

Sisällysluettelo

sivu

Muutokset

2,

Johdanto

3

Kolmitahokuva

4

2. Rajoitukset

2.1 Nopeudet

5

2.2 Lentokelpoisuusluokka

7

2.3 Kuormituskertoimet

8

2.4 Massat

8

2.5 Kuormaus

9

2.6 Massakeskiöasemat

11

2.7 Punnitustaulukko

14

2.7 Pakkomurtovarokkeet

15

2.8 Hinauskytkin

15

2.9 Vähimmäisvarustus

16

2.10 Rajoitettu taitolento

18

2.11 Asennustietoja

18

3. Pakkotilanteet

3.1 Syöksykierteen oikaisu

20

3.2 Turvanäkökohtia

20

3.3 Kuomun pakkolaukaisu

21

kesäkuu 1980

Sisällysluettelo

sivu

4.	<u>Normaalitoimet</u>	
4.1	Päivätarkastukset	22
4.2	Ohjaamo	25
4.3	Tarkastus ennen lentoonlähtöä	33
4.4	Lentoonlähtö	33
4.5	Lento-ominaisuuksista	35
4.6	Hidaslento ja sakkaus	37
4.7	Lentäminen suurilla nopeuksilla	39
4.8	Vesipainot	40
4.9	Pilvilento	42
4.10	Lentäminen jäätävissä olosuhteissa	42
4.11	Rajoitettu taitolento	43
4.12	Lähestyminen ja lasku	44

kesäkuu 1980

Muutokset

No	Kohde	sivu	pv
1.	Nokka ja painopistekytken asennus	15,23,	heinäkuu
	(tekninen tiedote no 295-9)	33,34	1980
2.	Koneen jarruvarjo jätetty pois	28,31	syyskuu
		32	1980
3.	Sisäänvedettävä pääteline, jossa	3,4,5	
	hydraulinen pyöräjarru	9,25	
	(jos muutostyö menetelmällä b,	27 ,29	
	sivut 27 ja 44 jäävät pois)	30,32	
	(muutostiedonanto no 295-21)	33, 34	tammikuu
			1983
4.	Hydraulinen päätelineen pyöräjarru	27,32	helmikuu
	jota käytetään sauvassa olevasta kahvasta	44	1983
	ja lentojarrukahvasta		
	(tekninen tiedote no 295-13)		
5.	Lentokäsikirja:		
	Muutoksia osioihin 2.5 (Kuormaus) ja	9,12,	joulukuu
	2.6 (Massakeskiöasemat)	13A,	1983
	(muutostiedonanto no 295-23)	13B	
	<i>muutos koskien lentoaitaa</i>	14,31	
		21.A	

1. Johdanto

Janus on hiili- ja lasikuiturakenteinen kaksipaikkainen teho purjelentokone, jossa on laipat ja T-pyrstö.

Siivet

Neljästä osasta koostuvat siivet ovat jättöreunaltaan kaksivaiheisesti kaartuvat ja niissä on Schempp-Hirth jarrut. Laippojen ja siivekkeitten käyttövivusto on siiven sisällä. Vesitankit on rakennettu siiven sisään ja niiden molempien tilavuus on 120 l. Siiven kuori on lasikuitu/muovivaahtokerroslevy rakenteinen ja siipisalon paarteet ovat hiilikuitua ja uumalevy lasikuituvuovivaahtokerroslevyä.

Runko

Ohjaamo on peräkkäinistuttava. Yksiosainen kuomu avautuu sivulle. Rungon kuori on kokonaan lasikuitua ilman kerroslevyä, joten se on hyvin energiaa absorvoiva. Rungon etuosa on vahvistettu kaksinkertaisella kuorirakenteella, johon liittyy kuomun reuna. Runko on peräosastaan vahvistettu lasikuitu/lujitemuovivaahtokerroslevyyn.

Janus C:ssä on sisäänvedettävä pyörä ja kiinteä nokkapyörä. Päätelineen renkaassa on levyjarru.

Korkeusvakain

Korkeusvakain on rakenteeltaan hiilikuitu/ lasikuitu-lujitemuovivaahtokerroslevyä ja korkeusperäsin on pelkkää hiili- lasikuiturakennetta. Jousitrimmi on asteittain säädettävissä.

Sivuvakain

Sekä sivuvakain että sivuperäsin ovat rakenteeltaan lasi-

2. Rajoitukset

2.1 Nopeudet (IAS)

km/h

Suurin sallittu nopeus laippa-asennoilla +8,0,-4,-7	V_{NE}	250
Suurin sallittu nopeus laippa-asennolla L	V_{NE}	140
Suurin sallittu puuskanopeus	V_{NE}	180
Liikehtimisnopeus	V_{NE}	180
Suurin sallittu nopeus auto- ja vintturihinauksessa	V_{NE}	150
Suurin sallittu nopeus lentokonehinauksessa	V_{NE}	180
Suurin sallittu nopeus jossa teline voidaan työntää ulos	V_{NE}	180

Jos toisin ei ole määritelty ovat kaikki nopeudet tässä käsikirjassa mittarinopeuksia (IAS).

Huomioi, että korkeuden kasvaessa todellinen ilmanopeus (TAS) on korkeampi kuin mittarinopeus (IAS).

Tällä ei ole mitään merkitystä koneen kuormitukseen mutta flutteri vaaralta välttytään kun ei ylitetä seuraavia mittarinopeuksia:

Korkeus m	V (IAS) km/h	Korkeus m	V (IAS) km/h
0	250	6000	205
1000	250	7000	193
2000	250	8000	182
3000	240	9000	172
4000	227	10000	161
5000	215	12000	140

2.2 Lentokelpoisuusluokka

U (Utility) LFSM:n vaatimusten mukaan.

Tätä purjekonetta voidaan käyttää VFR lennoilla kun se on varustettu OPS M 8-6:n mukaisesti.

LFSM:n vaatimusten mukaan täysiä ohjainpoikkeutuksia saa käyttää aina suurimpaan sallittuun liikehtimisnopeuteen V_A 180 km/h asti.

Täysien ohjainpoikkeutusten käyttö suuremmilla nopeuksilla saattaa mahdollistaa koneen kuormitusarvojen ylittymisen. Tästä syystä täysiä ohjainpoikkeutuksia ei saa käyttää yli 180 km/h nopeuksilla.

Suurimmalla sallitulla nopeudella N_{NE} 250 km/h vain kolmasosa täysistä ohjainpoikkeutuksista on sallittu.

Korkeusperäsimen osalta ohjainpoikkeutukset suurimmalla sallitulla nopeudella V_{NE} ovat huomattavasti pienemmät sen mukaan mitkä kulloisetkin kuormituskertoimet ovat.

Tätä purjekonetta voidaan lentää aina suurimpaan sallittuun nopeuteen V_{NE} 250 km/h asti.

Voimakkaasti pyörteisessä ilmassa esim. aaltorootoreissa, cumulo nimbuksissa ja näkyvissä pölypyörteisissä tai ylitettäessä vuorenharjanteita V_{RA} 180 km/h ei saa ylittyä.

kesäkuu 1980

2.3 Kuormituskertoimet

Allamainituilla nopeuksilla ei annettuja kuormituskertoimia tule ylittää.

Nopeudella $V_A = 180$ km/h

lentojarrujen ollessa kiinni

$n = +5,3$

$n = -2,65$

Nopeudella $V_{NE} = 250$ km/h

lentojarrujen ollessa kiinni

$n = -4,0$

$n = -1,5$

lentojarrujen ollessa auki

$n = +3,5$ enintään

2.4 Massat

Perusmassa

$n. 365$ kg

Suurin lentopaino

700 kg

Suurin ei kantavien osien
massa

400 kg

Vesipainon määrästä ks. kohta 2.5

kesäkuu 1980

5 Kuormaus

Ohjaamokuorma (ohjaaja ja laskuvarjot)

ohjaamo- kuorma	2-paikkainen		1-paikkainen	
	min	max	min	max
etu- istuin kg	70*	110*	70*	110*
taka- istuin kg	ei rajaa	110*	---	----

* Mahdolliset poikkeamat tulee merkitä punnitustaulukkoon
ks. s. 14.

Pienemmällä ohjaamokuormalla on etuohjaamossa käytettävä
lisäpainoja. Lisäpaino (lyijy- tai hiekkatyyny) on kiinni-
tettävä etuistuimen istuinvyö kiinnityksiin.

Suurinta sallittua lentomassaa eikä suurinta sallittua
ei kantavien osien massaa ei tule ylittää.

Ohjaajien massakeskiöasema

(laskuvarjon kera)

etuistuin : 1300 mm perustason edessä

takaistuin : 190 mm perustason edessä

Tavaratila

Siipisalon takana oleva tila soveltuu kiinteiden laitteiden
kuten happisäiliöiden, variometrin pullojen ja/tai kevyen
matkatavaran, esim. takin säilytykseen.

Määriteltäessä tyhjän koneen takimmaista massakeskiöasemaa
on huomioitu 5 kg:n poistettavissa oleva matkatavara.

Matkatavaran massakeskiöasema

1100 mm perustason takana

Kuormausohjeet

koneelle, jossa on vesipainolasti

Suurin sallittu lentomassa vesipainon kera on 700 kg.

Sallittu vesimäärä erisuurilla perusmassoilla ja ohjaamokuormilla, yksi- tai kaksipaikkaisena.

Perus- massa	Ohjaamokuorma (kg)								
	70	80	100	120	140	160	180	200	220
	Vesipaino yhteensä molemmissa säiliöissä								
350	240	240	240	230	210	190	170	150	130
360	240	240	240	220	200	180	160	140	120
370	240	240	230	210	190	170	150	130	110
380	240	240	220	200	180	160	140	120	100
390	240	230	210	190	170	150	130	110	90
400	230	220	200	180	160	140	120	100	80
410	220	210	190	170	150	130	110	90	70

Määriteltäessä suurinta sallittua vesipainon määrää on huomioitava enintään 5 kg:n irtomatkatavara.

2.6 Massakeskiöasemat

a) Massakeskiöasema lennoilla (kaiken suuruisilla massoilla)

Vaaitus: Selkäviivan kaltevuus 100: 4,5
kannuksen ollessa maassa

Perustaso(BE): Siiven etureuna tyvikaaren kohdalla

Suurin etuasema: 40 mm

perustason (BE) takana

Suurin taka-asema: 270 mm

On tärkeätä ettei suurinta sallittua takimmaista massakeskiöasemaa ylitetä. Tätä ylitystä ei tapahdu mikäli noudatetaan etuohjaamon kuormausohjeita.

Pienemmällä ohjaamokuormalla on käytettävä lisäpainoja, ks. 2.5 Kuormaus.

b) Perusmassa ja vastaava massakeskiöasema

Tämä purjelentokone on punnittava ainakin joka neljäs vuosi, sekä suurempien korjausten, lisälaitteiden asennuksen ja maalauksen jälkeen jne.

On huolehdittava siitä, että perusmassaa vastaava massakeskiöasema on sallitulla alueella. Tarvittaessa on käytettävä lisäpainoja.

Massakeskiöasema lennoilla pysyy sallituissa rajoissa kun perusmassaa vastaava massakeskiö ja koneen kuormaus ovat käsikirjan mukaiset.

Käänny valmistajan puoleen mikäli kuormauksiin tulee muutoksia.

Huoltokäsikirjan s.17-18 massakeskiöaseman määrittely.

kesäkuu 1980

Sivujen 13A ja 13B taulukkojen massakeskiöasemat on määriteltty seuraavilla ohjaamokuormilla:

Etummaisets massa-keskiöasemat	Etuohjaamokuorma enintään 110 kg takaohjaamokuorma enint. 110 kg
Takimmaisets massa-keskiöasemat	Erisuuruisilla etuohjaamon vähimmäislkuormilla ja 5 kg:n matkatavarakuormilla.

Jotta perusmassaa vastaava koneen massakeskiö olisi helpompi määrittellä, alla oleva taulukko osoittaa suurimman sallitun kuorman kannuksella eri ohjaamokuormituksilla (takimmaisen massakeskiöaseman suhteen).

On vain määrittävä kannuksella oleva paino koneen ollessa vaakasuorassa asennossa (pääpyörä maassa, kannus 42 cm korkeudella maasta s.11 2.6a:n mukaisesti).

Jos punnittu pyrstöpaino on alempi kuin alla olevan taulukon arvo, on massakeskiö sallitulla alueella.

Perus- massa kg	Pyrstökuorma kg erisuuruisilla ohjaamokuormilla			
	70	75	80	85
350	27,0	28,5	30,0	31,5
360	27,2	28,7	30,2	31,7
370	27,4	28,9	30,4	31,9
380	27,6	29,1	30,6	32,1
390	27,8	29,3	30,8	32,3
400	28,0	29,5	31,0	32,5
410	28,2	29,7	31,2	32,7
420	28,4	29,9	31,4	32,9

Punnitustaulukko

Punnitus

pv

Tarkastaja

Nimikirjoitus

Leima

Perusmassa kg

Varusteluettelo

pv

Perusmassaa

vastaava massa-

keskiö mm

perustason takana

Lentäjä& max.

varjo min.

etuohjaamo

Lentäjä&

varjo max.

takaohjaamo

Suurin hyötykuorma

Vesipainon määrä max.

hyötykuormalla

Muutostiedonanto no 295-23

joulukuu 1983

2.7 Pakkomurtovarokkeet

Vintturi- ja lekohinaukseen:

7500 N $\pm$ 10%

2.8 Hinauskytkin

Vintturi- ja lekohinaukseen hinauskytkin:

turvakytkin Europa G 72 tai G 73

asennetaan rungon pohjaan päätelineen eteen.

kesäkuu 1980

2.9 Vähimmäisvarustus

Mittareitten ja muiden varusteiden tulee olla tyyppihyväksytyjä ja ne tulisi valita Huoltokäsikirjan luettelon mukaan.

a) Normaalitoiminta

2 nopeusmittaria joissa näyttö 300 km/h asti ja värimerkinnät s.17 mukaisesti

2 korkeusmittaria

neliosainen istuinvyö (symmetrinen)

2 laskuvarjoa (n. 100mm paksuiset kokoonpuristettuna) Suomen OPS M 8-6:n mukaisesti vielä:

magneettikompassi

kuulatyypinen luisumittari

b) Pilvilento

Kohdassa a) lueteltujen lisäksi (OPS M 8-6:n mukaan)

Kaarto- ja kallistusmittari sähkökäyttöisenä

korkeusmittari, vähintään 1 kierros/km tarkkuus

Variometri, vähintään ± 10 m/s

Suosittelaa myös asennettavaksi keinohorisontti, kello, G-mittari (kolme viisaria, nollattava) ja radio.

Huom: Tähänastisen kokemuksen mukaan nopeusmittarin näyttö pilvilennossa on oikea.

Huom.

Rakenteellisista syistä ei täysin varustetun mittaritaulun kokonaispaino saa ylittää 15 kg:a.

Käyttöohjeita

Lento- ja huoltokäsikirjat

Ohjainkilvet (ks.s. 30-32)

Nopeusmittarin värimerkinnät

Suurin sallittu nopeus	V_{NE}	250 km/h
Liikehtimisnopeus	V_A	180 km/h
1,1 x sakkausnopeus	$1,1xV_{S1}$	81 km/h
Valkoinen kaari (laippa-asento L)	81 - 140	km/h
Vihreä kaari (normaalialue)	89 - 180	km/h
Keltainen kaari (varoalue)	180 - 250	km/h
Punainen merkki (älä koskaan ylitä)	250	km/h
Keltainen kolmio (lähestyminen)	105	km/h

Sakkausnopeus V_{S1} johon nopeusmittarimerkinnät perustuvat edellyttää seuraavaa lentoasua:

- a) laippa-asento L
- b) lentojarrut kiinni
- c) kokonaispaino 700 kg

Lentojarrujen ollessa auki sakkausnopeus kasvaa n. 10 %.

2.10 Rajoitettu taitolento

Seuraavat taitolentoliikkeet ovat sallittuja:

- a) sisäpuoleinen silmukka
- b) syöksykierre
- c) pystykäännös
- d) heilurikahdeksikko

Kohdassa 2.9 a) lueteltujen mittareiden lisäksi suositellaan asennettavaksi G-mittari (3-viisarinen, nollattava)

Taitolento on sallittu vain ilman vesipainoa

2.11 Asennustietoja

Asennustietoja ja ohjainpintojen liikeratojen suuruudet seuraavalla sivulla.

On huolehdittava siitä, että nämä arvot säilyvät korjaustöiden jälkeen sallittujen toleranssien rajoissa.

Pakkotilanteet

.1 Syöksykierteen oikaisu

Jos purjekone, jonka massakeskiöasema on keski- tai taka-alueella tahattomasti joutuu syöksykierteeseen tulee vetoa sauvasta välittömästi löysätä ja kierre oikaistaan käyttämällä vastajalkaa. On tärkeätä löysätä vetoa sauvasta, jotta estetään kone joutumasta vastakkaissuuntaiseen kierteseen joka johtuu vastajalan käytöstä oikaisussa.

.2 Turvanäkökohtia

Vintturi- tai lekohinauksia lentopaikoilta, joissa on pitkä ruoho tulee välttää. Jos siivenkärki tarttuu ruohoon, on kone irroitettava hinauksesta välittömästi, jotta vältetään sivuun ajautuminen ja pyörähtäminen. (Vaurioriski)

Jos kone jostain syystä joudutaan irroittamaan hinauksesta matalalla on nopeus pidettävä 95 - 105 km/h koneen laippa-asennon ja siipikuormituksen huomioiden.

Termiikissä nopeus on sitä suurempi mitä suuremmalla kallistuksella kaarretaan. Täten vältetään lentämästä kone sakkaustilaan.

Jos ohjaimissa suorassa lennossa havaitaan heikkoa värinää ja jähmeyttä on kone sakkaustilassa huolimatta nopeusmittarin 62 - 89 km/h suuruisista näytöistä siipikuormituksen ja laippa-asennon mukaan vaihdellen.

Sauvaa on kevennettävä eteen välittömästi.

.3 Kuomun pakkolaukaisu

Vaaratilanteessa koneen tilavasta ja mukavasta ohjaamosta on nopeaa ja turvallista poistua.

Kuomun pakkolaukaisu tapahtuu seuraavasti:

1. Vedä TAAKSEPÄIN kuomun reunassa vasemmalla olevasta PUNAISESTA nupista.
2. Vedä TAAKSEPÄIN kuomun reunassa oikealla olevasta PUNAISESTA nupista.

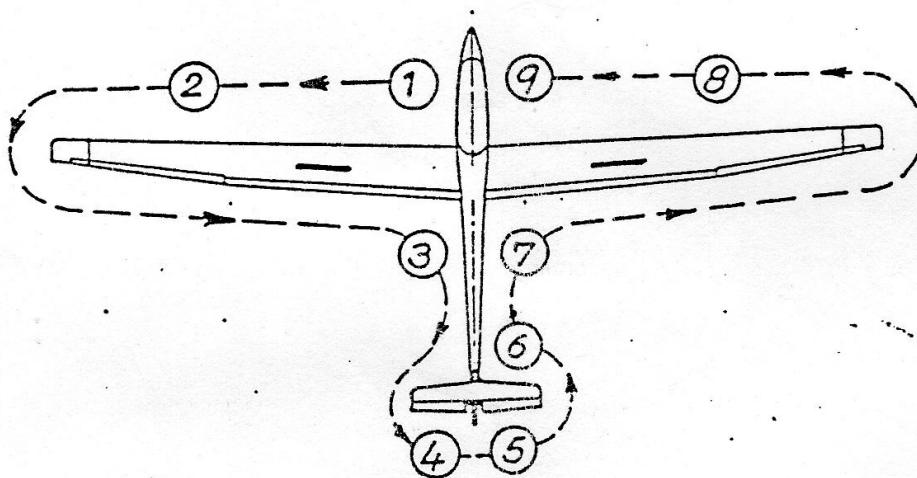
Avointa kabiinia tukeva naru irtoaa vedettäessä kuomun reunassa oikealla olevasta punaisesta nupista.

Rungon kuomun reuna on vahvaa laminaattia eikä siinä ole teräviä reunoja, joten lentäjä voi poistuessaan tukeutua siihen.

Normaalitoimet

Päivätarkastus

Koneen tarkastus kokoamisen jälkeen sekä ennen päivän lentotoiminnan alkua on hyvin tärkeää, sillä tarkastusten laiminlyönti tai huolimattomuus niiden suorituksessa johtaa usein onnettomuuksiin.



Kävellessäsi koneen ympäri tarkkaile mahdollisia maalipinnan halkeamia, painaumia ja epätasaisuuksia.

Epäilyttävissä tapauksissa kysy asiantuntijan neuvoa.

(1) a. Avaa kuomu

b. Tarkista pääpultin varmistus.

c. Tarkista silmämääräisesti kaikki hallintalaitteet ohjaamossa.

d. Tarkista, että ohjaimet toimivat täysimääräisesti, oikein ja vapaasti.

(1) f. Tarkista päätelineen sekä nokkapyörän rengaspaine

pääpyörä: 4,5 bar (64 psi)

nokkapyörä 2,5 bar (35 psi)

g. Tarkista hinauskytjimen kunto ja toiminta.

(2) a. Tarkista, ettei siiven ylä- eikä alapinnalla ole vaurioita.

b. Tarkista siiven kärkikappaleen kiinnitys.

c. Tarkista siivekkeiden kunto ja liikkuvuus.

Tarkista, ettei siivekkeissä ole liikaa välystä ravistamalla kevyesti siivekkeen jättöreunasta.

Tarkista siivekkeiden saranointi.

d. Tarkista laippojen kunto ja liikkuvuus.

Tarkista, ettei laipoissa ole liikaa välystä ravistamalla kevyesti laipan jättöreunasta.

Tarkista laippojen saranointi.

e. Tarkista lentojarrujen kunto, kiinnimen ja lukitus.

(3) a. Tarkista rungon kunto varsinkin alapuolelta.

b. Tarkista, että staattisen paineen aukot rungon takaosassa (1 metrin etäisyydellä sivuperäsimestä) ovat auki.

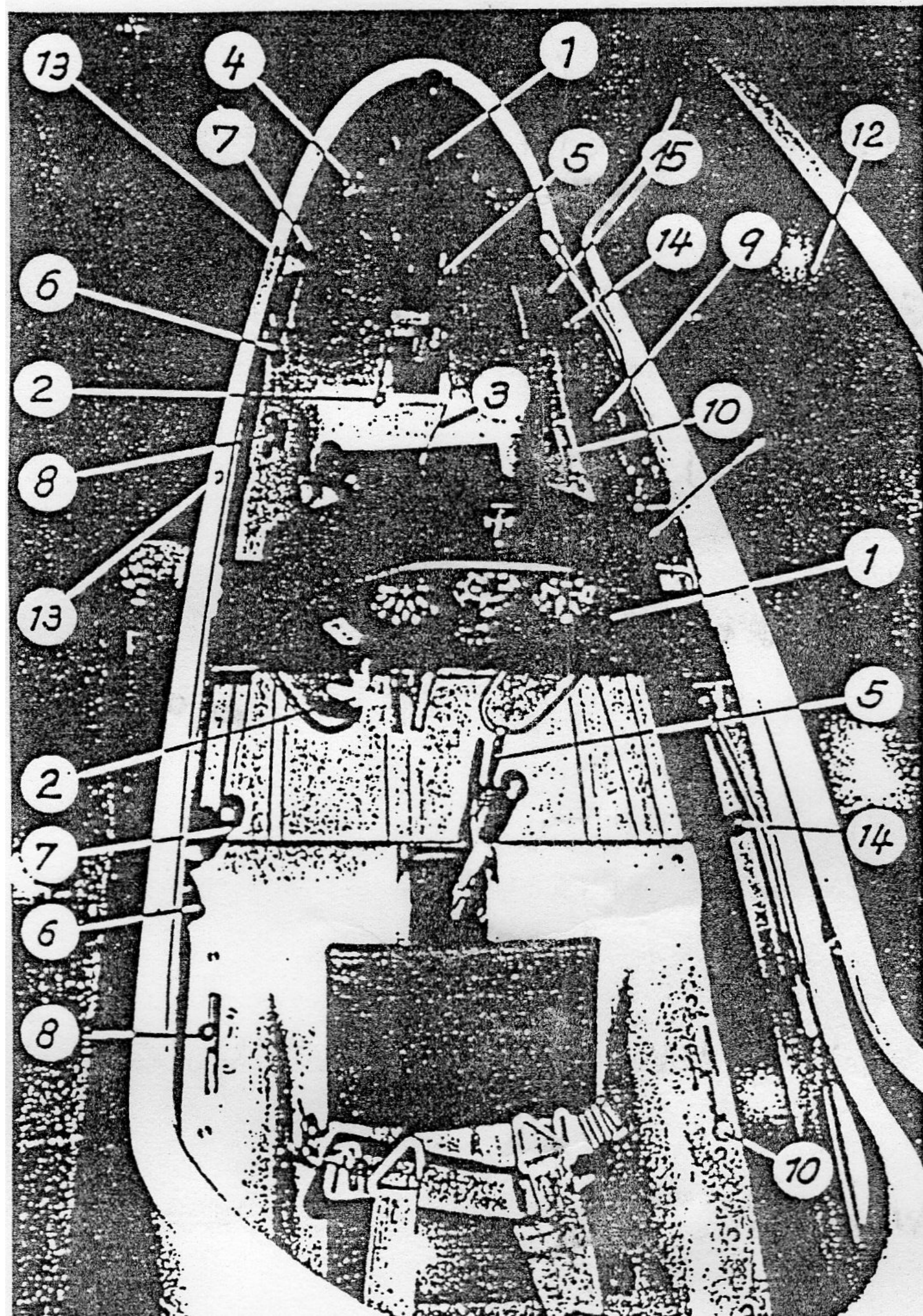
(4) a. Tarkista korkeusperäsimen kiinnitys ja lukitus.

b. Tarkista korkeusperäsimen ja sivuperäsimen vapaa liikkuvuus.

c. Tarkista, etteivät sivu- ja korkeusperäsimen jättöreunat ole vahingoittuneet.

- (4) d. Tarkista, ettei korkeus- eikä sivuperäsimeissä ole liiallista välystä.
- (5) Tarkista kannuslusikan kunto.
- (6) Jos koneessa käytetään venturiputkea, asennetaan se ja tarkastetaan sen toiminta
(Puhallettaessa kevyesti venturiputkeen siihen yhdistetyt variometrit osoittavat nousevaa.)
- (7) Katso (3)
- (8) Katso (2)
- (9) Tarkista staattisen paineen aukot (6 cm etuohjaamon mittaritaulun etupuolella) ja pitotputki rungon nokassa ja varmista, että ne ovat auki: heikko puhallus pitotputkeen näkyy kohonneena nopeusmittarin lukemana.
- (10) Pitot-, staattisen paineen-, ja venturiputkistosta voidaan vesi poistaa avaamalla mittaritaulun takana olevia liittimiä.
- Siiven värähtelytaajuus (n. 145/min.) tulisi tarkistaa kovien laskujen tai muun liiallisen kuormituksen jälkeen. Tällaisten tapausten jälkeen kone on purettava ja tarkastettava, ettei koneesta löydy mistään pinnan halkeamia eikä muita vaurioita.
- Lentokone on asetettava lentokieltoon siksi kunnes pätevä korjaaja korjaa mahdolliset viat (esim. pinnan halkeamat perärungossa, irronneet laminaatit siipisalon päässä sekä tyvikaaren kiinnikkeissä).

kesäkuu 1980



Kaikki mittarit ja hallintalaitteet ovat hyvin ohjaajan ulottuvilla.

(1) Mittaritaulut

Kuomun ollessa auki ovat mittarit hyvin käsillä.

Etummainen mittaritaulu on kiinnitetty eturungon kuomun reunukseen ja takimmainen istuinten välillä olevaan teräsputki kehikkoon. Kiinnityspulttien irroituksen jälkeen mittaritaulut ja niiden suojukset ovat helposti irroitettavissa.

(2) Hinauskytkin

Etuistuvin: Keltainen T-nuppi vasemmalla mittaritaulun alaosassa.

Takaistuvin: Keltainen T-nuppi mittaritaulussa vasemmalla.

Hinaus irtoaa vetämällä nupista.

(3) Sivuperäsinpoljinten säätö

T-nuppi oikealla mittaritaulun alaosassa.

Eteenpäin säätö:

Vapauta lukitus vetämällä T-nupista ja työnnä polkimia kantapäillä haluttuun asentoon ja anna niiden lukkiutua lähimpään koloon.

Taaksepäin säätö:

Vedä T-nupista polkimet haluttuun asentoon. Polkimet lukkiutuvat kuuluvasti napsahtaen lähimpään koloon kun niitä työnnetään kantapäillä (ei varpailla) hieman eteenpäin.

Polkimien säätö on mahdollista sekä maassa että ilmassa.

(4) Tuuletus

Pieni musta pallomainen nuppi etummaisen mittaritaulun vasemmassa sivussa.

Vedä - Suljettu

Työnnä - Auki

Tuuletukseen voidaan käyttää myös kuomun sivuikkunaa tai siinä olevaa tuuletusluukkua.

(5) Pyöräjarru

Pyöräjarrun kahva on ohjaussauvassa

(6) Lentojarruvipu

Siniset alaspäin olevat kahvat ohjaamon vasemmalla sivulla

Etuasento - Kiinni ja lukittuna

n.40mm taaksepäin vedettynä - Lukitus auki

Täysin taakse vedettynä - Lentojarrut täysin auki

(7) Laippavipu

Ylöspäin olevat kahvat vasemmalla ohjaamon sivustalla.

Etuasento - Suurilla nopeuksilla lennettäessä

Taka-asento - Pienemmillä nopeuksilla lennettäessä

(8) Trimmi

Vihreä pallomainen nuppi istuimen vasemmalla puolella.

Jousitrimmi säädetään työntämällä nupista hieman sisäänpäin ja siirtämällä trimmi sitten haluttuun asentoon ja lukitsemalla se tähän asentoon työntämällä nuppia ulospäin.

Nokkapainoinen - työnnä eteenpäin

pyrstöpainoinen - vedä taaksepäin

) Vesipainon poisto

Musta pallomainen nuppi oikealla etuohjaamon seinässä.

Taka-asento - venttiili kiinni

Etu-asento - venttiili auki

Venttiili lukitaan aukiasentoon työntämällä se alas.

0) Jarruvarjon käyttö

Siniset kahvat joissa pallonuppi istuinten oikealla puolella liukuvat ohjausuraa pitkin.

Työnnä kahvasta eteenpäin ohjausuran haarautumiskohtaan asti avataksesi jarruvarjon.

Irroittaaksesi varjon työnnä kahva oikealle uran loppuun asti.

On varottava, ettei kahvaa työnnetä ennenaikaisesti liian pitkälle eteen varjoa avattaessa (jolloin varjo irtoaa koneesta)

1) Laskuvarjon pakkolaukaisun kiinnitys

Kiinnitys:

Etuistuin - Istuinten välinen teräspuutkikehikko,
punainen merkki

Takaistuin - Punainen rengas rungon teräspuutkikehikossa
etuvasemmalla.

(12) Kuomu

Yksiosainen pleksikuomu, jossa on piilosaranat.
Huolehdi siitä, että kuomua paikallaan pitävä
vaijeri on kiinnitetty.

(13) Kuomun lukitus

Punainen nuppi vasemmalla kuomun reunassa.

Etuasento - lukittu

Kuomu avataan vetämällä nupista taaksepäin ja
nostamalla kuomua.

(14) Kuomun pakkolaukaisu

Punainen pallonuppi oikealla ohjaamon muotolevyssä.

Etuasento - lukittu

Pakkolaukaisu tapahtuu avaamalla ensin kuomu ja sitten
vetämällä laukaisunapista taaksepäin ja työntämällä
kuomun pois.

(15) Sisäänvedettävä pääteline

Musta kahva oikealla istuimen muotokappaleessa

Sisäänveto: Poista kahva lukituksesta, vedä taakse ja
asetta takana olevaan lukituskoloon.

Ulostyöntö: Avaa lukitus, työnnä eteenpäin ja lukitse
eteen.

Ohjaamokilvet

Tunnistuskilpi (tulenkestävä)

Valmistaja:

SCHEMPP_HIRTH

Kirchheim/Teck

Tyyppi:

Sarjanumero/valm. vuosi:

Tyyppihyväksyntä no

Käyttörajoitukset

Suurin sallittu kokonaislentomassa 700 kg

Suurimmat sallitut nopeudet; mittarinopeuksia (I.A.S.)
km/h

Laippa-asennoilla +8,0,-4,-7 250

Laippa-asennolla L 140

Puuskanopeus 180

Liikehtimisnopeus 180

Lentokonehinaus 180

Auto/vintturihinaus 150

Pyörän ulosotto 180

Pakkomurtovarokkeet:

750 daN $\pm$ 10%

Päätelineen rengaspaine

4,5 bar (64 psi)

Kuormaus

ohjaamo-		2-paikkaisena		1-paikkaisena	
kuorma		min.	max.	min.	max.
etu-	kg	70*	110*	70*	110*
istuin					
taka-	kg	ei	110*	--	---
istuin		rajaa			

* Tarkista mahdolliset poikkeamat punnitustodistuksesta

Lentoa edeltävä tarkastus

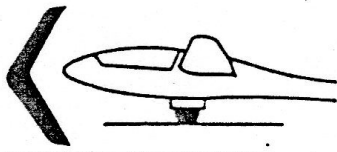
- o Laskuvarjo oikein päällä?
- o vyöt kiinni?
- o selkänoja ja polkimet säädetty?
- o ohjaimet ja mittarit hyvin käsillä?
- o lentojarrut lukittu tarkistuksen jälkeen?
- o ohjainpintojen liikkeet tarkastettu?
- o ohjainliikkeet vapaat
- o trimmi säädetty
- o laipat lentoonlähtöasennossa
- o kuomu suljettu ja lukittu
- o jarruvarjon kahva lukittuna takana

Vain ilman vesipainoa

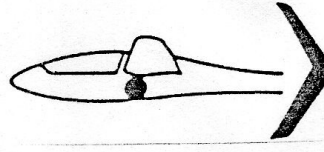
seuraavat taitolentoliikkeet
ovat sallittuja:

- a) sisäpuolinen silmukka
- b) käännökset

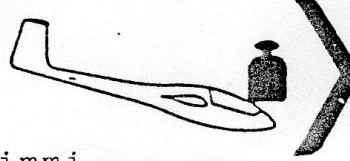
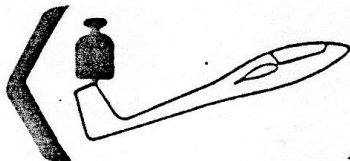
Käyttövivut ja -nupit



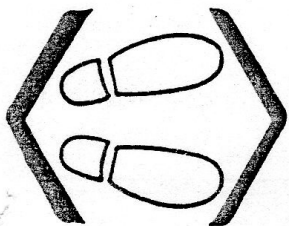
teline ulkona



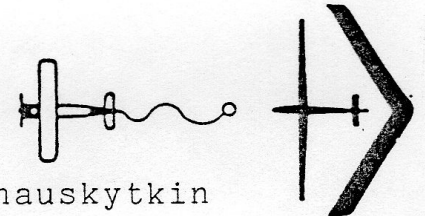
teline sisällä



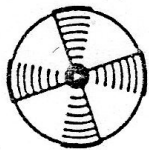
trimmi



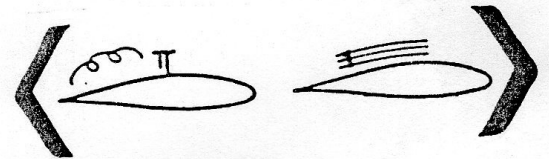
polkimien säätö



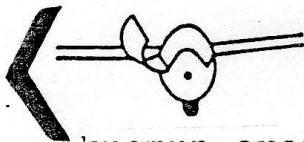
hinauskytkin



tuuletus



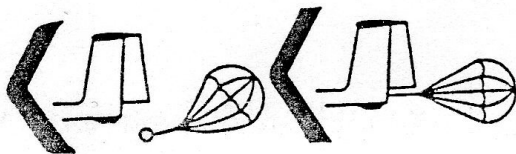
lentojarrut



kuomun avaus

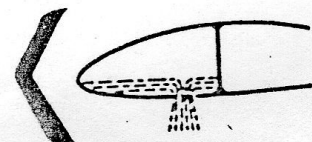


kuomun pakkolaukaisu



jarruvarjon

irroitus avaus



vesipainon tyhjennys

4.3 Tarkastus ennen lentoonlähtöä

Katso ohjaamokilpiä

4.4 Lentoönlähtö

Käytä nokkakytkeitä jos koneessa sellainen on.

Lekohinaus: Suurin sallittu hinausnopeus:

$$V_T = 180 \text{ km/h}$$

laippa-asennolla --4

Koehinauksissa on käytetty 30-60 metrin pituisi hamppuja ja perlonköysiä.

Ennen lentoonlähtöä aseta trimmi puoliväliin painopisteaseman ollessa etualueella ja täysin eteen (nokkain) painopisteaseman ollessa taka-alueella.

Hinausköyden kiristytessä käytä kevyesti pyöräjarrua, jottei kone rullaa hinausköyden päälle.

Massakeskiön ollessa etualueella nokkapyörä on maassa. Lähtökiito suositellaan aloitettavaksi sauva täysin vedettynä siihen asti kunnes nokkapyörä irtoaa maasta. Tämän jälkeen löysätään vetoa niin, että kone rullaa päätelineellään. Massakeskiön ollessa keskialueella lähtökiito suoritetaan sauva keskellä. Massakeskiön ollessa taka-alueella suositellaan kevyttä työntöä kunnes kannus on ilmassa.

70-90 km/h nopeudella, laippa-asennon ja kuormituksen mukaan, kone irtoaa maakosketuksesta ja kone voidaan trimmata kevyeksi ohjata.

Hinauksen aikana on mahdollista vetää pyörä sisään.

Toimenpidettä ei kuitenkaan tule suorittaa matalalla käden vaihto sauvassa voi aiheuttaa nopean koneen ase-

Normaali hinausnopeus on 100 - 120km/h laippa-asennolla + 8.
Lennettäessä yli 130 km/h suositellaan laippa-asentoa 0.
Vesipainoa käytettäessä hinausnopeuden tulee olla 20% suurempi.
Hinausta irroittaessasi vedä useita kertoja keltaisesta nupista
ja irtoamisen jälkeen kaarra sivuun.

Vintturihinaus

Suurin sallittu vintturihinausnopeus:

$$V_W = 150 \text{ km/h}$$

Ennen lentoonlähtöä säädä trimmi keskiasentoon painopisteaseman
olessa etualueella ja trimmi täysin eteen painopisteaseman
olessa taka-alueella.

Normaali laippa-asento lähdössä on +8.

Lähtökiidon alkaessa käytä kevyesti pyöräjarrua, jottei kone
rullaa hinausvaijerin päälle.

Maakiidon ja irtoamisen aikana kone käyttäytyy normaalisti.
Se ei pyri sivuun eikä nousemaan liian jyrkästi.

Jos kone on suuren ohjaamokuorman vuoksi maassa nokka- ja pää-
pyörällään, tulee maakiito aloittaa sauva täysin takana si-
hen asti kunnes nokkapyörä irtoaa maasta. Tällöin löysätään
vetoa. Massakeskiön olessa keskialueella suoritetaan lähtö
sauva keskitettynä.

Kevyitä ohjaajia suositellaan suorittamaan ensimmäiset lähdöt
sauva täysin edessä.

Kun koneessa on normaali ohjaamokuorma eikä vesipainoa suo-
ritetaan hinaus vähintään 90 km/h nopeudella.

Kun koneessa on vesipainoa on nopeuden oltava vähintään 100 km/h. Normaali hinausnopeus on 100 km/h, vesipainon kera 115 km/h. Vaikka hinausvaijeri irtoaisi automaattisesti hinauksen laella, on irtoaminen varmistettava vetämällä useita kertoja hinauskytkimestä.

.5 Lento-ominaisuuksista

Tällä purjelentokoneella on miellyttävät lento-ominaisuudet, ja sitä voidaan lentää vaivattomasti kaikilla nopeuksilla, massoilla ja massakeskiöasemilla (vesillä tai ilman).

Jousitrimmiä voidaan säätää asteittain. Massakeskiön ollessa normaalialueella kone voidaan trimmata nopeuksilla 75 km/h - 180 km/h.

90° kaarronvaihto tapahtuu helposti ja luisuitta.

Siivekkeitä ja sivuperäsintä voidaan käyttää täysimääräisesti.

Kaarron suunnanvaihtoon tarvittava aika:

Laippa-asento +8

Nopeus 110 km/h

Aika 3,5 sek.

Suoritusarvoja (siipikuormituksella 31,5 kg/m²)

Sakkausnopeus 65 km/h
(laippa-asennolla+8)

Pienin vajoaminen 85 km/h
(laippa-asennolla)

Paras liitoluku nopeudella 100 km/h 43
(laippa-asennolla 0)

Laippojen tehtävänä on siirtää laminaarikupla kullekin nopeudelle parhaaseen paikkaan.

Koska laminaarikuplan paikka eri laippa-asennoilla on suuresti yhteneväinen riittää normaali lennossa kolme laippa-asentoa, sekä yksi hyvin suurille nopeuksille.

Käyttö	Laippa-asento	Nopeus km/h (siipikuorm.=31,5 kg/m ²)
Termiikkilento	+8	75-95
Paras liito	0	90-120
Nostojen välillä	-4	110-160
Suurilla nopeuksilla	-7	150-250

Vesipainoilla lennettäessä nopeudet kasvavat n. 20%.

Yllä olevat termiikkilento nopeudet koskevat myös suoraa lentoa.

Kaarrossa nopeudet kasvavat kallistuskulman mukaan.

4.6 Hidaslento ja sakkaus

Suosittellemme turvallisella korkeudella suoritettavia sakkausominaisuuksien kokeiluja.

Sakkauksia tulee suorittaa eri laippa-asentoja käyttäen suorasta lennosta ja 45° kaarrosta.

Sakkaus suoraleennosta

Alla olevat sakkausnopeudet on mitattu suorasta lennosta:

Suurin lento-massa	457 kg	700 kg
Massa-keskiön asema	270 mm	77 mm
Sakkaus-nopeus jarrut kiinni	km/h	
Laippa-as. +8	62	73
Laippa-as. 0	67	80
Laippa-as -7	70	84
jarrut auki		
laippa-as. +8	65	81

Siipikuorman ja laippa-asennon mukaan vaihdellen sakkausvaroitusta tulee 62 - 86 km/h nopeuksilla jarrujen ollessa kiinni. Sakkaustilan lähestyminen ilmenee heikkona korkeusperäsimen värinä ja siivekkeet tuntuvat tehottomilta. Lentojarrujen ollessa auki värinä tuntuu jo 5 km/h ennen sakkausnopeutta.

Kun vedetään sauvasta hitaasti taakse nopeus edelleen pienenee kunnes kone massakeskiön ollessa taka-alueella tavallisesti kaatuu siivelleen. Massakeskiön ollessa etualueella kone sakkaa kaatumatta siivelleen tai nokalleen. Tällöin vetoa ohjaussauvasta tulee välittömästi vähentää.

Lentojarrujen ollessa auki korkeuden menetys sakkauksesta oikaisussa on 50-60 metriä.

Kaartosakkaukset

45° kaarrosta sakkauksessa ilmenee keveätä heilahtelua, joka voidaan helposti hallita. Kone kiertää hieman sisäkaartoon päin ja nokka laskee sauvasta vetoa pienennettäessä.

Normaali lentoasento saavutetaan tavanmukaisella ohjainten käytöllä. Koneella ei ole taipumusta joutua tahattomasti kierteseen.

Massakeskiön ollessa etualueella kone tavallisesti sakkaa putoamatta siivelleen tai nokalleen. Kaartosakkausnopeus vaihtelee samoin kuin sakkausnopeus suorasta lennosta.

Massakeskiön ollessa taka-alueella täysi sivuperäsinpoikeutus koneen ollessa sakkaustilassa aikaansaa syöksykierteen. Turvallinen kierteen oikaisu tapahtuu normaali menetelmällä seuraavasti:

- a) Käytä vastajalkaa (kiertosuunnan vastaista)
- b) Väliaika
- c) Löysää vetoa sauvasta kunnes pyöriminen loppuu ja virtaus tarttuu koneeseen;
- d) Keskitä sivuperäsin ja oikaise syöksy pehmeästi.

4.8 Lentäminen suurilla nopeuksilla

Suurilla nopeuksilla lennettäessä on huomioitava kunkin laippa-asennon suurin sallittu nopeus. Nämä nopeudet on merkitty nopeusmittariin värimerkinnöillä.

Täysiä ohjainpoikkeutuksia saa käyttää vain nopeuteen $V_A = 180$ km/h asti.

Nopeudella $V_{NE} = 250$ km/h vain 1/3 täysistä ohjainpoikkeutuksista on sallittu. On vältettävä suuria korkeusperäsinpoikkeutuksia.

Puuskanopeutta $V_{RA} = 180$ km/h ei tule ylittää lennettäessä voimakkaasti turbulenttisessa ilmassassa (esim. aaltoroottoreissa, pölypyörteissä tai ylitettäessä vuorenharjanteita).

Massakeskiön ollessa taka-alueella sauvan liike sakkaus nopeudesta suurimpaan sallittuun nopeuteen on verrattain pieni, kuitenkin nopeuden muutos on havaittavissa sauvaan kohdistuvien voimien suurentumisena.

Lentojarrut voidaan avata aina suurimpaan sallittuun lentonopeuteen $V_{NE} = 250$ km/h asti. Niitä tulee käyttää vain hätätilassa tai jos suurimmat sallitut lentonopeudet odottamatta ylittyvät.

Oikaisu syöksystä lentojarrut auki on suoritettava varovaisemmin kuin lentojarrujen ollessa kiinni.

Loppunopeus syöksyssä suurimmalla sallitulla lentomassalla, lentojarrujen ollessa auki ja laippojen asennossa +8 on 250 km/h liitokulman ollessa 45° .

4.8 Vesipainot

Siiven etureunan torsio muodostaa vesisäiliön.

Täyttö

Säiliöt täytetään torsion yläpinnalla olevasta aukosta. Aukot suljetaan tulpalla, joissa on 5 mm reikä. Sopivalla apuvälineellä tulppa voidaan avata reiästä. 5 mm tulpan reikä toimii myös vesisäiliön ilma-aukkona, joten se on pidettävä avoimena.

Säiliöiden ilmaus tapahtuu myös tankin korkeimmasta kohdasta siivekkeen kärkeen johtavaa letkua pitkin.

Kummankin siipitankin vetoisuus on 120 litraa.

Käytetyn ohjaamokuormituksen mukaan (ohjaaja+laskuvarjo) säiliöt voidaan täyttää niin, että suurin lentomassa 700 kg ylity (ks. kuormausohjeet s. 10).

Molemmat tankit tulee täyttää aina saman verran, jotta koneen sivuttais vakaavuus säilyisi.

Vain osittain täytetyillä tankeilla lennettäessä ei veden liikettä ole havaittavissa tankkien välilaipioiden ansiosta.

Tyhjennys

Säiliöiden tyhjennys tapahtuu siiven alapinnalla, lähellä tyvikaarta sijaitsevista aukoista.

Siiven tyhjennysmekanismi kytkeytyy automaattisesti konetta kasattaessa.

Tyhjennysventtiilin käyttönappi on etuohjaamon oikealla seinustalla.

Venttiili avataan työntämällä nuppia eteenpäin ja lukitaan painamalla nappi alas.

Jos siipitankit jostain syystä tyhjenevät epätasaisesti tai yksipuolisesti on lisättävä nopeutta vastaamaan suurempaa lentopainoa. Sakkausta on vältettävä.

Laskussa on varauduttava siihen, että kone kiertyy sivuun painavamman ensin maata koskettavan siivenkärjen puolelle.

Huom.

1. Lennettäessä pitempään lämpötilan ollessa alle 0° C on vesipaino jäätymisvaaran vuoksi tyhjennettävä.
2. Vesipainosta ei ole hyötyä, jos keskinosto ei ylitä 1,5 m/s. Samoin ei myöskään jos nostot ovat kapeita ja vaativat suurta kallistuskulmaa.
3. Siipitankit on aina tyhjennettävä ennen maastolaskua.
4. Jäätymisvaaran takia ei konetta saa säilyttää tankattuna. Tyhjennä tankit, irroita täyttöaukkojen tulpat ja anna säiliöiden kuivua.
5. Jos tyhjennysventtiileista tippuu vettä tankkien ollessa täynnä on venttiilien pohjat rasvattava ennen seuraavaa tankkausta. Rasvaus suoritetaan vetämällä venttiilin päällys alas käyttämällä korkeusvakaimen asennustyökalua.

4.9 Pilvilento

Tämä purjelentokone on riittävän vahva ja vakaa pilvilentoon. Sitä on helppo ohjata ja se on vakaa kaarroissa. Kuitenkin on huomioitava tiettyjä perussääntöjä.

Hyvin suuria nopeuksia on vältettävä.

Syöksykierrettä ei tule käyttää hätätoimenpiteenä koska kone saattaa joutua kierukkaan.

Suosittelaa käytettäväksi täysiä lentojarruja jo 150 km/h nopeudella tai kiihtyvyyden ylittäessä 2 g:tä.

Pilvilentovarustus on luetteloitu sivulla 16, osiossa 2.9.

4.10 Lentäminen jäätävissä olosuhteissa

Lennettäessä alle 0° lämpötiloissa esim. aallossa tai talvikautena saattavat ohjaimet jäykistyä.

Jäätämistä voidaan välttää kuivaamalla ohjainjärjestelmiä. Tämä koskee etenkin lentojarruja.

Kokemus on osoittanut, että lentojarrujen yläpintojen rasvaaminen on eduksi haluttaessa estää jarrujen lukkiutuminen jäätymällä.

Liikuttele ohjaimia usein.

Vesipainoilla lentämisestä ks. kohta 4.8, s. 41.

4.11 Rajoitettu taitolento

(sallittu vain ilman vesipainoa)

Janus C purjelentokoneella ovat seuraavat taitolento-
liikkeet sallittuja:

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| a) sisäpuoleinen
silmukka | b) pystykäännös |
| c) syöksykierre | d) heilurikahdeksikko |

Seuraavassa suluissa olevat nopeudet viittaavat suurempaan
siipikuormitukseen (kaksipaikkaisena).

Sisäpuoleinen silmukka

Aloita liike mittarinopeudella 180, laippa-asennolla -7.
Silmukan laella laipat asetetaan 0. Nopeus oikaisussa 160.

Pystykäännös

Aloita liike mittarinopeudella 180, laippa-asennolla -7.
Käytä pystynousussa täyttä sivuperäsinpoikkeutusta no-
peuden ollessa n. 140 km/h. Oikaisunopeus 160 km/h.

Syöksykierre

Syöksykierre on mahdollinen vain massakeskiön ollessa
taka-alueella. Valitse laippa-asento +8. Aloita kierre
sakkauksesta käyttäen täyttä sivuperäsinpoikkeutusta.
Vedä sauva täysin taakse kierteen aikana. Kierteen
oikaisu tapahtuu löysäämällä vetoa sauvasta siivekkeiden
ollessa keskiasennossa ja painamalla vastajalkaa.
Oikaisunopeus on 140 - 160 km/h. Massakeskiön ollessa
täysin takana kierre jatkuu noin kierroksen verran
oikaisun aloittamisen jälkeen.

Heilurikahdeksikko

Aloita liike mittarinopeudella 180, laippa-asennolla -7. Vedetään kone 30°- 45° nousuun ja aloitetaan kaarto noin nopeudella 120 km/h. Oikaisunopeus 160 km/h.

.12 Lähestyminen ja lasku

Lähestyminen ja lasku suoritetaan suoritetaan vaikeuksitta laippa-asennolla L ja nopeudella 90 - 105 km/h siipikuormituksen ja mahdollisen alle 20 km/h sivutuulikomponentin huomioiden.

Lentojarrut avautuvat pehmeästi. Ne ovat hyvin tehokkaat, siksi kevyt sauvan työntö on tarpeen nopeuden säilyttämiseksi jarrutustehon lisääntyessä.

Jarrujen ollessa täysin auki liukukulma on 1:6,5:een.

Sivuluisu on hyvin ohjaajan hallittavissa ja sitä voidaan käyttää apuna laskussa myös lentojarrujen ollessa auki.

Sivuluisu tulisi aloittaa ja lopettaa lentojarrujen ollessa kiinni, jottei lentojarruista lähtevä pyörteisyys vaikuttaisi korkeusperäsimeen.

Maakosketus tapahtuu päätelineelle ja kannuksella samanaikaisesti.

Pyöräjarru on hyvin tehokas. Käyttövipu on ohjaussauvassa.

Kosketusnopeus siipikuormituksen mukaan 70 - 90 km/h

jotta vältetään pitkä maakiito.

Kosketus nopeudella 95 km/h 70km/h sijasta kaksinkertaistaa jarrutusenergian ja siten pidentää maakiitoa.

Maakosketuksen jälkeen laipat tulee siirtää asentoon 0 tai -4 jotta siiveketehto paranisi.

Jos laskeuduttaessa vettä on jäänyt toiseen siipeen on huomioitava koneen taipumus kiertää sivuun painavamman, aiemmin maahan osuvan siiven puolelle.

Koneen suorituskyky ja aerodynaamiset ominaisuudet heikkenevät lennettäessä sateessa tai siivenpinta jäässä.

Siksi varovaisuutta laskussa.

Suurena lähestymisnopeutta ainakin 10 km/h; 100 - 115 km/h.

Säilytys ja maakuljetus

Purjekonetta on aina säilytettävä hyvin ilmastoidussa paikassa. Suljetuissa, vedenpitävissä kuljetusvaunuissa tulee olla riittävän suuret tuuletusluukut.

Säilytä konetta aina täysin tyhjin vesitankein.

Älä kuormita konetta, varsinkaan lämpötilan ollessa korkea.

Kuljetusvaunussa konetta pidettäessä siivet on tuettava hyvin joko siipisalon päästä tai siiven tyven etureunasta siiven muotoon mukautuvin pidikkein. Siiven kärki on tuettava etureunasta n 3,4 m siivenkärjestä oikean muotoisilla tuilla. Runko on tuettava painopistekytken etupuolelta runkokehällä sekä perästä kannuksesta.

Korkeusvakaimen voi kuljetusperävaunun mallin mukaan säilyttää tuettuna etureunastaan kahdella toisistaan 1,5 - 2,0 metrin etäisyydellä olevalla profiilimukaisella kiinnityslängellä tai kiinnittää Komet-kuljetusvaunujen tyyliin vaunun seinään. Älä tue peräsintä korvakkeistaan.

Jos konetta säilytetään pysyvästi koottuna on huolehdittava ruosteenestosta kiinnikkeissä. Siipipussien käyttö on itsestään selvää.

Hinattaessa konetta autolla käytä maakuljetuspyörää välttääksesi liiallista korkeusperäsimen kiinnikkeiden värinää joka aiheuttaa kulumista ja rasitusta.

Kuljettaessasi konetta maassa työntämällä älä työnnä siiven kärjistä vaan siiven tyvestä.

Kokoaminen

Januksen kokoaminen voidaan suorittaa kolmen henkilön voimin jos saatavilla on tuki toiselle siivelle.

Yleensä neljä henkilöä riittää kokoamiseen.

Siivet

Puhdista ja voitele siiven kiinnityspultit ja niiden vastakappaleet rungossa. Aseta pääpultti helposti saataville ohjaamoon.

Aseta siivekkeiden, laippojen ja lentojarrujen työntötangot rungossa suoraan.

Työnnä lentojarrun käyttövipu etuasentoon.

Aseta vasen siipi (haarukkapää) rungon aukkoon niin, että siiven tyvessä olevat ohjainvivut asettuvat rungossa oleviin hahloihin.

Työnnä pääpulttia n 4 cm sisään siipisalkoon.

Työnnä 8 mm halkaisijaltaan oleva kokoamisrauta holkkiin rungon oikealla sivulla ja vastaavaan holkkiin salossa.

Siipi voidaan nyt asettaa tuen varaan, eikä runkoa tarvitse enää tukea.

Aseta oikea siipi samoin, kuitenkin niin että siiven kiinnityspultit ovat vain osittain paikoillaan eivätkä toisen siiven salkopultit vielä osu kiinnikkeihinsä oikean siiven tyvikaareissa. Nosta oikea siipeä kunnes vasemman siiven pultit ovat linjassa tyvikaareissa olevien holkkiensa kanssa. Työnnä siipeä kevyesti ylös-alas liikuttamalla niin, että kiinnikkeet osuvat kohdalleen.

Ota pääpultti ulos ja vedä siivet yhteen pääpultin hahlostä käyttäen apuna kasaustyökalun litteää päätä.

Työnnä pääpultti paikoilleen ja varmista sen kahva lukitusneulalla rungon kuoreen.

Poista 8 mm kasaustyökalu ja aseta se ohjaamotaskuun.

Laippojen, siivekkeiden ja lentojarrujen työntötangot on liitettävä siiven vastaaviin.

Pallo-jousikiinnitysten suorittaminen vaatii kokemusta, siksi on hyvä tutustua systeemiin ennen koneen kasausta.

Yhdistä ensin siivekkeet ja vasta sen jälkeen laipat, laippavivun ollessa L asennossa.

Jokainen liitântä tulee tarkastaa vetämällä aukaisusuuntaan n. 5 kg:n voimalla. Lisäksi on tehtävä silmämääräinen

tarkastus: *l'HOTELLIER PÄÄLUKKO ON VARMISTETTAVA SOVALLA (FOKKERINEULA)*
NOTAM 2046/93

Siiven kärkikappaleiden asennus

Työnnä kärkikappaleen kiinnityspää siivessä olevaan tunneliin niin että jousikuormitteinen lukituspultti kärkikappaleessa naksahuttaa paikalleen siiven sisään.

Lukituspultti on työnnettävä alas ennen kärkikappaleen asennusta. Asennuksen aikana siivekkeiden tulee olla samassa asennossa, jotta osien väliset kiinnitykset kytkeytyvät.

Korkeusvakaimen asennus

Ruuvaa pyöreäpäinen kokoamisruuvi (ohjaamon sivutaskussa oleva työkalu) sivuvakaimen etuosassa olevaan kiinnityspulttiin.

kesäkuu 1980

Aseta korkeusvakain liitöntäpultteihin, vedä jousikuo-
mitteisesta etukiinnikkeesta työkalun avulla ja paina
tämä kiinnityspultti vakaimen alapinnalla oleviin kiinnikkeisiin.
Poista aputyökalu.

Kokoamisen jälkeen

Tarkista kaikkien ohjainten toiminta.

Teippaa rungon ja siipien liitöntäkohdat samoinkuin siipien ja
kärkikappaleiden liitokset.

Teippaa myös sivuperäsimesessä oleva korkeusperäsimen kiinnitys
pultti sekä sivu- ja korkeusvakaimen liitos.

Teippaus on tärkeää lento-ominaisuuksien kannalta.

Purkaminen

Korkeusvakain

Vedä etukiinnityspultista käyttämällä työkalua. Nosta kevyesti
vakaimen etureunasta ja nosta vakain eteenpäin pois.

Siiven kärkikappaleet

Työnnä lukituspultti pohjaan käyttäen 8mm apuvälinettä
ja vedä kärki irti.

Siivet

Irroita tarkastusliitännät ja vapauta pääpultti lukituksesta.
Työnnä 8 mm aputyökalu holkkiin siipisalon aukon oikealla
puolella ja läpi haarukkapäässä olevasta holkista.

Vedä pääpulttia ulos niin, että n. 3 cm jää siipisalkoon. Nosta oikea siipi pois liikuttamalla sitä kevyesti edestakaisin.

Vedä kasaustyökalu ja pääpultti irti ja nosta vasen siipi pois.

Sivuperäsimen irroittaminen

Sivuperäsimen irroittamiseksi on poistettava jarruvarjon kotelo. Tämän suorittamiseksi työnnä ohjaamossa oleva kahva täysin eteen kuten varjoa irti laukaistaessa (ks. lentokäsikirjan s.25, no 10).

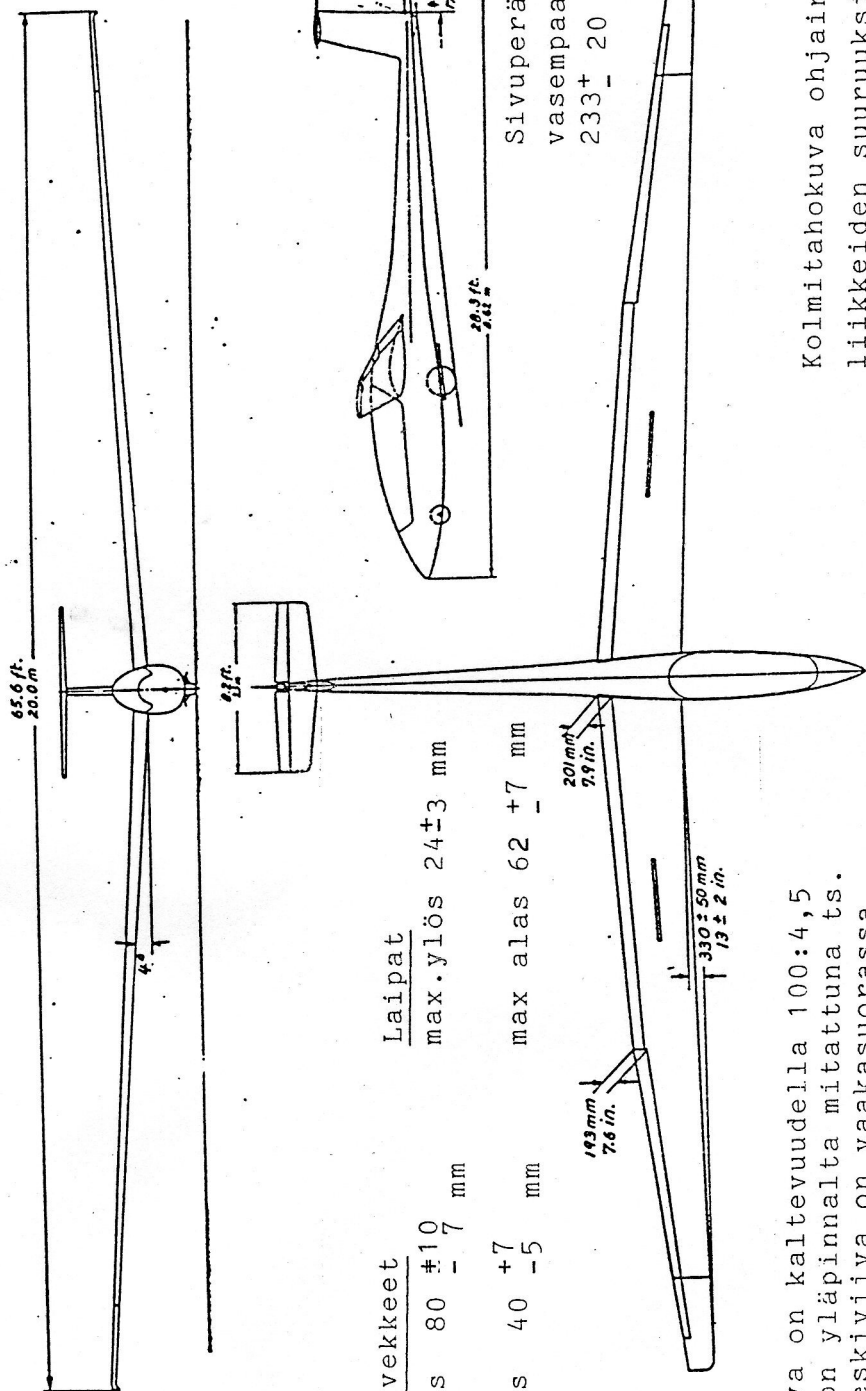
Jos jarruvarjoa ei ole, poista teippi, vedä jarruvarjon kotelosta taakse ja sitten alas irti kiinnikkeistään.

Jarruvarjon kotelon poistamisen jälkeen sivuperäsimen kiinnikkeet ovat käsillä.

Irroita lukkomutteri korkeusperäsimen alakiinnityskohdassa, irroita jarruvarjon käyttövaijerit ja sivuperäsimen käyttövaijerit.

Nosta peräsintä pitäen sitä keskiasennossa ja vedä se pois taaksepäin.

Uudelleenasennus suoritetaan päinvastaisessa järjestyksessä.



Vaaitus

Perusviiva on kaltevuudella 100:4,5 takarungon yläpinnalta mitattuna ts. rungon keskiviiva on vaakasuorassa, pyörä maassa ja kannus n. 42 cm ylhäällä maasta.

Kolmitahokuva ohjainpintojen liikkeiden suuruuksista

JANUS C