

Carte de Service de l'Avion

Stamppe SV 4C

à moteur Renault 4 Poi

CARACTÉRISTIQUES

UTILISATION - ENTRETIEN



Approuvé par les Services du Ministère de l'Air

CARACTÉRISTIQUES

A. — PLANEUR

I. — COTES GÉNÉRALES.

Envergure	8,385 m.
Longueur totale	6,970 m.
Hauteur totale	2,775 m.
Surface nette de la voilure	18,06 m ²

II. — CARACTÉRISTIQUES DE CONSTRUCTION.

Voilure : biplan, ailes décalées, bois entoilé.
Fuselage : bois entoilé.
Empennages et gouvernes : bois entoilé.
Atterrisseur : fixe.
Roues principales : SV 7 - 7 1/2 - pneus de 500 X 180.
Course des amortisseurs avant : 100 m/m. environ.
Nature des freins et de leur commande : à tambour commandé par câble.
Roue de queue : caoutchouc plein.
Course de l'amortisseur arrière : 45 m/m. environ.

B. — POIDS ET PERFORMANCES

I. - Poids à vide	502 kg.	A l'atterrissage	160 m.
Poids total	750 kg.	Combustible + lubri-	
II. - Vitesse maxima.,	198 km./h.	fiant	72 kg.
Vitesse de croi-		Charge utile	248 kg.
sière	170 km./h.	Plafond pratique	5.000 m.
Vitesse d'atterris-		Rayon d'action par vent nul :	
sage	80 km./h.	500 km. à 170 km./h.	
Longueurs de roulement :		(Chiffres provisoires susceptibles	
Au décollage	120 m.	d'être modifiés par le C.E.V.,	
		après essais définitifs de l'appareil).	

C. — ÉQUIPEMENT

I. — MOTO-PROPULSEUR.

1 moteur RENAULT, — Type : BENGALI 4 Pol.
Inversé à refroidissement par air.
Puissance : 140 CV. à 2.400 t./m.
Régime de croisière : 2.100 t./m.
1 hélice à pas fixe, bipale en bois, d'un type homologué.
1 démarreur à air comprimé « Air Equipement ».

II. — CAPACITÉ DES RÉSERVOIRS.

- 50 litres d'essence (indice d'octane 80),
- 6 litres d'huile (huile minérale 1.100 ou 1.120).

III. — ÉQUIPEMENT SPÉCIAL.

Capote et instruments pour P.S.V.

UTILISATION

I. — GROUPE MOTO-PROPULSEUR.

Fonctionnement du moteur :

Voir la carte de Service du moteur RENAULT 4 Pol.

Départ à froid :

- 1° S'assurer que le frein est serré si on ne dispose pas de cales.
- 2° Ouvrir le robinet d'essence en poussant le bouton.
- 3° Amorcer l'une des pompes A.M. (ouvrir pour cela le capot droit ou gauche).
- 4° Brasser l'hélice pendant quatre tours, contacts coupés, en ouvrant et fermant alternativement la manette des gaz, jusqu'à ce que l'essence sorte par le trop plein (sur jambe avant gauche de l'atterrisseur).
- 5° Mettre le starter à la position ouverte et les gaz à la position « réduit » à fond.
- 6° Mettre le contact sur la position 1 (jamais sur la position 2 pour éviter les retours), un déclat automatique de la magnéto 1 facilite la mise en marche.

7° Démarrage du moteur :

- a) A l'hélice : Lancer l'hélice franchement.

Lorsque le moteur est lancé, mettre le deuxième contact et repousser le starter.

- b) Au démarreur :

Vérifier si la bouteille d'air est bien à 30 kg.

Ouvrir le robinet connelé de cette bouteille.

Déverrouiller la poignée de départ.

Tirer et lâcher de suite la poignée de départ.

- 8° Laisser le moteur tourner à 400-600 t./m. pendant quatre minutes environ, puis augmenter progressivement la vitesse.

Départ à chaud :

- 1° Brasser l'hélice de quelques tours, la manette ouverte.

- 2° Mettre le contact 1.

- 3° Lancer l'hélice dans les mêmes conditions que ci-dessus.

NOTA. — Si le moteur ne part pas, brasser en AR de quelques tours (à chaud ou à froid).

Conduite :

- 1° En vol normal, toutes les manettes se ferment vers l'arrière.
- 2° Le régime plein gaz doit être maintenu pendant quelques minutes au décollage, réduire dès qu'on est dégagé du terrain.
- 3° En altitude (à partir de 1.500 à 2.000 mètres) pousser progressivement sur la manette du correcteur d'air.

Arrêt :

Couper les contacts, fermer les gaz, tirer l'étouffoir.

II. — AVION.

Conduite au sol :

Pour freiner d'une roue, pousser le palonnier à fond. Ne pas employer le levier de frein en faisant du rouleur. Serrer le levier du frein pour parquer l'avion ou pour essayer le moteur au point fixe.

Décollage :

Mettre la manette de réglage du flettner de profondeur en position neutre.

Conduite en vol :

Chaque fois qu'un réglage constant du moteur est établi, régler le flettner de profondeur, de telle manière que, le manche lâché, l'avion conserve son équilibre normal.

En montée, maintenir la vitesse indiquée à 100-105 km./h., suivant la charge.

Descente :

Maintenir le moteur au ralenti. Pour franchir la distance maximum, faire la descente à une vitesse de 100 km./h. environ.

Atterrissage :

Mettre la manette de réglage du flettner de profondeur dans la position neutre. Éviter de se servir trop brusquement du frein.

Recommandations particulières :

L'avion se prête à toutes les évolutions acrobatiques.

Evacuation en parachute :

Défaire les ceintures et ouvrir les portières d'un coup de coude.

III. — MANUTENTION EN SERVICE COURANT.

Se reporter aux Instructions Générales en vigueur.

Opération de soulèvement de l'avion :

Appuyer la queue soit sur la roue de queue, soit sur les goussets inférieurs de l'étambot par l'intermédiaire d'un bloc en bois dur.

N. B. — Ne jamais laisser l'avion dans cette position sans attacher un lest à la queue.

IV. — CAMPMENT.

Section - 179

Attacher les câbles d'amarage aux œillets prévus sur l'intrados de l'aile inférieure, aux pieds de mâts avant et à la roue de queue. Immobiliser chaque gouverne au moyen de deux blocs de bois liés ensemble et prenant appui sur les deux faces des nervures de la gouverne et de la surface fixe correspondante près du bord de fuite; serrer les freins.

Pour le campement en plein air, mettre les housses de protection sur le moteur et les habitacles AV et AR.

ENTRETIEN

I. — AVANT LE VOL.

A) Vérifier si tous les boulons sont correctement serrés et si leurs écrous sont freinés correctement.

B) Examiner les tendeurs pour s'assurer que tous les filetages sont complètement engagés et que le fil de freinage bloque chaque tendeur, et, en particulier, les axes d'attaches de houbans de commandes de vol.

C) S'assurer du bon fonctionnement des commandes.

Lorsque les commandes sont bien entretenues, leur déplacement se fait sans bruit, sauf toutefois un léger frottement des câbles sur leurs guides en fibre.

D) S'assurer du bon fonctionnement des mécanismes de réglage du flitner de profondeur.

E) Vérifier la pression des pneus 11,5 kg./cm² environ.

F) Vérifier le graissage des roues, des articulations du train d'atterrissage et de la béquille, ainsi que le graissage des articulations des commandes et des axes de pivotement des gouvernes. Se référer au schéma de graissage, planche 1 ci-contre.

Ne jamais graisser les câbles de commandes aux poulies de guidage, la matière de celles-ci étant douce. Ce graissage est superflu et dangereux, le sable en se déposant sur la graisse forme une pâte analogue à l'éméri.

G) S'assurer de la bonne fixation des tôles de capotage et de la fermeture des portières, ainsi que de la tenue des « Silent-bloc » des fixations du moteur sur son bâti.

H) S'assurer que les pleins d'essence (90 litres) et d'huile (6 litres) ont été faits.

Le combustible et le lubrifiant seront choisis d'après les Instructions Générales en vigueur.

II. — APRÈS LE VOL.

Effectuer une vérification analogue à celle avant le vol et qui pourra, en partie, servir pour le vol suivant.

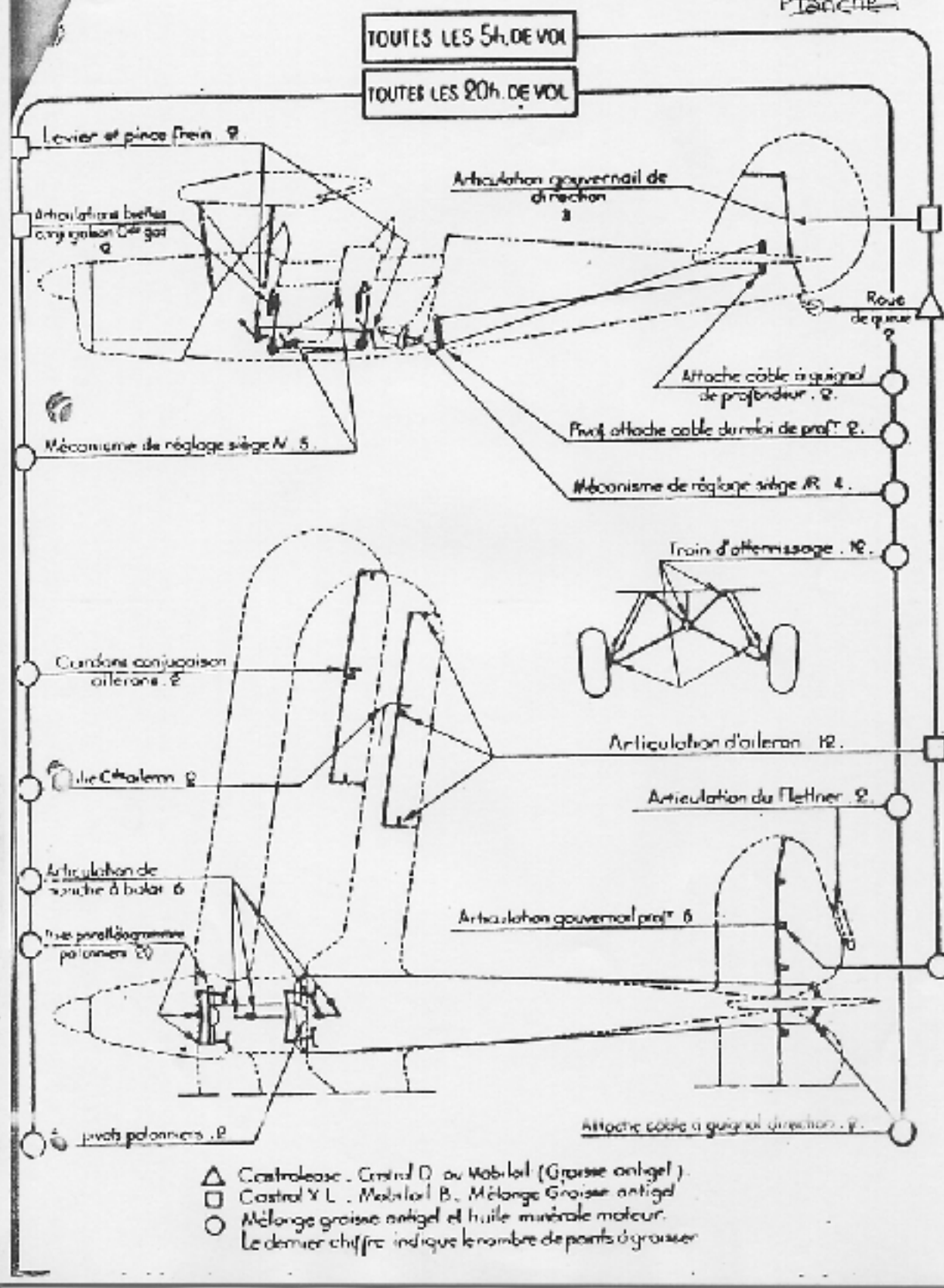
III. — RÉGLAGE.

Se référer au plan de réglage, planche 2 ci-contre.

Graissage

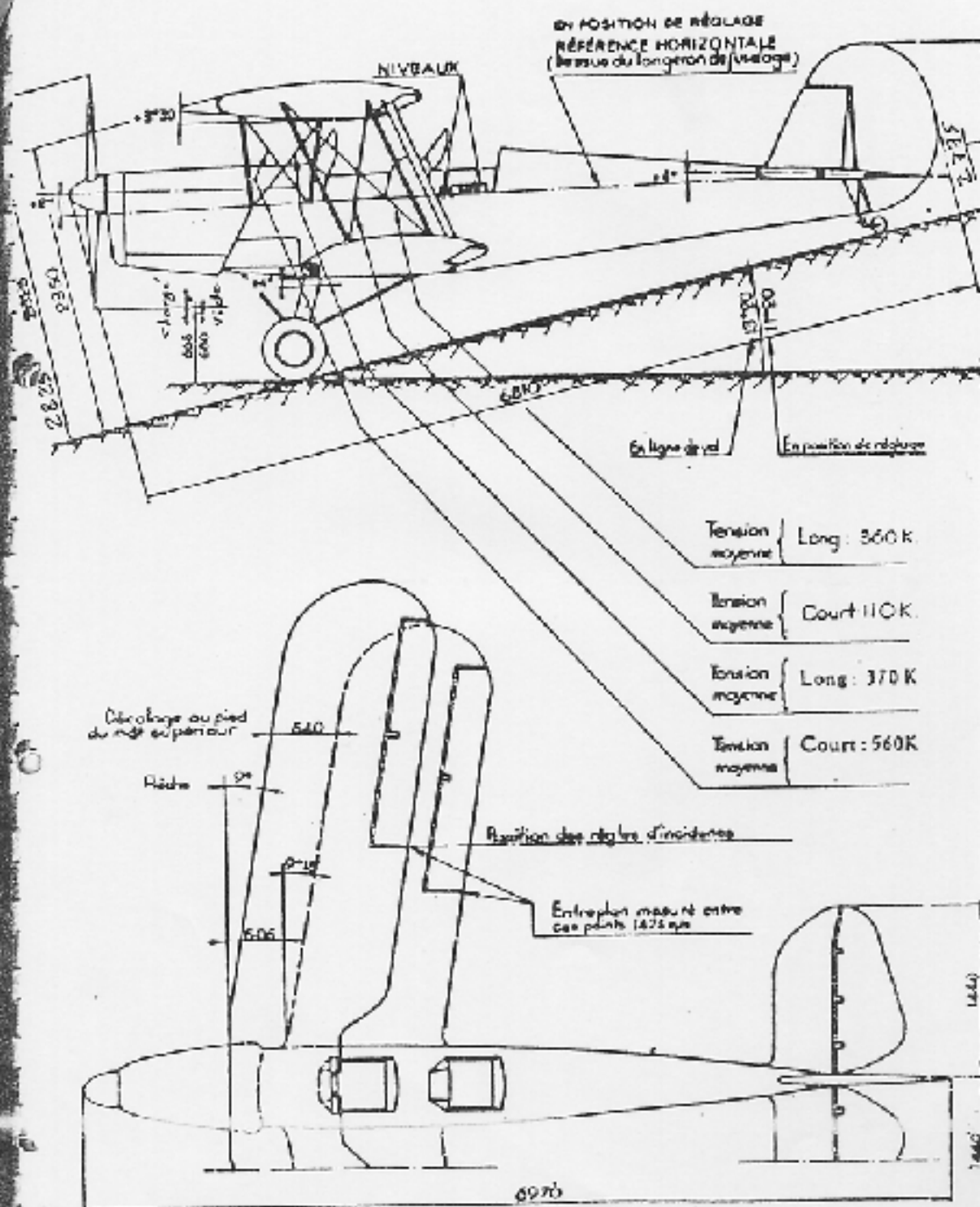
Section 10 page 09

Planchette

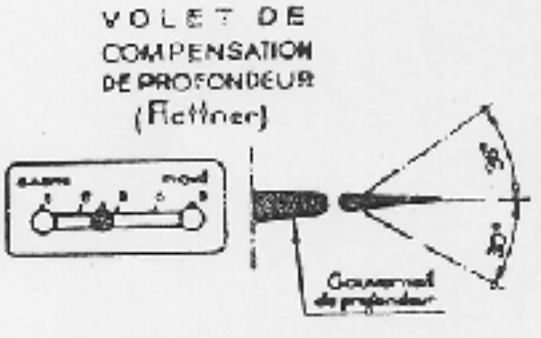
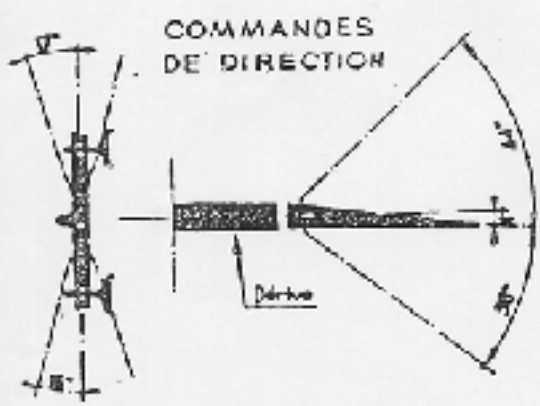
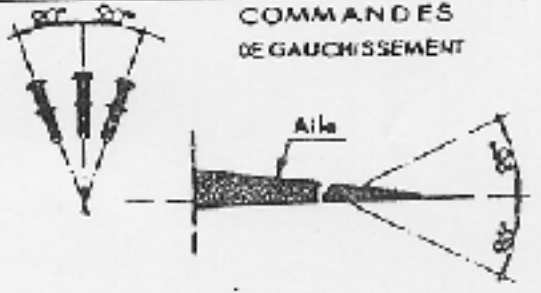
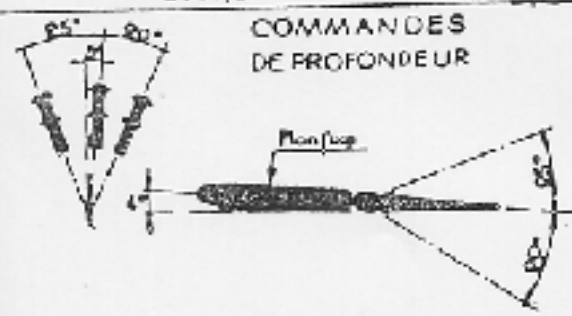
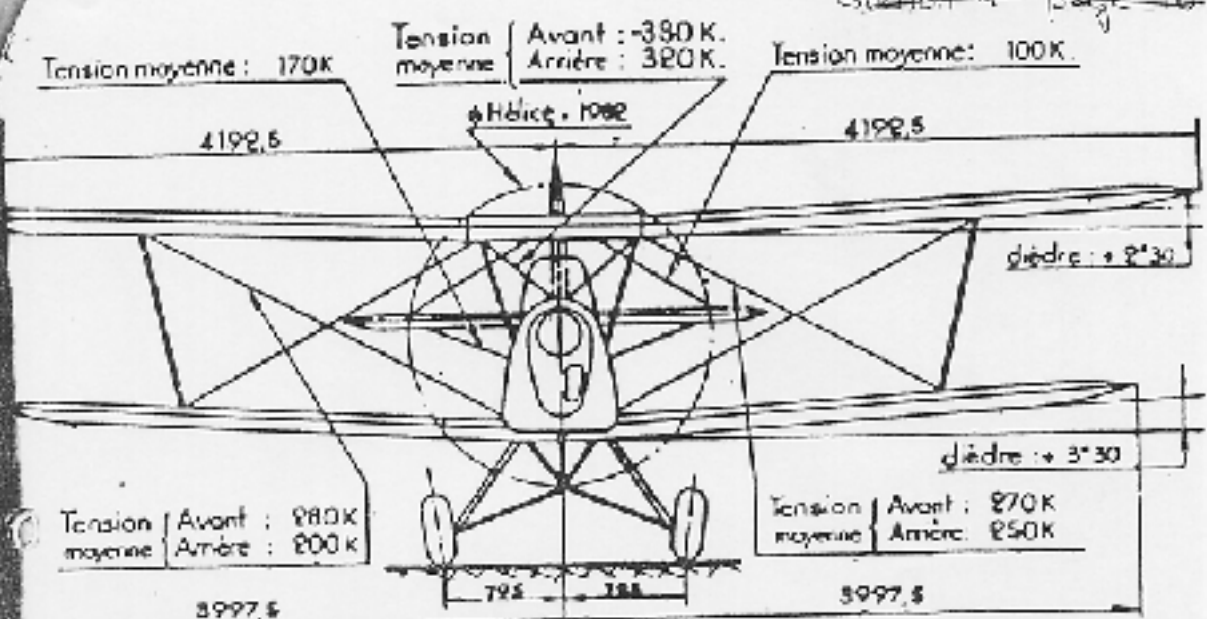


Réglage

SECTION 11



Après l'installation de la voile, lorsque le cours de la voile est réglé, on ne reprendra le réglage que



CONSIGNES DE RÉGLAGE

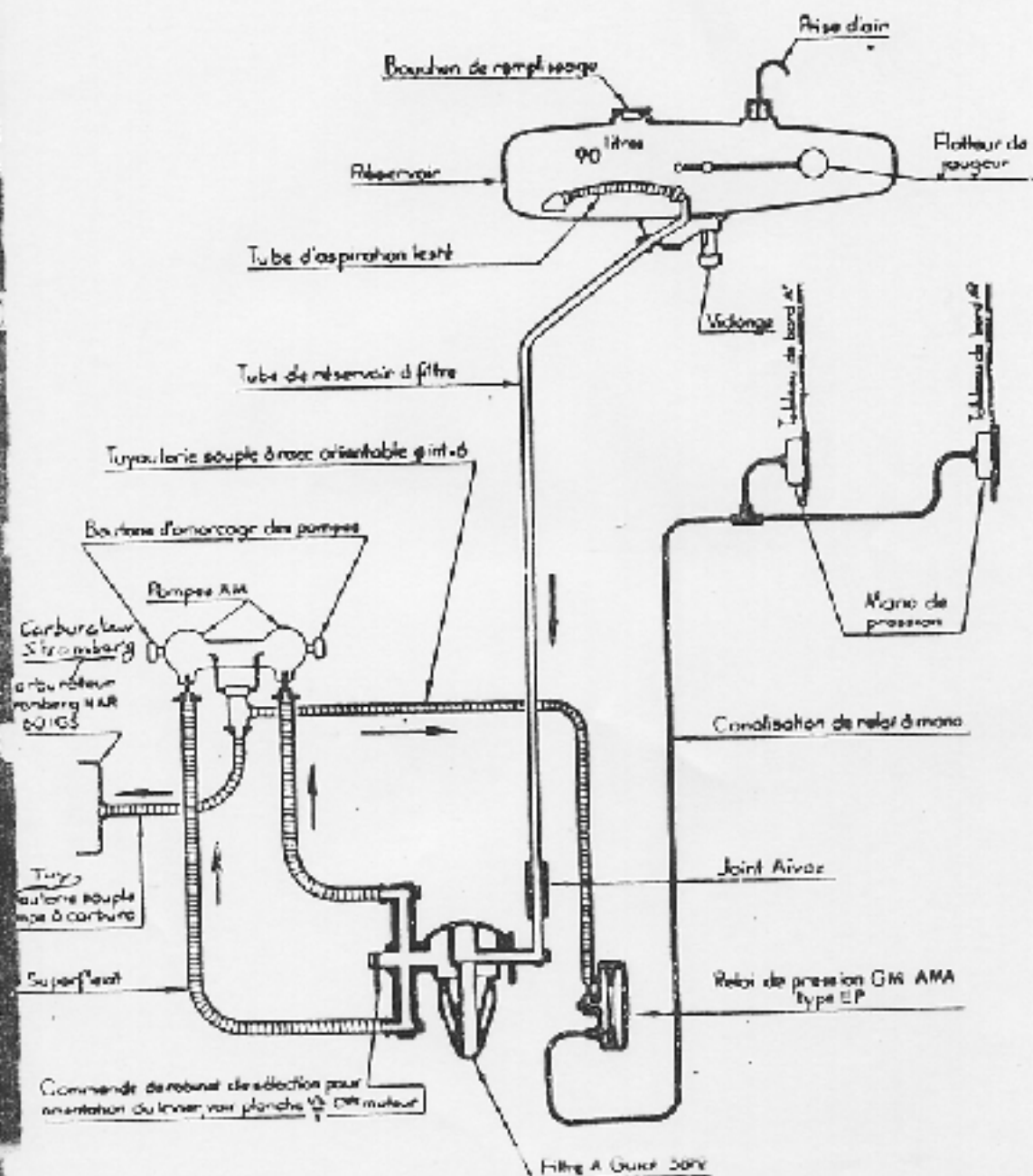
Les angles d'incidence des ailes $\pm 30^{\circ}$ et $\pm 4^{\circ}$ du plan fixe et ainsi que les cotes de réglage (1035 et 340) se rapportent à la position horizontale donnée en référence.

TOLERANCES	Encombrement	$\pm 30\%$	Angle de garde	± 30
	Dérivage entre plans	$\pm 10\%$	Brasage des gouvernes	± 2
	Incidence flèches Dièdre	± 15	Tension des haubans	$\pm 15\%$

Balancer le réglage sur avions neufs ou ayant subi un démontage général après une heure de vol acrobatique. Reprendre ensuite le réglage après 5 heures de vol acrobatique.
Si rien d'anormal n'a été constaté au cours de ces deux vérifications, on ne reprendra le réglage que

Circulation d'essence

Moteur Renault 4 Poi



Circulation d'huile

Moteur Renault 4 Poi

