

Manuel de vol pour le planeur K 8 B

Il appartient au planeur

n° de série

8935

Immatriculation

F-C E 67

Constructeur : Alexander SCHLEICHER
Poppenhausen / RFA

Représentant pour la France :

S. A. CENTRAIR

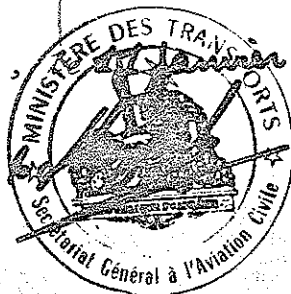
F - 36 300 LE Blanc

Ce planeur a obtenu le certificat de
navigabilité de type pour importation n°
IM 66, en date du 22 Novembre 1974.

Section 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6

Pages 0.1, 0.2, 0.3, 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 3.1
4.1, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4

Approuvé S. G. A. C.,



Ce manuel est à conserver à bord

TABLE des MATIERES

Page de garde	0.1
Table des matières	0.2
Amendements au manuel	0.3

SECTION 1 - GENERALITES

Encombrement général	1.1
Débattement des gouvernes	1.1
Butée des commandes	1.1
Equipement minimum	1.3

SECTION 2 - RESTRICTION De MANOEUVRE & LIMITES

de BRAQUAGE des COMMANDES

Domaine de vitesse	2.1
Masse	2.1
Position du centre de gravité	2.1

SECTION 3 - PROCEDURE D'URGENCE

Position inusuelle	3.1
Largage de la verrière en cas de détresse	3.1

SECTION 4 - PROCEDURE NORMALE

Indications pour le vol	4.1
Plaquette et centrage	4.2

SECTION 5 - ENTRETIEN COURANT

Montage	5.1
Démontage	5.1
Graissage	5.1

SECTION 6 - APPENDICE

Courbe d'étalonnage anémométrique	6.1
Plan 3 vues et références des débattements	6.2
Plan de graissage	6.3
Schéma de montage de l'empennage	6.4

SECTION I - GENERALITES

DESCRIPTION & CARACTERISTIQUES DIMENSIONNELLES

1.1 Encombrement général :

- Envergure	....	15,00 m
- Longueur	....	7,00m
- Surface alaire	....	14,15 m ²

Voilure

- Monolongeron, profil Gö 533, à l'emplanture évoluant en Gö 532, à l'extrémité
- Allongement : 15,5
- Dièdre : 2°6

1.2 Débattement des gouvernes

- Aileron	haut	....	30 °	
	Bas	....	12°	
	Surface	..		1,02 m ²
- Profondeur	Haut	....	20°	
	Bas	....	20°	
	Surface	..		0,90 m ²
- Direction	Droite	....	30°	
	Gauche /...	....	30°	
	Surface	..		0,75 m ²

1.3 Butée des commandes

- Ailerons : La butée est faite au manche par des cales en bois situées sur les tubes support du siège
- Profondeur : Arrière, butée fixe. Le manche bute sur le bord du siège avant , butée réglable située sur le côté inférieur du tube push pull
- Direction : Butée fixe située sur la ferrure inférieure supportant la gouverne de direction

1.4 Equipement minimum :

- 1 Indicateur de vitesse 50-250 Km/h
- 1 Altimètre
- 1 Variomètre
- 1 Indicateur de dérapage
- 1 Compas
- 1 Ceinture de sécurité avec harnais d'épaule

Aérofrens : arrière , Butée réglable sur le tube
de commande horizontale
avant , butée fixe

Atterrisseur : roue monotrace fixe, frein à courroie
Dimension de la roue 4.00X4 (300 X 100)
Pression de gonflage 2,5 bars
Patin de nez monté sur amortisseur
caoutchouc

SECTION 2

RESTRICTION de MANOEUVRES et LIMITES de
BRAQUAGE des COMMANDES

2.1 Domaine de vitesse : (vitesse indiquée en
Vi Km/h)

- Vitesse à ne jamais dépasser Vne 190 Km/h
- Vitesse maximale en vol libre en atmosphère agitée Vb 130 Km/h
- Vitesse maximale de manoeuvre des aérofreins Vbs 190 Km/h
- Vitesse maximale de remorquage en air calme Vt 130 Km/h
- en atmosphère agitée Vtb 130 Km/h
- Vitesse maximale de treuillage Vw 100 Km/h

Note : voir appendice - étalonnage anémométrique

2.2 Masse

- Masse maximale autorisée ... 340 Kg
- Masse à vide équipée 190 Kg
- Charge utile maximale 120K g

2.3 Position du centre de gravité

Centrage limite avant : 247 mm
 Centrage limite arrière : 420 mm

} donner la Ref

Référence : Plan BA de la nervure d'emplanture, ligne intrados 2è nervure horizontale

Position du centre de gravité en fonction de la masse à vide

Masse à vide en Kg :	180	/	190	:	200	: 210
Position du centre de gravité en mètre :	664	:	650	:	637	: 625

Facteur de charge: maximum admissible + 4 G
 négatif maximum admissible - 2 G

SECTION 3 - PROCEDURE D'URGENCE

3.1 Position inusuelle : vrille

La remise au neutre de toutes les commandes
arrête la vrille

3.2 Largage de la verrière en cas de détresse :

Tirer la poignée rouge et pousser la verrière
vers le haut

SECTION 4 - PROCEDURE NORMALE

4.1 Indications pour le vol

Réglage des palonniers : déplacer les pédales avec les talons, crocher la glissière dans la position désirée.

Treuilage :

vitesse maximale de treuilage autorisée : 100 Km/h

ATTENTION

- . Pour éviter le cabrage au départ pousser légèrement le manche vers l'avant.
- . Durant le treuilage une action manche arrière se traduit par une augmentation de vitesse
- . La meilleure altitude de treuilage est obtenue lorsque le manche est gardé en position neutre. Utiliser exclusivement le crochet arrière

remorquage : vitesse de remorquage autorisée maximale : 130 Km/h

Vol à grande vitesse :

- respecter les limitations de vitesse
- lors d'accélération involontaire au-dessus de 130 Km/h ouvrir lentement les aérofreins
- Attention à l'effet d'ouverture de ces derniers spécialement à grande vitesse

Atterrissage

- approche à une vitesse de 70 à 80 Km/h
- l'angle de descente peut être varié dans de grandes limites grâce aux aérofreins.

Pluie et givre : ils peuvent diminuer la sustentation des ailes, d'où qualité de vol tout à fait différente. De ce fait il est nécessaire de prendre une vitesse légèrement supérieure à celle normalement utilisée pour l'atterrissage.

Avant chaque départ : contrôler le verrouillage de la verrière et des aérofreins.

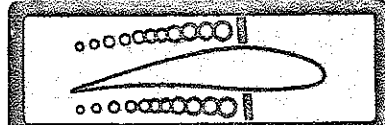
4.2 Plaquettes et centrage

Une plaquette indiquant les vitesses limites ainsi que la masse maximum et minimum du pilote avec parachute doit être obligatoirement fixée à proximité de la commande d'aérofreins et de compensateur.

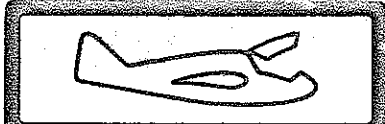
Poignée à largage



Aérofrein



Largage verrière



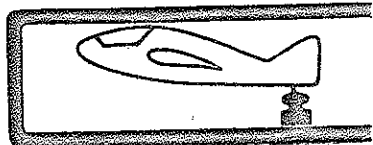
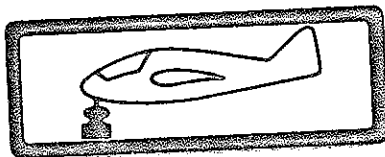
frein de roue



compensateur

piqué

cabré



SECTION 5 - ENTRETIEN COURANT

5.1 Montage

- Nettoyer et graisser les axes
- Présenter l'aile gauche et mettre l'axe de bord d'attaque
- Effectuer la même opération avec l'aile droite
- Mettre les axes principaux (le bas du premier)
- Serrer et freiner les axes principaux à l'aile des épingles de sécurité
- Fixer le plan de profondeur en engageant les guides arrière sur le fuselage et serrer la vis avant. Mettre l'épingle de sécurité
- En présentant le plan de profondeur, il faut faire attention de bien engager le roulement dans son logement situé sur le tube de commande (voir dessin)
- Brancher la commande du flettner
- Contrôler la liberté et le bon fonctionnement des commandes aérofrenés et corchet de remorquage
- Faire une inspection générale
- Contrôler la pression du pneu : 2,5 bars

5.2 Démontage

Le démontage s'effectue suivant la séquence inverse du montage. Il est conseillé d'attacher la commande de flettner.

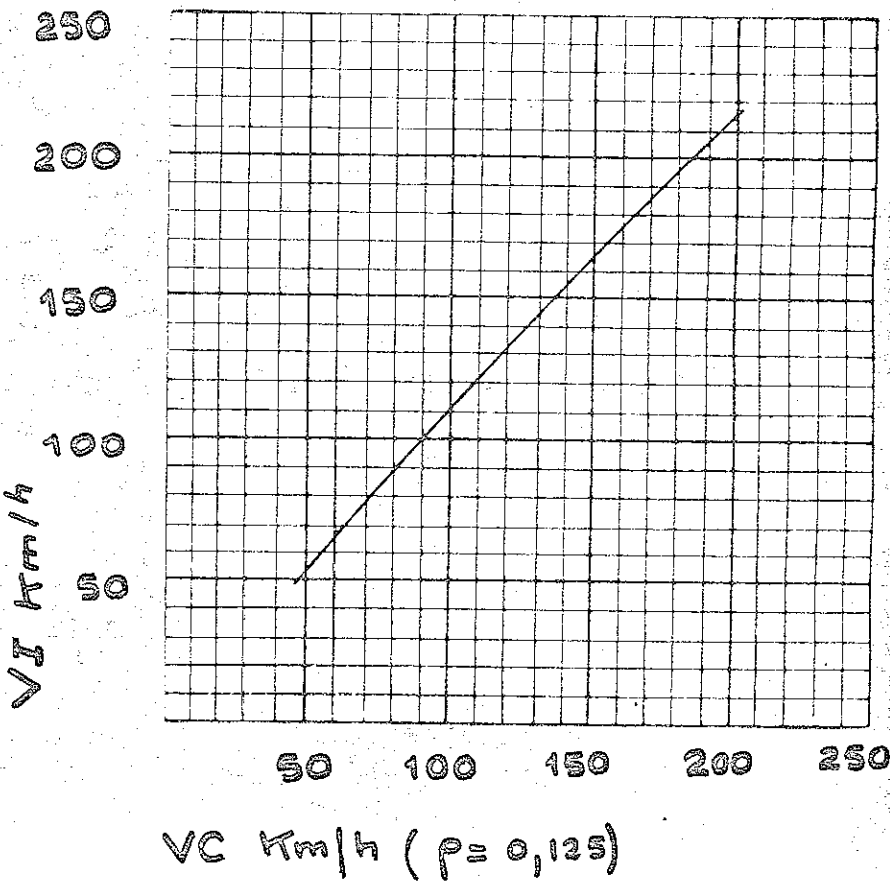
5.3 Graissage

Il est prévu 3 séquences de graissage :

- graissage à l'occasion d'un montage
 - graissage de 25 heures
 - graissage à l'occasion de la visite annuelle
- (voir plan de graissage)

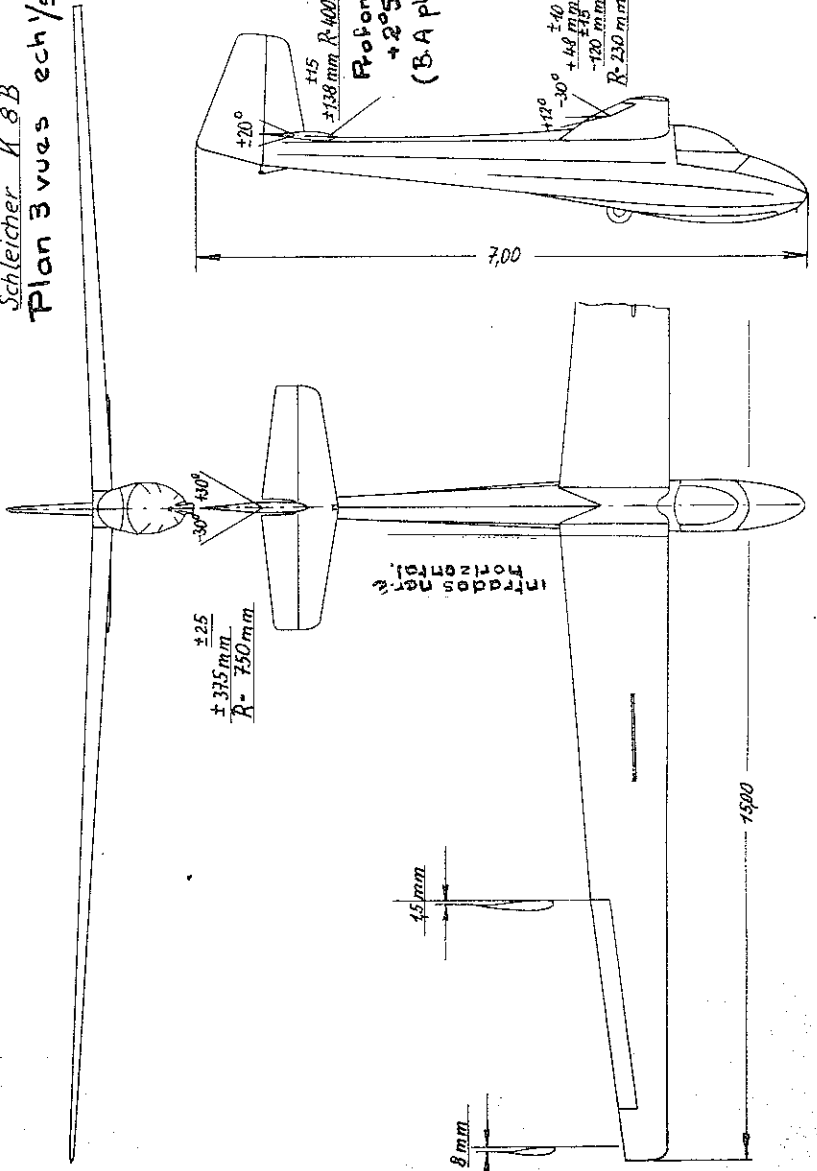
SECTION 6 - APPENDICE

- 6.1 *Courbe d'étalonnage anémométrique*
- 6.2 *Plan 3 vues et références des débattements*
- 6.3. *Plan de graissage*
- 6.4 *Schéma de montage de l'empennage*

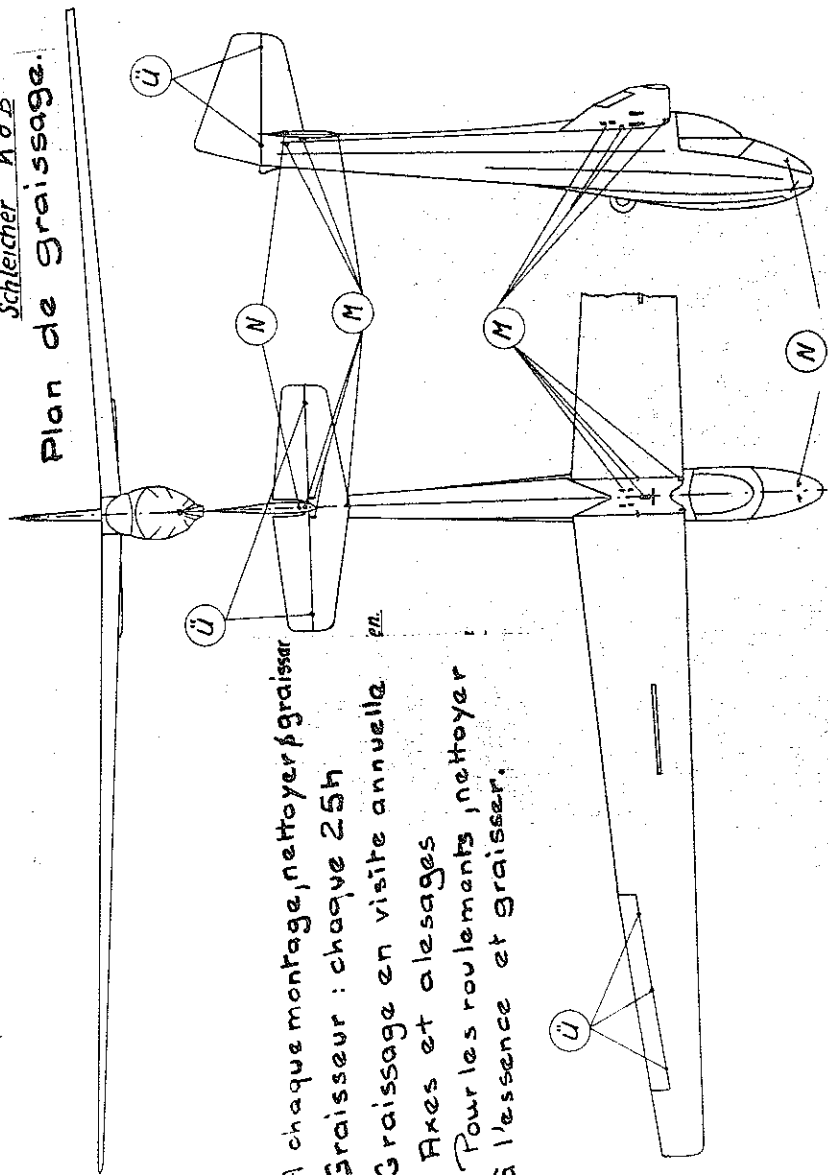


KSE courbe $VI = f(VC)$

Schleicher K 8B
 Plan 3 vues ech/50



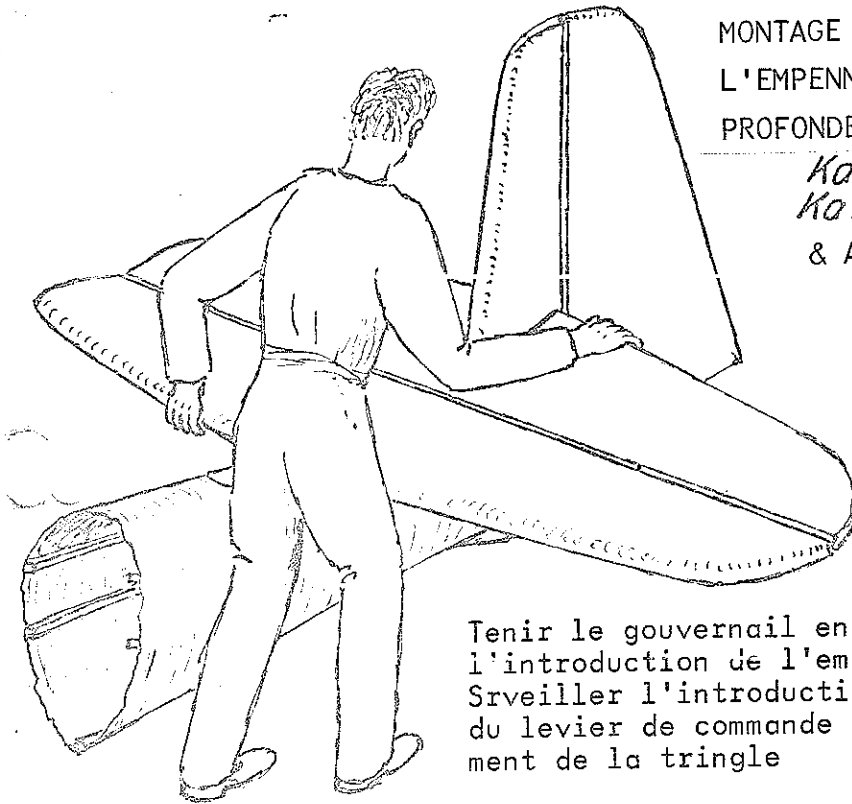
Schleicher K8B
Plan de Graissage.



- (M) A chaque montage, nettoyer & graisser
 - (N) Graisseur : chaque 25h
 - (Ü) Graissage en visite annuelle en.
- Axes et ailesages
Pour les roulements, nettoyer à l'essence et graisser.

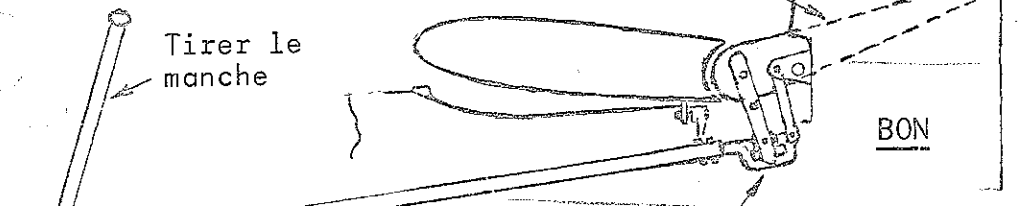
MONTAGE DE 6.4
L'EMPENNAGE DE
PROFONDEUR DES

*Ka2b, Ka3B
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

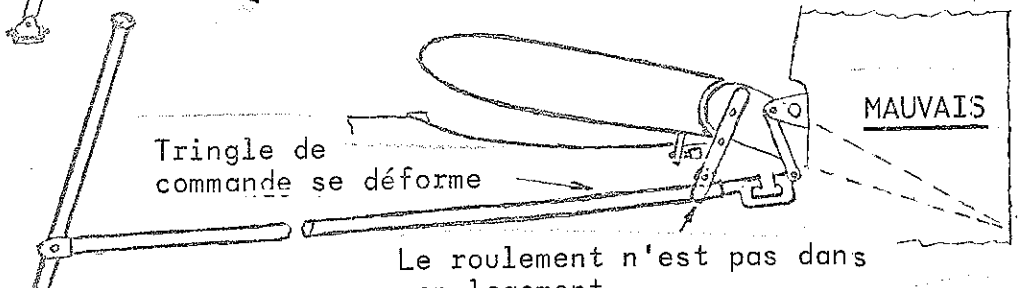
Monter le gouvernail



Tirer le manche

BON

Le roulement prend dans son logement



Tringle de commande se déforme

MAUVAIS

Le roulement n'est pas dans son logement