

**УТВЕРЖДЕНО:
А15 РТЭ-ЛУ**

**ДЕЛЬТАЛЕТ А15 «ВЕТЕР»
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
А15 РТЭ**

МОДЕЛЬ: ДЕЛЬТАЛЕТ А15 «ВЕТЕР»

ЗАВОДСКОЙ НОМЕР: _____

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР: _____

УДОСТОВЕРЕНИЕ О ГОДНОСТИ К ПОЛЕТАМ: _____
номер,

название организации, выдавшей удостоверение

НАЧАЛО ЭКСПЛУАТАЦИИ: _____ 20г.

ВНИМАНИЕ!

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ НАСТОЯЩЕГО ДЕЛЬТАЛЕТА ДОЛЖНА ПОЛНОСТЬЮ
СООТВЕТСТВОВАТЬ СВЕДЕНИЯМ И ОГРАНИЧЕНИЯМ, ИЗЛОЖЕННЫМ НИЖЕ!**

- 2 -
Содержание

Служебная информация

Описание дельталета и его систем

Эксплуатация и техническое обслуживание дельталета

Приложения

РАЗДЕЛ О
СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

- 0.1. Назначение РТЭ
- 0.2. Обязанности держателя РТЭ
- 0.3. Принятые символы и сокращения
- 0.4. Порядок внесения изменений
- 0.5. Лист регистрации изменений
- 0.6. Перечень действующих страниц

0.1. НАЗНАЧЕНИЕ РТЭ.

01.1. Руководство по технической эксплуатации дельталета А15 является основным техническим документом, определяющим и регламентирующим для дельталета данного типа конкретные правила его технической эксплуатации, технику и методику выполнения технической эксплуатации с учетом особенностей его обслуживания, - в объеме, необходимом для обеспечения летной годности дельталета в соответствии с нормами летной годности «ВТТД МДП-87». Требования и указания настоящего РТЭ обязательны для всего летного и технического состава при эксплуатации дельталета данного типа.

0.2. ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ РТЭ

02.1. Держателем РТЭ является пилот (владелец) дельталета. Держатель РТЭ несет ответственность за своевременное и правильное внесение в РТЭ всех изданных изменений и дополнений в соответствии с порядком, установленном в пункте настоящего раздела «Порядок внесения изменений».

0.3. ПРИНЯТЫЕ СИМВОЛЫ И СОКРАЩЕНИЯ

03.1. В настоящем РТЭ применяются сокращения, которые используются для уменьшения его объема. Символы используются для обозначения вновь вводимой или измененной информации. Ниже приводятся примененные в тексте РТЭ символы и сокращения:

- новое или измененное содержание текста, изменение последовательности расположения или изложения материала без изменения содержания;

РТЭ – руководство по технической эксплуатации;

АП ОЛС – Авиационные правила. Очень легкие самолеты;

ВТТД МДП – Временные технические требования к моторным дельтапланам.

ВПШ – взлетно-посадочная полоса;

МСА – Международная стандартная атмосфера;

ЗИП – Запасное имущество и принадлежности;

РУД – Рычаг управления двигателем;

Материалы РТЭ, относящиеся одновременно как к основному типу дельталета, так и его модификации, помещены в РТЭ без специальных оговорок. Материалы, относящиеся в отдельности к основному типу дельталета или к его модификации, помещены вначале по основному типу дельталета, а затем – по его модификации и имеют соответствующие оговорки.

0.4. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯ

04.1. Совершенствование методов эксплуатации, введение конструктивных изменений, изменение состава бортового оборудования приводит к необходимости внесения в РТЭ изменений и дополнений, которые будут издаваться взамен или в дополнение соответствующего материала РТЭ в виде отдельных листов типового образца и рассылаться держателям РЛТ.

Внесение разосланных листов с изменениями или дополнениями в РТЭ подтверждается листом регистрации изменений, помещенным в РТЭ. На нем проставлены регистрационные номера вновь поступающих, дополняющих или заменяющих листов, которые должны быть зачеркнуты после помещения этих листов в Руководство. Если между зачеркнутыми номерами окажется не зачеркнутый, это означает, что соответствующий номер, изданного изменения не получен. В этом случае держатель РТЭ обязан немедленно затребовать недостающий материал.

0.6. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

06.1. В приведенном ниже перечне действующих страниц помещены расположенные подряд номера и соответствующие даты утверждения всех страниц РТЭ, которые в него включены на дату его выпуска, либо на дату утверждения очередного изменения. Очередное Изменение РТЭ обязательно предусматривает замену данного листа Перечня действующих страниц.

Перечень действующих страниц позволяет при необходимости проконтролировать наличие в данном экземпляре всех действующих страниц, с учетом даты их утверждения.

Раздел подразделения	Страница	Дата утверждения	Раздел подразделения	Страница	Дата утверждения

РАЗДЕЛ 1

ОПИСАНИЕ ДЕЛЬТАЛЕТА И ЕГО СИСТЕМ.

Содержание

- 1.1. Введение
- 1.2. Конструкция шасси.
- 1.3. Конструкция крыла.
- 1.4. Силовая установка.
- 1.5. Топливная система.
- 1.6. Электрическая система.
- 1.7. Приборное оборудование.
- 1.8. Кресла пилотов и ремни безопасности.
- 1.9. Система управления.

1.1. ВВЕДЕНИЕ.

1.1.1. В этом разделе представлено описание дельталета и его систем. Для более подробного изучения конструкции и работы двигателя и приборного оборудования необходимо изучить их эксплуатационную документацию.

1.1.2. Состав изделия. Дельталет состоит из крыла и шасси, закрытого кабиной, на котором размещены: винтомоторная установка, кресла пилотов с ремнями безопасности, топливный бак, приборное оборудование, электрическая и топливная системы и система управления параметрами полета и силовой установкой. В состав дельталета также входят: комплект инструментов и приспособлений, защитные чехлы, комплект эксплуатационно - технической документации.

1.2. КОНСТРУКЦИЯ ШАССИ.

1.2.1. Шасси предназначено для осуществления руления, взлета, посадки и для размещения на нем закрытой кабины, кресел пилотов, силовой установки, оборудования и систем, а также для закрепления крыла.

1.2.2. Шасси состоит из каркаса крыла, передней стойки, основных стоек и узла вращения крыла.

1.2.3. Основные технические данные:

Колея, мм	1500
База, мм	2080
Шины	400*150 ТУ1-93 ПО «Омскшина»
Давление в шинах, кгс/кв.см	1,0 + 0,1
Тормозное колесо	Переднее
Тип тормоза	Барабанный
Амортизаторы стоек	
передней	Пружинный
задних	Пневматические или гидравлические с пружиной.

1.2.4. Каркас шасси состоит из продольной балки, пилона, моторамы, рамки кресел, поддона бензобака. Продольная балка, пилон и рамка кресел выполнены из труб. Для достижения малого веса при достаточной прочности эти элементы выполнены составными и имеют усиления. Продольная балка усилена вставными трубами по всей длине. Трубы пилона усилены вставками в средней части. Продольная балка и трубы пилона соединены между собой накладками при помощи кронштейнов и накладок на стальных болтах. К пластинам, соединяющим трубу передней стойки с продольной балкой и к кронштейнам моторамы, соединяющим трубы пилона в средней части, при помощи ушковых болтов закреплена рамка кресел. Рамка кресел представляет собой гнутую по контуру трубу, соединенную с такой же трубой внутренними и наружными вставками. Моторама состоит из кронштейна и двух тяг. Кронштейн, выгнутый из листовой стали, вилкообразной частью крепится к трубам пилона через накладки в средней части. Консольная часть кронштейна через ушковые болты крепится тягами к нижней части задней трубы пилона. Тяга представляет собой трубу с проушинами на концах. В местах крепления двигателя на мотораме установлены резиновые амортизаторы. В задней части продольной балки закреплен поддон топливного бака. Поддон выполнен из листового металла, закреплен к балке хомутами и имеет две полосовые стяжки для удерживания топливного бака. Поверхности поддона, соприкасающиеся с топливным баком, покрыты листовой пористой маслостойкой резиной.

1.2.5. Передняя стойка представляет собой сваренную из стальных труб вильчатую рамку с установленными на ней амортизаторами и колесом с тормозом. Рамка передней стойки с помощью вертикальной оси закреплена к трубе передней стойки. Рамка состоит из

двух вертикальных и двух горизонтальных труб. В горизонтальных трубах имеются отверстия для прохода вертикальной оси вращения передней стойки. К вертикальным трубам приварены подножки с надетыми на них резиновыми чехлами. Подножки служат управляющими рычагами при движении дельталеда по земле и поддерживают ноги пилота в полете. В нижней части вертикальных труб имеются вилки для подсоединения рычагов крепления колеса. В средней части вертикальных труб имеются проушины для подсоединения амортизатора. Рычаги представляют собой стержни с цапфами на концах. Одной цапфой рычаг крепится к вилке рамки передней стойки, вторая цапфа закреплена на оси колеса. Амортизатор передней стойки парный и состоит из стальной направляющей, шарнирно закрепленной в проушине рамке, стального штока, скользящего в направляющей и другим концом закрепленного на оси колеса и пружины, установленной между штоком и направляющей. Колеса передних и задних стоек одинаковы и представляют собой ступицу с одетой на нее авиационной шиной. Ступица колес состоит из корпуса в которой вставлены подшипники фланца, соединенными с корпусом полукольцами. На ступицу переднего колеса крепится тормоз. Тормоз состоит из тормозного барабана, двух колодок, пружин, основания и кулачка с рычагом. Стальной тормозной барабан крепится болтами к корпусу ступицы колеса. Дюралюминиевые колодки снабжены накладками из фрикционного материала. Колодки крепятся на стальном пальце алюминиевого основания и удерживаются в не разжатом состоянии парой пружин. Разводятся колодки выступами кулачка, установленного на основании. Основание болтами крепится к фланцу втулки, сидящей на оси колеса. На конец кулачка снаружи основания насажен тормозной дюралюминиевый рычаг. При нажатии на рычаг, поворачивается кулачок, который своими выступами раздвигает тормозные колодки и прижимает их к тормозному барабану, затрудняя его вращение и вращение колеса. На конец кулачка снаружи основания насажен тормозной дюралюминиевый рычаг. При нажатии на рычаг, поворачивается кулачок, который своими выступами раздвигает тормозные колодки и прижимает их к тормозному барабану, затрудняя его вращение и вращение колеса. При снятии усилия с рычага, пружины сводят колодки в исходное положение, освобождая тормозной барабан.

1.2.6. Основные задние стойки представляют собой дюралюминиевые трубы – балансиры с ухом с одной стороны для шарнирного крепления через кронштейн к продольной балке и осью для колеса с другой стороны. На балансирах установлены ушковые болты для крепления раскосов, соединяющих их с продольной балкой и кронштейны для крепления амортизаторов. Верхние концы амортизаторов соединены с помощью кронштейнов с задней трубой пилона. Амортизаторы задних стоек – пневматические. Их заправляют воздухом под давлением 10 кгс/кв.см. Амортизатор состоит из корпуса, штока и пружинного клапана для перепуска воздуха при перемещении штока. Амортизатор, балансир и раскос закреплены кронштейнами через резину – металлические шарниры.

1.2.7. Узел вращения предназначен для закрепления крыла к шасси и обеспечения их относительного вращения в двух степенях свободы. Узел вращения состоит из пластин, закрепленных к передней трубе пилона с помощью резино – металлического шарнира, обеспечивающего изменение угла атаки крыла. Детали резино – металлического шарнира приклепаны к пластинам и закреплены к трубе стальной шпилькой. Управление по крену обеспечивается деталями, закрепленными на килевой трубе крыла. Крепление крыла к шасси страхуется дополнительным тросом, охватывающим килевую трубу крыла и закрепленным к болту крепления пластин, соединяющим трубы пилона между собой в районе узла вращения.

1.3. КОНСТРУКЦИЯ КРЫЛА

1.3.1. Крыло предназначено для создания аэродинамической подъемной силы во время полета, а также для управления полетом.

1.3.2. Крыло дельталеда состоит из каркаса крыла и паруса.

1.3.3. Основные технические данные:

Размах крыла, м	10,2
Площадь крыла, м ²	15,2

Угол при вершине каркаса, градус	119-122
Средняя аэродинамическая хорда, м	1,5
Высота мачты, м	1,2
Высота трапеции управления, м	1,4

1.3.4. Крыло дельталаета имеет «плавающую» поперечину и двойную обшивку до 60% хорды. Стреловидность крыла может быть изменена с помощью троса, удерживающего поперечину на килевой трубе.

1.3.5. Каркас крыла дельталаета предназначен для восприятия нагрузок от аэродинамических сил, возникающих при обтекании крыла воздушным потоком, и регулирования аэродинамической формы паруса.

1.3.6. Каркас крыла состоит из килевой трубы, двух боковых труб и поперечной трубы, имеющей шарнирное соединение в средней части, а также из треугольной трапеции и мачты. Все элементы соединены тросовыми растяжками. Каркас крыла выполнен из дюралюминиевых труб различного диаметра.

Килевая труба воспринимает нагрузки от паруса, шасси, тросовых растяжек и боковых труб. Килевая труба в средней части усилена вставкой меньшего диаметра. В передней части килевой трубы болтами вставкой меньшего диаметра. В передней части килевой трубы болтами закреплены носовые пластины, к которым крепятся боковые трубы. Под болты носового узла закреплены пряжки верхнего переднего троса, идущего к мачте и нижних передних тросов, идущих к трапеции. В средней части килевой трубы закреплены кронштейны, удерживающие боковые трубы трапеции и узел шарнирного закрепления мачты. Между узлами крепления мачты и трапеции расположен перемещаемый узел вращения, удерживаемый на трубе хомутами. В концевой части килевой трубы крепятся болтами нижние задние тросы, идущие к трапеции, верхний задний трос, идущий к мачте и тросы, идущие к поперечной трубе. Трос, идущий к поперечной трубе, имеет регулировочный кронштейн натяжения паруса.

Боковые трубы воспринимают в основном нагрузку от паруса крыла. Каждая боковая труба состоит из трех труб, сочлененных между собой за счет перекрытия по длине труб различных диаметров, одновременно усиливающих боковую трубу в районе концентрации напряжений. Фиксация труб относительно друг друга производится стальными штифтами с заводными кольцами. Боковые трубы соединены с поперечной трубой с помощью стальных накладок и болтов. К боковым узлам закреплены пряжки спаренных боковых нижних тросов, идущих к трапеции, и пряжка верхнего бокового троса, идущего к мачте. На консольной части боковой трубы болтом закреплен стальной крючок, служащий опорой упорной латы паруса. Для предотвращения чрезмерного опускания законцовки паруса на конце боковой трубы установлены антипикирующие трубчатые поддержки, надетые на опоры, закрепленные болтами к боковым трубам. Поддержки фиксируются на опорах пружинными фиксаторами. Для натяжения паруса по передней кромке на концах боковых труб имеются подвижные втулки с рядом отверстий, фиксируемые штифтом с заводным кольцом. Пряжка паруса крепится к подвижной втулке штифтом с булавкой.

Поперечные трубы воспринимают сжимающие усилия, возникающие в крыле. Поперечные трубы усилены в центральной части внутренними вставками и присоединены болтами к накладкам боковых труб. Другие концы поперечных труб шарнирно соединены между собой пластинчатыми накладками и болтами. От центрального узла соединения поперечных труб идут парные тросы к задней части килевой трубы.

Трапеция управления состоит из двух боковых трубчатых стержней с проушинами на концах, закрытых каплевидными обтекателями, и трубы грифа трапеции. Концы грифа трапеции имеют цапфы, входящие в проушины боковых труб трапеции и скреплены болтами, к которым подходят нижние боковые троса.

Мачта состоит из трубы, находящейся внутри каплевидного обтекателя. Нижней частью с помощью стакана и шарового шарнира мачта закреплена к килевой трубе. К верх-

нему концу мачты болтами закреплены верхние тросовые растяжки, проходящие через продольные прорезы в обтекателе и трубе мачты.

1.3.7. Парус крыла совместно с каркасом крыла образует аэродинамическую форму крыла и является несущей поверхностью дельталета. Парус изготовлен из лавсановой ткани, пропитанной специальным полиуретановым составом, придающим ей повышенную жесткость и снижающим воздухопроницаемость. Все швы паруса выполнены капроновыми нитками строчкой «зиг-заг». Парус состоит из правой и левой частей, каждая из которых состоит из верхней и нижней обшивок и обтекателя. По передней кромке обшивки сшиты, здесь же вшит обтекатель, который будучи пришитым к верхней обшивке образует карман для жесткой пластмассовой вставки, формирующей переднюю кромку паруса. От линии пришива обшивки и до задней кромки, парус усилен дополнительными накладками. С внутренней стороны обшивок пришиты накладные латкарманы, которые служат для фиксации трубчатых вставок – лат, профилирующих крыло. Для исключения протираания обшивок, передняя часть латкармана выполнена из восьми слоев ткани. Место соединения задней части латкармана с обшивкой усилено дополнительными накладками. К ним пришиты капроновые шнуры, натягивающие ткань вдоль лат. По оси симметрии крыла обшивки сшиты вместе. Место соединения усилено передними, центральными и задними накладками. Здесь же пришит килевой карман, имеющий усиления. Карман соединяет парус с килевой трубой и формирует профиль крыла в корневой части, ограничивая вертикальное перемещение паруса. На обтекателях и нижних обшивках имеются текстильные застежки, предназначенные для удобства монтажа-демонтажа паруса на каркас крыла. В районе текстильной застежки парус усилен накладками. В носовой части парус фиксируется на каркасе крыла штифтами, проходящими через люверсы паруса. На концах боковых труб парус закреплен к каркасу штифтами с помощью пряжек с капроновыми лентами. Отверстие для выхода тросов усилены накладками с внутренней стороны. От мачты к задней кромке паруса подходят четыре троса антипикирующей системы. Пряжки тросов паруса подходят четыре троса антипикирующей системы. Пряжки тросов закреплены болтами к мачте и к люверсам в задней кромке паруса. Латы паруса имеют пластмассовые вставки. Передние вставки служат упорами в ткань, задние вставки имеют прорезы для фиксации капроновых шнуров, натягивающих ткань паруса вдоль латы.

1.4. СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

1.4.1. Силовая установка предназначена для создания тяги на земле и в воздухе. Она включает в себя поршневой двухцилиндровый двухтактный двигатель, воздушный винт, выпускную систему.

1.4.2. Основные технические данные:

Мощность двигателя максимальная, л.с.	65
Частота вращения максимальная, об/мин.	6200
Статическая тяга минимальная, кгс.	10
Статическая тяга максимальная, кгс.	130
Диаметр винта, м	1,6

1.4.3. В силовой установке применен двигатель «HIRT» 2706 (3203). Для более подробного изучения конструкции и работы двигателя необходимо изучить его эксплуатационную документацию. Двигатель установлен на кронштейне

моторамы каркаса шасси на четырех резиновых амортизаторах из маслостойкой резины. Крутящий момент от двигателя передается редуктору через эластичную муфту. Понижающий шестеренчатый редуктор передает крутящий момент на воздушный винт. К фланцу винта закреплена болтами втулка винта.

Втулка воздушного винта фиксированного шага состоит из двух половин, которые охватывают и фиксируют комли лопастей при сжатии втулки болтами.

Выпускная система состоит из выпускной трубы, глушителя и элементов их крепления. Глушитель закреплен к гайкам крепления двигателя через амортизирующие прокладки с помощью кронштейна, охватывающего глушитель. Выхлопная труба соединяет двигатель с глушителем. Она крепится к ним шаровыми фланцами на пружинах.

1.5. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

1.5.1. Топливная система предназначена для подачи топлива в карбюратор двигателя. Она состоит из бензобака, закрепленного на поддоне, топливопровода, топливозаборника и топливного насоса.

Бензобак выполнен из стального листа. Сверху бензобака расположена заливная горловина с резьбовой крышкой. Внизу бензобака – сливная пробка, расположенная на полости отстойника. Бензобак имеет внутреннюю перегородку. Сверху бака есть отверстие, в которое вставлен топливозаборник с датчиком остатка топлива. Топливозаборник оснащен мелкоячеистым топливным фильтром. Топливопровод резиновый с подкачивающим устройством. Мембранный двухклапанный топливный насос установлен на картер двигателя и соединен с кривошипной камерой каналом. Топливная смесь готовится заранее и заливается в бензобак.

1.6. ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

1.6.1. Электрическая система предназначена для обеспечения искрообразования и подачи электропитания потребителям. Она состоит из блока катушек, установленного в двигателе, коммутационной коробки, кабелей электропроводки, выключателя зажигания.

1.6.2. Блок катушек содержит высоковольтную катушку искрообразования, две катушки, управляющие моментом искрообразования, катушку генератора, вырабатывающую переменный ток напряжением 12-40 вольт. В коммутационной коробке расположены диодный выпрямительный мост, реле заряда аккумулятора, разъемы для подсоединения электрических кабелей. Коммутационная коробка закреплена на передней стойки пилона. К ней подсоединены электрические кабели электропроводки, соединяющие ее через герметичные электроразъемы с блоком катушек двигателя, потребителями электрического тока генератора, приборным комплексом, тумблерами выключателя зажигания, установленными внутри коробки управления электрооборудованием. Электропроводка включает в себя кабель, соединяющий приборный блок с датчиками температуры и остатка топлива. Двигатель оснащен электростартером с пусковым реле и реле-регулятором напряжения заряда аккумулятора.

1.7. ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

1.7.1. Приборное оборудование предназначено для контроля параметров работы силовой установки.

Приборный блок установлен на кронштейне с резиновыми амортизаторами, который крепится на специальном трубчатом пилоне. Пилон закреплен болтами между накладками для крепления рамки кресел пилотов. В состав приборного комплекса входят: высотомер, указатель скорости, компас, вариометр, тахометр, указатель температуры головки цилиндра, индикатор остатка топлива в баке.

1.8. КРЕСЛА ПИЛОТОВ И РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

1.8.1. Кресла пилотов анатомического типа, они предназначены для размещения пилотов, снижения их утомляемости и повышения пассивной безопасности при авариях. Они состоят из стеклопластиковой оболочки, изнутри оклеенной поролоновыми подушками, обшитыми кожзаменителем. Кресла закреплены к рамке шасси посредством трубчатых дуг, ремней с пряжками, кронштейнов и других элементов крепления. Переднее кресло может перемещаться вдоль рамки для подбора более удобного положения пилота. Ремни безопасности и их замки автомобильного типа. Они закреплены к балке хомутами и фиксируют положение пилота в кресле. Ремни состоят из плечевых ремней и поясных ремней, застегиваемых одним замком. Длина ремней регулируется индивидуально таким образом, чтобы плечи пилотов были прижаты к спинке кресла.

1.9. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

1.9.1. Система управления включает в себя управление дроссельной заслонкой карбюратора для изменения режимов работы двигателя на земле и в воздухе, устройство дистанционного запуска для запуска двигателя на земле и в воздухе, дистанционного выключения двигателя (см. п. 7.6.), управление параметрами полета, управление тормозом.

1.9.2. Управление дроссельной заслонкой карбюратора тросовое. Управление осуществляется ножной педалью. Педаль выполнена из трубы, согнутой под прямым углом. С одной стороны на педаль надет резиновый чехол, вторая сторона имеет проушину с осью вращения. Педаль закреплена на вилке переднего колеса. К педали закреплена трос управления, идущий от карбюратора. На болты крепления пилона приборного оборудования закреплена сектор ручного управления дроссельной заслонкой с фрикционным торможением. При выдвинутом вперед рычаге сектора управления двигателем до среднего положения, сохраняется возможность ножного управления дроссельной заслонкой от среднего положения до положения максимального открытия.

1.9.3. Устройство дистанционного запуска двигателя тросовое. В устройстве использован штатный ручной стартер двигателя с удлиненным тросом. Рукоятка запуска с улавливателем установлены на болты крепления пилона приборного блока и легко доступны пилоту на земле и в воздухе. В местах изменения направления прохождения троса запуска установлены ролики на кронштейнах. Двигатель может быть оснащен электростартером.

1.9.4. Управление тормозом тросовое. Управление осуществляется ножной педалью. Педаль выполнена из трубы, изогнутой под прямым углом. С одной стороны на педаль надет резиновый чехол. Вторая сторона имеет проушину с осью вращения и закреплена на вилку переднего колеса. К педали закреплена трос управления, идущий от переднего колеса. При нажатии на педаль вытягивается трос управления и поворачивает рычаг тормоза, раздвигая тормозные колодки управления и поворачивает рычаг тормоза, раздвигая тормозные колодки и осуществляя торможение.

1.9.5. Управление параметрами полета осуществляется с помощью рулевой трапеции путем относительного перемещения крыла и шасси в узле вращения, конструкция которого описана в п.7.2.7.

РАЗДЕЛ 2

УХОД ЗА ДЕЛЬТАЛЕТОМ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Содержание

- 2.1. Введение.
- 2.2. Периодичность контроля дельталета.
- 2.3. Внесение изменений и ремонты.
- 2.4. Наземное хранение и транспортировка.
- 2.5. Мойка и меры сохранности

2.1. ВВЕДЕНИЕ

2.1.1. В данном разделе содержатся заводские рекомендации о наземном обслуживании и уходе за дельталетом. Здесь также указываются определенные требования к эксплуатации, направленные на поддержание характеристик и возможностей дельталета, свойственных для нового аппарата.

2.2. ПЕРИОДИЧНОСТЬ КОНТРОЛЯ ДЕЛЬТАЛЕТА

2.2.1. Перед каждым полетом должен проводиться тщательный предполетный осмотр дельталета. Во время осмотра проверяется наличие и состояние элементов, стопорящих резьбовые соединения, осматриваются детали дельталета на отсутствие повреждений и трещин.

2.3. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ И РЕМОНТЫ

2.3.1. Любые изменения в дельталете должны быть согласованы с изготовителем, чтобы гарантировать сохранение летной годности. Ремонты допускаются выполнять только изготовителю дельталета.

2.4. НАЗЕМНОЕ ХРАНЕНИЕ

2.4.1. Дельталет желательно хранить в отопляемом хранилище, допускается хранение в неотапливаемом хранилище после проведения тщательной консервации, с нанесением консерванта на внутренние и внешние поверхности труб и других деталей подвергающихся коррозии. При перерывах в полетах хранение ведется в ангаре в сборе. При кратковременных перерывах необходимо снимать дельтаплан с шасси, укладывать на землю и защищать от попадания солнечных лучей.

Транспортирование может осуществляться всеми видами транспорта: железнодорожным, воздушным и водным без ограничения расстояния; автомобильным на расстояние не более 3000 км по грунтовым дорогам со скоростью не более 40 км/час, по дорогам с твердым покрытием со скоростью не более 60 км/ч.

2.5. МОЙКА

2.5.1. Допускается мойка окрашенных поверхностей дельталета водой с тщательным и быстрым просушиванием деталей. Воздушный винт и двигатель после каждого полета протирать ветошью. Обшивку сидений протирать смоченной и хорошо отжатой губкой.