuse, est illustrée ci-dessous.




ADDENDUM E Figure 11: Tableau de bord standard pour Rotax 914 UL avec E-Props Glorieuse

	MANUEL DE VOL SAVANNAH™ SR	N° doc. : POH-SVSR-FR
		Révision : 01
		Date rév. : 01/04/2025
		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 UNI EN ISO 9001:2015 CERT. N. SGQ 63/E IATF 16949:2016 CERT. N. IATF 92-2
FEEDBACK SU AEREO ICP <i>FEEDBACK ABOUT ICP AIRCRAFT</i>		
<p><u>Da compilarsi a cura del Cliente o del Manutentore del velivolo ed inviare a info@icp.it /</u> <u>To be filled by the Customer or the Maintenance workshop of the airplane and send to info@icp.it</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: _____		
DICHIARAZIONI / DECLARATIONS:		
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.		
<input type="checkbox"/> SI / YES <input type="checkbox"/> NO Firma / Signature: _____ Se NO, specificare la variazione / If NO, specify variations: _____ _____		
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.		
<input type="checkbox"/> SI / YES <input type="checkbox"/> NO Firma / Signature: _____ Se NO, specificare la variazione / If NO, specify variations: _____ _____		
		Page: 1/2 DFB00

