

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

**DIRECTION GENERALE  
DE L'AVIATION CIVILE**

Fiche d'éligibilité n° E-0009

Hélicoptère :

K1-F700

Édition n° 1 - 19 août 2024

Nombre de pages : 9

**Fiche d'éligibilité d'aéronef en kit**

Aéronef : Hélicoptère

Modèle : K1-F700

---

Fournisseur du kit : Konner Srl  
Via F.lli Solari n.18  
33020 Amaro (UD)  
Italy

---

Fabricant du kit : Konner Srl  
Via F.lli Solari n.18  
33020 Amaro (UD)  
Italy

Éligibilité n° **E-0009** délivrée le : 19 août 2024

## 1 BASES REGLEMENTAIRES DE L'ELIGIBILITE

### 1.1 Conditions techniques de navigabilité

Dans le cadre de la procédure d'éligibilité prévue dans l'arrêté du 22 septembre 98 relatif au Certificat de Navigabilité Spécial d'aéronef en Kit (C.N.S.K.), le fournisseur a déclaré que le kit répond aux conditions techniques suivantes :

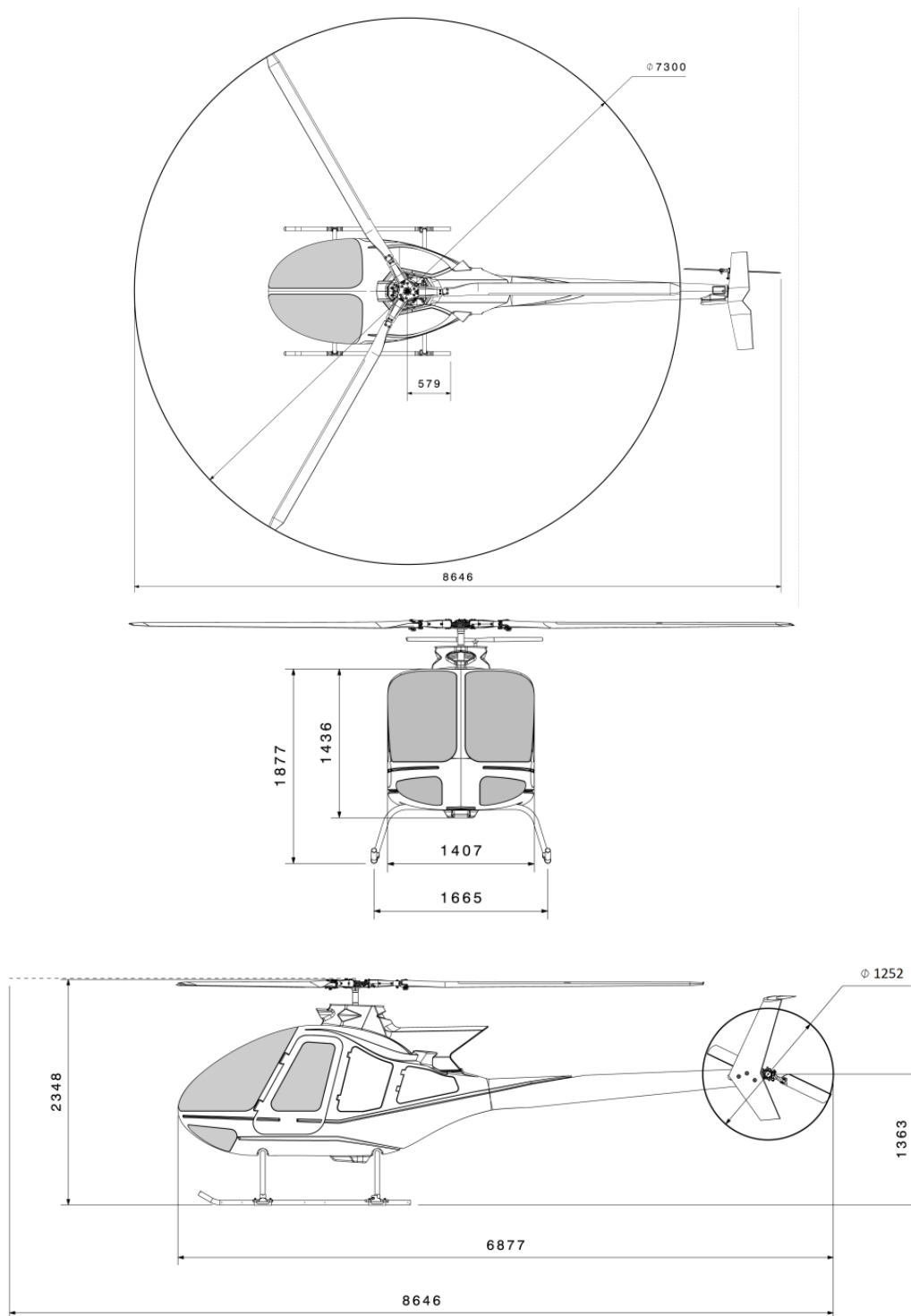
- **CS VLR amendement 3 du 17 décembre 2018, à l'exception des paragraphes VLR.1, VLR.73, VLR.361, VLR.1015, VLR.1019 et VLR.1093 ;**
- **VLR.1 modifié comme suit :     -Remplacer “600 kg” par “700 kg”  
  Supprimer le (c)**
- **Paragraphes suivants de la CS 27 amendement 10 du 27 janvier 2023 :**  
  
**27.1(a), 27.45(e)&(f), 27.49(a), 27.361(a), 27.901(b)(4), 27.903(c), 27.927(b)(1)&(b)(3), 27.939, 27.951(c), 27.977(a)(2), 27.997, 27.1013(c), 27.1015, 27.1019(a), 27.1091(d), 27.1093(b), 27.1121(f), 27.1141(e), 27.1145(b), 27.1191(a), 27.1195, 27.1305 (n), (o), (p), (q) & (r), 27.1521 (b)(5), (c)(3), (d), (e) & (f) et 27.1557(c)(1)(iii) ;**
- **Conditions techniques complémentaires pour turbomoteur équipant un hélicoptère en kit, édition 1 du 16 janvier 2008 ;**
- **Conditions techniques complémentaires pour aéronef en CNSK équipé d'un système d'indication électronique fournissant des informations de vol, navigation et paramètres moteur, édition 1 du 27 mars 2007 ;**

## 2 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

### 2.1 Généralités

Le K1-F700 est un hélicoptère biplace, double commande. Le siège à droite doit être utilisé par le pilote seul à bord.

### 2.2 Dimensions et plan 3 vues



### Rotor principal

Type	: tripale semi-articulé, rigide dans le plan et sans roulement
Diamètre	: 7,3 m
Surface du disque	: 41,85 m <sup>2</sup>
Largeur de pale	: 170 mm
Nombre de pales	: 3
Angle de calage de la corde de référence du profil sur le plan de rotation	: 0°
Vrillage des pales	: -9°
Angle de pré-conicité	: 0°
Vitesse périphérique	: 207 m/s à 100 %

### Rotor de queue

Type	: bipale libre d'osciller, rigide dans le plan
Diamètre	: 1,25 m
Surface du disque	: 1,227 m <sup>2</sup>
Largeur de pale	: 125 mm (corde)
Nombre de pales	: 2
Angle de calage	: 0°
Vrillage des pales	: 0°
Angle de pré-conicité	: 0°
Vitesse périphérique	: 175 m/s à 100 %

### Fuselage

Longueur hors tout	: 8,65 m
Hauteur	: 2,35 m
Largeur cabine	: 1.407 mm

### Empennage horizontal

Envergure	: 1.300 mm
Corde moyenne	: 230 mm
Surface	: 0,29 m <sup>2</sup>
Position du foyer de l'empennage horizontal	: 4266 mm
Angle de calage du plan fixe sur la référence du fuselage	: -3°

### Empennage vertical

Hauteur	: 1.300 mm
Surface	: 0,33 m <sup>2</sup>
Distance du foyer de la dérive à l'axe rotor	: 3908 mm



## 2.8 Masse et centrage

2.8.1 Mise à niveau : Au-dessus du tube de patin du train d'atterrissage gauche

### 2.8.2 Références de centrage

Le plan de référence des centrages longitudinaux se situe à 2500 mm en avant de l'axe du rotor principal.

Le plan de référence des centrages latéraux est plan de symétrie de l'hélicoptère

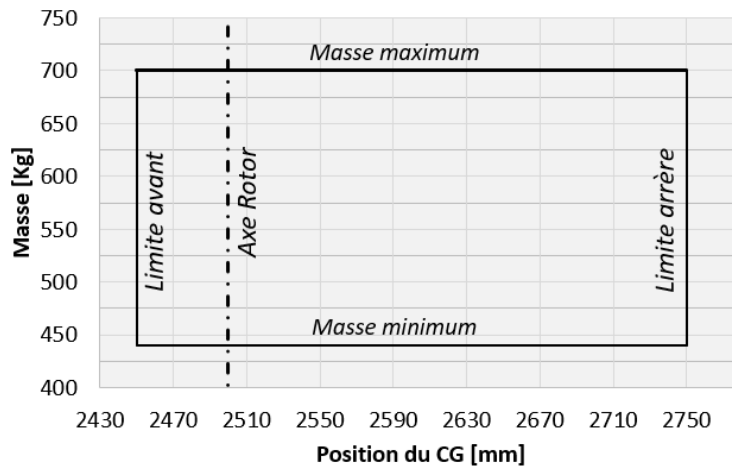
### 2.8.3 Centrages limites

#### Centrage longitudinal

Avant : 2450 mm / référence  
 Arrière : 2725 mm / référence

#### Centrage latéral

droite : +15.0 cm / référence  
 gauche : -15.0 cm / référence



### 2.8.4 Masses limites

Masse à vide	: 375 kg
Masse maximale autorisée	: 700 kg
Masse du carburant	: 125 kg
Masse du lubrifiant	: 6,2 kg
Masse minimale du pilote en solo	: 65 kg
Masse maximale sur les sièges	: 110 kg
Masse maximale dans chaque compartiment à bagages	: 50 kg
Masse du lest	: N/A



- Turbine EGT
- Maintenance à effectuer
- Défaut de la boîte noire
- Incendie à bord
- Batterie faible
- Défaillance de la connexion entre ECU et EFIS
- Défaillance de l'alternateur
- Colmatage du débitmètre
- Dysfonctionnement du capteur (EGT, RPM, Température d'huile de la transmission principale, EFIS condensateur, externe température, Sélecteur principal)

### 3 LIMITATIONS

#### 3.1 Vitesses limites (Vi en nœuds)

VNE (vitesse à ne jamais dépasser) : 115 kts ( 213 km/h)  
 VNO (vitesse maximale d'utilisation normale) : 105 kts ( 195 km/h)

#### 3.2 Altitude

Altitude maximale opérationnelle : 10.000 pieds (ISA)

#### 3.3 Domaine de températures atmosphériques d'utilisation : [ -20°C ; +50°C]

#### 3.4 Limitations Rotor

Sans puissance (Autorotation)		Avec puissance	
Maximum ( 109 %)	589 tr/min	Maximum ( 102,5 %)	554 tr/min
Minimum ( 89 %)	481 tr/min	Minimum ( 95 %)	513 tr/min

#### 3.5 Limitations du système de transmission

Température normale : 90°C  
 maxi : 110°C

#### 3.6 Limitations du moteur

Voir § 2.4 ci-dessus.

#### 3.7 Limites de masse et centrage

Voir § 2.8 ci-dessus.



### 3.8 Limitations domaine de vol

- Toute manœuvre acrobatique est interdite.
- Le vol en IFR ou sans visibilité est interdit.
- Interdit de voler par temps de neige et de conditions givrantes.
- Interdit de voler près ou dans des orages.
- Utilisez une vitesse de rotation de 95 % à 102,5 % pendant toutes les phases de vol.
- L'altitude opérationnelle maximale en vol est de 3.048 m (10.000 ft).
- Le vol est autorisé pour des températures atmosphériques comprises entre -20°C et +50 °C.
- Il est interdit d'effectuer des virages avec un angle d'inclinaison supérieur à 45 degrés.
- Le vol est interdit si la vitesse du vent dépasse 74 km/h (40 kts) au sol (y compris les turbulences) ou si le vent arrière dépasse 37 km/h (20 kts).
- Il n'est pas permis de voler avec un moteur arrêté volontairement sans raison technique ou en cas d'urgence.
- L'alternateur, l'ECU et les systèmes EFIS doivent être pleinement opérationnels pour le vol.
- Il est interdit de fumer à bord
- Pas de masse libre dans le cockpit
- Le pilote et le passager doivent attacher leurs harnais de sécurité.
- Occupants maxi : pilote et un passager.
- Facteur de charge positif maxi : 2,5 ; négatif maxi 1.

### 4 DOCUMENTS ASSOCIES

Manuel de Montage : Konner Helicopters K1-F700 *KIT CONSTRUCTION MANUAL*, Revision 1, September 2023 - Document: K1-F700-250-R1 (ou révision ultérieure)

Plans de construction : Inclus dans la Manuel de Montage

Manuel de Vol Anglais : Konner Helicopters K1-F700 *PILOT'S OPERATING HANDBOOK*, Revision 2, December 2023 - Document: K1-F700-232-R2 (ou révision ultérieure)

Manuel de Vol Français : Konner Helicopters K1-F700 *MANUEL D'UTILISATION DU PILOTE*, Revision 1, December 2023 - Document: K1-F700-234-R1 (ou révision ultérieure)

Manuel d'Entretien : Konner Helicopters K1-F700 *OWNER'S MAINTENANCE MANUAL*, Revision 1, August 2023 - Document: K1-F700-233-R1 (ou révision ultérieure)

Manuel Moteur : Inclus dans le Manuel d'Entretien

Programme d'essais sol/vol : Konner Helicopters K1-F700 *BUILDER'S LOGBOOK, FLIGHT TEST AND CALIBRATION*, Revision 1, December 2023 - Document: K1-F700-410-R1 (ou révision ultérieure)