

HS 64 -C i R U S-

uput za eksploataciju

VTC-VRŠAC

UPUTSTVO ZA PILOTAŽU:

Prevučen let:

Prvi znak prevučenog leta javlja se pri brzini od 74 km/h u vidu blagog podrhtavanja vertikalnog repa koje se prenosi na čelu jedrilicu. Daljnim prevlačenjem vibracije rastu i pri 69 km/h nastaje blagi prelazak na nos ali ne pod velikim uglom. U celom dijapazonu do svaljivanja efikasnost komande je vrlo dobra. Blagim popuštanjem palice jedrilca odmah prelazi u normalan let.

Manifestacije prevlačnja u zaokretu su slične s tim što svaljivanje nastaje kod zaokreta oko 30° pri brzini od oko 75 km/čas. Posle gubitka brzine jedrilica se lako dovodi u normalan položaj.

Kovit:

Jedrilica se uvodi u kovit uobičajenim postupkom. Posle komandovanja, podizanje nosa, jedrilica se propinje i pri brzini od oko 70 km/h komandama se komanduje kovit. Jedrilica se prebacuje u kovit u stranu komandovanja uz podrhtavanje vertikalnog repa. Ugao uzdužne ose za vreme kovita iznosi 50° do 60°. Gubitak visine po prvom zaokretu iznosi 120-140 m, posle trećeg 310-360 m, a posle petog 460-510 m. Zakašnjenje u vađenju kod prvog okreta ne postoji, kod trećeg može biti do 90° i kod petog do 90°. Vađenje iz kovita se vrši na uobičajen način.

Petlja:

Sa jednim pilotom

Brzina uvođenja 180 km/čas pri opterećenju $n = 3$

Brzina vađenja 170 km/čas pri opterećenju $n = 2,8$

Gubitak visine oko 40 m.

Ranversman:

Brzina uvođenja 180 km/h pri opterećenju $n = 3$

Brzina vađenja 170 km/h pri opterećenju $n = 1,7$

Navedene figure se izvode na uobičajeni način a jedrilica je vrlo upravljiva i omogućava lako izvođenje evolucija.

Naznačene vrednosti ne smeju se prekoračiti s tim što se brzina uvođenja sa **dva** člana posade povećava za 10 km/čas.

Zabranjuje se izvođenje akrobacija u turbulentnoj atmosferi.

Upotreba aerodinamičkih kočnica:

Aerodinamičke kočnice su vrlo efikasne. Preporučuje se dolazak na sletanje sa visinom kao kod svih visokosposobnih jedrilica s tim da se kočnice izvlače delimično. Ukoliko situacija zahteva, kočnice se mogu izvući pune, uz obzirnost sletanja jer je propadanje sa njima veoma snažno. Preporučuje se instruktoru da prilikom sletanja ruku drže blizu ručice kočnica da ih učenik nebi pri zemlji naglo izvukao do kraja. U slučaju da se prilikom jedrenja u oblaku brzina povisila iznad 120 km/čas, preporučuje se izvlačenje punih kočnica do ponovnog smirenja jedrilice ili izlaženja iz oblaka.

Predpoletni pregled:

Pre poletanja treba obavezno izvršiti pregled cele jedrilice i konstatovati ispravnost oplata i svih ostalih elemenata. Naročitu pažnju treba posvetiti sledećim elementima:

- a) proveriti da su veza glavnih i pomoćnih okova krila pravilno montirane i osigurane;
- b) proveriti da su poluge krilaca i aerodinamičkih kočnica u trupu pravilno prikopčane i osigurane;
- c) proveriti da su poluge komandi krilaca vezane za krilca i osigurane;
- d) proveriti da su šarke krilaca ispravne a svornjaci za vezu moraju biti osigurani;
- e) proveriti ispravnost platna na krilu i repnim površinama;
- f) proveriti da je horizontalni rep ispravno montiran i osiguran;
- g) proveriti da je trimer, trimerska poluga pravilno ukopčana;
- h) proveriti sva mesta priključaka horizontalnog repa i vertikalne krme kao i ispravnost šarnira i njihovih osigurača;
- i) proveriti ispravnost poklopaca kabine i elemenata bravica;
- j) proveriti pritisak u gumi točka. Ulegnuće gume prazne jedrilice treba da bude cm, odnosno izravnati deo gume koji dodiruje tvrdu podlogu (beton) treba da bude dug 8—12 cm.

SKLAPANJE I RASKLAPANJE JEDRILICE:

Jedrilicu mogu sklopiti i rasklopiti četiri lica, s tim što sklapanje zahteva 10—15 minuta i rasklapanje 5—10 minuta kod dobrog poznavanja jedrilice. Pre početka sklapanja mora se proveriti čistoća svih priključnih elemenata kao i mazanje propisnim mazivom. Pre postavljanja krila mehanizam glavnog svornjaka treba postaviti u takav položaj da elastične čaure leže na srednjem graničniku a konusni čepovi u krajnjem položaju privučeni jedan prema drugom. Zatim se postavlja jedno polukrilo tako da se poklope rupe na krilnim i trupnim okovima, kako glavnim tako i torzionim. Između zavrtnjeva koji prolaze kroz prereze na elastičnim čaurama i prirubnica elastičnih čaura treba postaviti viljuške — osigurače i zatim ključem okretati vreteno u konusnim svornjacima u smislu kazaljke na satu sve dotle, dok prirubnice elastičnih čaura sigurno ne legnu na površine

uski trupnih okova, što treba dobro proveriti. Zatim se viljuške — gurači izvlače i nastavlja se okretanjem vretena čime konusni čepovi rastežu elastične čaure sve dogod se vreteno može okretati ručnom silom. Za celo to vreme ili odmah posle toga stavlja se svonjak torzione veze na svoje mesto i osigurava iglom osigurača. Isti postupak se ponavlja sa drugim polukrilom posle čega se krajevi krila zaljuljaju u smislu gore-dole, a vretena se i dalje dotezu pomoću ručica do potrebne mere. Dotezati se sme toliko da se eliminišu zazori. Zatim se vrši ukopčavanje komandi krilaca i kočnica specijalnim svornjacima koji se osiguravaju elastičnim osiguračima. Polutke horizontalnog repa se uvlače na noseću cev na trupu pošto se predhodno okce osigurača svornjaka na njima izvuče do kraja. Prilikom postavljanja na noseću cev treba trimerske poluge ukopčati na odgovarajuće rukavce koji izlaze iz trupa. Kada polutka repa dođe na svoje mesto treba popustiti okce osigurača i pomicanjem potražiti mesto gde će svornjaci da uskoče u otvore na cevi. Ovo osiguranje treba dobro proveriti i okca na napadnoj ivici trebaju biti do kraja uvučena, prislonjena na napadnoj ivici.

RASKLAPANJE JEDRILICE:

Postupak je potpuno suprotan od sklapanja. Prvo se rasklapa horizontalni rep. Zatim iskopčavaju komande za prelazne ginjole na bokovima trupa. Izvlači se svornjak torzionog priključka i potom odvrće vreteno glavnog svornjaka. Vreteno se okreće do kraja i ovoga puta viljuške-osigurači nisu potrebni.

Pri sklapanju i rasklapanju ne sme se ničim udarati niti se smeju nasilno uvlačiti pojedini elementi u svoja ležišta. Može se koristiti samo alat koji sleduje uz jedrilicu. (Jedan ključ za okretanje vretena glavnih svornjaka).

POLARA JEDRILICE:

Tačna polara brzina će se dobiti prilikom dopunskih ispitivanja serijske jedrilice dok se ovom prilikom daje polara HS-62 radi orijentacije.