

*Ten. Corbelli*

**L. Dv. T. 2230 A-1, A-2 u. B-2 / FI**

**RISERVATO**

**D.F.S. 230 A-1, A-2 e B-2**

**PRESCRIZIONE D'IMPIEGO**

(Giugno 1942)

Edizione Giugno 1942



**L. Dv. T. 2230 A-1, A-2 u. B-2 / FI**

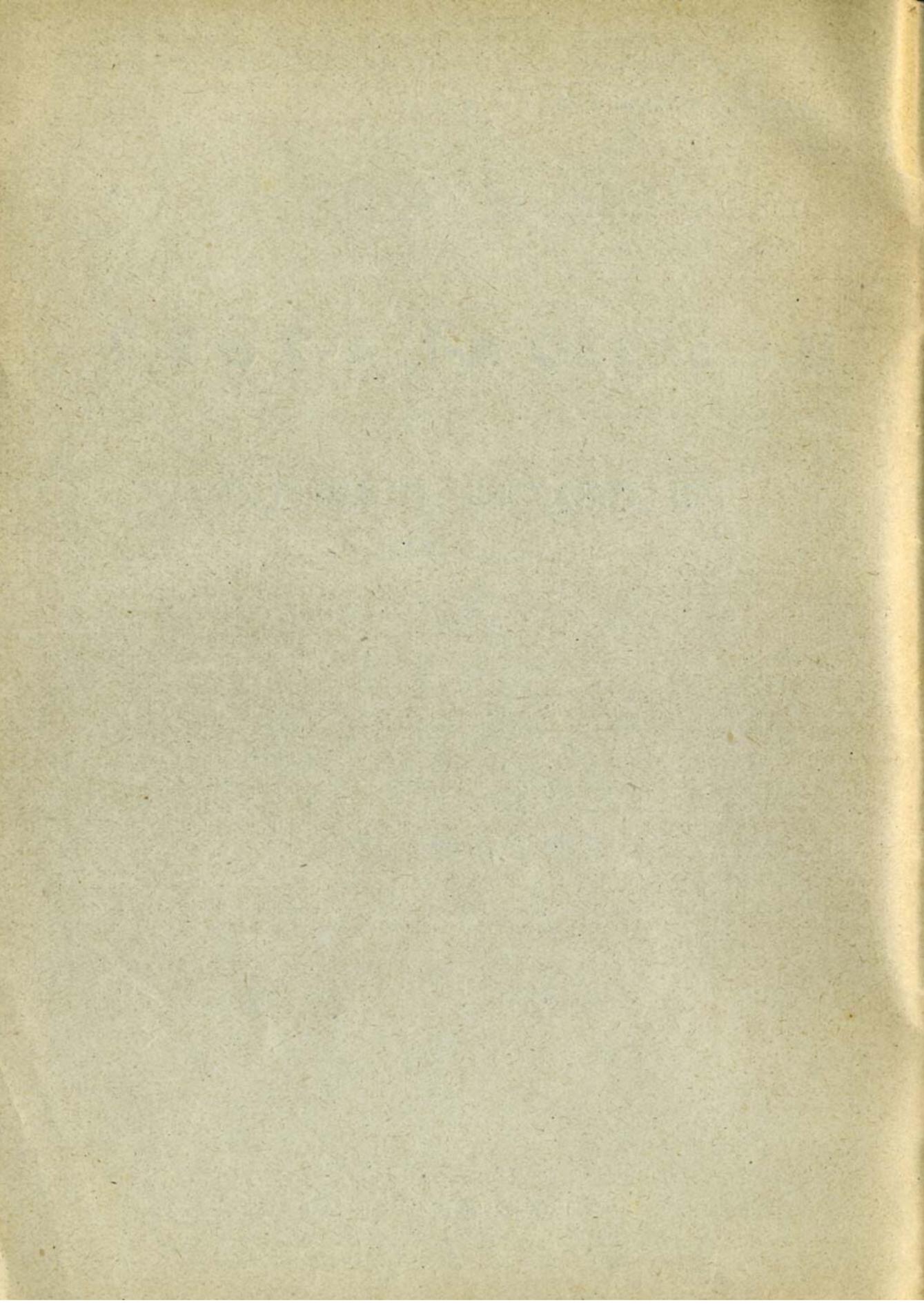
R I S E R V A T O

# **D. F. S. 230 A-1, A-2 e B-2**

**PRESCRIZIONE D'IMPIEGO**

(Giugno 1942)

Edizione Giugno 1942



PROSPETTIVA DI PROTOTIPO DI ALIANTE  
D. F. S. 230 A-1, A-2 e B-2

Tipi	Esecuzioni e differenze
A-1	Esecuzione normale, flettner.
A-2	Come A-1, sportello di carico, tetto della cabina apribile e guarniture ferma utensili.
B-2	Come A-2, senza flettner ma con doppio comando.



PARTE I

**Approntamento per la partenza**



## Indice

<b>A - Preparativi generali</b> . . . . .	<i>Pag.</i>	9
1. Togliere le copertine di protezione . . . . .	»	9
2. Togliere gli ancoraggi . . . . .	»	9
3. Togliere i fermi dei comandi . . . . .	»	9
4. Montare il carrello . . . . .	»	9
5. Rimorchio a terra . . . . .	»	9
6. Effettuare il caricamento . . . . .	»	9
7. Montare l'accumulatore . . . . .	»	10
8. Paracadute freno . . . . .	»	10
9. Mezzi ausiliari di distacco . . . . .	»	10
10. Montaggio pattini per la neve . . . . .	»	10
11. Controllo centramento . . . . .	»	10
<b>B - Approntamento volo, controllo</b> . . . . .	»	11
1. Fusoliera . . . . .	»	11
2. Carrello . . . . .	»	11
3. Impennaggi . . . . .	»	11
4. Comandi . . . . .	»	11
5. Cellula . . . . .	«	11
6. Allestimento . . . . .	»	12
<b>C - Avviso operazioni per il volo</b> . . . . .	»	12



## A - Preparativi generali

### 1. - *Togliere le copertine di protezione.*

Togliere le copertine dalla cabina del pilota, allontanare gli involucri di protezione dal tubo di Pitot e dal tubo di Venturi.

### 2. - *Togliere gli ancoraggi.*

Allontanare le funi di ancoraggio dai montanti e dal pattino di coda; a seconda del vento lasciare l'ancoraggio alle ali.

### 3. - *Togliere i fermi dai comandi.*

Tutte le parti tolte dal velivolo (copertine, involucri di protezione, funi d'ancoraggio, fermi dei comandi e ancoraggi di terra) devono essere messi nel sacco di bordo.

### 4. - *Montare il carrello.*

Sollevarlo il velivolo con il martinetto Hercules II sulla prua sino a che è possibile e far passare il carrello. In questa operazione tenere orizzontale il velivolo. In seguito abbassarlo lentamente, fissare l'asse del carrello con i due innesti a baionetta alla fusoliera e portare le leve d'arresto nella posizione « dentro ».

A mezzo dei finestrini controllare che l'incastro sia avvenuto dai due lati.

Agganciare anche i due cavi per il lancio indietro. Sollevare nuovamente il velivolo per controllare il fissaggio del carrello, e poi rimetterlo a terra.

### 5. - *Rimorchio a terra.*

Mettere il pattino di coda sul suo carrello e fissarlo. Rullare a passo d'uomo. Con vento far tenere e ali.

### 6. - *Effettuare il caricamento.*

Il caricamento si effettua osservando le speciali prescrizioni

e tutte le precauzioni necessarie. Distribuire bene i carichi. Verificare la giusta posizione del baricentro (vedi controllo del centramento).

7. - *Montare l'accumulatore.*

L'accumulatore deve essere prelevato dal deposito prima della partenza in volo (p. c. dalla stazione di caricamento) e montato carico dal personale appositamente addetto.

8. - *Paracadute freno.*

Il paracadute freno viene montato nella sua cassetta sulla parte inferiore della fusoliera. Agganciare le corde dei relativi ganci.

9. - *Mezzi ausiliari di distacco (vedi fig. 9).*

I due dispositivi (Razzi) vengono introdotti negli appositi alloggiamenti nelle ali.

10. - *Montaggio pattini per la neve.*

Il velivolo può essere provvisto di pattino per la neve. Il pattino montato sulla fusoliera viene tolto e al suo posto viene montato quello per la neve. Si toglie il pattino di coda normale ed al suo posto se ne mette uno per neve.

Col pattino per la neve il carrello è eliminato.

11. - *Controllo del centramento.*

Per eliminare l'influenza del vento, il controllo del centramento deve essere eseguito su una rimessa. Sollevare il velivolo con un martinetto a prua e allontanare il carrello. Abbassare il velivolo e farlo posare sugli appositi cavalletti a coltello in modo che il velivolo possa pendolare. Dopo aver portato a termine il caricamento fissare la posizione orizzontale con una livella. La posizione media del baricentro è raggiunta quando il velivolo, posato sui cavalletti a coltello, può essere tenuta senza sforzo la posizione orizzontale da un uomo che regga, a mezzo di un appiglio, la parte posteriore della fusoliera. Sollevare il velivolo e rimettere a posto il carrello (vedi fig. 7).

## B - **Controllo approntamento volo**

### 1. - *Fusoliera.*

Sportello di caricamento chiuso e assicurato: controllare se gli sportelli e porte d'entrata sono in buone condizioni. Controllare meccanismo di sgancio della porta. La guida supporto della mitragliatrice deve essere in efficienza.

Il rivestimento della fusoliera non deve essere avariato in alcun luogo.

### 2. - *Carrello.*

Pressione pneumatici a carico completo 2,8 atm.

Pressione pneumatici senza carico 2,4 atm.

Attacchi del carrello sui due lati in efficienza in modo che lo sgancio sia garantito. Cavo agganciato ed efficiente. Carrello ben montato ed innestato da due lati. Leva di sgancio del carrello (a sinistra del pilota) a posto. Controllare attacco e sgancio del cavo di traino, provare se l'attacco e lo sgancio funzionano bene. I ganci d'attacco devono essere completamente chiusi.

### 3. - *Impennaggi.*

Controllare il perfetto funzionamento dei timoni e che il loro tessuto di rivestimento non sia deteriorato in nessun posto.

### 4. - *Comandi.*

Controllare il loro libero funzionamento. Regolazione « flettner » sullo « zero ». La regolazione deve essere fatta soltanto al decollo dal pilota. Assicurarsi che sia esclusa la possibilità di blocco dei comandi.

### 5. - *Cellula.*

Collegamenti a posto. Tutti gli sportelli dei fori per la manutenzione debbono essere chiusi.

Controllare il funzionamento dei diruttori.

I puntoni delle ali non devono essere avariati.

6. - *Allestimento.*

Innestare la rete di bordo, luci di riconoscimento.

Gli apparecchi elettrici debbono segnare perfettamente.

Controllare riscaldamento del tubo di Pitot.

Disinnestare nuovamente la rete di bordo.

Il radiotelegrafista deve controllare l'impianto telefonico « Ei - V. 5 » dopo l'agganciamento del cavo di traino all'aliante.

La pistola da segnalazione con munizioni: cartucce rosse, verdi e bianche (due di ciascun tipo) debbono trovarsi ai loro posti. I pacchetti di medicazione debbono trovarsi nelle loro cassette. Armi e munizioni devono essere controllate dall'armiere. Le cinture devono essere legate sui sedili quando il velivolo non vola a pieno carico (altrimenti c'è pericolo di bloccaggio dei comandi).

**C - Segnalazione approntamento volo**

Il previsto consegnatario (capo montatore) riferisce del controllo dei seguenti punti:

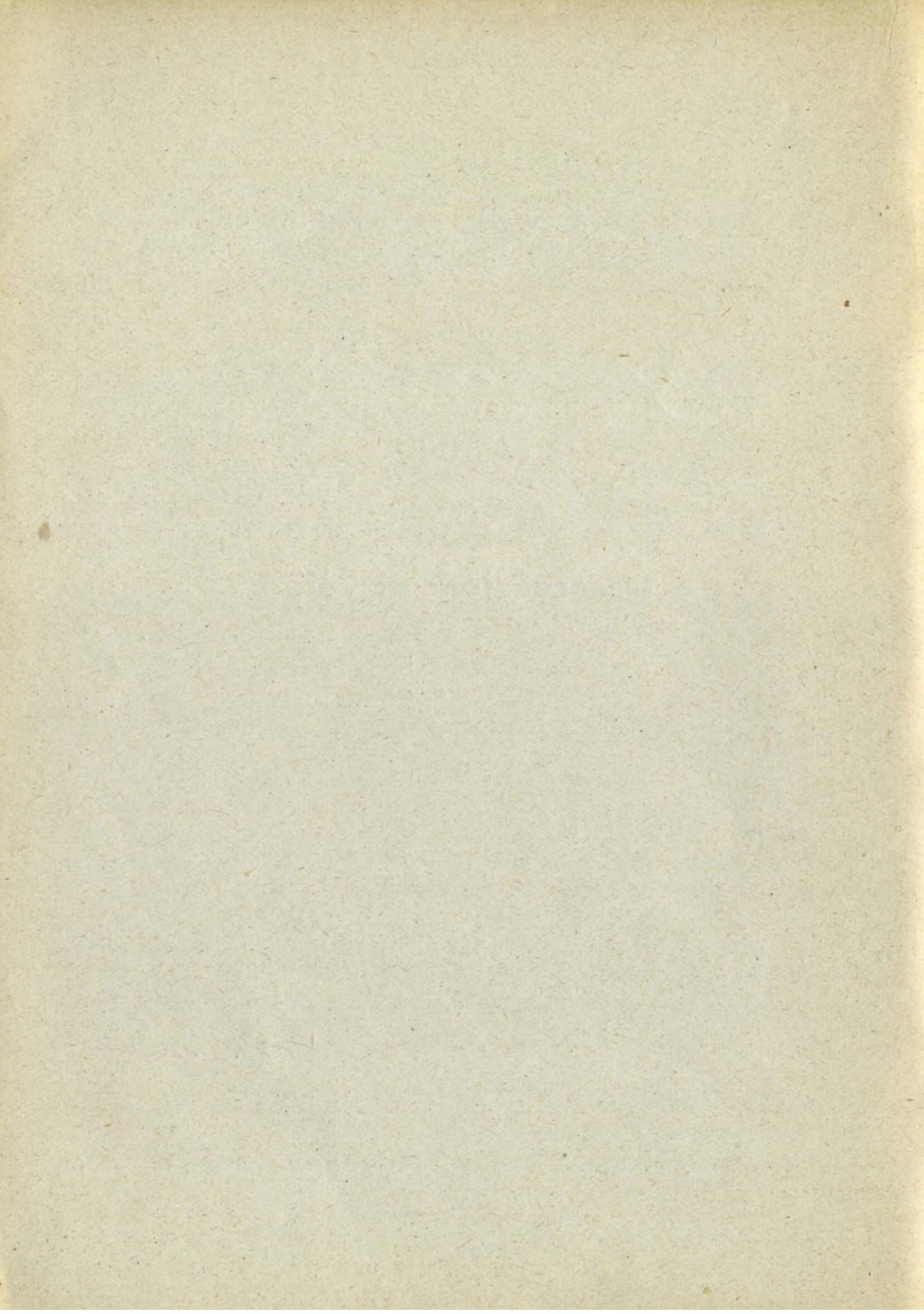
1. - I fermi dei timoni, gli ancoraggi, le copertine di protezione sono tutti tolti.
2. - Pressione pneumatici a posto (vedi pagina 1 :02 carrello).
3. - Sgancio del carrello a posto, i due cavi di richiamo sono agganciati.
4. - Gli attacchi del cavo di traino ed il loro sgancio sono perfetti (i ganci sono completamente chiusi).
5. - Impianto telefonico traino controllato e a posto.
6. - Tutti gli sportelli e le porte sono chiusi.
7. - Meccanismi di sgancio della porta e cielo del pilota sono a posto.
8. - Tutto l'impianto di comando è controllato.
9. - Diruttori e comandi perfettamente a posto.

10. - Esistenza di due pacchetti di medicazione.
11. - Pistole da segnalazione e munizioni al loro posto.
12. - L'armiere ha controllato le armi.
13. - Gli alianti sono caricati secondo le prescrizioni di carico e i carichi legati.
14. - L'impianto elettrico è a posto.
15. - I tessuti di rivestimento non sono logorati in alcun luogo.
16. - Solo nel caso che sia montato il paracadute freno.  
Il paracadute freno è messo nel suo pacco. Collegare le funi dal pacco alla maniglia di sgancio.  
Agganciare la fune di congiunzione del paracadute freno nel gancio di traino.  
Incastrare i cavi di chiusura del paracadute nell'anello (osservare la prescrizione d'impiego del centro Sperimentale di Rechlin del 30 marzo 1942).  
L'incastro e lo sgancio sono perfetti.  
Il meccanismo del paracadute e del lancio sono controllati e a posto, gancio d'incastro completamente chiuso.
17. - Solamente nel caso che siano montati i mezzi ausiliari di distacco.  
I razzi sono fissati sui due lati inferiori delle ali e l'innesto elettrico è collegato con spina a contatto.



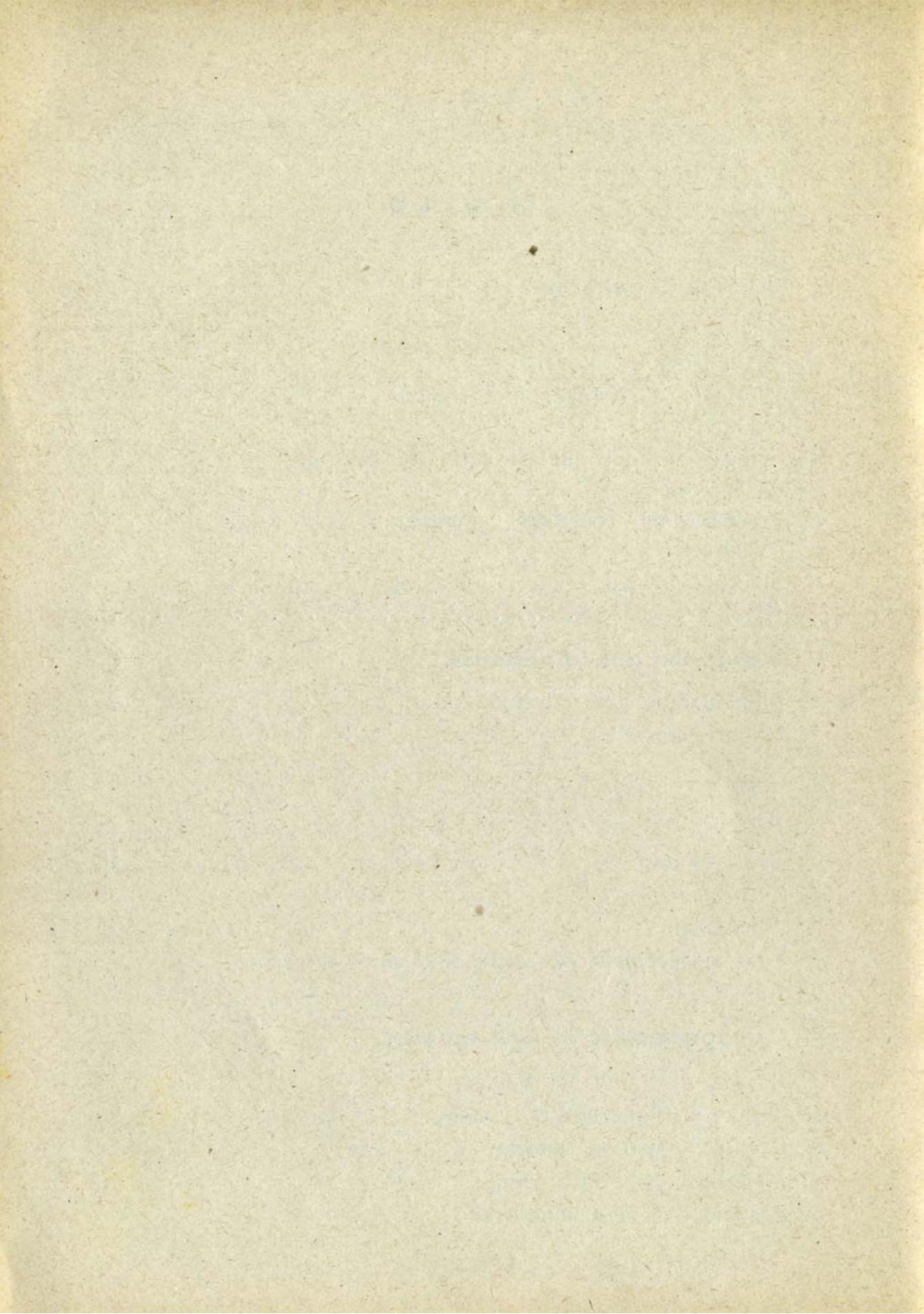
PARTE II

**Osservazioni di volo**



## Indice

<b>A - Indicazioni generali</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 19
1. Qualità di volo . . . . .	» 19
2. Suddivisione del carico . . . . .	» 19
3. Prospetto dei congegni, commutatori e leve di comando (A-1, A-2). . . . .	» 20
4. Spiegazione dei numeri della figura (pag. 20) (A-1, A-2) . . . . .	» 21
5. Prospetto dei congegni, commutatori e leve di comando (B-2) . . . . .	» 22
6. Spiegazione dei numeri della figura (pag. 22) (B-2) . . . . .	» 23
<b>B - Preparativi per la partenza</b> . . . . .	» 24
1. Allineamento per il traino . . . . .	» 24
2. Ultimi controlli . . . . .	» 24
<b>C - Volo</b> . . . . .	» 24
1. Partenza . . . . .	» 24
2. Volo trainato . . . . .	» 25
3. Volo planato . . . . .	» 25
4. Atterraggio . . . . .	» 25
5. Volo in picchiata ed atterraggio con paracadute freno . . . . .	» 25
<b>D - Comportamento in casi speciali</b> . . . . .	» 26
1. Il cavo di traino si strappa . . . . .	» 26
2. Il cavo di traino non si sgancia . . . . .	» 26
3. Il carrello non si sgancia . . . . .	» 26
4. Mancanza del primo pilota . . . . .	» 26
5. Sgancio del paracadute freno . . . . .	» 26



## A - **Indicazioni generali**

### 1. - *Qualità di volo.*

Le qualità di volo sono perfette nel volo trainato e nel volo planato.

Il velivolo può essere condotto da ogni pilota con facilità senza un notevole addestramento speciale.

Al decollo succede che il velivolo non risponde bene ai comandi finchè non ci sarà sufficiente pressione sull'impen-naggio verticale.

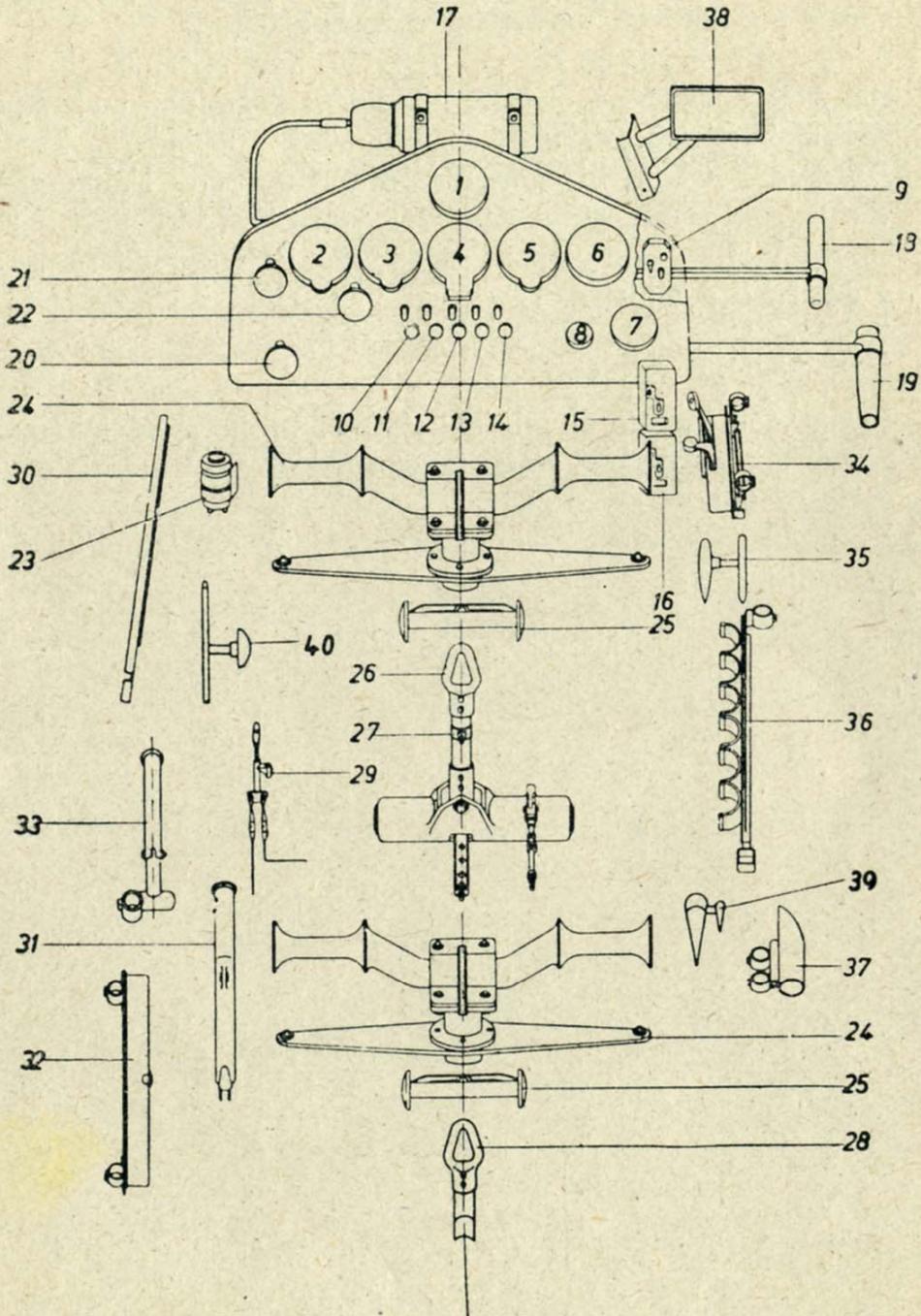
Durante il traino bisogna fare attenzione che l'aliante non venga a trovarsi nella scia del velivolo trainante. Per lo stesso motivo non appena sganciato l'aliante dovrà girare a destra o a sinistra.

### 2. - *Distribuzione del carico.*

Prima dell'entrata il pilota dovrà controllare se la ripartizione dei carichi è stata fatta secondo le prescrizioni di caricamento.

E' molto pericoloso non osservare le prescrizioni di caricamento.

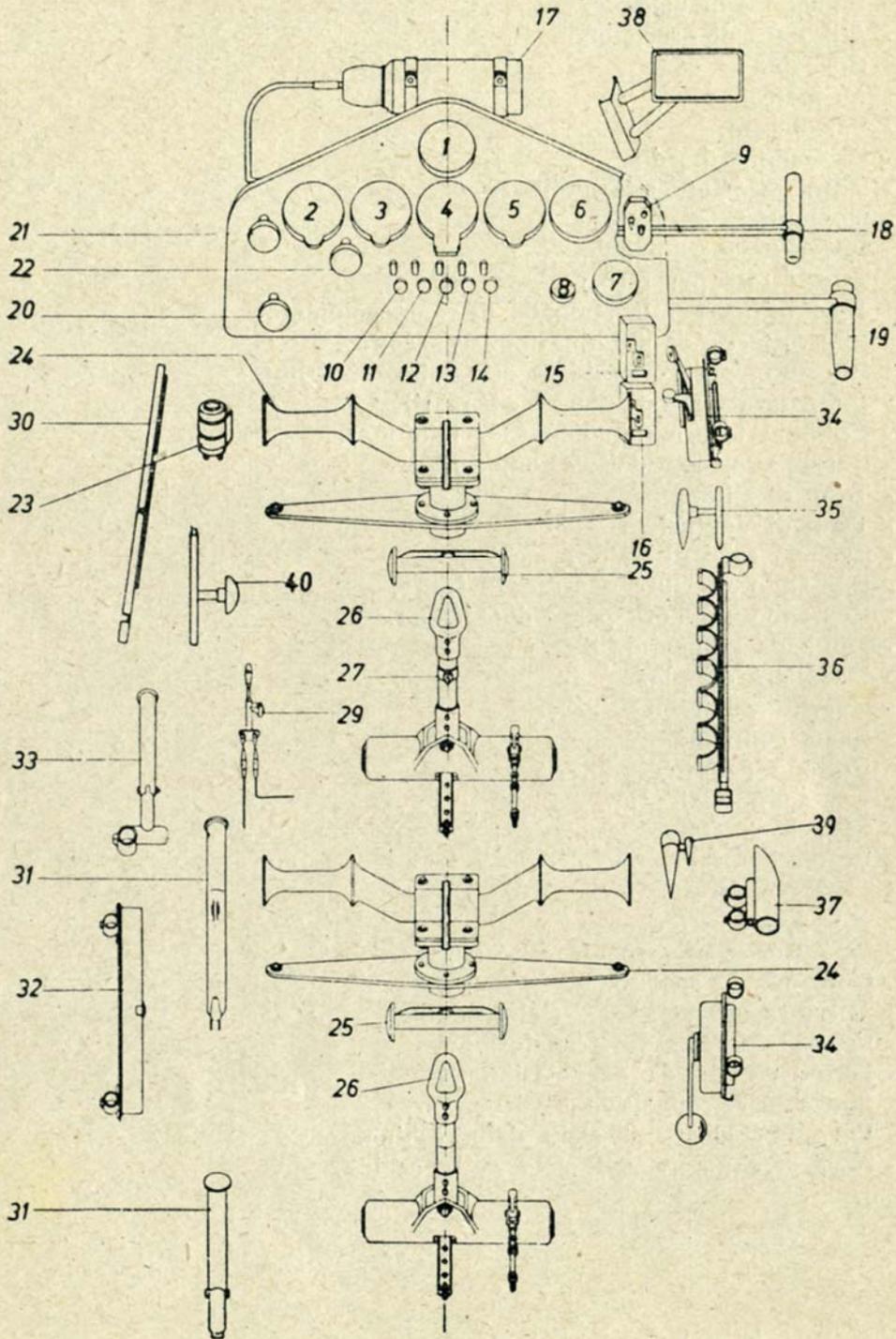
3. - Prospetto dei congegni, commutatori e leve di comando (A-1, A-2).



4. - *Spiegazione dei numeri della figura pag. 20 (A-1, A-2).*

1. - Indicatore di virata.
2. - Indicatore di velocità.
3. - Altimetro di precisione.
4. - Bussola.
5. - Altimetro.
6. - Variometro.
7. - Orologio di bordo.
8. - Regolatore intensità luminosa.
9. - Commutatore.
10. - Interruttore principale.
11. - Interruttore per faro.
12. - Interruttore per la lampada di riconoscimento.
13. - Interruttore per illuminazione cruscotto.
14. - Interruttore per riscaldamento tubo di Pitot.
15. - Interruttore automatico (per razzi).
16. - Commutatore automatico (per telefono).
17. - Bottiglia-termos del variometro.
18. - Tubo di Pitot.
19. - Tubo di Venturi.
20. - Sgancio cavo di traino.
21. - Comando apertura paracadute freno.
22. - Comando chiusura paracadute freno.
23. - Lampada cruscotto.
24. - Pedaliera doppia.
25. - Guarnitura d'udito (2X).
26. - Barra comando.
27. - Bottone per telefono.
28. - Comando ausiliario.
29. - Sgancio carrello.
30. - Portaschemi fisso.
31. - Leva per diruttori.
32. - Borsa per carte.
33. - Leva per sgancio paracadute freno.
34. - Comando di assetto.
35. - Apertura d'emergenza cielo pilota.
36. - Fermo cartucce da segnalazione.
37. - Fermo pistola da segnalazione.
38. - Specchio retrospettivo.
39. - Leva per aprire il cielo della cabina.
40. - Leva di chiusura del cielo della cabina.

5. - Prospetto dei congegni, commutatori e leve di comando (B-2).



6. - *Spiegazione dei numeri della figura pag. 22 (B-2).*

1. - Indicatore di virata.
2. - Indicatore di velocità.
3. - Altimetro di pressione.
4. - Bussola.
5. - Altimetro.
6. - Variometro.
7. - Orologio di bordo.
8. - Regolatore intensità luminosa.
9. - Commutatore.
10. - Interruttore principale.
11. - Interruttore per faro.
12. - Interruttore per la lampada di riconoscimento.
13. - Interruttore per illuminazione cruscotto.
14. - Interruttore per riscaldamento tubo di Pitot.
15. - Interruttore automatico (per razzi).
16. - Commutatore automatico (per telefono).
17. - Bottiglia-termos del variometro.
18. - Tubo di Pitot.
19. - Tubo di Venturi.
20. - Sgancio cavo di traino.
21. - Comando apertura paracadute freno.
22. - Comando chiusura paracadute freno.
23. - Lampada cruscotto.
24. - Pedaliera doppia.
25. - Guarnitura d'udito (2).
26. - Barra comando (2).
27. - Bottone per telefono.
29. - Sgancio carrello.
30. - Portaschemi fisso.
31. - Leva per diruttori.
32. - Borsa per carte.
33. - Leva per sgancio paracadute freno.
34. - Comando di assetto.
35. - Apertura d'emergenza cielo cabina.
36. - Fermo cartucce luminose.
37. - Fermo pistola da segnalazione.
38. - Specchio per vedere indietro.
39. - Leva per aprire il cielo della cabina.
40. - Leva di chiusura del cielo del pilota.

## B - Preparativi per la partenza

### 1. - *Allineamento per il traino.*

L'aliante viene messo esattamente in direzione del velivolo trainatore.

Il personale sistemato nella parte anteriore della fusoliera ed il pilota entrano dal cielo della cabina, il resto dell'equipaggio dalla porta d'entrata.

Agganciare accuratamente il cavo di traino nei ganci del velivolo trainante e dell'aliante.

Il cavo di traino non deve avere degli intercolamenti che possono in trazione farlo tranciare.

### 2. - *Ultimi controlli.*

Riguardare gli strumenti, azzerare l'altimetro.

Far funzionare i timoni.

Mettere a zero i timoni di assetto.

Predisporre le carte di navigazione necessarie.

Se necessario innestare il riscaldamento del tubo di Pitot.

## C - **Volo**

### 1. - *Partenza.*

#### a) *Partenza normale.*

Chiudere lo sportello d'entrata, la porta e lo sportello di caricamento e poi agganciare il cavo di traino.

Far rullare lentamente il trainatore finchè il cavo è ben teso.

Presa velocità, distaccarsi e volare a bassa quota (m. 5) finchè il trainatore decolla.

Lanciare il carrello ad una altezza tra i 5 e i 10 metri.

Un uomo che si trova a circa 150 m. lateralmente al treno di traino segnala al pilota l'avvenuto sgancio del carrello.

Se il trainatore dopo aver rullato per un tempo abbastanza lungo non si solleva, bisogna « picchiare » con l'aliante.

Volando a doppio comando il secondo pilota non deve manovrare i comandi.

b) Partenza con mezzi di distacco ausiliari.

Innestare commutatore automatico.

Commutatore principale su « inserito » (cruscotto a destra).  
Verificare la tensione a mezzo dello strumento indicatore.  
Attenzione! L'accensione elettrica avviene mediante pressione del bottone.

2. - *Volo trainato.*

L'aliante deve volare circa 5 metri più alto del trainatore.  
La massima velocità di traino è di 180 Km/h.

3. - *Volo planato.*

Evitare manovre molto brusche.

La velocità massima di volo planato è di 290 Km/h.

La velocità minima è di 90 Km/h.

4. - *Atterraggio.*

Per facilitare gli atterraggi in un punto prestabilito bisogna manovrare i diruttori sul dorso dell'ala.

In caso di necessità - quando per un qualsiasi motivo il carrello non può essere sganciato - si potrà atterrare anche su di esso.

L'atterraggio si eseguirà come sul pattino. Bisogna tener conto di un tratto di rullaggio molto più lungo.

L'equipaggio, seduto dietro, deve durante l'atterraggio piegarsi (abbassare la testa).

5. - *Volo in picchiata ed atterraggio con paracadute freno.*

Iniziando la picchiata, il paracadute freno verrà aperto a meno di 180 Km/h, tirando la maniglia segnata con « paracadute freno di picchiata ».

Picchiare verso un punto prestabilito con un angolo di planata (sino 90°) e massima velocità (290 Km/h). *Osservare le prescrizioni del Centro Sperimentale di Rechlin.*

Dopo una richiamata del velivolo, tirando l'apposita leva, il paracadute potrà essere eliminato ad un'altezza di circa 3 metri sotto 200 Km/h di velocità.

Il funzionamento del paracadute freno può essere osservato mediante uno specchio posto sull'ordinata di prua.

## D - **Comportamento in casi speciali**

1. - *Il cavo di traino si strappa.*

Subito sganciare, affinché il pezzo del cavo attaccato cada e predisporre per l'atterraggio. Se lo spezzone di fune non cade, cercare un posto d'atterraggio il più possibile libero perchè il cavo pendente non produca dei danni alle persone ed alle cose.

2. - *Il cavo di traino non si sgancia.*

Allentare con movimenti dei comandi il cavo di traino e poi sganciare.

3. - *Il carrello non si sgancia.*

Atterrare col carrello tenendo conto dello spazio necessario per il rullaggio e atterrare il più dolcemente possibile.

4. - *Mancando il primo pilota.*

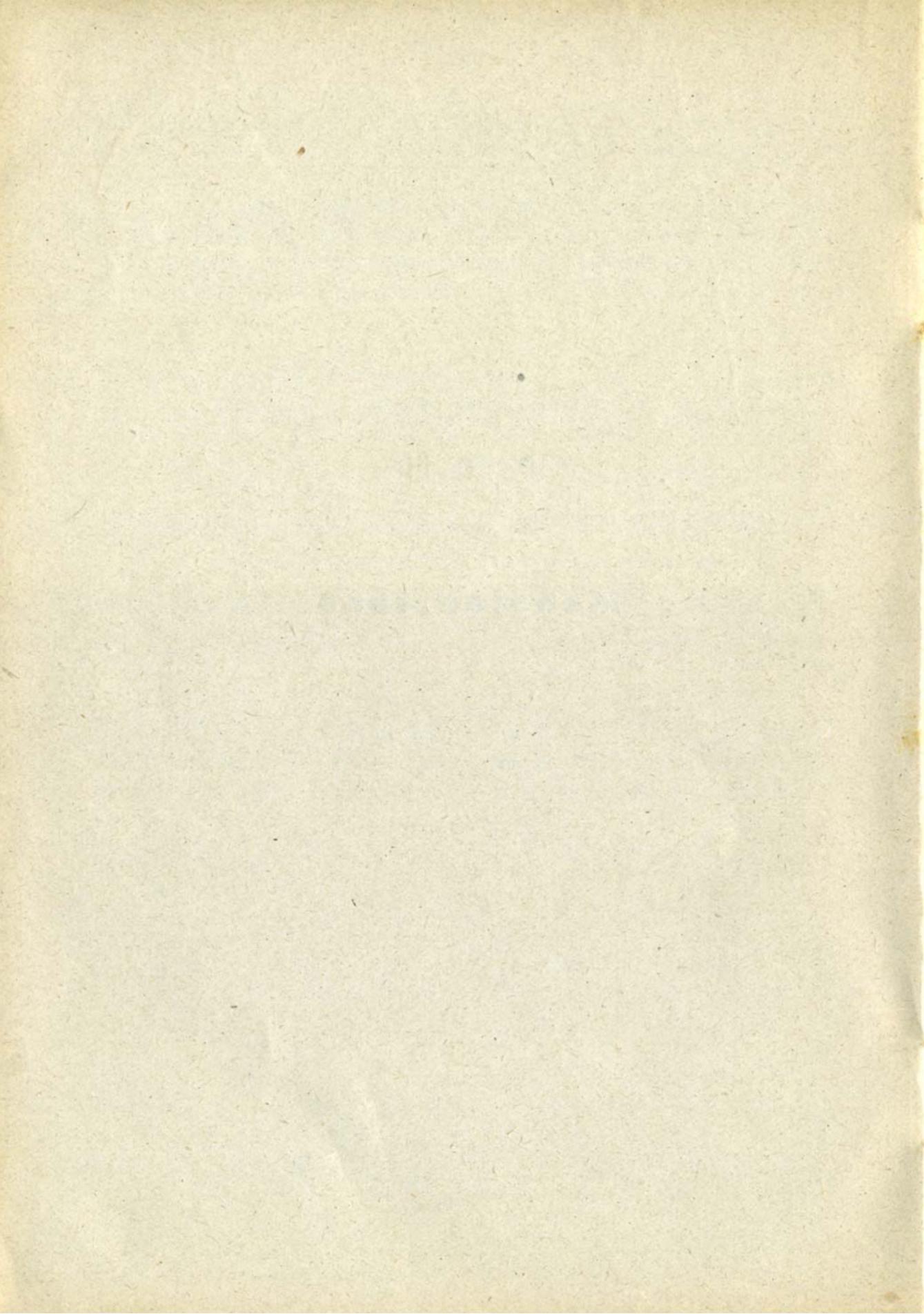
In mancanza del primo pilota, il secondo prende il comando.

5. - *Sgancio del paracadute freno.*

In caso di necessità, se il livello si trova in pericolo di rimanere appeso con l'ombrello ad alberi o case, l'ombrello può essere sganciato con la leva posta a sinistra del pilota.

PARTE III

**Manutenzione**



## Indice

A. Lavori generali . . . . .	Pag. 31
B. Lavori di manutenzione prima del volo . . . . .	» 31
C. Lavori di manutenzione dopo il volo . . . . .	» 32
D. Lavori di manutenzione dopo 12,5; 37,5; 62,5; 87,5; ore e 50; 150; 250; 350 decolli . . . . .	» 33
E. Lavori di manutenzione dopo 25; 75 ore e 100; 300 decolli . . . . .	» 34
F. Lavori di manutenzione dopo 50 ore e 200 de- colli . . . . .	» 35
G. Lavori di manutenzione dopo 1, 2, 3, 4 mesi . . . . .	» 35
H. Lavori di manutenzione dopo 2, 4, 6 mesi . . . . .	» 35
I. Controllo parziale . . . . .	» 35
K. Controllo generale . . . . .	» 35



## A - Lavori generali

## B - Lavori di manutenzione prima del volo

1. - Far controllare dal radiotelegrafista l'impianto telefonico col trainatore.
2. - Per voli di impiego far montare le armi dall'armiere e caricare le munizioni. Controllare l'installazione delle mitragliatrici.
3. - Nel caso che il velivolo sia ancorato all'aperto. Levare l'ancoraggio, togliere le copertine e gli involucri dei tubi Pitot e Venturi.
4. - Controllare all'interno che non ci siano dei corpi estranei.
5. - Controllare la pressione dei pneumatici delle ruote (necessario 2,4 atm. senza carico, 2,8 atm. con pieno carico).
6. - Controllare lo sgancio : deve funzionare facilmente e senza attrito. Smontare e controllare i nottolini e pulirli, ingrassare leggermente.
7. - Quando non si vola col velivolo ad equipaggio completo fermare le cinghie di sicurezza altrimenti possono essere pericolose perchè vanno a bloccare i comandi del timone di direzione.
8. - Controllare lo spostamento angolare del timone, i comandi devono funzionare liberamente sino all'arresto e devono essere regolarmente collegati.  
Bisogna controllare la tensione dei cavi di comando. I cavi di comando di velivoli, che durante l'inverno si trovano in rimesse calde non debbono essere troppo tesi. La tensione dei cavetti degli alettoni deve essere controllata dopo che i velivoli hanno assunto la temperatura esterna.
9. - I diruttori debbono potersi manovrare facilmente.

10. - Ingrassare gli accoppiamenti secondo il piano di lubrificazione.
11. - Vedere se gli sportelli controllo sono a posto e se la loro chiusura funziona.
12. - Innestare il circuito di bordo. Controllare che la tensione degli accumulatori sia di 24 Volta. Le lampade di riconoscimento e gli impianti elettrici debbono funzionare perfettamente. Disinnestare nuovamente il circuito di bordo.
13. - Effettuare una giusta ripartizione del carico prima del decollo. Seguire esattamente le prescrizioni sulla distribuzione del peso. Il velivolo è ben caricato quando il baricentro si trova entro 44 mm. e 240 mm. avanti al centro dell'ordinata principale. Il campo è contrassegnato in rosso.
14. - I pesi dovranno essere ben fissati.
15. - L'assetto deve essere messo su « 0 » prima del volo. Cambiamenti di assetto debbono essere fatti solo durante il decollo.
16. - Se il velivolo è ricoperto di ghiaccio, tutto il complesso deve essere fatto sgelare in una rimessa calda.

### **C - Lavori di manutenzione dopo il volo**

1. - Disinnestare la rete di bordo.
2. - Montare il carrello: sollevare il velivolo a mezzo di un martinetto (Hercules) tenendo bene orizzontali le ali. In seguito montare il carrello e fissarlo bene. Controllare attraverso le finestre che il carrello sia bene incastrato ai due lati.
3. - Mettere il pattino di coda sul suo carrellino e fissarlo (Ago Fokker).
4. - Condurre il velivolo al suo posto.

5. - Ancoraggio all'aperto :

Mettere a posto i fermi dei timoni. Ricoprire la cabina del pilota e il diruttore con copertine, ricoprire il tubo di Pitot e il tubo di Venturi. Chiudere la porta. Mettere il velivolo in posizione contro vento e ancorarlo in tre parti: ai due attacchi d'ala e al pattino di coda (in nessun caso alla maniglie alla estremità delle ali). Con tempo umido aprire tutti gli sportelli controllo sulla parte inferiore delle ali. In caso di pericolo di gelo ricoprire con teloni le ali e gli impennaggi.

Per questo scopo non debbono essere usate reti di mascheramento.

6. - Gli strumenti di misura debbono trovarsi a « 0 ».
7. - Smontare le armi e togliere le munizioni.
8. - Smontare gli accumulatori e passarli alla manutenzione.
9. - Controllare esternamente se vi sono guasti ai rivestimenti e all'intelaiatura.
10. - Controllare se le sollecitazioni in atterraggio hanno guastato gli attacchi del carrello e le cinghie per legarsi.
11. - Controllare i supporti dei timoni, dei piani fissi e dei diruttori.
12. - Controllare esattamente i rivestimenti dello stabilizzatore e del timone di direzione (i rivestimenti dello stabilizzatore si strappano spesso), cambiare i rivestimenti guasti.
13. - Il capo montatore dovrà prendere visione di quanto scritto nel giornale di bordo dal pilota.

**D - Lavori di manutenzione dopo 12,5 ; 37,5 ; 62,5 ; 87,5 ore di volo o 50 ; 150 ; 250 ; 350 decolli**

1. - Lubrificare secondo lo schema prestabilito.  
Iniettare grasso ad alta pressione negli ingrassatori a pressione segnati in rosso (ammortizzatore per pattino centrale e pattino di coda, leve a ginocchio per carrello).
2. - Controllare il perfetto funzionamento dell'impianto di sgancio del carrello mediante prove di lancio a fermo.

3. - Controllare se vi sono guasti al pattino centrale, pattino di coda, e ai loro attacchi e ammortizzatori. Le lamiere dei pattini debbono essere ben fissate, non debbono essere troppo logore.
4. - Controllare i supporti e i raccordi dei comandi di tutti i timoni.
5. - Controllare i rivestimenti del timone di profondità sui raccordi dei comandi.
6. - Controllare gli arresti del timone per limitare la corsa dei comandi.
7. - Controllare la tensione dei cavi di comando.
8. - Controllare gli attacchi delle carrucole per il rinvio del cavo comando alettoni (sportello spia).
9. - Pulire i vetri Plexi.

**E - Lavori di manutenzione dopo 25-75 ore di volo  
o 100-300 decolli**

1. - Manutenzione secondo le prescrizioni del controllo delle 12,5 ore.
2. - Lubrificare secondo il piano di lubrificazione.
3. - Controllare lo spostamento angolare dei timoni secondo le prescrizioni di controllo.
4. - L'ammortizzatore del pattino di coda deve essere riempito di olio speciale EC sino alla vite di controllo dell'olio.
5. - Controllare gli attacchi delle ali.
6. - Controllare le porte d'entrata.
7. - L'impianto per lancio di emergenza del cielo del pilota deve essere fatto funzionare e nuovamente piombato.
8. - Controllare lo stato d'uso delle cinghie per legarsi.

**F - Lavori di manutenzione dopo 50 ore o 200 decolli**

1. - Manutenzione secondo le prescrizioni del controllo delle 25 ore.
2. - Controllare gli strumenti di misura senza smontarli. Rivedere i raccordi e le condutture.
3. - Controllare nell'interno della fusoliera la leva segmento degli alettoni se è strappata o deformata.

**G - Lavori di manutenzione dopo 1, 2, 3, 4 ecc. mesi**

Controllare l'accumulatore della rete di bordo nella stazione di caricamento e ricarcarlo.

**H - Lavori di manutenzione dopo 2, 4, 6 ecc. mesi**

1. - Compensare la bussola.
2. - Soffiare nelle condutture degli strumenti di bordo.
3. - Eseguire prova d'isolamento delle condutture elettriche per assicurarsi che non ci siano corti circuiti.

**J - Controllo parziale**

Dopo 100 ore o 400 decolli controllo parziale.

**K - Controllo generale**

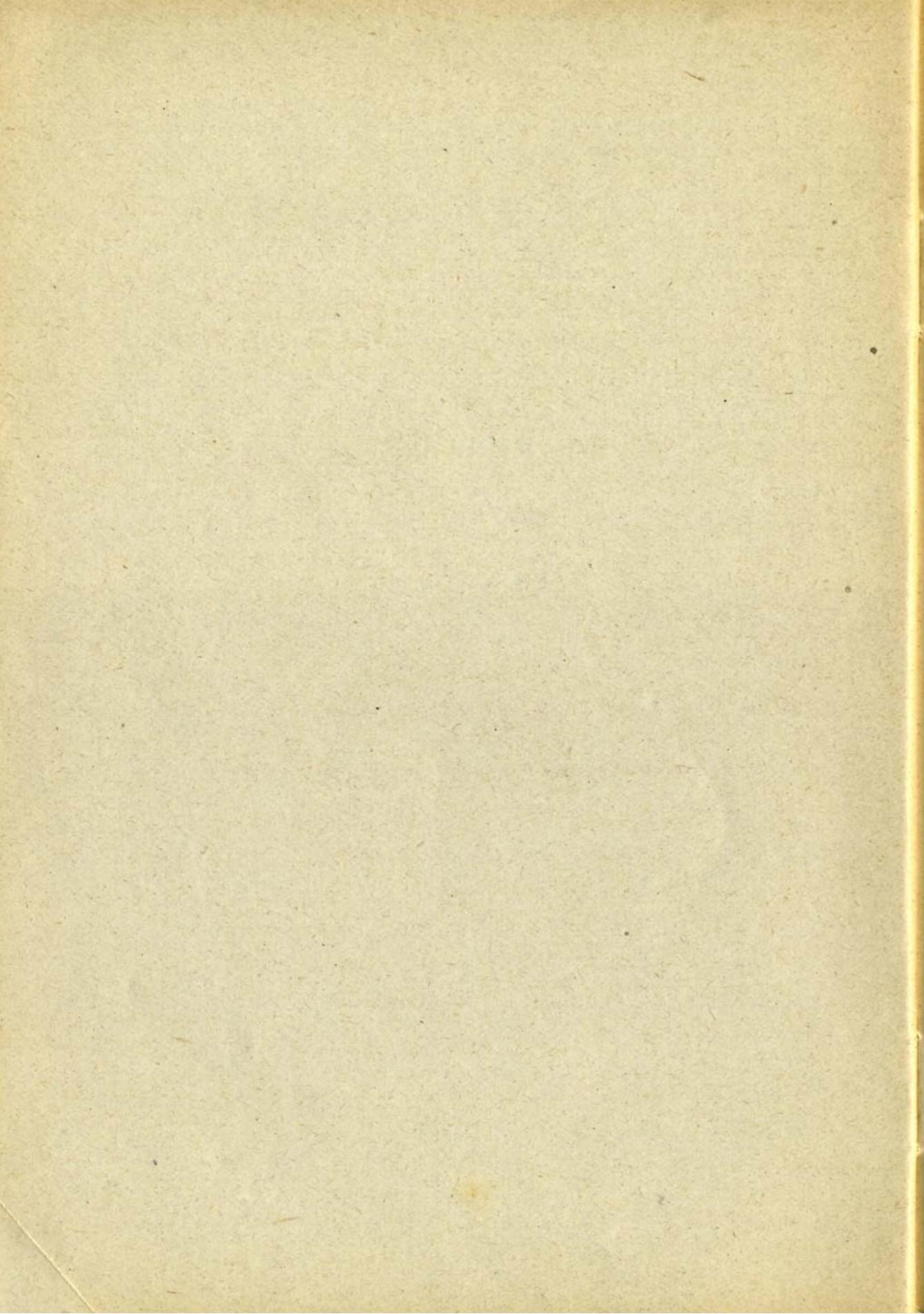
Dopo 50 ore o 200 decolli controllo generale.

Gli spazi di tempo sopraindicati valgono per deposito in locali coperti. Per permanenze più lunghe all'aperto bisogna eseguire dei controlli e lavori speciali che debbono essere eventualmente fissati dal comando responsabile.



PARTE IV

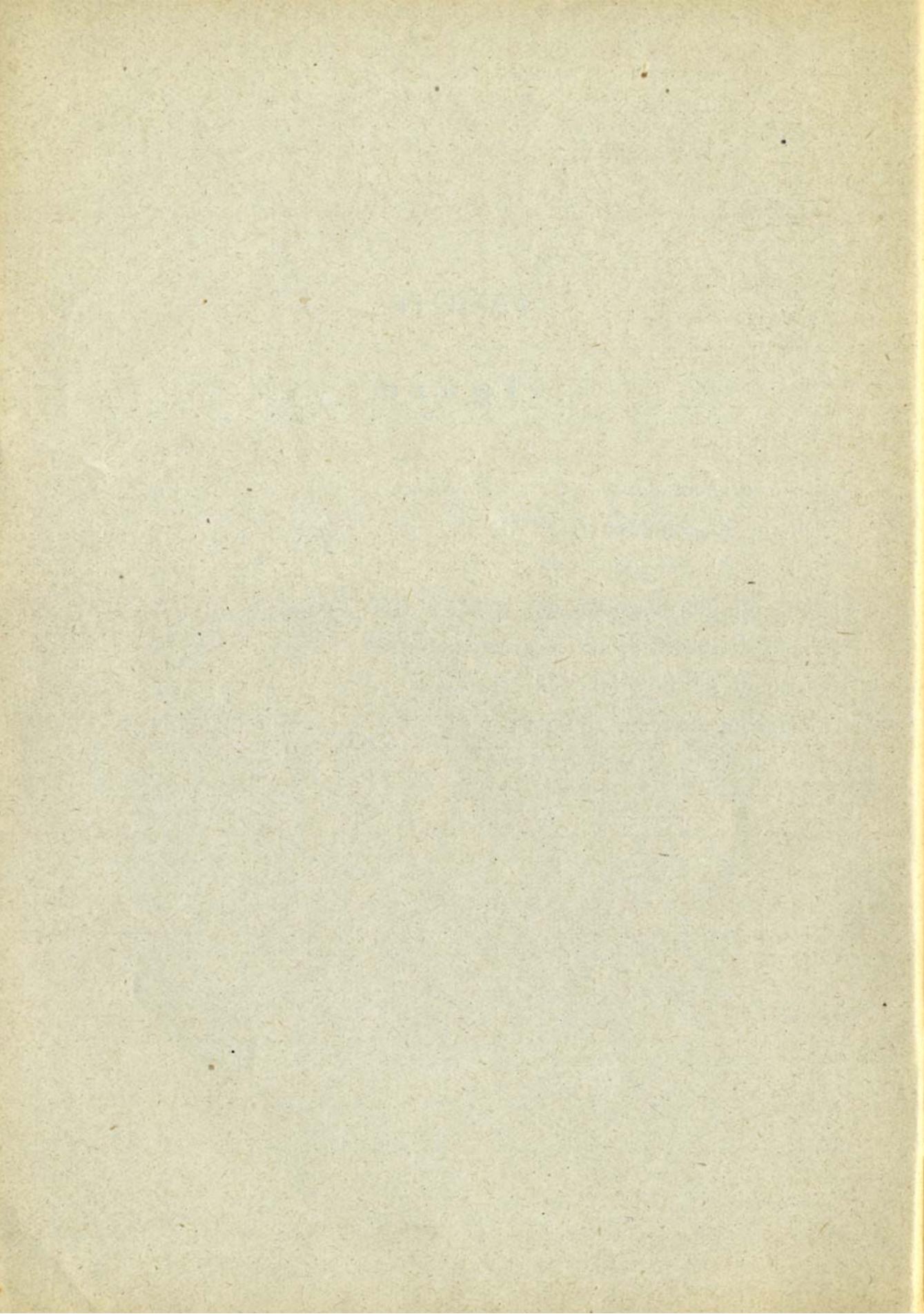
**Figure**



## PARTE IV

### Figure

Piano d'ancoraggio . . . . .	Fig.	1
Schema di comando A-1, A-2 . . . . .	»	2
Schema di comando B-2 . . . . .	»	3
Piano di lubrificazione dei comandi A-1, A-2 . . . . .	»	4
Piano di lubrificazione dei comandi B-2 . . . . .	»	5
Piano di lubrificazione del carrello . . . . .	»	6
Controllo del centramento . . . . .	»	7
Impianto del paracadute freno . . . . .	»	8



Piano d'ancoraggio

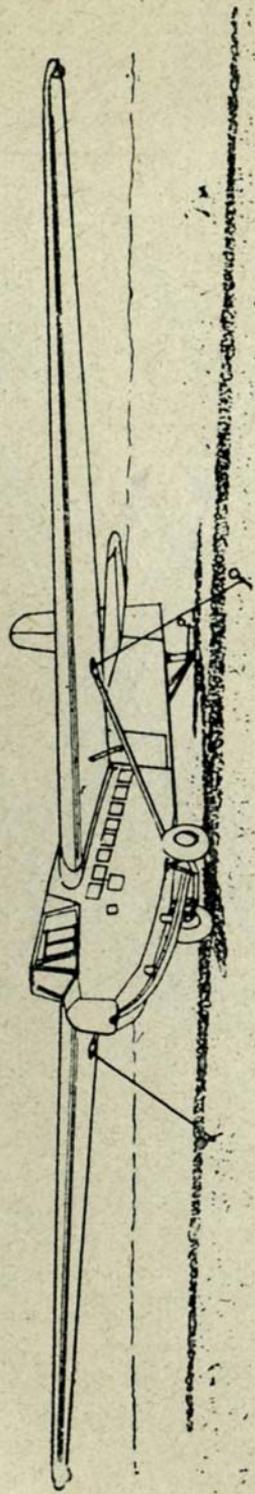
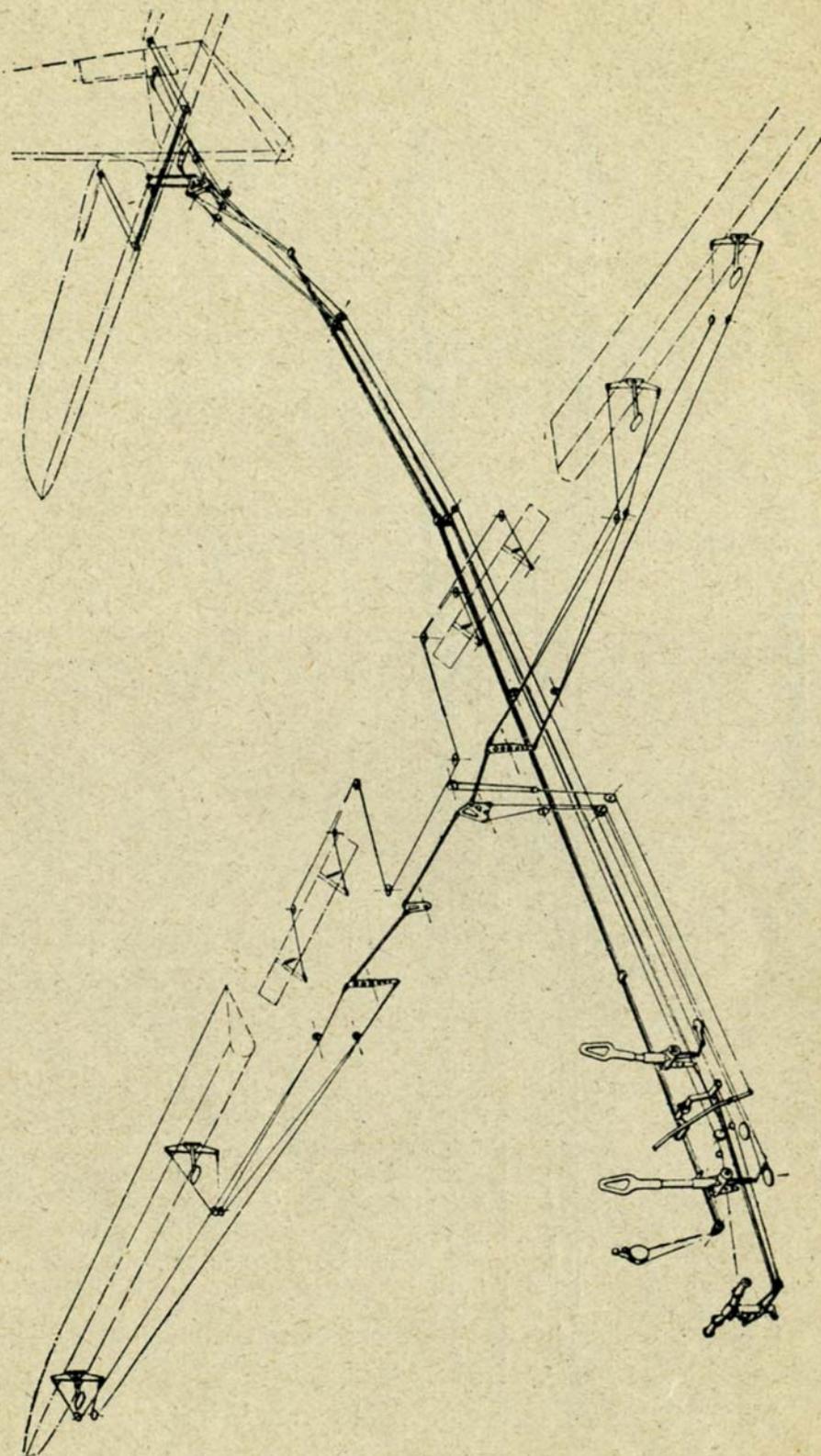


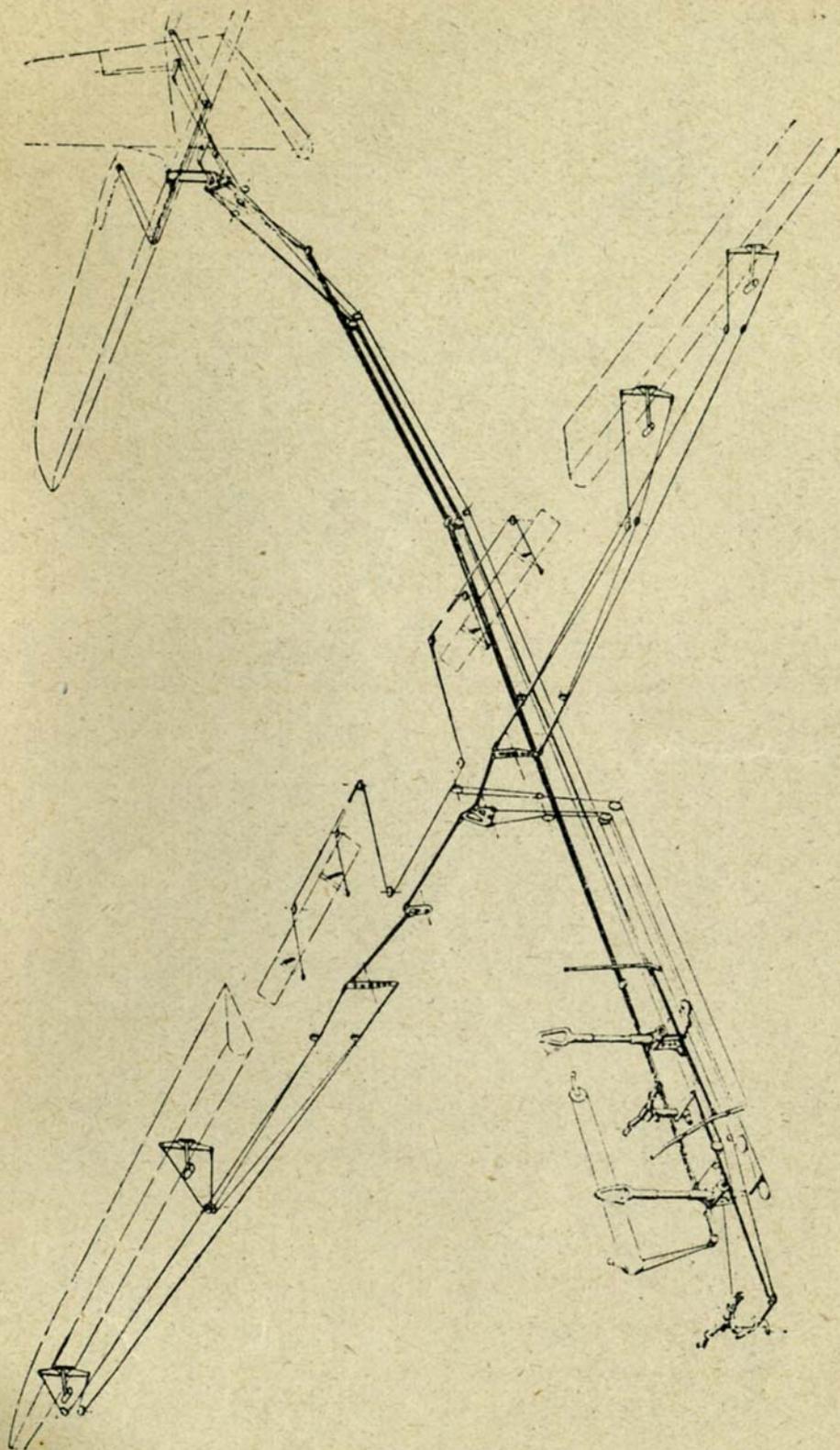
Figura 2

Schema di comando A-1, A-2



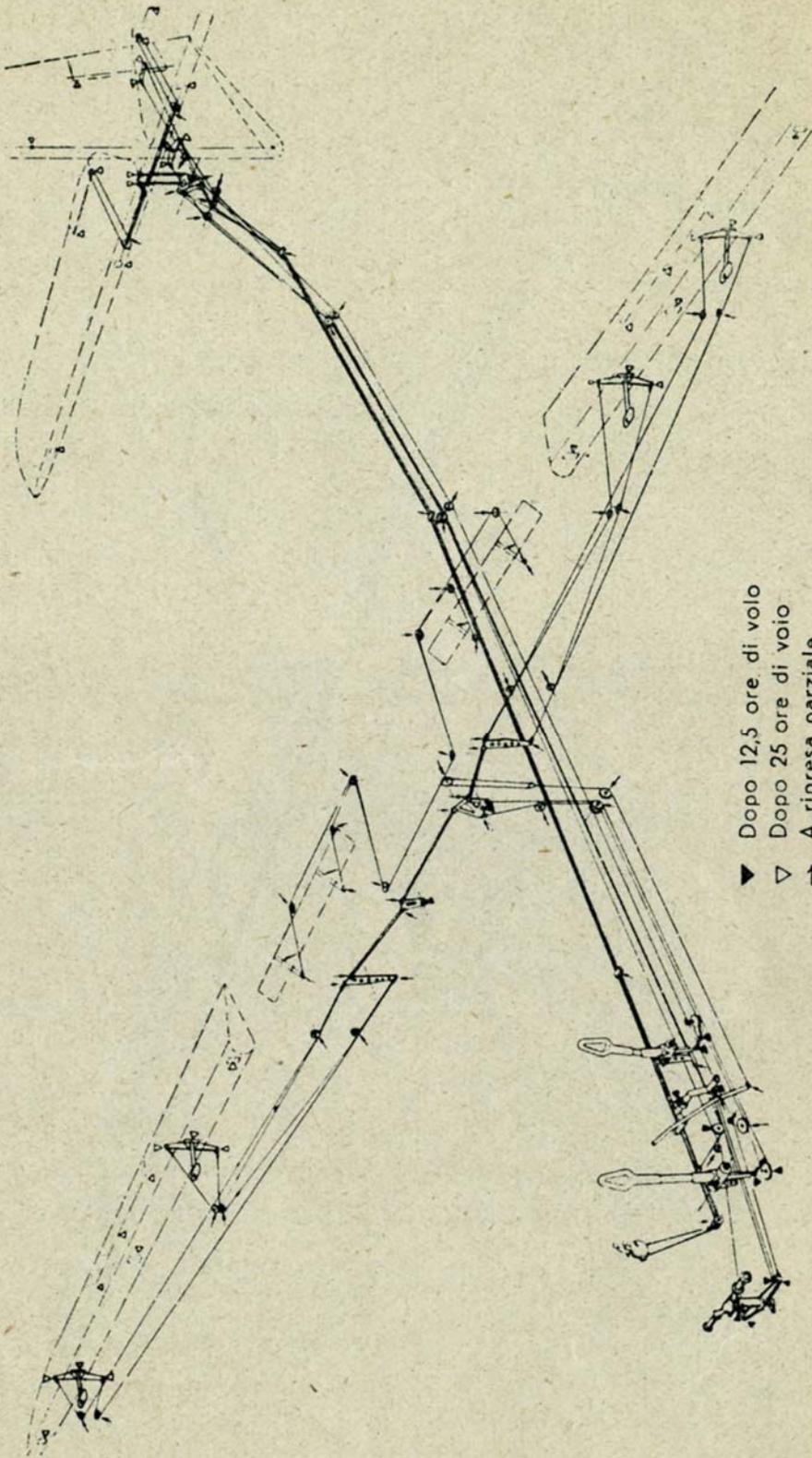
**Figura 3**

**Schema di comando B-2**



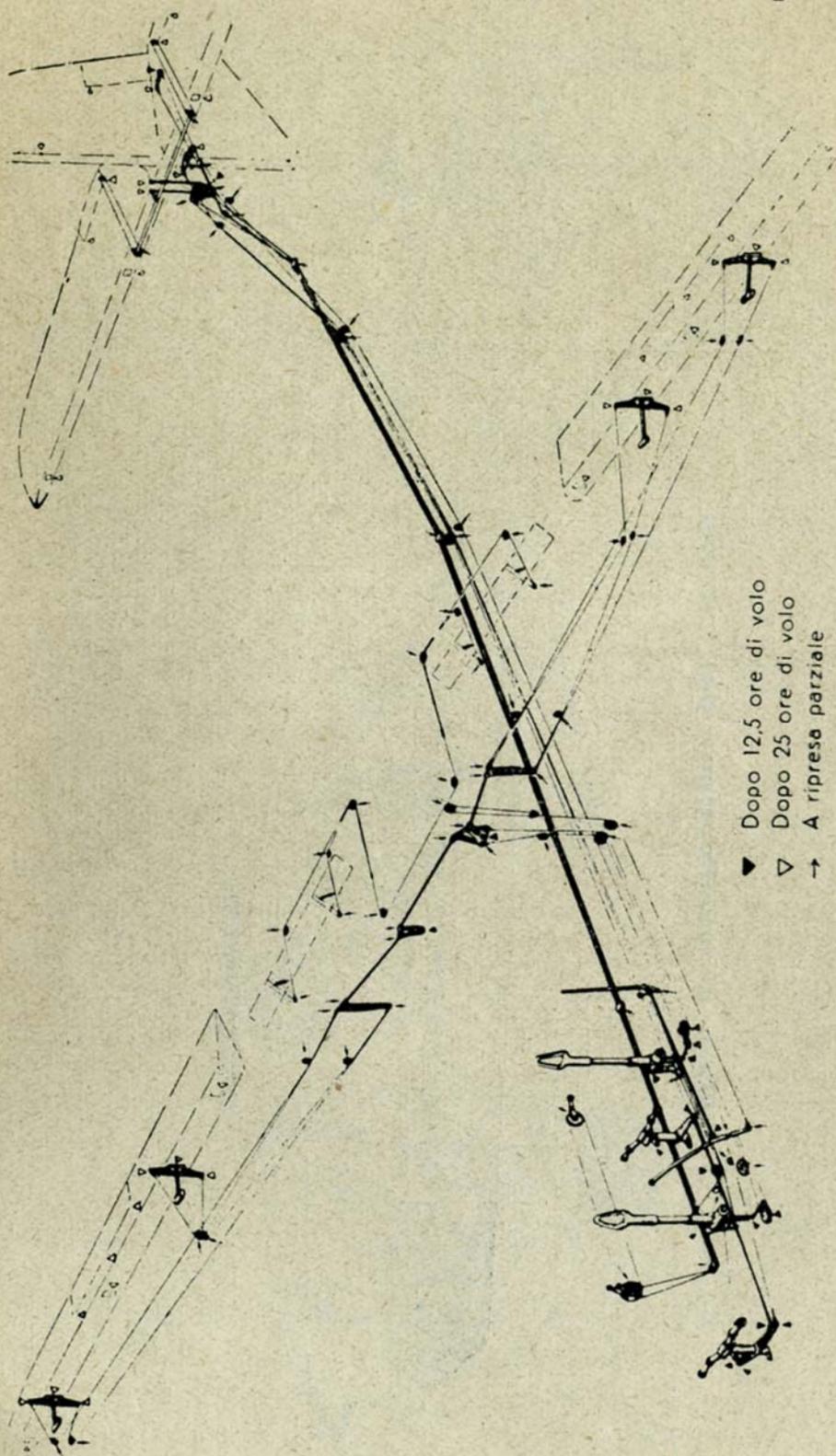
**Figura 4**

**Piano di lubrificazione dei comandi A-1, A-2**



- ▼ Dopo 12,5 ore di volo
- ▽ Dopo 25 ore di volo
- A ripresa parziale

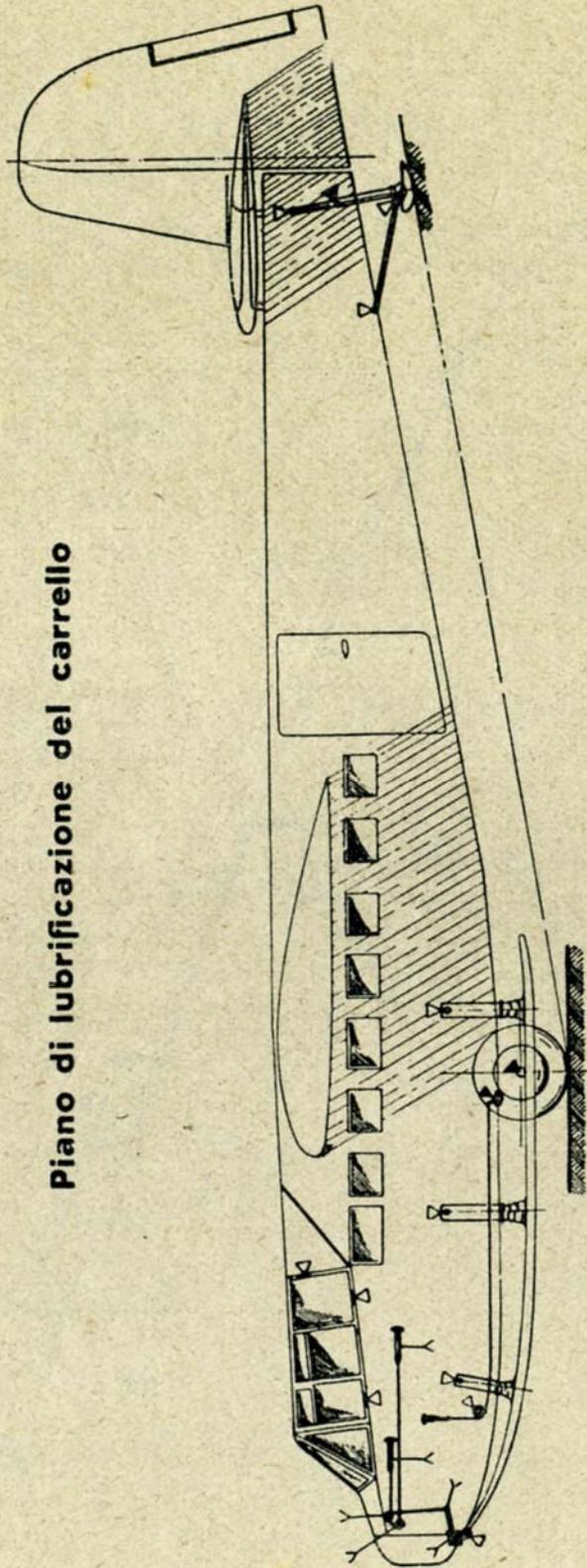
**Piano di lubrificazione dei comandi B-2**



**Figura 5**

- ▼ Dopo 12,5 ore di volo
- ▷ Dopo 25 ore di volo
- A ripresa parziale

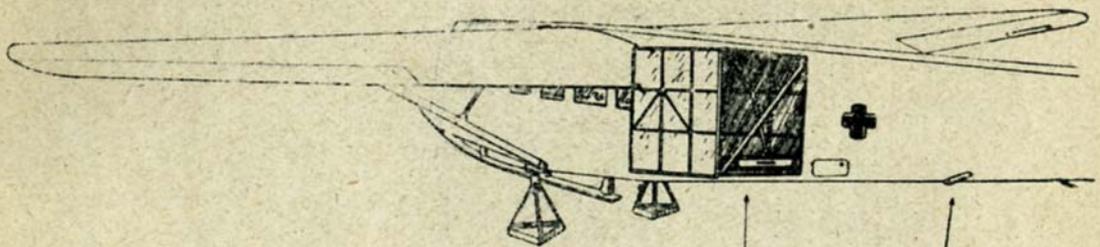
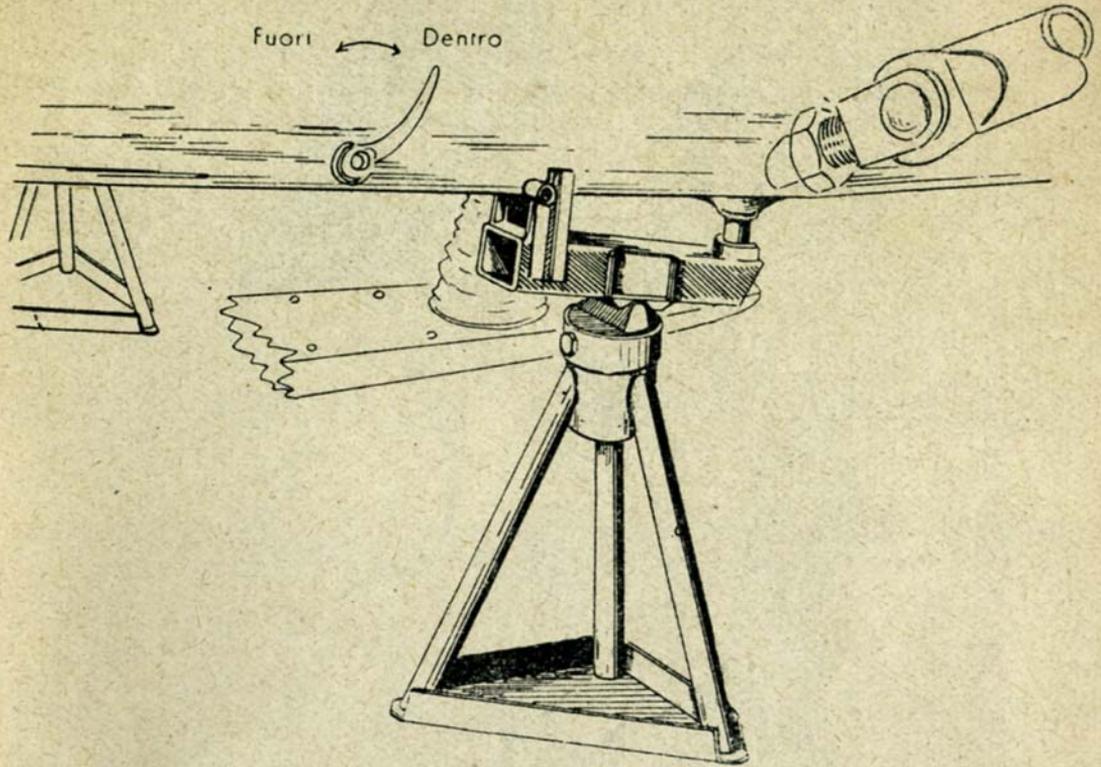
Piano di lubrificazione del carrello



- > — Giornalmente entrando in azione
- ▼ Dopo 12,5 ore di volo
- ▽ Dopo 25 ore di volo

Figura 7

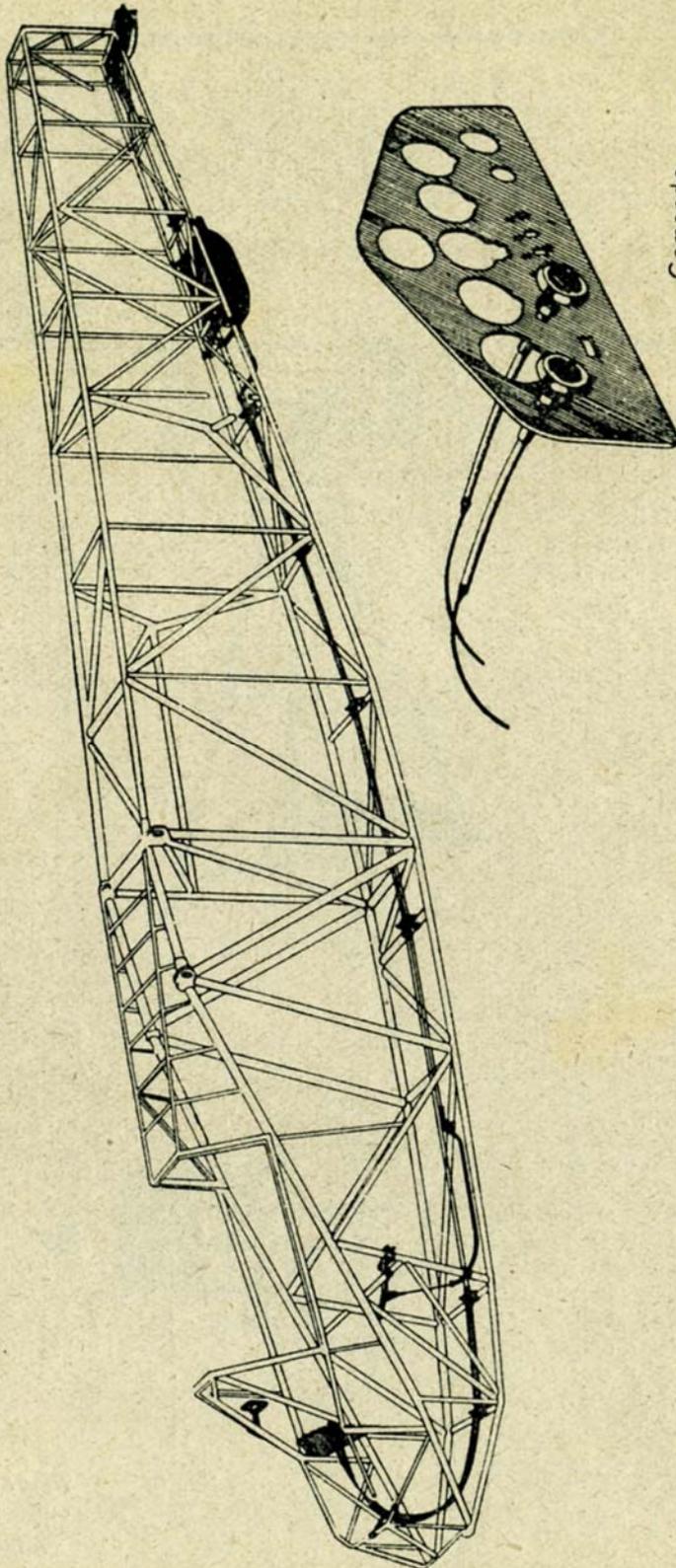
Controllo del centramento



Livella

Per il controllo del baricentro sollevare qui

**Impianto del paracadute freno**



Comando  
per montaggio paracadute

**Figura 8**

