



Руководство по эксплуатации и техническому обслуживанию

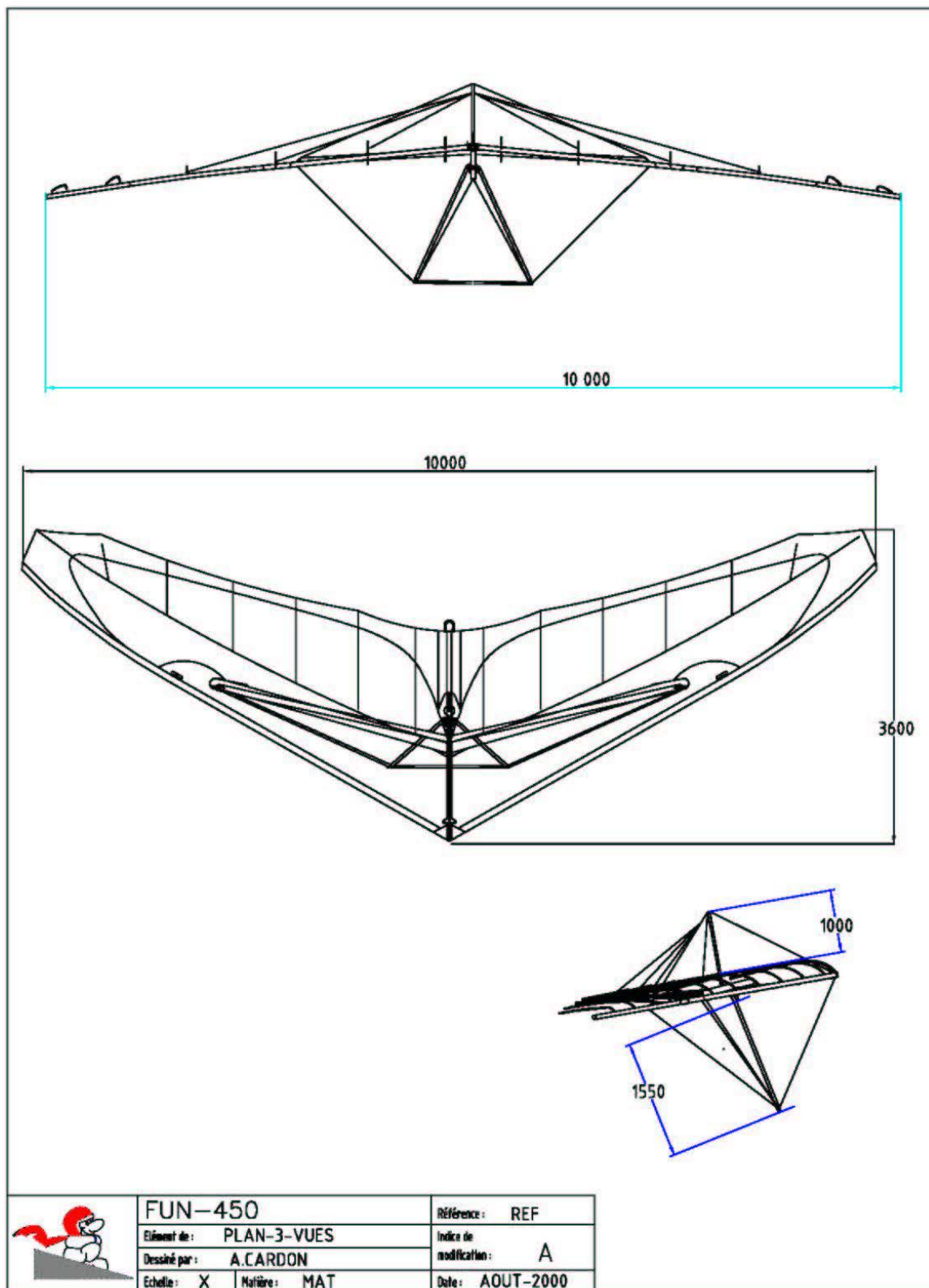
Тип крыла:

FUN 15

- I. Чертежи
- II. Технические характеристики – лётное качество
- III. Руководство по эксплуатации
- IV. Техническое обслуживание

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 1
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

I. Чертежи



II. Технические характеристики – лётное качество

а) Технические характеристики

Площадь	17.4 кв.м. (187 кв.футов)
Тип обшивки	двойная обшивка 30%
Размах	10 м (33 фута)
Угол при вершине	120°
Удлинение	5.7
Вес крыла	45 кг (99 фунтов)
Диапазон эксплуатационных перегрузок	+ 6g - 3g
Максимальный взлётный вес	450 кг (992 фунта)
Предельная эксплуатационная перегрузка	+ 4g 0g (-2g при порывах)

б) Максимальная нагрузка / Регулировка мотодельтапланов

Максимальная нагрузка для крыла составляет **405 кг (893 фунта)**. В таблице ниже указана полезная нагрузка различных моделей тележек мотодельтапланов с крылом Fun 450.

	Lst Skypper 582 / 582S	Lst Skypper 700E	Lst Skypper 912	a.r.v. TANARG 582	a.r.v. TANARG 912
Вес пустой тележки мотодельтаплана*	192 кг 423 фунта	196 кг 432 фунта	213 кг 470 фунтов	212 кг 471 фунт	231 кг 509 фунтов
Полезная нагрузка	258 кг 569 фунтов	254 кг 560 фунтов	237 кг 523 фунта	238 кг 525 фунтов	219 кг 483 фунта
Максимальный взлётный вес	450 кг 992 фунта	450 кг 992 фунта	450 кг 992 фунта	450 кг 992 фунта	450 кг 992 фунта

*без дополнительного оборудования

ВНИМАНИЕ: согласно со стандартами безопасности и стандартами соответствия ЛА, установка какого-либо оборудования или любые другие изменения не должны приводить к превышению максимального веса пустой тележки мотодельтаплана, указанного выше.

Возможно адаптировать иные тележки мотодельтапланов, кроме указанных выше; их максимальный вес при полной загрузке должен быть менее 405 кг (893 фунтов). **Конструкция тележки мотодельтаплана должна обеспечивать абсолютную устойчивость по рысканию**, чтобы гарантировать устойчивость мотодельтаплана на высоких скоростях.

Для проверки регулировки крыла/мотодельтаплана необходимо провести испытания с постепенным ужесточением режима, в особенности относительно положения ручки управления и высоты линии действия тяги. Необходимая мощность двигателя для безопасных полётов в двухместном варианте – не менее 50 ЛС. **При установке крыла убедитесь, что винт мотодельтаплана не задевает нижние задние продольные троса и килевую трубу. Обеспечьте зазор между винтом и элементами крыла не менее 10 см (4 дюймов) при переднем положении узла навески и максимальном угле атаки крыла, с полным креном.**

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 3
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

в) Лётные характеристики при максимальном взлётном весе

Тележка мотодельтаплана	Lst Skypper 582/582S	Lst Skypper 700E	Lst Skypper 912	arv TANARG 582	arv TANARG 912	Lst Skypper 582/582S
Скорость сваливания	55 км/час 34 миль/час	55 км/час 34 миль/час	55 км/час 34 миль/час	55 км/час 34 миль/час	55 км/час 34 миль/час	55 км/час 34 миль/час
Минимальная скорость	60 км/час 37 миль/час	60 км/час 37 миль/час	60 км/час 37 миль/час	60 км/час 37 миль/час	60 км/час 37 миль/час	60 км/час 37 миль/час
Рекомендуемая скорость набора высоты	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час
Разбег при взлёте	50 м 164 фута	60 м 197 футов	50 м 164 фута	50 м 164 фута	50 м 164 фута	50 м 164 фута
Дистанция безопасности 50 футов	130 м 427 футов	150 м 492 фута	120 м 394 фута	130 м 427 футов	120 м 394 фута	130 м 427 футов
Скороподъемность	3.5 м/с 689 футов/мин	2.7 м/с 531 фут/мин	4 м/с 787 футов/мин	3.5 м/с 689 футов/мин	4 м/с 787 футов/мин	3.5 м/с 689 футов/мин
Рекомендуемая скорость захода	75 км/час 47 миль/час	75 км/час 47 миль/час	75 км/час 47 миль/час	75 км/час 47 миль/час	75 км/час 47 миль/час	75 км/час 47 миль/час
Посадочная дистанция с высоты 50 футов	150 м 525 футов	150 м 525 футов	150 м 525 футов	150 м 525 футов	150 м 525 футов	150 м 525 футов
Аэродинамическое качество (L/D)	6	6	6	6.5	6.5	6
Максимальная скорость планирования	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час	70 км/час 44 миль/час
Ограничение скорости бокового ветра	10 узлов	10 узлов	10 узлов	10 узлов	10 узлов	10 узлов
Непревышаемая скорость	130 км/час 81 миль/час	130 км/час 81 миль/час	130 км/час 81 миль/час	130 км/час 81 миль/час	130 км/час 81 миль/час	130 км/час 81 миль/час
Непревышаемая скорость при сильной турбулентности	90 км/час 56 миль/час	90 км/час 56 миль/час	90 км/час 56 миль/час	90 км/час 56 миль/час	90 км/час 56 миль/час	90 км/час 56 миль/час
Угловая скорость крена, при 120% мин. скорости (45°/45°)	3.5 с	3.5 с	3.5 с	3.5 с	3.5 с	3.5 с

III) Руководство по эксплуатации

а) Сборка и разборка

- Откройте чехол крыла, убедитесь, что трапеция расположена сверху, и снимите фиксаторы и упаковку.
- Соберите трапецию при помощи пружинных защёлок. Троса не должны проходить внутри трапеции.
- Переверните крыло и осторожно разведите оба крыла в стороны до упора.
- Установите мачту в гнездо, следя за тем, чтобы троса не перепутались.
- Установите на мачту пластиковый наконечник, не спутывая троса АПУ.
- Осторожно вставьте изогнутые латы верхней обшивки в соответствующие латкарманы, и закрепите их при помощи двойных шнурков. При сборке не проталкивайте латы с силой.
- Установите две прямые упорные латы на упоры на концах консолей. Внимательно проверьте правильность крепления радиусных шайб консолей (болт натяжения обшивки должен располагаться соосно с килевой трубой) при помощи шкалы на конце консоли перед тем, как закрепить шнурки.
- Протяните S-образный натяжитель («лягушку») поперечины через отверстие между мачтой и задней кромкой и наденьте его на упор на конце килевой трубы. Для упрощения этой операции аккуратно выставьте трапецию по центру; **убедитесь, что серьги и термоусадочное покрытие нижних боковых тросов не застряли в отверстиях обшивки в местах соединения поперечины с консолями, и что серьги из нержавеющей стали идут вдоль оси ручки управления.**
- Потяните рычаг S-образного натяжителя вниз и зафиксируйте его в узле при помощи пружинной защёлки.
- Поднимите нос крыла и поставьте его на трапецию.
- Зафиксируйте передние нижние продольные троса на направляющей под носовой пластиной при помощи рычага S-образного натяжителя и пружинной защёлки.
- При установке крыла на мотодельтаплан, протяните страховочный трос через петлю на уровне мачты, оберните его назад вокруг мачты, снова протяните через страховочную петлю и закрепите на верхнем пилоне тележки мотодельтаплана. Страховочный трос должен проходить под тросами натяжения. Эта операция гарантирует соединение тележки мотодельтаплана и крыла, а также фиксирует систему натяжения поперечины.
- Установите носовой капотик и закрепите его репейниками (это важный этап сборки; см. пункт «в» - лётные характеристики).

При разборке операции сборки выполняются в обратном порядке. **Перед тем, как сводить консоли**, наденьте кожаный колпачок на рычаг натяжителя и опустите его в отверстие в верхней обшивке, перед основанием мачты, во избежание повреждения обшивки или каркаса при сведении консолей.

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 5
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

б) Предполётный осмотр

Предполётный осмотр необходимо производить до того, как крыло будет поднято на мотодельтаплан. Для этого расположите крыло горизонтально после его соединения с тележкой мотодельтаплана.

- Проверьте изгиб обеих консолей и правильность установки носового капотика.
- Проверьте коуши и обжимки Nicopress передних нижних продольных тросов; убедитесь, что система натяжения расположена правильно и закреплена пружинной защёлкой.
- Проведите рукой по передней кромке, чтобы проверить, нет ли повреждений.
- Расстегните молнию на нижней обшивке и проверьте место соединения поперечины с консолями. Проверьте правильность расположения нижних несущих тросов, состояние тросов и обжимок. Убедитесь, что обшивка не цепляется за металлические части.
- Проверьте крепление обшивки на концах крыльев и правильность расположения радиусных шайб (оба болта должны быть расположены строго соосно с килевой трубой).
- Проверьте положение лат и их крепление шнурками; проверьте состояние тросов АПУ и их крепление к обшивке.
- Убедитесь, что верхние троса не обернулись вокруг мачты, что тросики ровно лежат в пазах блока.
- Проверьте коуши и обжимки нижних задних тросов на конце килевой трубы.
- Проверьте натяжение тросов поперечины, правильность расположения и надёжность пружинной защёлки, состояние и крепление ремня килевого кармана.
- Проведите рукой по всем нижним тросам, чтобы проверить их на признаки износа.
- Проверьте крепление нижних тросов к трапеции, состояние тросов и обжимок, пружинную защёлку ручки управления.
- Проверьте систему навески, состояние и расположение тросов натяжителя (убедитесь, что они не перепутаны); проверьте ремень перед мачтой.
- Проверьте состояние узла навески на тележке мотодельтаплана (не искривлён ли он, нет ли трещин); убедитесь, что узел навески зафиксирован крыльчатой гайкой и контровочным кольцом
- Проверьте крепление страховочного троса узла навески. Он обязательно должен проходить под тросами натяжителя, через петлю страховочного ремня, вокруг мачты, снова выходить через петлю и крепиться к верхней балке мотодельтаплана. Такая система обеспечивает как крепление крыла к мотодельтаплану, так и натяжение поперечины при отказе какой-либо из основных деталей.

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 6
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

в) Лётные характеристики

ВНИМАНИЕ:

**Это крыло не предназначено для пилотажа.
Всегда придерживайтесь диапазона режима полётов!**

- Максимальные углы тангажа +/- 30°
- Максимальный угол крена 60°
- Перевернутый полёт запрещён
- Непревышаемая скорость: 81 миля/час (130 км/час)
- Сваливание допустимо только на глиссаде планирования с прогрессивным снижением скорости и при холостом положении ручки газа.

При превышении этих ограничений возможны проблемы со стабильностью, поломки конструкции либо необратимое «кувыркающееся» движение.

Оптимального управления мотodelьтапланом можно достигнуть не ранее, чем через 10 лётных часов. При первых полётах управление по крену будет более тугим.

- Ручка управления:

При перемещении ручки управления вперёд крыло поднимает нос. При этом угол атаки увеличивается (летательный аппарат набирает высоту) – первичный эффект, и его воздушная скорость снижается – вторичный эффект.

При поперечном смещении трапеции тележка мотodelьтаплана смещается в сторону, противоположную Вашему движению; при этом центр тяжести аппарата меняется. Вследствие этого аппарат кренится в направлении смещения тележки мотodelьтаплана (например, при перемещении ручки управления влево центр тяжести перемещается вправо: летательный аппарат кренится вправо).

Триммер:

Нейтральному положению триммера соответствует положение подвижного стопора Nicopress в контрольном окошке напротив символа «0» на шкале. **Это – рекомендованное положение для взлёта и посадки.** Для увеличения крейсерской скорости аппарата (с отпущенной ручкой) поверните рукоятку триммера против часовой стрелки. Максимальной скорости соответствует отметка сверху в контрольном окошке, напротив значка «кролик». Не пытайтесь поворачивать рукоятку дальше во избежание обратной намотки шнура. Для снижения крейсерской скорости поверните кремальеру по часовой стрелке. Минимальной скорости соответствует отметка снизу в контрольном окошке, напротив значка «черепаха». Вы можете сдвинуть конец чехла на стойке трапеции вверх для натяжения шнура: это увеличит парусность, что замедлит процесс старения обшивки, но снизит эффективность триммера. Для этого ослабьте гайку крепления, выберите новое положение и закрутите гайку; потом поместите оставшуюся часть чехла в свободное место между верхушкой стойки и мачтой. Переместите зажим троса, расположенный ниже чехла, на такое же расстояние вверх, чтобы положение отметки в контрольном окошке не изменилось.

Техника взлёта и посадки с укороченным пробегом:

Для достижения минимальной длины разбега при взлёте увеличьте обороты двигателя до максимальных с зажатым тормозом, затем отпустите тормоз и толкните ручку управления вперед до упора. Ручку управления следует вернуть назад немедленно после отрыва колес, для достижения скорости набора высоты около 70 км/час, в зависимости от нагрузки. Для уменьшения пробега на посадке требуется низкая скорость захода, около 70 км/час; поднимите нос аппарата в нескольких метрах от поверхности, чтобы приземление произошло на скорости сваливания. Притормозите и до упора потяните ручку управления на себя, чтобы обеспечить более интенсивное аэродинамическое торможение, как только задние колеса коснутся земли.

Сваливание:

Точки сваливания легче достигнуть при заднем положении узла навески. При достижении угла атаки сваливания усилие на ручке управления при отдаче значительно возрастает. Если короткое время не сопротивляться этой тенденции, крыло вернется к нормальной скорости. В этом случае потеря высоты не превысит 10 м. (33 фута). Если, несмотря на признаки сваливания, Вы продолжите толкать ручку вперед, крыло свалится, и потеря высоты может легко достигнуть 30 м (100 футов). Возможен ассиметричный рывок одного крыла, в особенности во время «обкатки» обшивки (первые 50 лётных часов). **Во избежание риска кувырка, упражнения на сваливание следует выполнять только с двигателем на холостом ходу и с очень медленным снижением скорости, что достигается постепенным смещением ручки управления вперед.**

Крен:

Для балансировки поворота и упрощения маневра одновременно с креном необходимо толкнуть ручку управления вперед. И наоборот, для более быстрого возвращения к горизонтальному полёту при выходе из крена рекомендуется прибрать ручку на себя. При выставленной низкой крейсерской скорости, перед вводом крыла в крен необходимо увеличить скорость во избежание сваливания опущенного крыла. Для сохранения ровного полёта во время поворота также рекомендуется увеличить мощность двигателя.

При сильном ветре:

- *После посадки и остановки ЛА*

Поставьте летательный аппарат перпендикулярно направлению ветра; опустите крыло с наветренной стороны. Зафиксируйте трапецию на переднем пилоне тележки мотодельтаплана при помощи репейников, которые используются для упаковки лат, и подложите блоки под все три колеса. Если аппарат не планируется немедленно использовать снова, снимите крыло с тележки и положите его плашмя на землю с наветренной стороны.

- *Пробег по земле*

При встречном ветре держите крыло ровно. При ветре в хвост толкните ручку управления до переднего пилона тележки, чтобы аппарат не перевернулся. При боковом ветре держите крыло горизонтально. Удерживать трапецию в этом положении будет сложно; следите за тем, чтобы ветер никогда не поднимал крыло.

- *Взлёт и посадка*

Так как при сильном ветре пробег по земле значительно уменьшается, постарайтесь взлетать против ветра. Если это невозможно, выполняйте маневрирование при взлёте и посадке на

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 8
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

большой скорости, чем обычно, чтобы уменьшить угол сноса и компенсировать эффект градиента. Удерживайте аппарат на оси взлётной полосы путем управления передним колесом, несмотря на усилия крыла.

- Влияние веса на динамическую стабильность

При увеличении взлётной массы для управления по тангажу и по крену требуется больше усилий; также увеличивается скорость сваливания.

ВНИМАНИЕ:

Полёты без установленного носового капотика запрещены. Обтекаемость крыла имеет значительное влияние на стабильность крыла по тангажу и по крену. Отсутствие капотика приводит к изменению внутреннего давления крыла, что может привести к значительному изменению аэродинамического профиля.

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 9
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

г) Регулировка

Положение узла навески

Для регулировки положения узла навески смещайте узел навески относительно килевой трубы. Нейлоновые стопорные кольца необходимо закрепить соответственно выбранному положению узла навески (доступно 3 положения). При перемещении узла навески вперёд на 1 сантиметр, крейсерская скорость аппарата (с отпущенной ручкой) увеличивается примерно на 5 км/час (3 мили/час), и наоборот. Можно использовать любое положение узла навески – оно влияет только на крейсерскую скорость и не влияет на стабильность и лётное качество аппарата. **Тем не менее, узел навески нельзя смещать в крайнее заднее положение, если общий вес аппарата превышает 772 фунта (350 кг).** В этом случае крейсерская скорость будет слишком близкой к скорости сваливания крыла, и пилотирование мотодельтаплана будет проблематичным. При первых полётах лучше оставить узел навески в первоначальном положении – он отрегулирован таким образом, чтобы упростить управление аппаратом. Таким стандартным положением узла навески является второе положение спереди.

Внимание: любое изменение положения узла навески приводит к изменению угла трапеции, и как следствие к изменению натяжения нижних продольных тросов. В креплении тросов на носу крыла есть несколько регулировочных отверстий, что позволяет сохранять нужное натяжение тросов независимо от выбранного положения узла навески.

Положение радиусных шайб на концах консолей

Стандартно, радиусные шайбы должны быть расположены таким образом, чтобы болты крепления обшивки были соосными с килевой трубой. Поворачивать шайбы допустимо только для исправления тенденции к крену в какую-либо сторону. После выполнения регулировки отметьте фломастером место соприкосновения передней кромки с шайбой, либо установите в этом месте заклёпку, чтобы легко определять правильное положение при каждой сборке. Если крыло кренится вправо, поверните шайбу на левом крыле против часовой стрелки, чтобы увеличить крутку, и также поверните против часовой стрелки шайбу на правом крыле, чтобы уменьшить крутку. Если крыло кренится влево, поверните обе шайбы по часовой стрелке. Если этих изменений недостаточно для идеальной регулировки крыла, измените натяжение паруса, как описано ниже.

Натяжение паруса

Для компенсации эффекта старения паруса регулируйте его натяжение. Для этого снимите защитную законцовку крыла, и поверните расположенный на конце крыла болт с помощью гаечного ключа на 10 мм. Наденьте законцовку на место, и при необходимости отрегулируйте натяжение тросиков крайней латы на конце крыла для верхней и нижней обшивки, так как положение обшивки относительно консолей изменилось. Затягивайте болт не более, чем на 5 поворотов (5 мм), и облётывайте крыло после регулировки.

IV) Техническое обслуживание

- Сборка крыла из пакета 4.5 м

- В некоторых случаях крыло может поставляться сложенным в пакет 4.5 метра, со снятыми крайними трубами консолей и ручкой управления.
- Сборка крыла выполняется следующим образом:
- Разверните края паруса.
- Вставьте крайние трубы консолей внутрь обшивки через отверстия на концах крыльев и состыкуйте их с первыми трубами.
- Завершите установку крайних труб консолей. Слегка проверните их и подтолкните вперёд так, чтобы выставить по одной линии вырез и горизонтальный болт в месте «соединения» поперечины с консолью. Убедитесь, что пластиковые упоры сзади на правой и левой трубах находятся один напротив другого.
- Вставьте радиусные шайбы, которыми обшивка крепится к концам крыльев, в крайние трубы консолей.
- Закрепите обшивку на шайбах при помощи 4-х болтов FHC и самоконтрающихся гаек nylstop. Удерживая консоль за край, натяните обшивку на одну из двух консолей при помощи тросика, протянутого через люверс на краю обшивки. Установите болт, соответствующий внутреннему люверсу и внутреннему отверстию шайбы. Для этой процедуры требуется два человека. Убедитесь, что алюминиевая упорная направляющая, которая регулирует натяжение обшивки, совпадает с вырезом шайбы на конце консоли.
- Снимите тросик и установите внешний болт крепления обшивки. Умеренно затяните самоконтрающиеся гайки. Повторите ту же операцию для второй консоли.
- Если эта операция для Вас слишком сложная, сначала снимите болты, которыми обшивка крепится к консолям около носа крыла. Тогда парус легче сдвигается назад. Поставьте болты на место после того, как обшивка полностью развёрнута и натянута. Разворачивая обшивку, следите за положением ткани вокруг носовых пластин и носовой латы, а также на стопорном штифте спереди на килевой трубе.
- Поверните радиусные шайбы на концах крыльев таким образом, чтобы отметки на шайбах совпадали со значком «0» на шкале, расположенной на консоли.
- Установите ручку управления на соответствующее крепление на левой стойке трапеции при помощи 6-мм болта СНС, шайб и самоконтращейся гайки. Закройте кожаный защитный чехол. Соберите крыло по обычной процедуре; проверьте крепления обшивки на концах крыльев и крепление ручки управления.

- Транспортировка:

Трясая и длительная перевозка может привести к повреждению крыла, если оно не погружено должным образом. При транспортировке тележки мотодельтаплана и крыла автомобильным транспортом, в частности, крыло должно быть надёжно закреплено, ограждено от тряски и в целом очень аккуратно погружено и привязано, чтобы жёсткие узлы не повредили трубы и обшивку. Рекомендуем перевозить крыло, аккуратно закрепив его на лестнице, накрытой пенопластом, во избежание провисания крыла и связанного с этим риска.

Не перетягивайте крыло слишком сильно ремнями или резинками, чтобы сохранить жёсткость обшивки передней кромки. Избегайте толчков и ударов.

- Хранение:

Храните крыло в сухом месте, защищенном от ультрафиолета.

Если крыло подвергается воздействию морского воздуха, после этого мойте его пресной водой. Пятна от травы смывайте водой и обычным мылом.

После полётов или перевозки крыла под дождём откройте чехол, чтобы обшивка и каркас просохли.

- Ревизия

ВНИМАНИЕ

ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КРЫЛА В СТАНДАРТНЫХ УСЛОВИЯХ* ПОЛНУЮ РЕВИЗИЮ НЕОБХОДИМО ПРОИЗВОДИТЬ ЧЕРЕЗ КАЖДЫЕ 150 ЧАСОВ НАЛЁТА И ПОСЛЕ КАЖДОЙ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ. ТАКАЯ РЕВИЗИЯ ДОЛЖНА ВКЛЮЧАТЬ СНЯТИЕ ОБШИВКИ И ПОЛНУЮ РАЗБОРКУ КАРКАСА, ЗАМЕНУ ВСЕХ БОЛТОВ И ГАЕК И ПЛАНОМЕРНЫЙ КОНТРОЛЬ; ДОЛЖНА ПРОВОДИТЬСЯ В НАШЕМ ЦЕХУ ЛИБО НА ОФИЦИАЛЬНОЙ СТАНЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ***. ВЫПОЛНЕНИЕ ЭТИХ УСЛОВИЙ ЯВЛЯЕТСЯ ЗАЛОГОМ ВАШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ.**

* В случае использования крыла в нестандартных условиях (в горах, в тропическом климате, на морском побережье, с жёстких площадок) необходимо увеличить частоту ревизий – например, раз в год и через каждые 100 часов налёта.

** Но не реже, чем раз в 2 года, если налёт на крыле не достигает 150 часов.

*** Специалисты таких станций проходят специальную техническую подготовку в нашем цеху. Актуальный список официальных станций технического обслуживания предоставляется по запросу.

Старение ткани и швов обшивки может привести к значительному ухудшению состояния крыла. Основным фактором, вызывающим ухудшение свойств крыла, является воздействие на него солнечных и лунных ультрафиолетовых лучей. Для замедления этого процесса крыло следует хранить в сложенном виде в чехле, либо, если крыло хранится в собранном виде, - в закрытом помещении. Следите за тем, чтобы всегда оставлять крыло в укрытии, защищённом от солнечных лучей, даже между полётами. Эти меры помогают продлить срок службы крыла.

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 12
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

Посередине обшивки, над килевым карманом пришита полоска ткани, аналогичная ткани верхней обшивки. Полоска состоит из двух сшитых между собой отрезков. При каждой плановой ревизии часть полоски отрезается, и проверяется на износ в нашем цеху. Результаты проверки показывают, когда необходима замена обшивки из соображений безопасности.

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 13
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

Через каждые 50 часов налёта, проверяйте:

- Швы верхней обшивки и килевого кармана посередине крыла.
- Возможный износ паруса и резиновой ленты, соединяющей нижнюю и верхнюю обшивку.
- Поддерживающий ремень несущих тросов перед мачтой, и ремень, удерживающий килевой карман.
- Состояние шнурков крепления лат. При необходимости подтяните шнурки.
- Шнурки, удерживающие две крайние латы на конце паруса, должны быть натянуты очень туго.
- Крепёжные болты:
 - тросов внизу трапеции
 - в месте крепления ручки управления к трапеции
 - в месте соединения поперечины и консолей
 - натяжителя на килевой трубе
 - узла навески

Замените болты, если заметите любые признаки износа или ржавчины.

- Узел навески на предмет какой-либо деформации пластин или трещин.

В случае жёсткой посадки, обязательно проверьте:

- Нет ли искривления консолей (для проверки обязательно снять крайние трубы консолей).
- Состояние внутренних элементов жёсткости профиля передней кромки.
- Носовую пластину и гайки на ней.
- Узел навески (на износ и трещины).
- Нет ли искривления килевой трубы.
- Нижние троса.
- Крепления паруса на концах крыльев.
- Швы килевого кармана обшивки.
- Поперечины и их соединение с консолями.
- Болты, стойки трапеции.
- Натяжитель на конце килевой трубы.
- Латы (симметричность аэродинамического профиля).
- Крепления тросов АПУ.

ВНИМАНИЕ:

Все самоконтрящиеся гайки nylstop необходимо заменять после каждого *снятия* и закреплять специальным клеем типа «LOCTITE».

Все ремонтные работы должны проводиться в нашем цеху либо на официальной станции технического обслуживания*

* Специалисты таких станций проходят специальную техническую подготовку в нашем цеху. Актуальный список официальных станций технического обслуживания предоставляется по запросу

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 14
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

ТАБЛИЦА ПЛАНОВЫХ РЕВИЗИЙ

Серийный номер :

Дата	Налёт	Компания, которой была проведена ревизия Адрес и печать

ТАБЛИЦА ПЛАНОВЫХ РЕВИЗИЙ

Серийный номер :

Дата	Налёт	Компания, которой была проведена ревизия Адрес и печать

Для заметок

GDMANFUN450-1G	Версия 0070	СТРАНИЦА: 17
AIR CREATION Аэродром Лана - 07200 Обена - Франция		
Телефон: 33 (0)4 75 93 66 66 - Факс: 33 (0)4 75 35 04 03 – В Интернете: www.aircreation.fr		

КАРТА КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА КРЫЛА

Мы стремимся обеспечить безупречное качество своей продукции, и потому установили систему контроля над всеми этапами производства. Мы постоянно работаем над совершенствованием своих продуктов, и нам нужна Ваша помощь.

Пожалуйста, аккуратно заполните и вышлите нам эту форму, если Вы обнаружите на своём мотоделтаплане какие-либо проблемы, даже самые незначительные, которые **могут повлиять на его качество или характеристики.**

Ваше имя, адрес и номер телефона:

Тип:

Дата доставки:

Серийный номер крыла:

Расцветка крыла:

Дистрибьютор:

Налёт:

Замеченные проблемы: (объяснение и/или рисунок)