

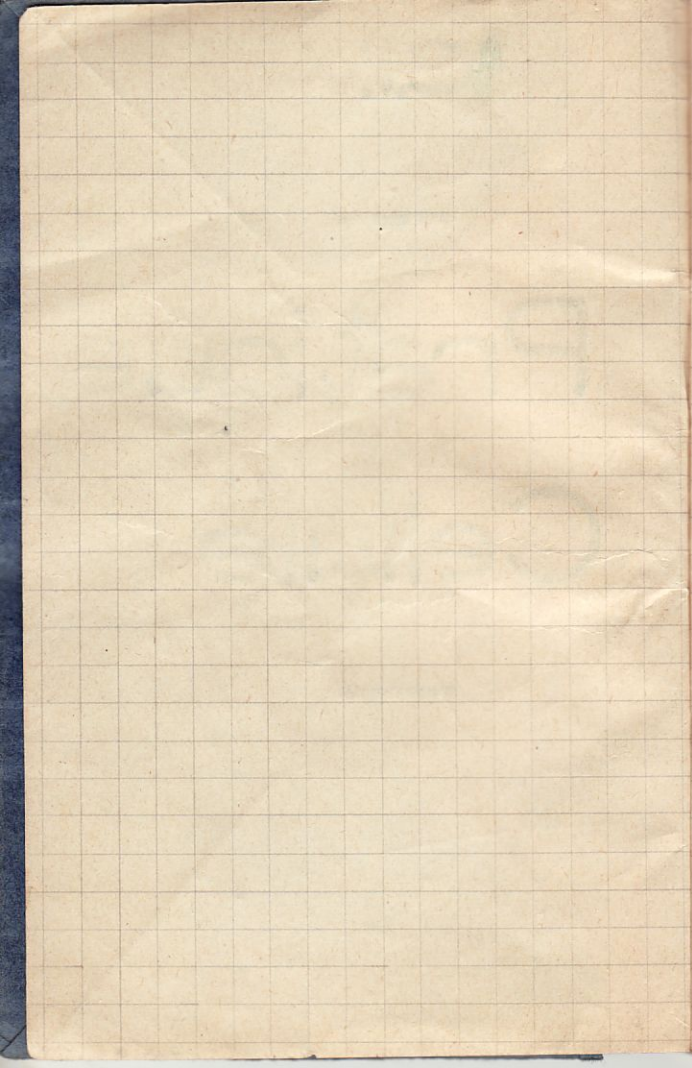
C.IV

—

Pratique  
Cellule

—

Ruzmel





# Vérins.

Lorsque l'on a à démonter des organes, de quelques natures soient-ils, il faut, tout d'abord prévoir, des chiffons propres et secs, du white-spirit et du liquide hydraulique. Dans tous les cas, il faut travailler soit au dessus d'un bac ou de l'établi, soit avec la pièce serrée dans l'étau. Il est recommandé de faire des repères ou de prendre un croquis pour repérer l'emplacement des arrivées, des départs de tuyauteries ainsi que de tous les organes composant l'ensemble.

Pour la révision du vérin, le nettoyer  
extérieurement à l'aide d'un chiffon sec  
ne jamais nettoyer au white spirit, celui-ci  
pourrait s'introduire par les trous et  
venir attaquer les joints que se désagré-  
gerait rapidement. Retirer les plombs et  
le freinage. Démontez les tiges piston  
et les arceaux de distribution, nettoyer  
les différentes parties soit à l'huile  
hydraulique (pour les organes compact  
en joint) soit au white spirit pour  
les parties entièrement métalliques.  
Après nettoyage souffler les pièces à  
l'air comprimé pour déboucher les

orifices. Ne pas essuyer les pièces  
nettoyées avec l'huile hydraulique à l'aide  
d'un chiffon. Des fils provenant du  
chiffon peuvent obstruer un orifice  
de très petit diamètre.

Après nettoyage et remise en état de  
toutes les pièces, remonter le tout et  
freiner.



Ressort de rappel  
de la tige.

Chemise limitant  
la course du  
piston

Ressort de rappel  
du piston.

Mise à  
l'air libre.  
Jonc  
d'arrêt.

Piston libre sur  
la tige

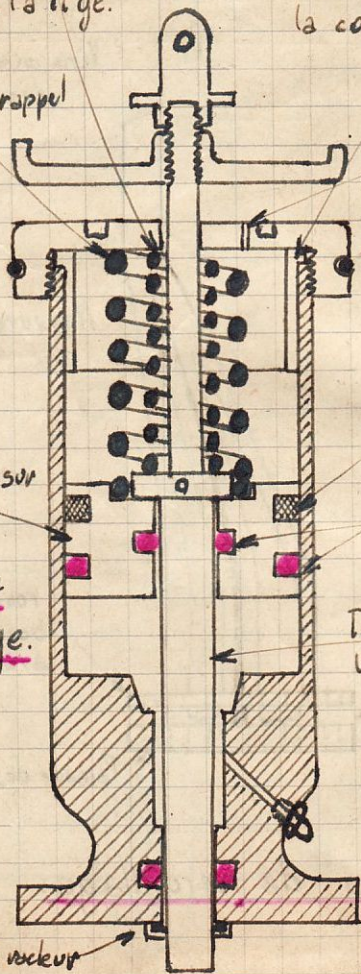
Joint en  
feutre

orig

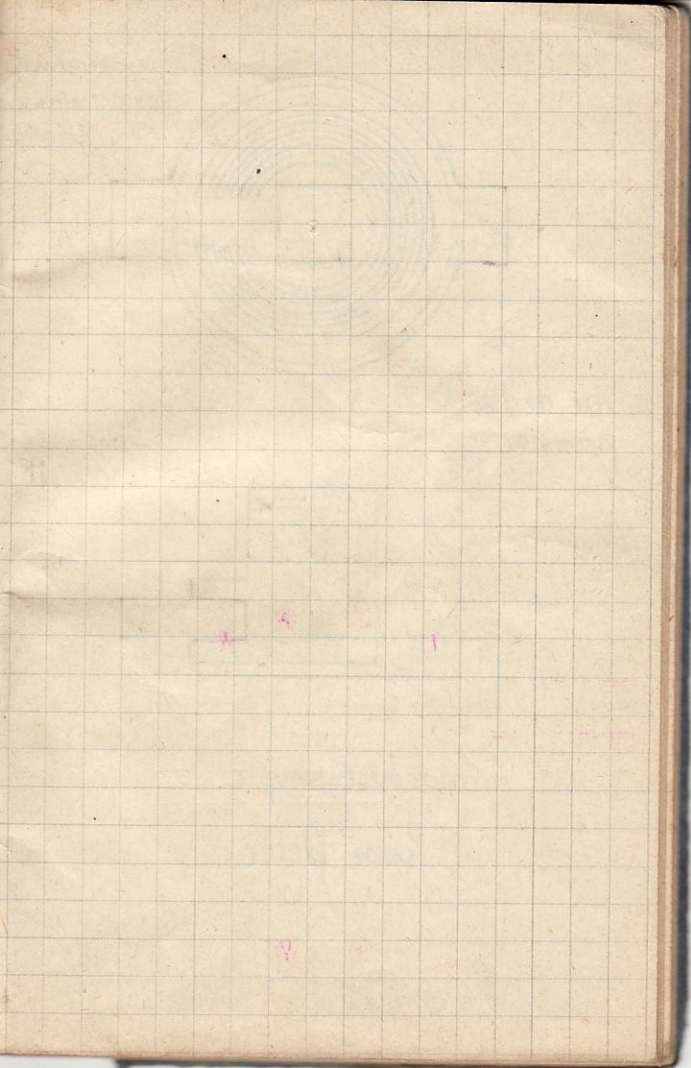
Vérin de  
verouillage.

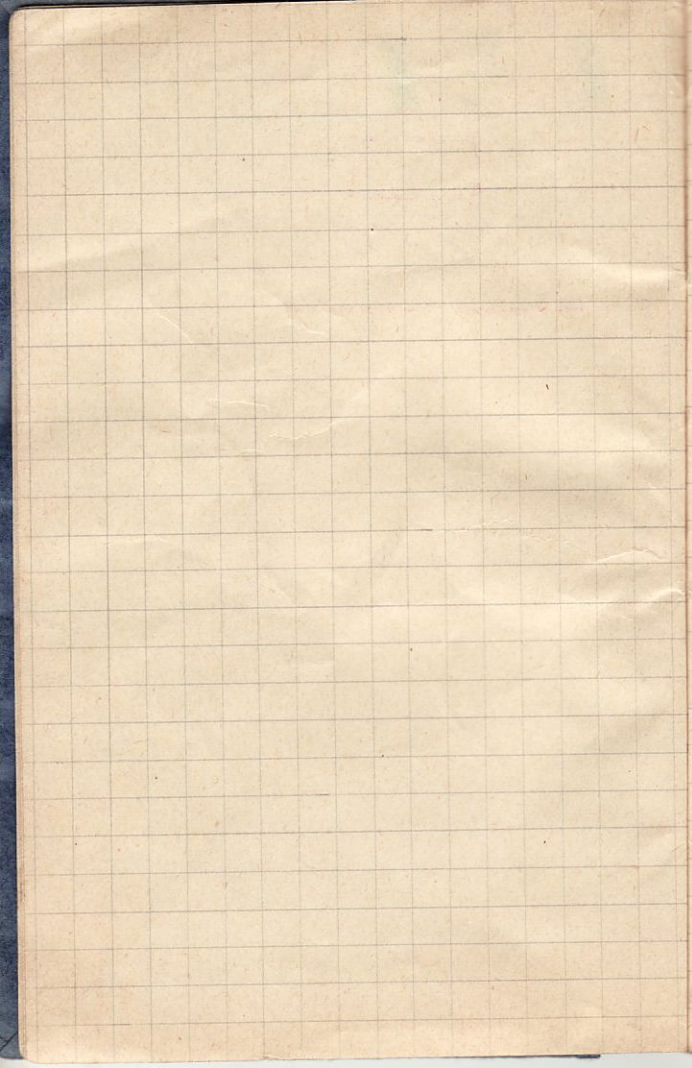
Tige de  
verouillage.

Segment rotatif









# Train Principal

B.26.

## Démontage de l'amortisseur:

Après démontage des circuits de frein, colliers et supports, dévisser lentement le corps de valve situé en haut de l'amortisseur au bas du bras de verrouillage. Lorsque le liquide s'est complètement écoulé, on peut diviser le corps et déposer l'écran extérieur retenant les fourures.

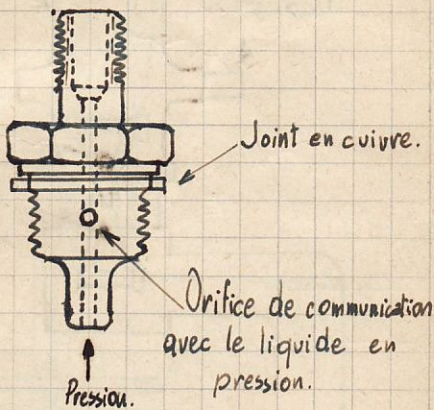
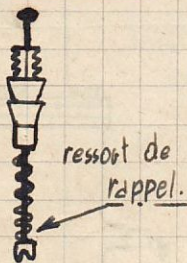
Pour chasser ces fourures, il faut

remonter la valve et bander dessus  
une bouteille d'air munie d'un  
détendeur.

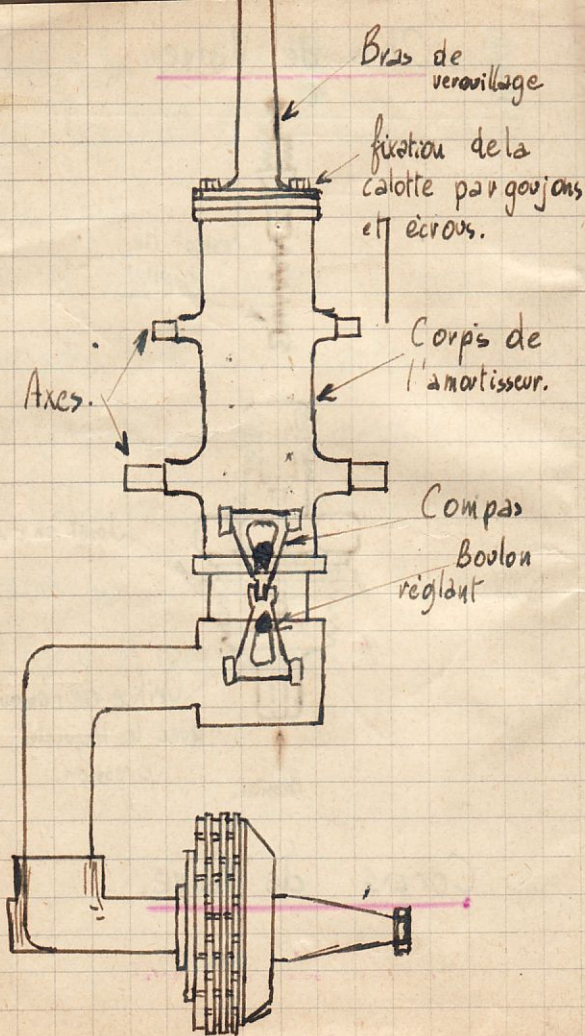
Lorsque les fourreaux sont  
changés on peut démonter le bras  
de serrillage et dévisser l'écran  
de butée situé au dessous des  
fourreaux. On peut alors démonter  
le corps d'amortisseur.



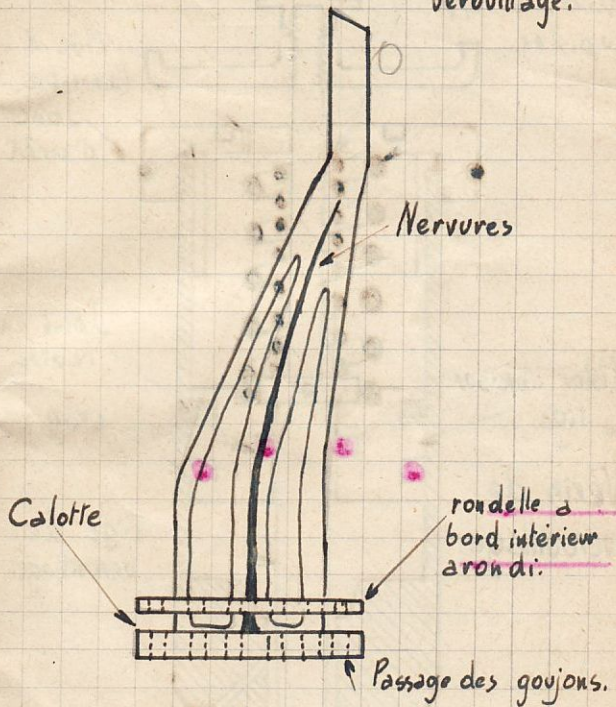
## Obus de Valve.



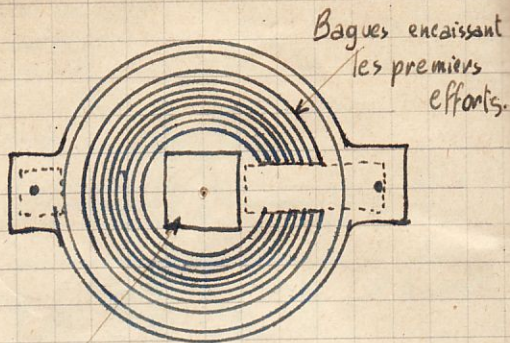
## Corps de Valve.



Vérin simple effet de  
verouillage.

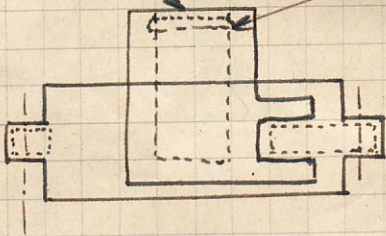


Bras de verouillage.



Axe de la  
pompe.

Jonc  
d'arrêt.



Accouplement souple  
Pompe Pesco.



Axe de guidage  
des palettes.

Orifices du circuit  
de graissage

Orifices  
d'arrivée et de  
départ.

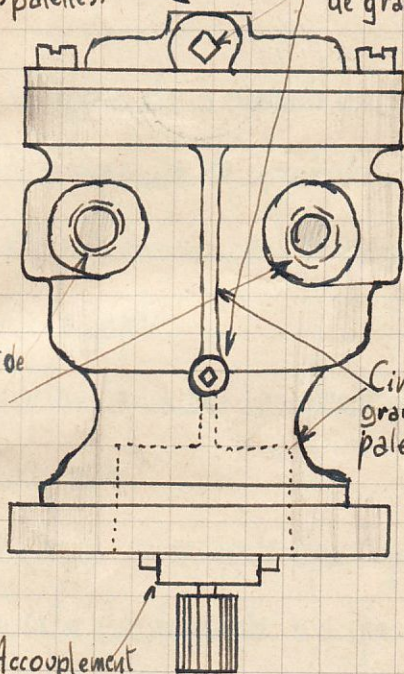
Circuit de  
graissage pour  
palettes.

Accouplement  
souple.

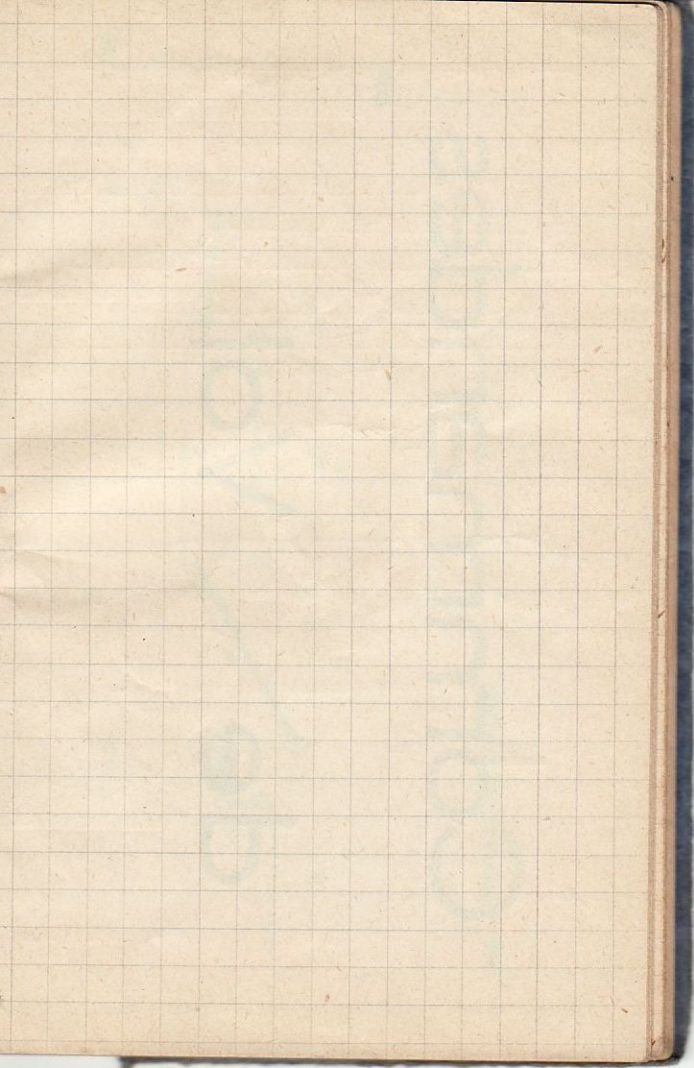
Pompe à vide

S/Circuit d'air

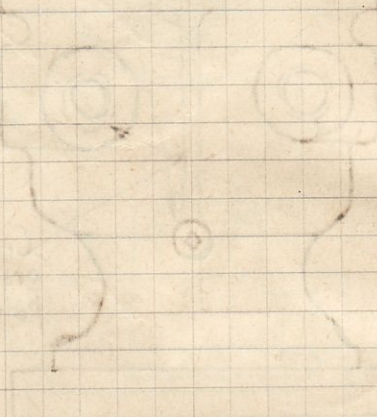
Pesco.



Remonter le cordan, enfiler le piston  
repéré dans son orifice ainsi que les  
autres 2 à 2. Louer le dernier pour  
pouvoir remonter le cordan à la partie  
supérieure. après remontage du cordan  
et du dernier piston, Remettre les différents  
cotes et la face supérieure. Remettre également  
la poupille et sa vis de retenue.



Faint handwritten text at the top of the page, possibly including a date or page number.



---

Faint handwritten text at the bottom of the page, possibly a signature or a note.

---

Faint handwritten text at the very bottom of the page.



## Rampe selectrice de volets de capots.

Composé de 5 éléments avec leur manivelles et engrenages de commande.

- 4 selecteurs commandant les diverses positions des volets de capots.

- 1 selecteur commande le rebouffage air du carburateur.

Le dernier ne comporte que 3 positions et son arbre de commande n'a que 2 cames.

- Ouverture.
- Bloquage.
- Fermeture.

Les 4 autres selecteurs disposent de 5

positions qui sont les suivantes.

- Ouverture.

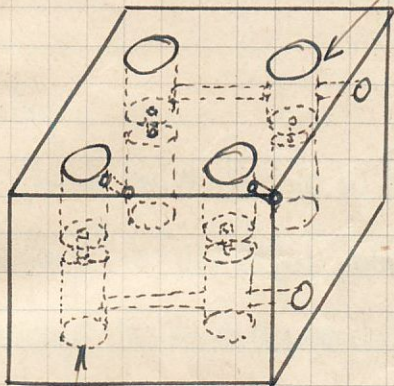
- Bloquage.

- Libre (communication entre les 2 faces  
du verin)

- Bloquage.

- Fermeture.

Coté du joint  
et du doigt de  
commande.



Coté du raccord  
et de la bille.

10-10-10

10-10-10

10-10-10



10-10-10

10-10-10



# Pompe Vickers

## Démontage:

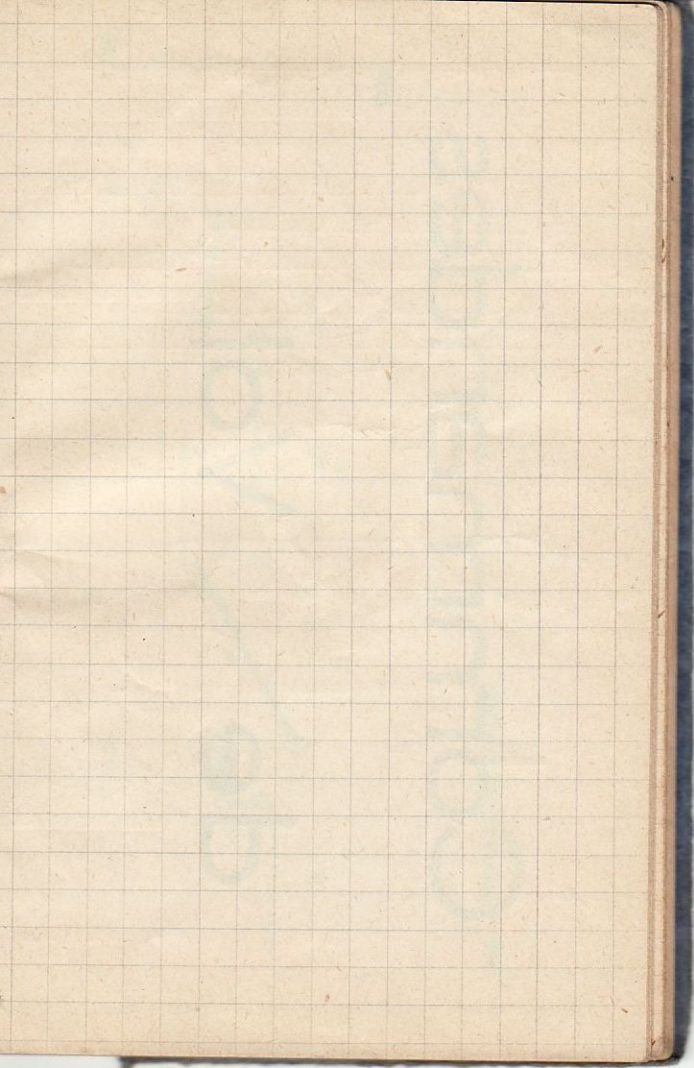
Prendre tout d'abord la vis de retenue de la goupille de l'axe de fût placé au dos de la pompe derrière les arrivées et départ de liquide.

Démontez les divers écarts, les piston, le cardan.

## Remontage:

Après nettoyage correct, remonter le carter du bas. Puis, réajuster le piston et son orifice qui sont placés dans l'axe du cardan.

Remonter le cordan, enfiler le piston  
repéré dans son orifice ainsi que les  
autres 2 à 2. Louer le dernier pour  
pouvoir remonter le cordan à la partie  
supérieure. après remontage du cordan  
et du dernier piston, Remettre les différents  
cotes et la face supérieure. Remettre également  
la poupille et sa vis de retenue.



Commandes

de

Vol





Sans tous les cas, pour les réglages de  
commande, il ne faut jamais être tenté  
d'introduire son doigt ou même son  
bras, dans les quignols, renvois, foulies etc...  
une personne peut très bien actionner les commandes  
à ce moment et provoquer ainsi un accident grave.

Pour le réglage, placer ~~une~~ ~~un~~ aide  
dans la cabine pilote.

Reperer les divers côtés de baguage  
des gouvernes, les butées, l'axe et les repères  
des quignols, des pédalis ou du manche.  
Proceder par trousseaux, les  
bielles, les câbles.

Les câbles doivent être détendus  
avant tout réglage.

Pour définir l'intendeur, il faut  
avoir soin de retenir les 2 parties vis  
et faire tourner seulement la partie en  
bronce

~~Le~~

Pour tout réglage de commande,  
laisser au vol, tous les objets  
que l'on peut avoir dans les  
poches, bouteille, sigles, ceinture  
etc.... Prendre dans un bac  
les outils seuls nécessaires, et  
conserver toujours ce bac avec  
soi. Ne pas oublier d'outils à  
bord. Ne pas se faire lancer  
d'outils du sol par un  
camarade. Descendre les  
chercher soi-même.



Pour la commande de profondeur, les  
tendeurs se trouvent dans la route à boube  
les deux quignols sont l'un derrière le  
siège pilote, l'autre à l'arrière de l'appareil.

Les câbles intéressant la commande  
de profondeur se trouvent sur le flanc intérieur  
gauche de l'appareil et ce sont les n<sup>o</sup> 3 et n<sup>o</sup> 5  
en partant du flanc vers le haut.

Vérifier que les tendeurs sont vissés  
de la même longueur dans la partie en  
bronze.

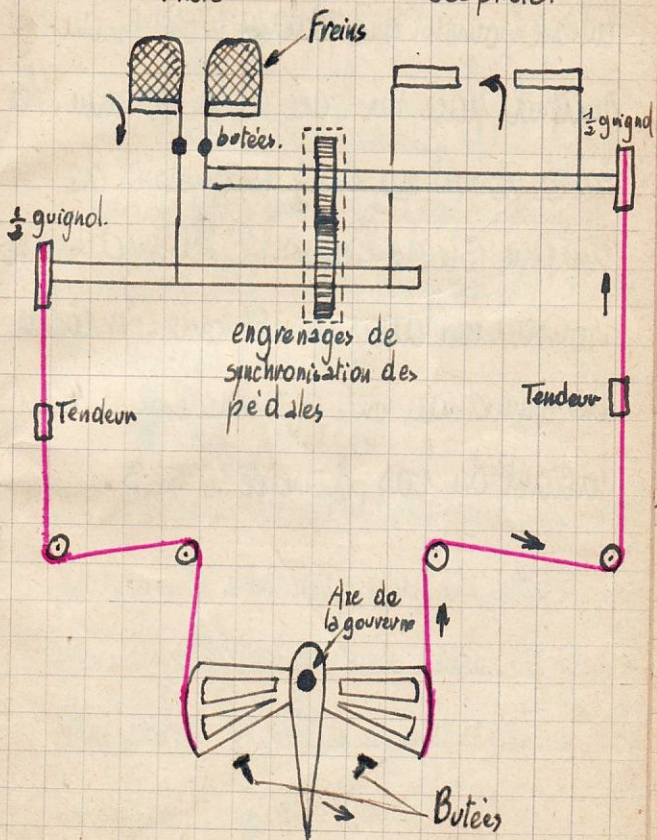
mettre les pieds au neutre, mettre le  
quignol derrière le siège pilote au neutre  
en réglant la chape sur la la bidette.

Détendre légèrement les câbles de chaque  
côté. Mettre la gouverne au neutre et  
régler le quinquol arrière au neutre. Ensuite  
régler les câbles en conservant la gouver-  
ne et les pédales au neutre en course obser-  
vant une tension normale.

# Direction.

Pilote

co-pilote.



Sous la commande de direction les  
bâtes se trouvent aux pieds des pilotes et au  
quignol placé sur l'axe de la gouverne. Les  
câbles passent sur des  $\frac{1}{2}$  quignols et de  
chaque côté de l'appareil. Les tendeurs se  
trouvent ~~sur~~ dans la 1<sup>re</sup> route. Les câbles  
de commandes sont à gauche le n° 4 en  
partant du bas, à droite le n° 3.





# De goupillage.

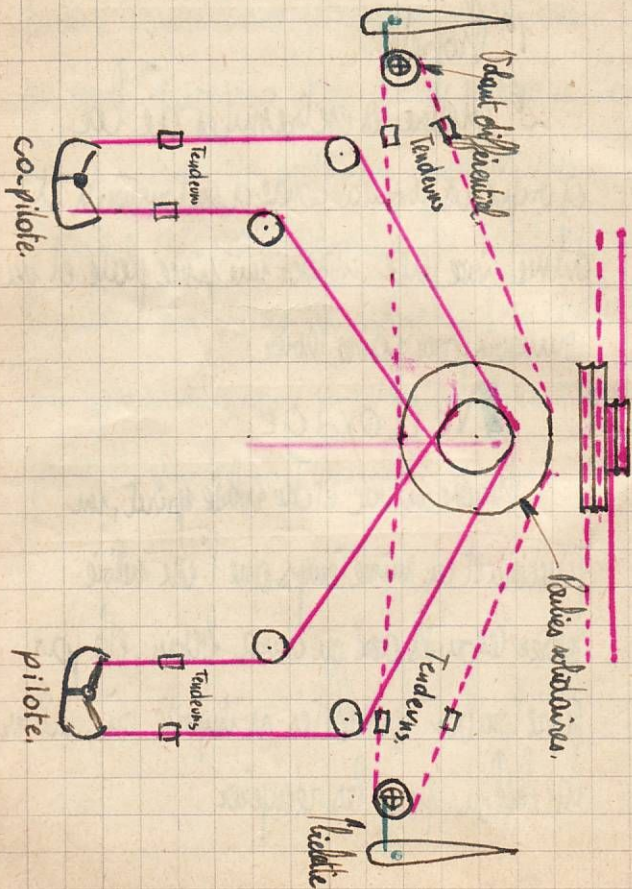
1° Propriétés.

2° mettre les extrémités de la goupille droite à l'aide d'un tournevis et d'une pince plate. Utiliser une pince plate et un tournevis pour faire levier.

## Nettoyage.

Prendre un bac et du white spirit, un pinceau et en même temps que l'on nettoie réparer les outils dont on aura besoin. Ne pas faire travailler les adhésifs n'importe où, utiliser un chiffon pour les récupérer.

# Ailerons.



Les ailerons sont commandés par  
le volant fixé sur le manche à balai. Un  
pignon est fixé à l'axe du volant et sur  
ce pignon une chaîne se déplace jusqu'au bas  
du pylône. Arrivé au bas du pylône les  
chaînes sont raccordées aux câbles et arrivent  
sur 2 petites poulies qui sont fixées à 2 autres  
poulies d'un diamètre supérieur. Ces 4 poulies  
tournent ensemble et les câbles sont fixés  
dessus pour ne pas qu'ils "patinent". Les petites  
poulies font tourner les grandes et sur celles-ci  
sont fixés les câbles qui vont directement au  
volant différentiel qui permet, par la position  
de la bielle sur le bras du volant, d'obtenir

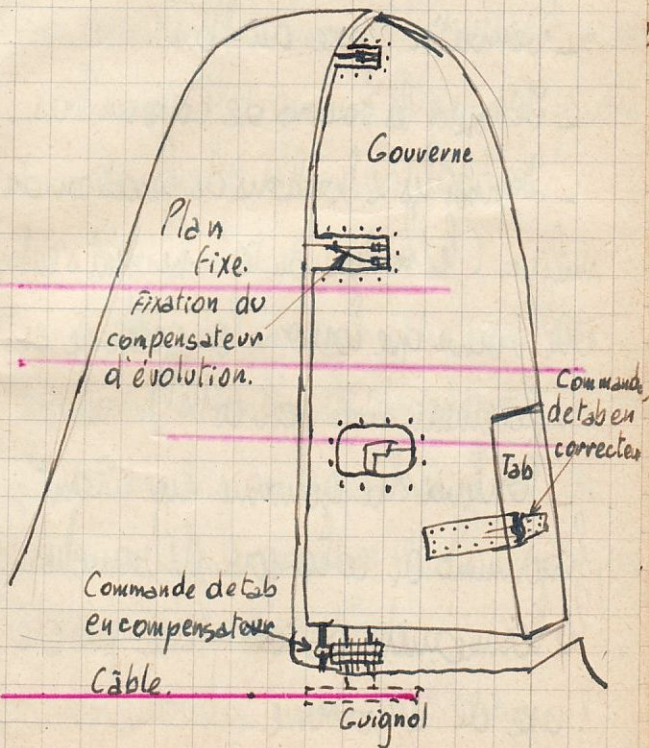
un débattement plus grand vers le haut  
que vers le bas.

Les tendeurs se trouvent dans  
la 1<sup>re</sup> route et dans les fusaux moteurs.

Des jolis de visite sont sur l'extrados  
de l'aile pour vérifier les jaugeages de  
câble. Les câbles doivent être chacun  
dans leur trou.



# Démontage de la Gouverne de Direction.



- Mettre le flévier au ventre, le débiter et le fixer à l'aide d'une échisse.

- Démouler l'axe du haut.

- Démouler les boudins de l'axe au bas.

- Démouler les 2 boudins de fixation du milieu. (le boudin du tab ne peut s'enlever que lorsque que lorsque la gouverne est complètement tirée par côté).

- Enlever la gouverne en tirant légèrement de côté pour déboucher la commande de tab placée près de l'axe de la gouverne.

# Remontage.

Vérifier que la gouverne soit en bon état de fonctionnement, correctement graissée

- Présenter la gouverne légèrement penchée pour braquer la commande de tab.

- Fixer l'axe du haut.

- Remonter avant de fixer la gouverne le bouchon de commande de tab face au milieu de la gouverne. Sinon, on ne pourra pas le remonter par la suite par suite du manque de face.

- Boulonner l'axe au bas en prenant soin de mettre les pédales et

la gouverne au centre.

Terrer, tous les boulons et vérifier les  
dilatements après avoir actionné plusieurs  
fois les commandes.



## Réglage de la commande de

### Direction.

- mettre un aide au poste de pilotage qui actionnera les pédales. aller à l'avion et vérifier si la commande n'est pas inversée si les déviements sont exacts.

- Bloquer les pédales du pilote pour leur centre soit à  $1. \frac{7}{8}$  en avant de la  $\perp$  qui passe par l'axe de rotation de la pédale.

- Pratiquer de la même façon pour les pédales co-pilote.

- Régler les biellettes aux pédales de façon que les axes de rotation et le

point d'attache de la bide passent par une  
perpendiculaire les quiquods étant en  
position correcte.

- Régler (sur <sup>les</sup> bidelettes reliant les fidales  
les quiquods et les retieurs ( $\frac{1}{2}$  quiquods)) à  
l'aide des embouts réglables.

- Régler les câbles à la même tension  
60 livres en utilisant les tendeurs de  
chaque côté de la route AV en laissant la  
gouverne au neutre.

- Enlever les câbles aux fidales.

- Régler la gouverne à  $25^\circ$

- Vérifier <sup>si</sup> les brutes sont en contact.

## Réglage de la Profondeur.

- Bloquer le manche pilote à  $15^{\circ}\frac{1}{2}$  en avant d'une  $\perp$  passant par l'axe de rotation.

- Régler les biellettes joignant le manche au 1<sup>er</sup> quinquol (situé dans l'habitacle derrière le siège pilote) de manière que l'extrémité du bossage (auquel est fixée la biellette) soit décalée de  $2''\frac{1}{2}$  en avant d'une  $\perp$  passant par l'axe de rotation du quinquol.

- Régler les câbles à une tension de 105 livres en utilisant les 2 tendeurs situés dans la route AV de sorte que le centre du bossage, du quinquol



de queue soit à  $2 \frac{3}{4}$ " en AV d'une  $\perp$   
passant par le centre de rotation du quignol.

- Régler ensuite la bédette reliant le  
quignol de queue au levier extérieur pour les  
gouvernes de profondeur restent au neutre.

- Enlever les supports, brides, cales et braquer  
la gouverne à  $20^\circ$  vers le haut à partir du  
neutre.

- Régler la bédette à l'extérieur de façon  
de manière qu'elle viennent en contact avec le  
levier.

- Braquer la gouverne de  $12^\circ$  vers le bas  
et vérifier à l'aide du gabarit.



Très bonne tenue  
et très bien explicatif.  
continuez Reynol  
il faut tenir en  
cette bonne voie -

le 20 - 3 - 52

Reynol

# Réglage des Ailerons.

Immobiliser les volants de commande pilote et co-pilote en position neutre à l'aide d'un niveau.

Régler les cables pour une tension égale de 120 lbs de telle sorte que les secteurs de l'aileron situés sur le côté arrière du longeron de l'aile soit au neutre.

Régler les cables allant des secteurs ci-dessus aux secteurs intérieurs à une tension de 60 lbs en utilisant

pour cela les 2 tendeurs situés à l'arrière  
du fuselage moteur.

Amener la gouverne d'aile en  
position neutre par réglage de la biellette travaillant  
en traction et compression reliée au secteur et  
au quignon d'aile.

Procéder de la même façon pour  
l'aile droite.

Braquer l'aile gauche de  $18^\circ$  vers  
le haut et partir du neutre et l'aile  
droite doit être de  $15^\circ$  vers le bas et  
l'inversement. Lorsque les volants sont en  
butée les ailerons doivent être également.

Pour toutes les commandes,  
effectuer les réglages de  
tension des cables, les  
opérations non supportées.

Je profite que j'ai  
trouvé votre carnet de Note  
à la Train au Parc B. 26  
pour vous corriger de  
quelques de fautes.

Il vous faut perdre  
cette manie d'être toujours  
sur les nerfs toujours  
près à bondir et à sauter



un gros maximum de travail.

Et bien non ce n'est pas cela  
soyez calme - vous serez maître  
sur vos nerfs sur vous même  
et vous y trouverez plus tard  
un gros avantage.

Restent ainsi bien  
trop occupé vous travaillerez  
sans que l'esprit est  
réfléchi il faut au travail  
sur tout pour plus tard ne  
pas être cela - autrement dit  
retrogradez les semences et  
à l'examen vous verrez -

Comme exemple il  
ne peut être meilleur que  
la phrase que vous avez  
écrite en haut au verso  
Réfléchissez cinq minutes  
et mettez vous bien calmement  
en suivant les paroles  
si sous cette phrase il ne  
manquera rien dans l'an  
seulement.

Par ailleurs très bon élève  
Rognot mais faites bien  
attention à cela et corrigez  
vous  
L'11/17.

