



		En pilot	Dva pilota
Hitrost pri najboljšem drsnem kotu (finesi)	$\frac{km}{h}$	75	85
Minimalna hitrost	$\frac{km}{h}$	53	59
Maksimalna hitrost	$\frac{km}{h}$	200	200
Maksimalna hitrost v turbulentni atmosferi	$\frac{km}{h}$	140	140
Maks. hitrost z izvlečenimi zračnimi zavorami	$\frac{km}{h}$	140	140
Maksimalna hitrost v aeroxapregi	$\frac{km}{h}$	140	140
Maksimalna hitrost pri štartu z vitlo ali avtovlekom	$\frac{km}{h}$	100	100
Optimalni nagib v zavoju pri jadraniu	°	30	30
Hitrost v zavoju pri jadraniu	$\frac{km}{h}$	70	80
Najboljši drsni kot (finesa)		28	28
Hitrost na pristajanju	$\frac{km}{h}$	80	90
Priporočena hitrost po šolskem krogu	$\frac{km}{h}$	85	95

Varovalke :

- vleka na vitlo ali avtomobilom : 800 kg (rdeča)
- aerovlek: 500 kg (bela)

Načrt obremenitve :

Obremenitev na pilotskem sedežu :

1. Pilot samo na sprednjem sedežu : **min. 65 kg - max .100 kg**
2. Pilota na sprednjem in zadnjem sedežu :
 - Sprednji sedež: **min. 65 kg – max. 100 kg**
 - Zadnji sedež : poljubno dokler ni prekoračena maksimalna dovoljena skupna teža pilotov (**teža praznega letala +masa obeh pilotov ≤ maksimalna dovoljena skupna masa letala v letu (480 kg) , masa praznega letala je 310 kg**)

Opozorilo !

Nepravilno lego težišča (lega težišča izven dopustnega območja) ni moč izravnati s trimerjem . Korekcija lege težišča je možna samo z utežmi za trimanje .

Akrobacije niso dovoljene!

Največja pozitivna obremenitev: + 4 g

Največja negativna obremenitev: - 2 g

Zračne zavore so zelo učinkovite. **Paziti moramo le, da jih ne izvlečemo do konca na pristajanju tik pred dotikom tal , ker imamo takrat zavrtlo glavno kolo!**

Dnevni pregled letala pred letenjem :

1. So krila pravilno zmontirana in zavarovana (varovalki na obeh glavnih sornikih) ?
2. So vsa krmila pravilno priključena in zavarovana ?
3. So pogoni krmil v funkciji in zavarovani ? A so krmilne jeklenice obrabljene in ali so posamezne žice jeklenice pretrgane ?
4. So na oplatah in platnu kakšne poškodbe ?
5. A je na rešetki trupa moč videti kašne upognjene cevi zaradi trdega pristanka ali poškodb pri transportu ?
6. Je v glavnem kolesu zadosten tlak (2,5 bar) ?
7. **Kontrola prisotnosti tujkov v letalu !**
8. So vsa krmila prosto gibajoča in gredo do skrajnih leg ?
9. Je opravljena funkcijska kontrola zračnih zavor , vlečne kljuge in trimerja ?
10. Kontrola načrta obremenitve !

Pregled pilota v kabini letala preden da znak , da je pripravljen za štart:

1. Je padalo vredno nameščeno ? Vežalno pasovje pravilno nameščeno in zategnjeno .
2. Vezi pravilno nameščene in zategnjene ?
3. Je pokrov kabine zaprt in zaklenjen ?
4. So zračne zavore zaklenjene ?
5. A je višinomer pravilno nastavljen ?
6. Je nastavitev trimerja pravilna ?
7. So vsa krmila prosto gibljiva ?

Šele če je kontrola po vseh 7 točkah pozitivna da pilot znak , da je pripravljen za štart !

Nevarni položaji :

1. V prevlečenem letu (krmilna palica čisto na sebe) je mogoče držati letalo ASK13 v ravnem letu s krmilom po smeri . Pri tem letalo parašutira ali pa povesi nos . S popustitvijo palice letalo ASK13 zopet leti naravnost.
2. Vrij se zgodi v prevlečenem letu s polnim odklonom smernega krmila. Obnašanje letala v vriju in izvlek iz vrija je močno odvisen od položaja težišča letala.

Težišče v skrajni sprednji legi :

Po uvedbi letala v vrij letalo začne padat v strmem spiralnem letu pri čemer hitrost hitro narašča. Uporabi zračne zavore in nato izvleči letalo iz vrija .

Težišče v srednji legi :

Letalo preide iz vrija samo , če popustimo komande in jih vrnemo v nevtralno lego.

Težišče v skrajni zadnji legi :

Vrij končamo in prevedemo letalo v normalen let po naslednji metodi

- Polno smerno krmilo (nasprotno od meri vtrenja)
- Premor
- Palico popustimo naprej in držimo palico v tem položaju dokler se vrtenje ne ustavi
- Smerno krmil nazaj v nevtralen položaj in počasi izvlečemo letalo iz strmoglavnega leta

Torej: letalo je potrebno ravnati mehko iz nevarnega položaja oziroma še boljše pravočasno dati ustrezno nasprotno krmilo (komando) .