

Entretien

MONTAGE

1. Nettoyer puis graisser les axes et leur logement.
2. Introduire l'aile gauche et la glisser dans le goujon de suspension du fuselage.  
Maintenir ailes et fuselage en position normale sans gauchir.  
Introduire l'axe arrière
3. Monter l'aile droite comme décrit en 2.
4. Introduire les deux axes coniques principaux en commençant par celui du bas et les visser.  
Secouer les ailes pour faciliter le serrage.
5. Freiner les axes principaux avec des épingle. Freiner les axes arrière avec les crochets.
6. Raccorder ailerons et aérofreins, et freiner avec les épingle.
7. Monter l'empennage de profondeur, serrer le boulon avant avec la clé et freiner avec une épingle. Veiller à l'introduction exacte du levier de commande de la gouverne de profondeur dans le logement de la tringle de commande. Un mauvais montage risque de déformer le levier de suspension de la tringle de commande.
8. Après le montage de l'empennage de profondeur, raccorder la tringle du flettner au moyen de l'axe, rondelle, et goupille fendue.  
Au démontage, décrocher le flettner à ce même en droit.  
Pour transport routier, il est recommandé d'attacher la tringle.

CONTROLE

Après le montage, faire le contrôle avant le premier vol :  
Vérifier si l'assemblage est correct et freiner.  
Enlever les corps étrangers éventuels.

- ASK 13 -

### Entretien

Contrôler spécialement axes, écrous, épingles de sécurité. Localiser les détériorations éventuelles. Utiliser une lampe balladeuse pour effectuer ces contrôles.

### DEMONTAGE

Points 1 - 8 (du montage) dans la suite inversée  
Graisser les articulations ; danger de rouille !

Attention! Avant de défaire le branchement des ailerons

Bloquer les ailerons dans la position neutre, sinon risque d'endommagement du longeron principal par la tringle de commande de l'aileron .

### TRANSPORT ROUTIER

La construction d'une remorque n'est pas présentée dans le cadre du présent manuel.  
Des dessins de remorque ayant faites leurs preuves, sont mis à disposition sur demande par la maison SCHLEICHER FRANCE .

L'aile sera posée et fixée, de préférence sur le longeron principal . Le second point d'appui doit se trouver suffisamment éloigné .  
Il est important que l'appui dans les gabarits soit ferme.

Ceci est également valable pour le fuselage .  
Les appuis fixes sont le crochet de remorquage et l'oeillet à l'arrière sous le fuselage .  
Protéger le planeur contre les aspersion d'eau et de boue venant de l'avant et du dessous.  
Eviter l'infiltration d'eau à l'intérieur des ailes et du fuselage .  
Fixer les tringles de commande des aérofreins et des ailerons avec une sangle élastique .

Bloquer la gouverne de direction avec une éclisse.

- ASK 13 -

## Entretien

SOINS

L'humidité est l'ennemi n°1 du planeur construit en bois. La structure métallique du fuselage doit également être maintenue à l'état sec.

Faire attention aux dépôts d'eau dans les coins et recoins. S'il y a eu infiltration d'eau, déposer ailes et fuselage dans un local sec et les retourner journallement.

Vérifier soigneusement les ailes après un transport routier.

Veiller également aux effets de condensation pouvant amener des quantités d'humidité considérables à l'intérieur du planeur.

Un fort soleil est nuisible à la peinture du planeur, il convient donc de limiter l'exposition en plein soleil.

L'utilisation d'un bon produit d'entretien augmente à la fois la durabilité du vernis et améliore la surface.

Afin d'obtenir les meilleures qualités de vol, il est indispensable d'enlever les grains de poussière, la boue, les insectes etc.

Le collage des fentes et ouvertures avec des bandes adhésives augmente la performance du planeur.

Par mesure de sécurité, (largage en cas de détresse) le capot ne doit en aucun cas être collé avec bande adhésive.

Nettoyage du plexiglas

Utiliser exclusivement Plexipol ou Plexiklar, au pire de l'eau. Employer des chiffons mous. Ne jamais frotter le Plexiglas avec un tissu dur.

Graissage des paliers

Les roulements à bille sont, dans la mesure du possible, fermés et ne nécessitent normalement pas d'entretien. Les roulements ouverts des raccords des ailes sont à nettoyer périodiquement à la benzine et à regraisser.

- ASK 13 -

## ENTRETIEN

Les palonniers et le levier de suspension de la tringle de commande de la profondeur doivent être graissés toutes les 25 heures de vol au moyen de graisseurs prévus à cet effet.

Les paliers des gouvernes et des autres éléments sont à démonter une fois par an, à nettoyer et à graisser.

Pression du pneu : 2,5 bars.

Le crochet du centre de gravité est exposé à la saleté et doit être nettoyé et huilé fréquemment.

Si le planeur est souvent sur des terrains très pierreux ou sableux, munir le patin d'une tôle d'acier épaisseur 1mm, à visser dans le bois.

L'usure de la béquille est à compenser à temps par la soudure d'une tôle d'acier de 2mm.

Démonter la béquille à cet effet.

Les prises de pression statiques pour les instruments sont à recouvrir de bandes adhésives pour les transports ainsi que pendant les périodes prolongées de non-utilisation. Dans ce dernier cas, il est recommandé d'enlever complètement les instruments et de les déposer dans un local sec.

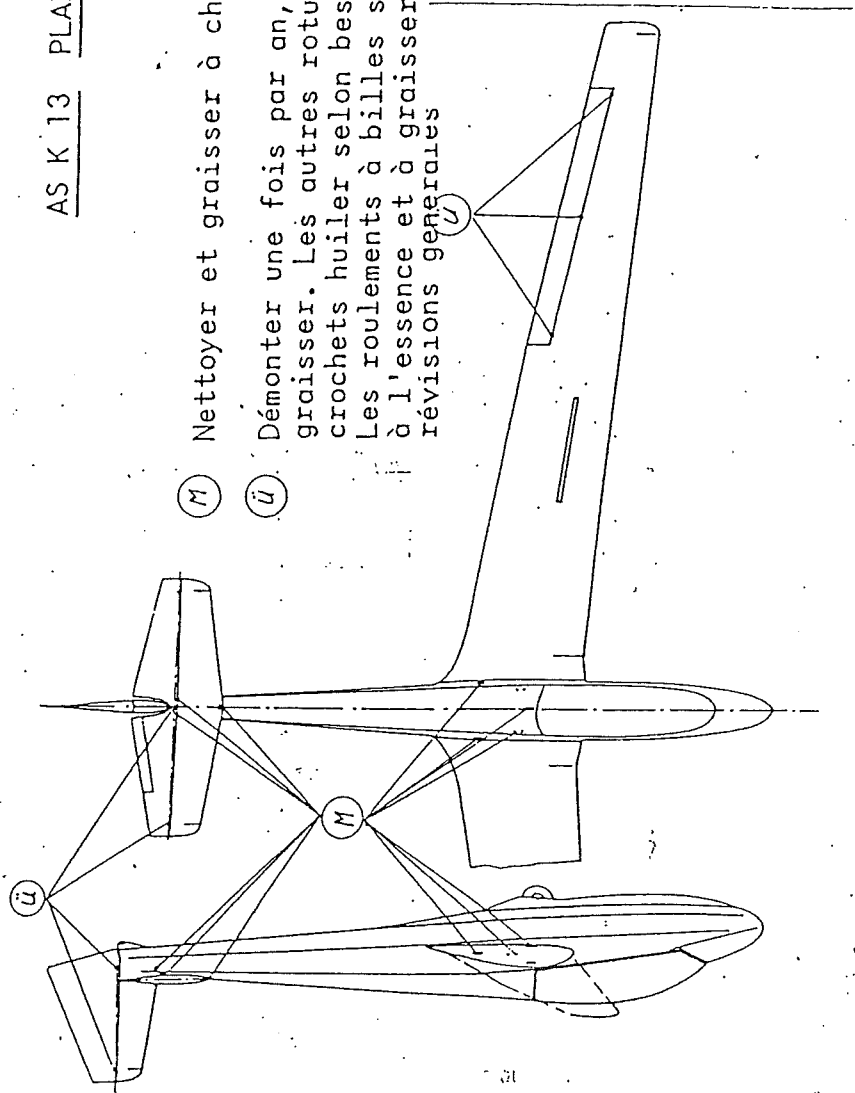
Veiller ensuite au raccordement correct.

Vérifier constamment l'état des sangles d'attache (déchirure, rouille)

INSPECTION

Les crochets de remorquage et treuillage sont à démonter après 2000 vols ou tous les deux ans pour être envoyés au contrôle chez S.A. Centrair.

AS K 13 PLAN DE GRAISSAGE



(M) Nettoyer et graisser à chaque montage

(U) Démontez une fois par an, nettoyez et graissez. Les autres rotules et les crochets huiler selon besoin. Les roulements à billes sont à laver à l'essence et à graisser lors des révisions générales

SECTION V - APPENDICE

CARACTERISTIQUES DE REGLAGE

Les angles de calage ainsi que les angles de braquage sont indiqués sur la planche spéciale. Lors de réparations maintenir ces angles dans les tolérances indiquées.

Par la cinématique particulière de commande, le braquage des ailerons est influencé par la position de la gouverne de profondeur. En position normale du manche, les ailerons doivent être dans leur position neutre. Avec position tirée et poussée du manche, les ailerons sont légèrement cabrés.

La course des commandes et des aérofreins est limitée par des butées.

Gouverne de direction : Butées fixes au support inférieur de la gouverne.

Ailerons : Butées en bois dur sous le siège avant.

Gouverne de profondeur :

Manche en arrière : Butée contre le siège avant  
Manche en avant : Butée contre le plancher.

Levier des aérofreins :

Vers l'arrière : Butée réglable sur la tringle horizontale arrière, contre le couple principal.

Vers l'avant : Butée fixe, levier de renvoi bat contre tubulure.

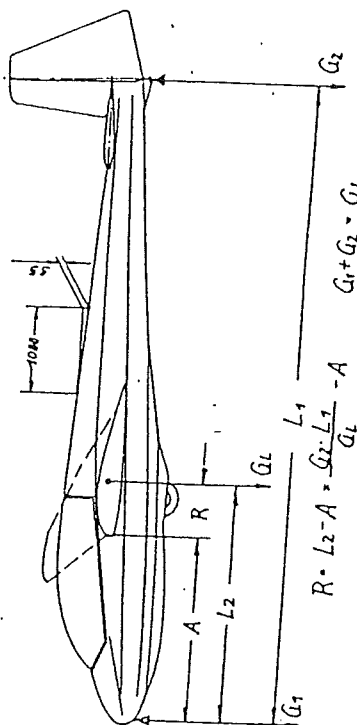
La vitesse de décrochage est de 53 (59) Km/h pour un poids de vol de 365 (450) Kg.

La vitesse de chute minimum en vol en ligne droite est de 60 (68) Km/h

Le meilleur angle de plané est obtenu à 75 (85) Km/h

En virage, la vitesse est plus élevée, suivant la cadence.

AS K I3 PLAN DE CENTRAGE



$G_L$  = masse à vide  
 $G_1$  = masse, appui avant  
 $G_2$  = masse, appui arrière  
 $R$  = centre de gravité

$G_L$ = masse. à vide	280	290	300	310	320	kp
R... { centre de gravité avancé { centre de gravité reculé	490	475	462	449	437	mm
	545	535	525	516	508	mm

- ASK 13 -

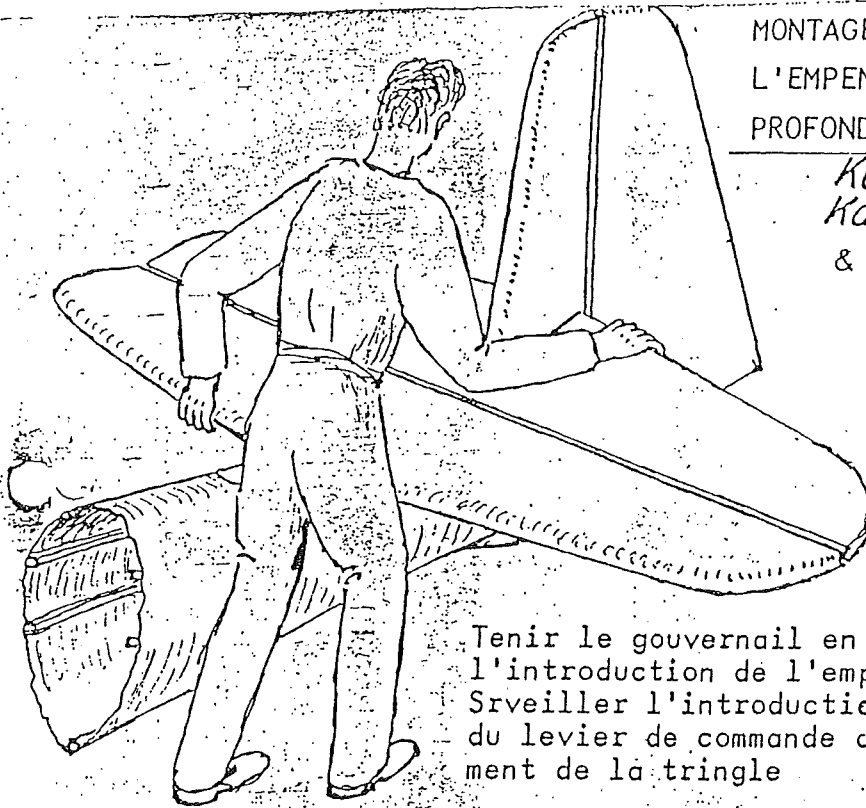
Correction actuelle du manuel de vol de l'AS

Edition	Modification	Page	Date	Appro SG



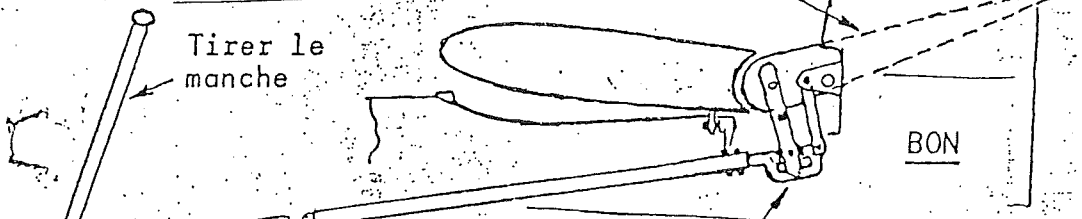
MONTAGE DE 6.  
L'EMPENNAGE DE  
PROFONDEUR DES

Ka2b, Ka6B  
Ka7 und Ka8.  
& AS K 13

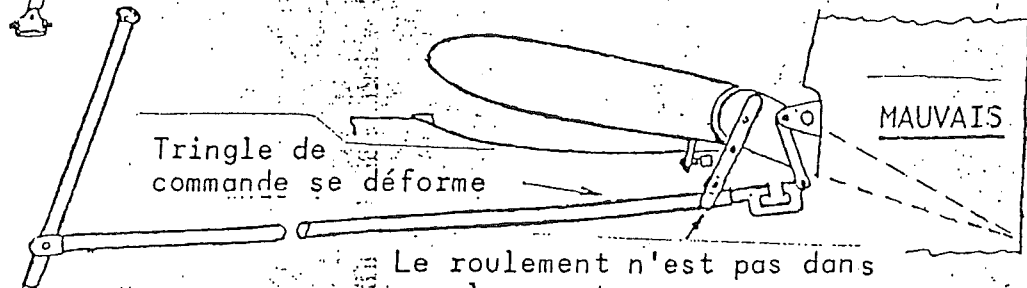


Tenir le gouvernail en haut lors de l'introduction de l'empennage.  
Surveiller l'introduction du roulement du levier de commande dans le logement de la tringle

Monter le gouvernail



Le roulement prend dans son logement



Le roulement n'est pas dans son logement

Gilges