

- AVIONS SUR VÉRINS -

- Nettoyer les puits de roues (ou carénages)
- Contrôle de la garde des systèmes amortisseurs caoutchouc - * -
(systèmes hydrauliques, voir page 19)
- Examen des diaphragmes supérieurs de jambes
- Examen des corps de jambes - soudures et supports des jambes -
(fuselage et ailes) **
- Examen extérieur des pneumatiques
- Démontage des roues
- Contrôle des pneumatiques et chambres à air
- Contrôle des logements de roulements sur roues - Battements -
- Contrôle des roulements
- Contrôle des tambours et garnitures de freins
- Nettoyage et graissage des roulements
- Réglage des verrouillages de JAMBE AV.
- Réglage des verrouillages de JAMBE Principale D.
- Réglage des verrouillages de JAMBE Principale G.
- Contrôle visuel de la position des crochets et basculeurs
(enclanchements et butées francs)
(voir planches 27-F.G.H.I.)
- Vérification à l'indicateur de Position au Tableau de Bord
des indications toutes positions (Test, Sécurité, Verrouillages
Gaz Réduits, Manoeuvres)
- Contrôle des manoeuvres vérin pour avion munis de la
commande électrique (REGLAGES : voir page 27M.)

[illegible]

Révisé le : 12.1.73

WASSMER AVIATION
B.P. 7
63501 ISSOIRE

180

ATT.

- Vérification des commandes de l'atterrisseur (levier de manœuvre - bielles - guignols - sandows de compensation)

EXAMEN DES PIÈCES FIXES OU MOBILES EN ALLIAGE LÉGER ^[en particulier tous les bossages eslinés]

ENSEMBLE ATERRISSEUR :

- Effectuer les graissages prévus au tableau de la page 28 A.
- APPLICATION DES MODIFICATIONS MAJEURES ET MINEURES OBLIGATOIRES - voir BULLETINS SERVICE -

NOTA:* Sauf éclatement du caoutchouc (accident inconnu

jusqu'à ce jour), les systèmes amortisseurs ne nécessitent aucune surveillance particulière si ce n'est que celui du contrôle de la garde et le test visuel d'élasticité en "balançant" l'avion .-

TOUTEFOIS, pour la jambe AV, on essuiera périodiquement les dépôts gras pouvant se former sur le sommet du corps de jambe.

** Jambe AV : Démontage de la contretranche

Examen des noeuds de soudure aux rotules ou attaches AR.

Examens du triangle en alliage léger, de la fourche

et de la contretranche partie AV, des axes et des bagues

— Voir *** —

50h.	100h.	G.V.	CONTRÔLE : OBS
+	+	+	Rappel "SURVEILLANCE" p. 150
visuel	visuel	RESSUAGE	NOTA: *** à l'ARDROX coloré: au TRIANGLE DE JAMBE AV. des FOURCHES (AV & PL) des CONTRE-FICHES (AV & PL)
•	•	•	
•	•	•	
Visuel +	Visuel +	Visuel +	
+	+	+	
visuel	visuel	•	
"	"	•	
		•	

DEPOSE ET REVISION DE L'ATERRISEUR COMPLET - Voir *** -

Ensemble d'entretien ERAM
193 rue de Noisy-le-Sec, LES LILAS-seine- tél. VIL 22.40.

- 93260 LES LILAS -

- Pompe à main et tuyauterie de remplissage: E.4920.
- Raccord de remplissage: E.9135.
- Raccord de gonflage: E.4060.
- Tuyauterie de gonflage avec robinet et manomètre 60 bars-cm²; E.4125-3.

* liquide norme AIR 3520
USA: MIL-H-5606.A.
GB: DTD. 585
OTAN (NATO): H.515
GERMANY: VTL-9150-020

2 graisseurs

Roue dans l'axe: jeu entre butées rep. 18 et tube de commande rep. 3 1 à 1,5 mm.

l'écrou 62 ne doit pas être bloqué

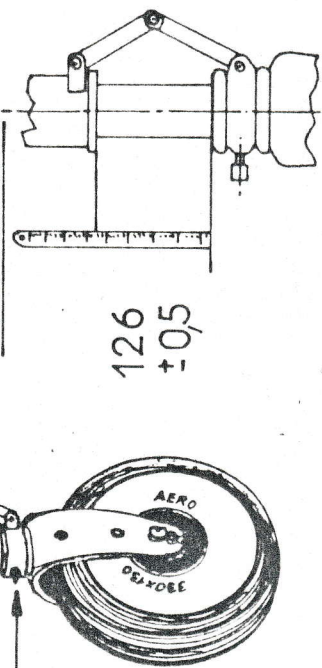
● segment râcleur en parfait état

Remplacement annuel conseillé: AT. ST.NA. 25.82.

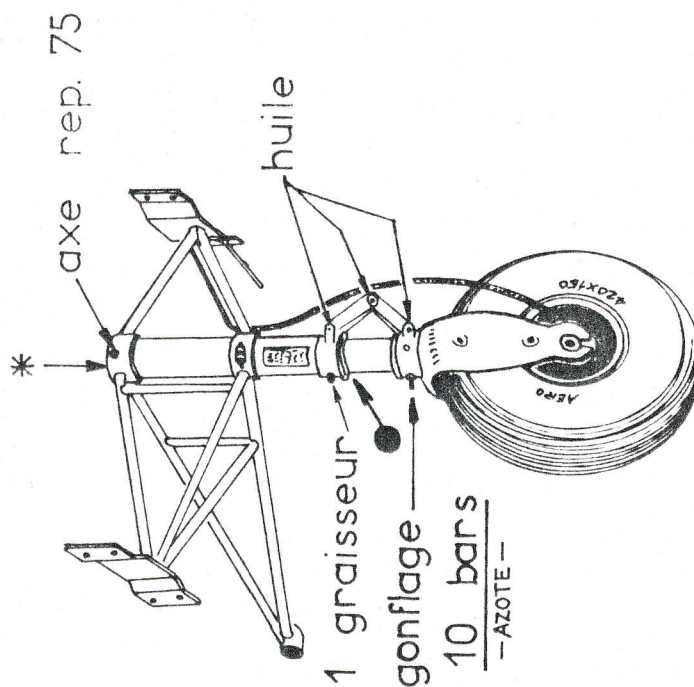
gonflage
6 bars
— AZOTE —

amortisseur détendu: écartement

126
± 0,5



ATERRISSEUR PRINCIPAL



— pour sortir l'amortisseur du support de jambe opérer amortisseur détendu. Retirer l'axe 12 ou 75, sortir l'ensemble et remplacer l'axe sur l'amortisseur.

voir page 118 :

* : AIR 3520 également dans le nouvel anti-shimmy CE 43.42.15 fourni en échange pour tous les "Baladou"

ATERRISSEUR AVANT

WA.41. "BALADOU" ATERRISSEUR

WA41.

WASSMER AVIATION
B.P. 7
63501 ISSOIRE

40&Dérivés: WA41. seulement

STATIONS-SERVICE

AMORTISSEURS HYDRAULIQUES

LIQUIDE AIR 3520

(OTAN: H 515)

WASSMER-AVIATION

BP 7 - 63501 ISSOIRE-France.

☎ -73- 89.01.54.

AVERTISSEMENT

En dehors d'une fuite de la valve de gonflage, un amortisseur qui ne "tient" pas la pression normale requise FUIT: Le regonfler "periodiquement" ne sert à rien, sinon à abrégier la vie des tubes et pistons!

Le KIT de joints toriques et accessoires ci-dessous - à condition d'être correctement monté - avec précaution sur matériel propre - reclasse l'amortisseur comme s'il sortait d'usine.

ATTENTION: a) Le TUBE SUPERIEUR-FIXE - doit être exempt de rayures à l'int: **NE PAS TENTER** de le polir: **IL FAUT LE CHANGER** s'il est rayé!

b) Si le TUBE INF:-MOBILE - est rayé extérieurement, faire disparaître les rayures au papier fin.

NOTA: Il est prévu de gonfler les amortisseurs à l'azote moins riche d'humidité que l'air comprimé du commerce, c'est pourquoi l'intérieur du TUBE INFÉRIEUR n'est pratiquement jamais détruit.

S'il l'est, ce sera par corrosion.

Il faudra le remplacer également.

Enfin, rappelons que l'usage d'une pointe ou d'un fil de fer est le plus sûr moyen de détruire la valve de gonflage: **UTILISER LE KIT de GONFLAGE ERAM** - adresse: Entretien amortisseurs-MAINTENANCE

**KIT
ST.WA.29.77.***

**JOINTS
TORIQUES
AMORTISSEUR**

à l'usage des
STATIONS SERVICE
UNIQUEMENT

*PRÉCISER TUBE
Coulissant $\phi 57$ ou $\phi 58$

VALABLE POUR →

Joint AV.

Joint P!

1	Joint torique	$\phi 54,9$ ou $54,2$ - C3
2	"	JF-32
2	"	$\phi 45,1$ ou 44 - C3
1	"	JF 29
1	segment	ST.WA. 25.42.
1	ressort	ST.WA. 25.44.
1	Jonc	ST.WA. 25.14.
1	"	ST.WA. 25.10.
1	bague	ST.WA. 25.02.

WA.41.
WA51.
WA51.A
WA52.
WA.54.
WA421.235
CE.43.

WA.41.

WA54.
WA421.235

— Avion sur vérins —

ATTENTION!

JOINTS CAOUTCHOUC:

VOIR NOTE "R" rep. 5 & 28
page 4.9. (Manuel Pièces dé-
tachées)Amortisseur de jambe avant: tube mobile de 57 mm - Ø 58 à partir de SEPT. 70.
piston supérieur à 7 trousAmortisseur de jambe principale: tube mobile de 58 mm
piston supérieur à 5 trousDEMONTAGE: dégonfler l'amortisseur (valve rep. 31)débrancher le tuyauterie de freins - retirer la roue
retirer les vis rep. 12 ou 75

débrancher l'anti-shimmy ou desserrer l'écrou 104 du support 73 (page 4.10) nouvelle page 117

- Retirer le fond supérieur (rep. 6) du tube fixe et vidanger le liquide.

- Démontez les compas rep. 71 et 72.

- Chauffer la fourche dans l'huile à 120°C. sortir la fourche - utiliser un refouloir de 56,8 mm

pour la jambe avant et 57,8 mm pour la jambe principale (ou nouvelle Jambes AV. Ø 58)

- Sortir le TUBE MOBILE par le HAUT du tube FIXE (rep. 3 ou 4)

- Pour démonter les pistons 16 ou 17, retirer le jonc de Ø 1,2 en le chassant par une extrémité.

Ne pas oublier de remonter les entrées au remontage car le jonc rayerait le tube.

Après chaque démontage, changer les joints rep. 18, 19, 25, 28

Ne pas les blesser au remontage. (les enduire de liquide AIR 3520, DTD 585 ou MIL O. 5606)
utilisé pour le remplissage. *REMONTAGE: Opérations en sens inverseREMPLISSAGE: Tirer l'amortisseur à fond (voir cote 126 page 4.10) le piston flottant rep. 26
est en bas. Verser le liquide par l'orifice supérieur. Gonfler à l'azote à la
valve 31. Le piston 26 en remontant purgera le trop plein de remplissage. Fermer
avec le bouchon rep. 8, finir de gonfler.ATTENTION! Toutes pièces nettoyées et en parfait état au remontage.

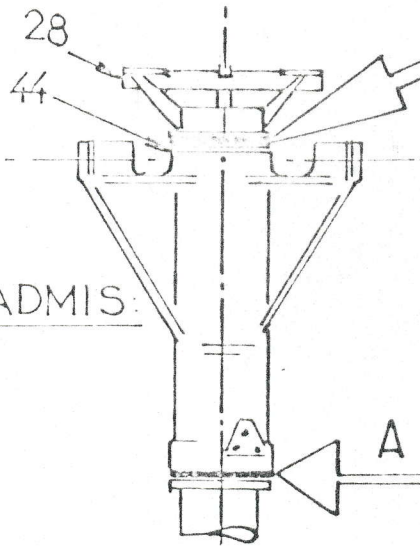
Les réparations sur les fonds supérieurs rep. 6 s'effectuent de la façon suivante:

1. AVION SUR VERINS 2 - AMORTISSEUR DETENDU DEGONFLÉ (valve rep. 31)
JAMBE AVANT = Remplacement du joint rep. 5 = Retirer l'axe 12, sortir le

fond rep. 6, retirer le bouchon rep. 8, monter le joint neuf. Le graisser (*)

Pour tous les joints, la remise en place se fait doucement car c'est au
passage des trous que l'on risque de les détériorer dans une manœuvre brutale
Remonter l'axe 12. Remplir de liquide. Regonfler - s'assurer que le liquide est au
niveau de la face supérieure du fond. Boucher JAMBE PRINCIPALE - mêmes opérationsASSISTANCE TECHNIQUE
WASSMER-AVIATION
G. GENDREc'est la méthode la plus simple exécutée en STATIONS-SERVICE
agréées WASSMER. Toutefois, si l'examen du tube fixe révèle un
défaut dans la partie coulissante, le changement du piston
rep. 16 ou 17 s'impose. L'échange du jonc de retenue rep. 20
requiert le maximal de précaution.PARTICULIERS, AERO-CLUBS, retourner l'ensemble A ou B
(page 117) en USINE ou STATIONS-SERVICE

rattrapage du jeu :
 1 rondelle rep. 53
 ST.WA. 29.53.
 ép. 07 08 09 1
 1,1 1,2 1,3



JEU VERTICAL ADMIS:

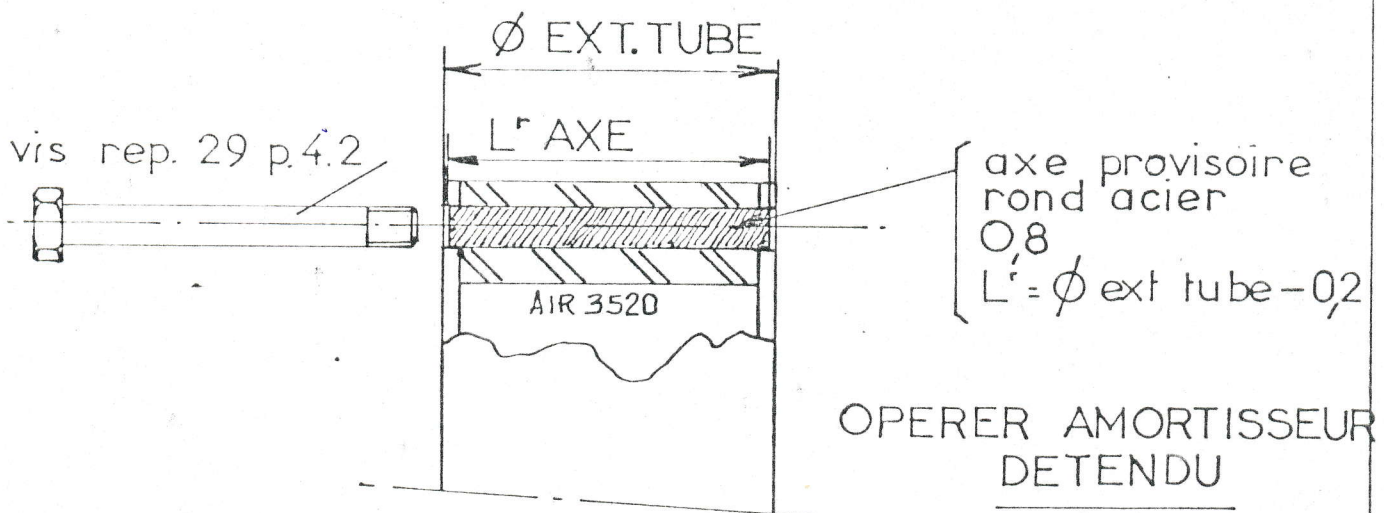
MINI: 0,1 mm.

MAXI: 1,2 mm.

A { rondelle rep. 53 p. 4.2
 départ usine : 1 à 1,3 mm.

- Sans être dangereux, le bruit au roulement au sol est désagréable.
- Vérifier, dès qu'il se manifeste fortement, si la rondelle d'appui A n'est pas détruite ou usée anormalement.
- On peut compenser un jeu excessif par une rondelle rep. 53 d'épaisseur définie après mesure du jeu vertical
- La compensation n'est possible qu'à partir d'un jeu de 0,8 mm

JEU VERTICAL de JAMBE AV.



- L'amortisseur révisé est livré avec la vis de fermeture rep. 29
- Il est nécessaire de la retirer pour enfiler l'amortisseur dans le support rep. 45.
- Il y a risque de perte d'huile.
- On y remédie en installant un axe provisoire servant à maintenir en place le fond supérieur rep. 16 pendant l'opération.
- Cet axe sera chassé par la vis 29 lors de sa mise en place définitive.

RECOMMANDATIONS pour (JAMBES
 REMONTAGE DE L'AMORTISSEUR (AVANT & PRINCIPALES)

WA41.

201-BIS

SYSTEMES HYDRAULIQUES

1 - CIRCUIT DE FREINAGE : liquide LOCKHEED N° 5 uniquement.

- vérification de la course de la poignée de frein
- réglage des mâchoires de freins s'il y a lieu
- compléter le plein du réservoir de liquide
(sur la cloison pare-feu)
- vérification des tuyauteries, raccords et passages cloisons
- détection des fuites et purges éventuelles
- vidange complète du circuit de freinage
- refaire le plein en liquide neuf - purge - réglage.

2 - ANTI-SHIMMY : (AVION SUR VERINS) : liquide LOCKHEED N°5

- vérification test de l'anti-shimmy : manoeuvrer la jambe AV à la main : l'effet amortisseur doit être immédiat (sans "trou")
- détection des fuites et compléter le plein ou changer l'anti-shimmy — voir note page 48. Manuel P.D. pour WA40. 40A & 40B-

3 - ANORTISSEURS HYDRAULIQUES DE L'ATTERISSEUR (liquide: voir page 27A)

- contrôle de la garde de l'amortisseur : voir page 27.
- détection des fuites éventuelles (gaz ou liquide) et compléter les pleins

NCTA : Surveiller l'état des segments-râcleurs en nylon au bas des jambes fixes : un segment détérioré laisse passer des impuretés abrasives destructrices qui sont à l'origine des fuites.

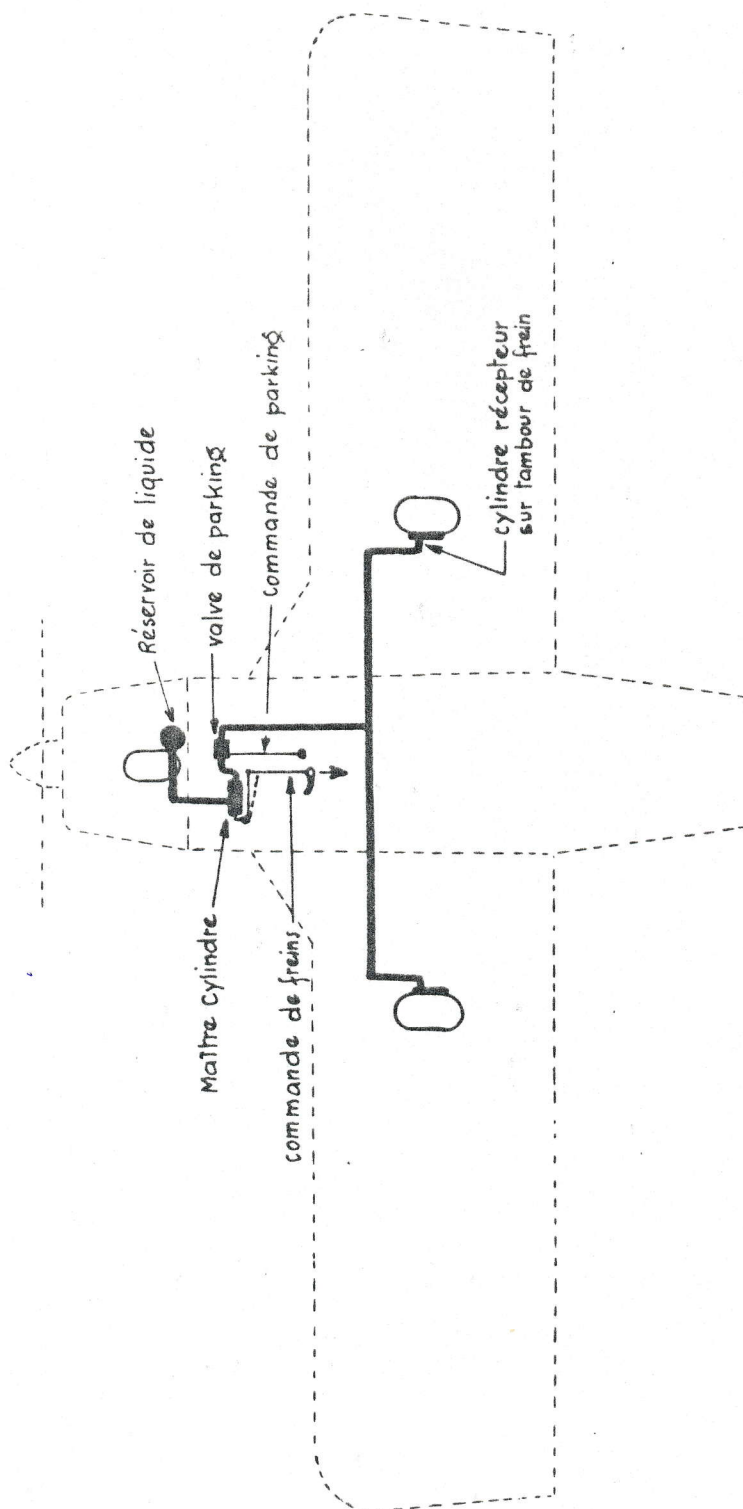
50h	100h	G.V.	CONTRÔLE : OBS.
•	•	•	
•	•	•	
-	-	•	
		-	
		•	
		•	
			WA 41 : voir page 118 liquide AIR 3520 pour amortisseur CE 43.42.15
•	•	•	
-	-	-	
41	41	41	
41	41	41	

WA41: voir page 118
liquide AIR 3520 pour
amortisseur CE 43.42.15.

25-10-72

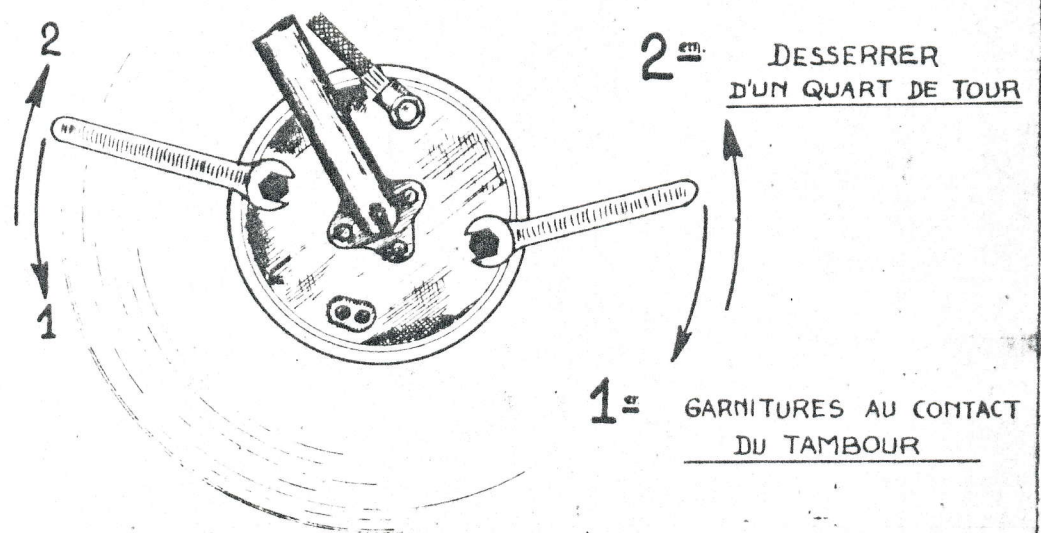
WASSER - ATATION
ISSOIRE (P-J-D)

WASSER - APPLIQUÉ
ISSOIRE (P. de D.)



WA.40. WA.40A. WA.40.B. WA.41.

CIRCUIT de FREINAGE



règlage des mâchoires
de freins

AVION WASSMER Type WA. -N: []
COMPTÉ-RENDU de POINT FIXE
et VOL d'ESSAI.

Immatriculation []

SOL
Mécanicien :

VOL
Pilote:
Temps de vol:
date:

Expert

date:

Réchauffage - Mise en température

Pression Admission

Pression Essence

Température d'Huile

Température Culasses

Température entrée carburateur

Essai Hélice

Contrôle Magnétos

Contrôle Pompe à vide

Chauffage Cabine

Phare Gauche

Phare Droit

Feux de route

Feu Anti-Collision

Voyants de train

Eclairage T. de B.

Lampe UV

Jauges ESSENCE

Montres

Chauffage Pitot

freins

Pilote Automatique

V.H.F.

H.F.

Radio-Compas

HUILES MOTEURS

17

TEMPERATURE
AIR AMBIANT

38° C.

21° C.

4° C.

0° C.

- 12° C.

LYCOMING		CONTINENTAL / R.R.			
0.360.		A.65.8.		C.90.	
GRADES	H.	GRADES	H.	GRADES	H.
	MINI: 82° C			SAE 50	du dessus de 88° C
SAE 50	MAXI: 118° C	SAE 40	49° C à 82° C	SAE 40	71° C à 88° C
				SAE 30	49° C à 71° C
SAE 30	MINI: 77° C	SAE 30	du dessus de 49° C		
	MAXI: 104° C			SAE 20	du dessus de 49° C
SAE 20	MINI: 71° C				
	MAXI: 93° C				

H: température optimum huile
LYCOMING 0.360 : 25 premières heures
SAE.40. au lieu de SAE.50.

ENTRETIEN périodique de 50 h. *

GRAISSAGE

(E) Eau distillée: — Batterie : compléter les niveaux.

(G) Graisse: — 4 GRAISSEURS sur l'Atterrisseur Principal

3 GRAISSEURS sur l'Atterrisseur Avant

Vis Réglage Pédales

Cardans de volants

Fourchettes de TAB

(H) Huile: — Toutes Rotules sur l'ATTERRISEUR : contre-fiches et articulations de Jambes.

Tous axes lisses sur l'ATTERRISEUR : biellettes et systèmes de verrouillage.

Axes Pignons de Gauchissement et Chaines

Articulations Tubes de torsion des volants.

Articulations Palonniers.

Tube de torsion Réglage Pédales et axes lisses.

Levier de manoeuvre de l'ATTERRISEUR : Articulations - Rotules

Guignols de renvoi de l'Atterrisseur Principal.

Guignols de Gauchissement sur nervure d'emplanture.

Supports et attaque des volets. - levier de cde de volets - guignols.

Supports extrêmes d'ailerons.

Pieds des leviers-fous (profondeur : 4, gauchissement : 2).

Articulations de l'Empennage Vertical.

Articulations de TAB.

Galets de Verrière.

AXES DE VERROUILLAGE

HAUTS ET BAS DES CROCHETS:

une goutte d'huile par semaine est préférable à la graisse qui fixe les poussières et bloque les ressorts des microcontacts

ENTR.

Toutes les articulations de commandes moteur sous le capot

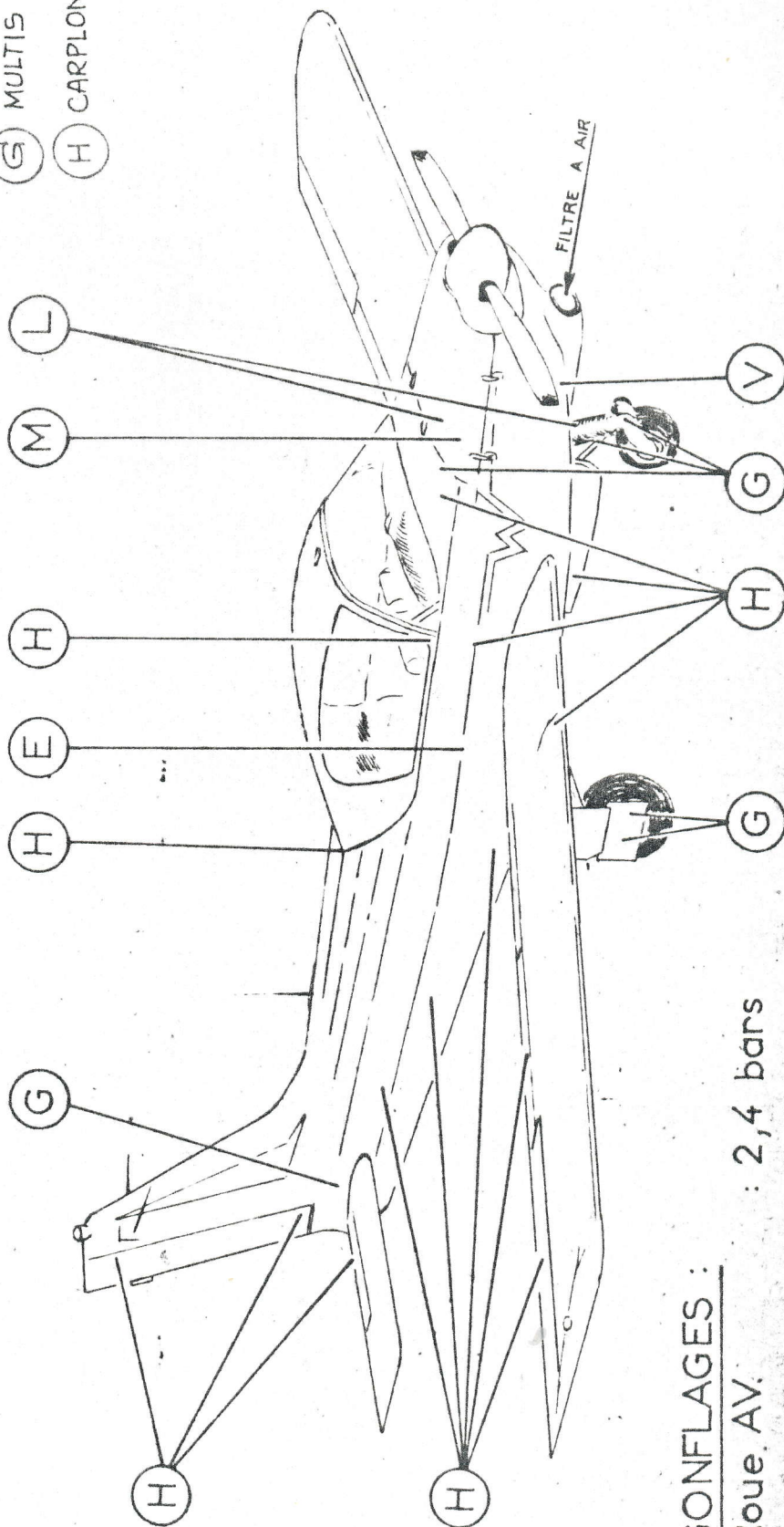
- (L) Liquide _____ Liquide LOCKHEED N° 5 UNIQUEMENT - freins et anti-shimmy -
 hydraulique
 (M) _____ MOTEUR, voir notice d'utilisation et d'entretien
 (V) Huile Moteur _____ VIDANGE _____ MOTEUR LYCOMING _____

NOTA

TOUTES LES ARTICULATIONS A ROULEMENTS A BILLES SONT GRAISSEES JUSQU'A
 LA PROCHAINE GRANDE VISITE.

marque
 "TOTAL"

- (G) MULTIS EP11
 (H) CARPLOMP 40

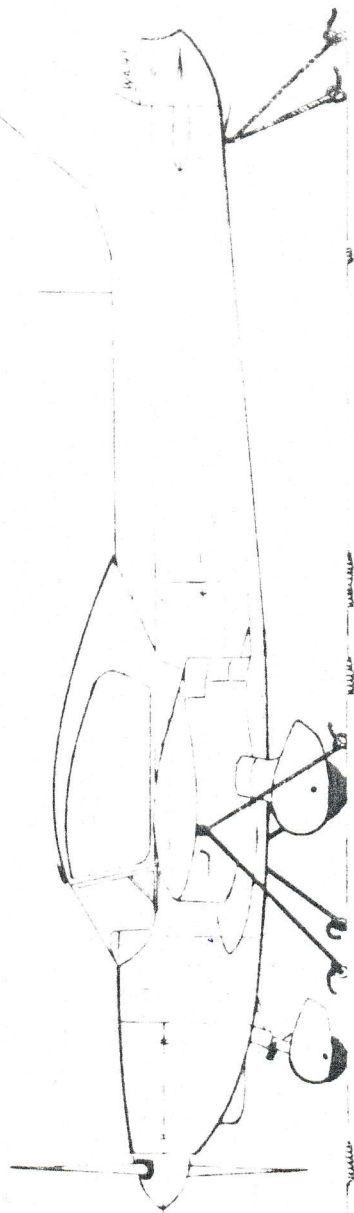


GONFLAGES :

Roue AV. : 2,4 bars

Roues Principales : 2,4 bars

WA40 - WA40A&B

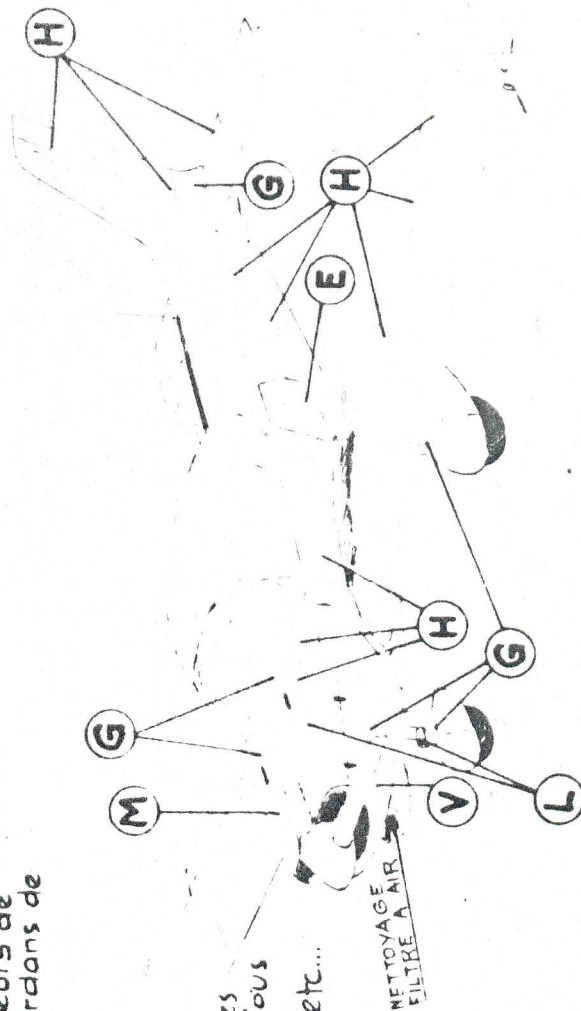


ANNEAUX D'EXTREMITES D'AILES

ANNEAU DE QUEUE

— AMARRAGE —

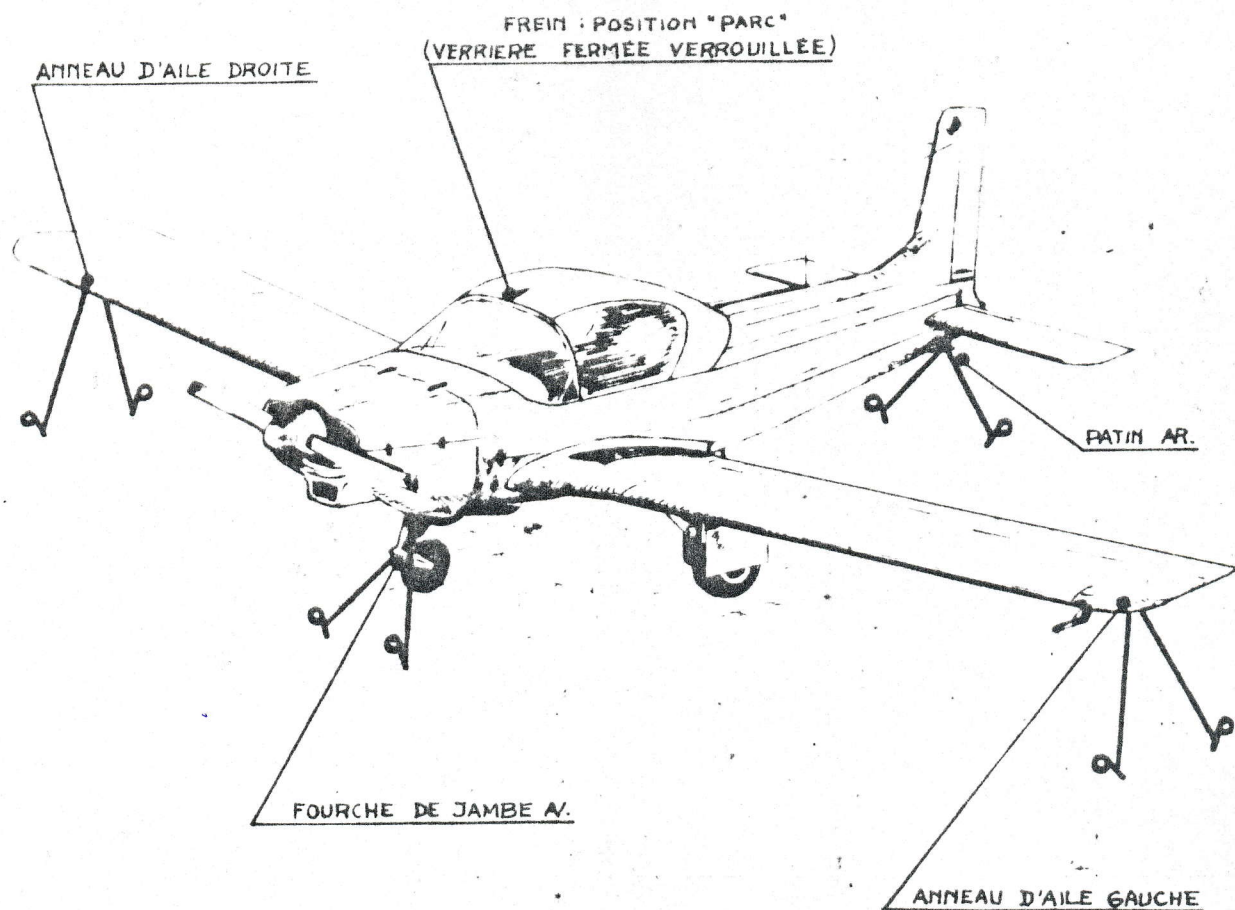
- E** Eau distillée : Batterie : Niveau 1cm. au dessus
marque
- G** Graisse TOTAL "MULTIS EP 11" : Graisseurs de
l'atterrisseur - vis réglage pédales. cordons de
volants. fourchettes de Tab.
- H** Huile TOTAL "CARPLOMP 40"
marque
Rotules métalliques. Axes lisses
Pignons et chaînes de volants
Articulations Profondeur. Gauchis-
sement. Direction. Volants-Charnières
de gouvernes. Pieds des leviers fous
Galets de verrière. Commandes
sous capots moteur. Guignols etc...
- L** Liquide LOCKHEED N°5 : Freins et
Anti-Shimmy de Jambes A.
ou AIR 3520 avec anti-shimmy CE43.42.15.
- M** Carter Moteur - Vidange : voir livret
moteur LYCOMING O.360.
- V** NETTOYAGE
FILTRE A AIR



NOTE : Les roulements à billes sont graissés
de part usiné jusqu'à la prochaine grande
visite.

ENTRETIEN PERIODIQUE DE 50 HEURES.

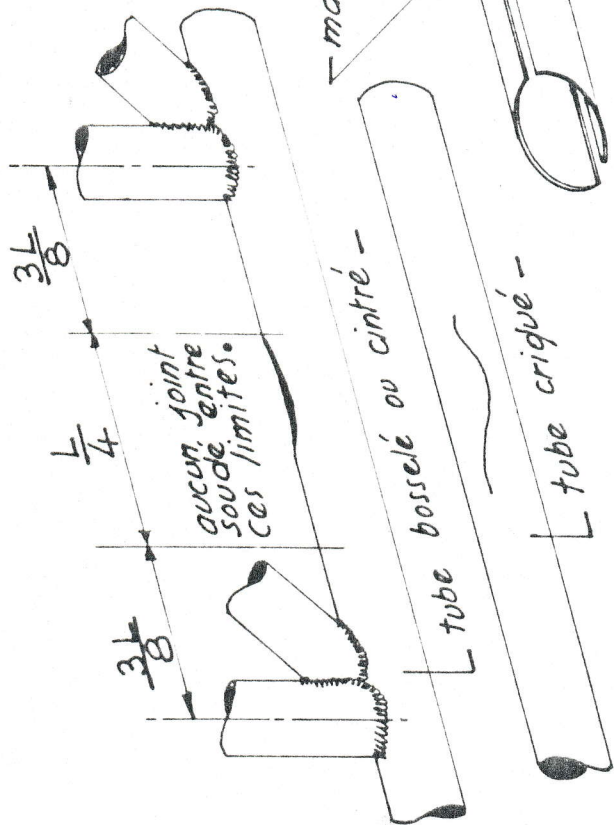
"baladou"



amarriage

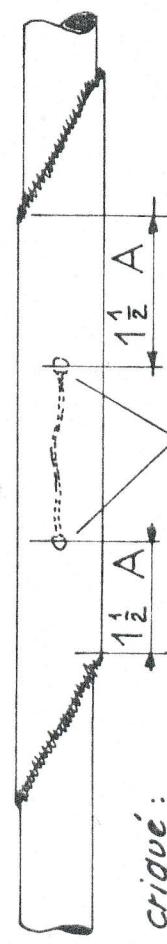
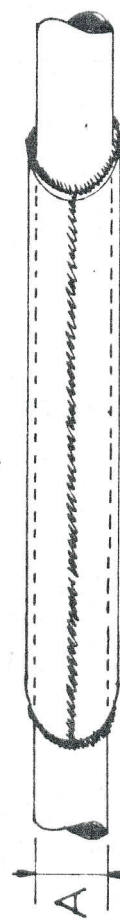
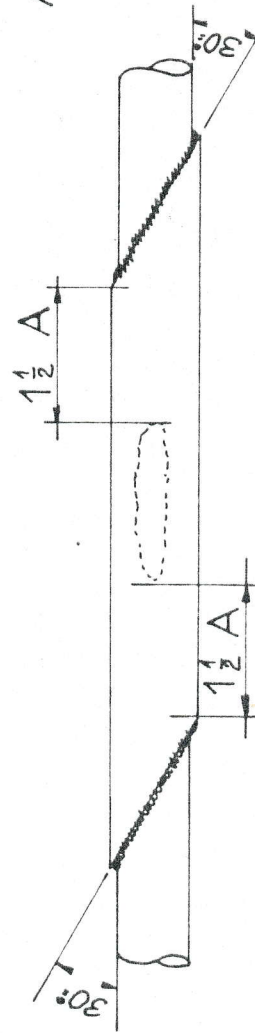
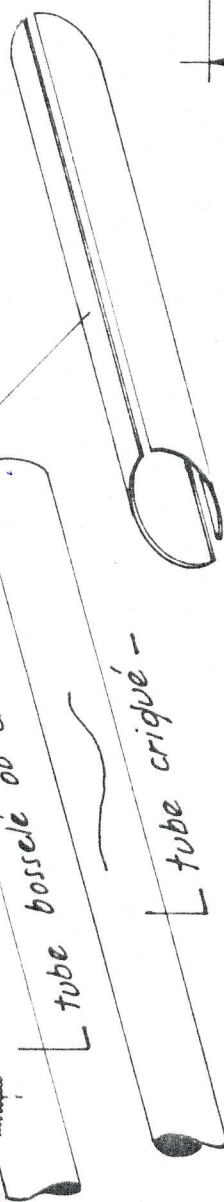
TUBES CONTINUS BOSSELÉS CRIQUÉS PERCÉS

33

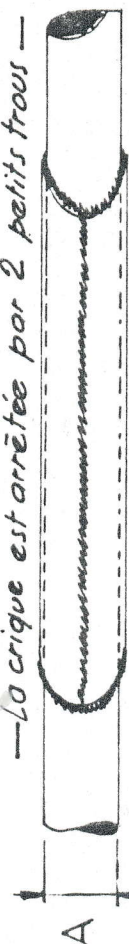


— 1 trou $\phi 3$ sur chaque tube extérieur et un point de soudure fixant le manchon intérieur —

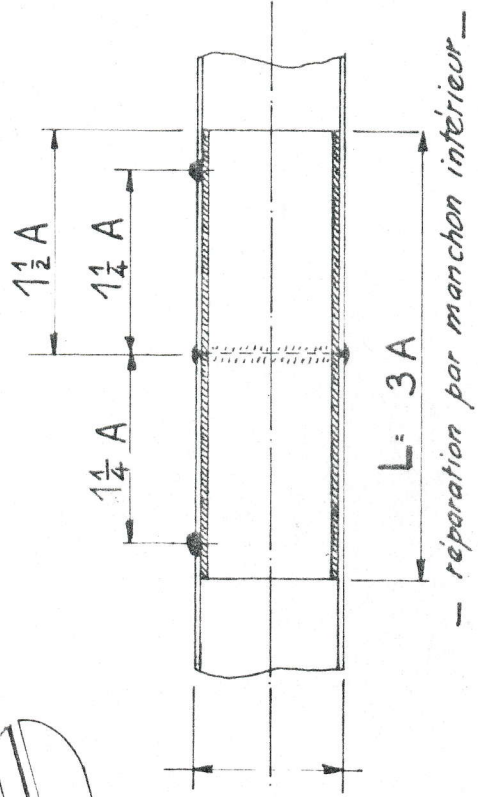
manchon extérieur en 2 parties —



— La crique est arrêtée par 2 petits trous —



— position des 2 parties du manchon extérieur et soudures —



— réparation par manchon intérieur —

REPARATION des TUBES de STRUCTURE

1. aucune soudure autorisée au milieu du tube sur le quart de la longueur.
2. tube de renforcement intérieur ou extérieur : matériau et épaisseur identique à tube à réparer.
3. tubes 25CD45 ou XC18 : Métal d'Apport SAFER A.50.
4. température du local : 15°C mini et sans courant d'air (impératif).
5. Soudure licenciée - soudure aviation - pour WA.40, 40A, 40.B 41. & Planeurs

WA 40 & D.

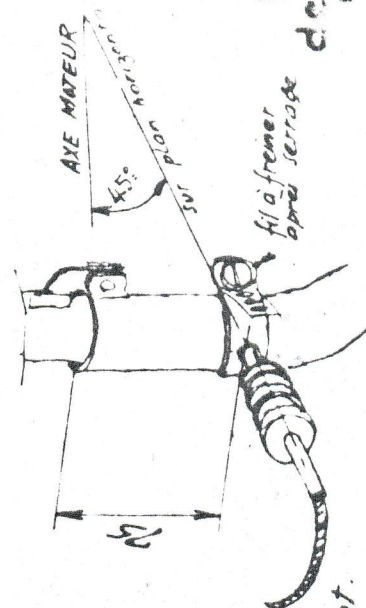
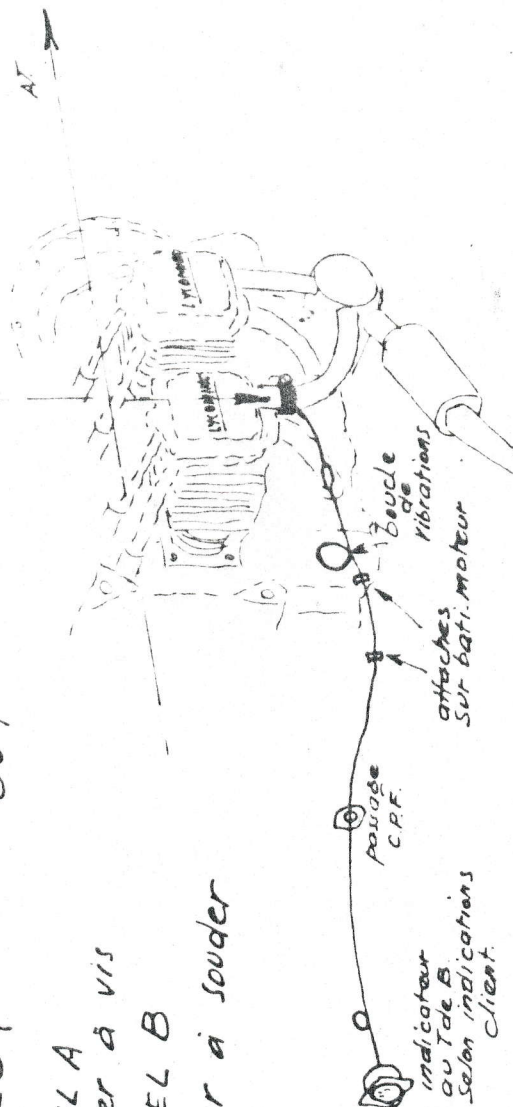
S^{te} ISSOIRE-AVIATION
Aérodrome ISSOIRE-LE-BROC
B. P. N° 7
63501 ISSOIRE - France

ALCOR AVIATION INC.
2905 Bandera Road
SAN ANTONIO, TEXAS.

MIXTURE CONTROL INDICATOR

- MODEL 125 (cadran de 57)
- MODEL 126 (" 80)
- Sonde MODEL A
collier à vis
- Sonde MODEL B
collier à souder

PIPE ECHAPPEMENT
CYLINDRE N° 3



- Fil électriques à connecter (instrument et sonde)
- Attacher les fils au bâti-moteur et quitter la B.M en faisant une boucle avant la sonde et éventuellement une autre avant l'instrument.

Perçer un trou
Ø 3,8 dans la
pipe d'échappement

MONTAGE de la sonde "ALCOR"

WASSMER - AVIATION
ISSOIRE (P.de-D.)

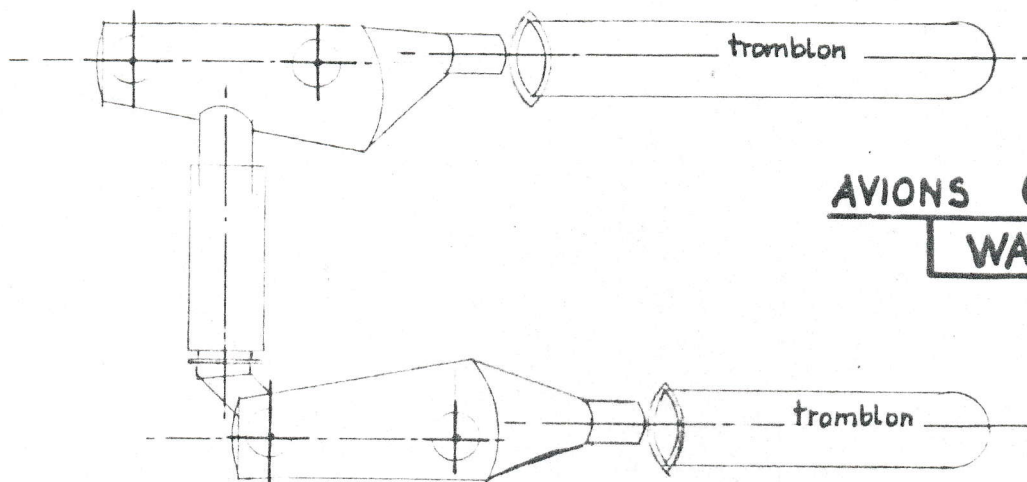
TEMPERATURE ECHAPPEMENT

PREP. ☐ TOL. ☐
C. ☐

MAG. P. ☐
MONT. ☐

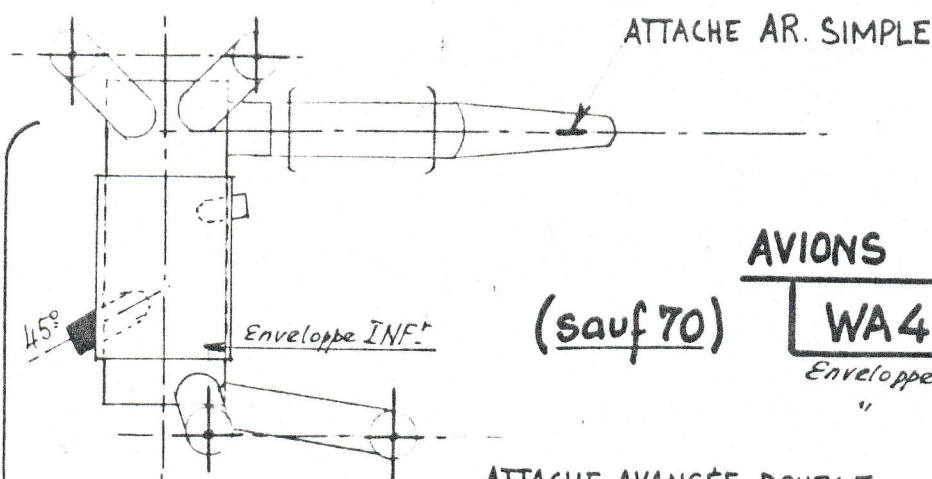
ST. SERVICE ☐

" DIVERS " ENTRETIEN - REPARATION WA40 & DERIVES



AVIONS 01 à 52 inclus

WA40.56.00.S1



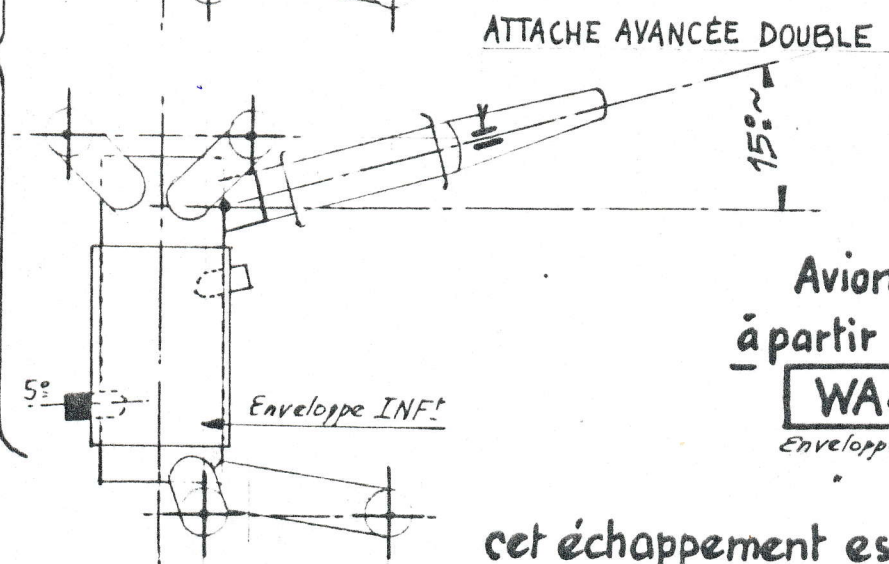
AVIONS 53 à 72 inclus

(sauf 70)

WA40.A.56.30.S1

Enveloppe Réch. SUPr = 40A.56.30-7-S2
" " INFt = 40A.56.30-9-S1

Ensembles identiques
sauf angle de
sortie,
attache AR,
et enveloppe
INFt Réchauf.
aër CARBU.



Avion n° 70 et AVIONS
à partir du N° 73

WA40.A.56.30.S2

Enveloppe Réch. SUPr = 40A.56.30-7-S2
" " INFt = 40A.56.30-9-S2

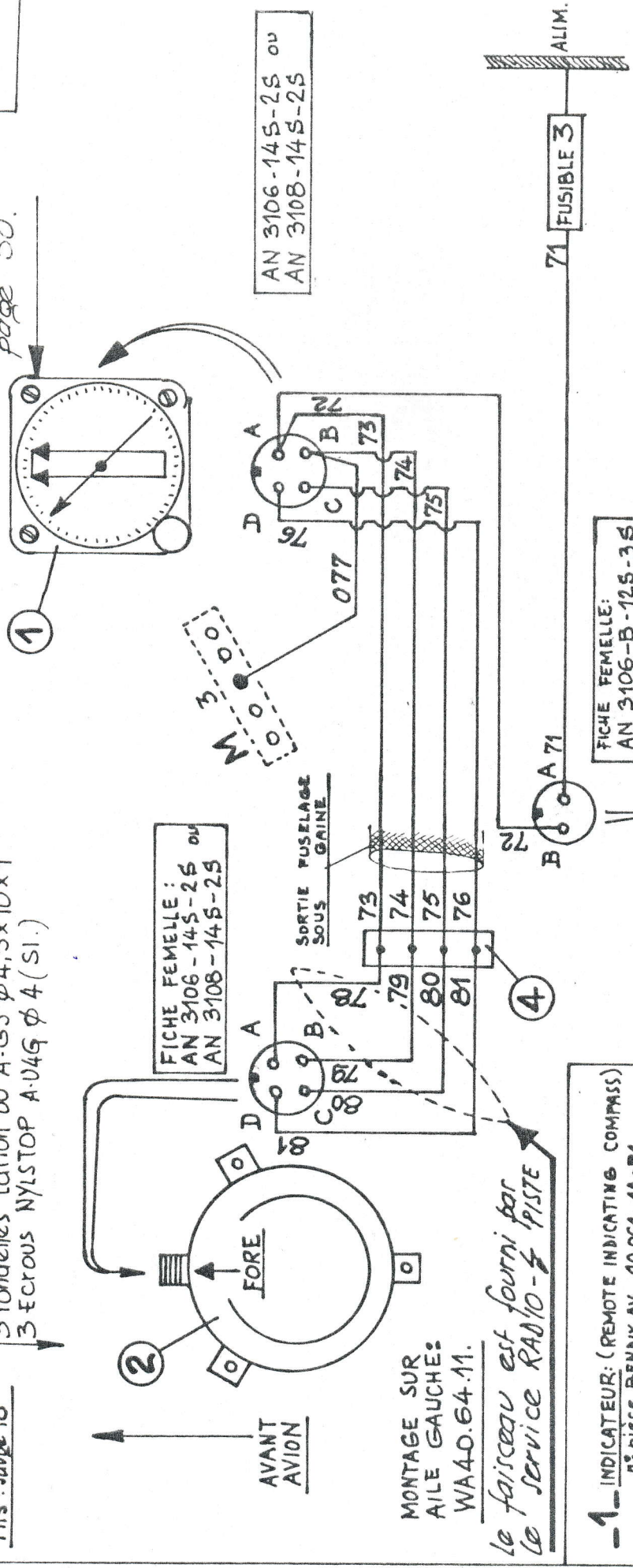
cet échappement est valable pour
les WA40.A/1964 et WA.41.

WASSMER - AVIATION
ISSOIRE (P.-de-D.)

VOIR:
"découpe" Tableau de Bord"
page 50.

FIXATION:
3 vis laiton TB ϕ 4x25x10 (SI.)
3 rondelles laiton DU A-G5 ϕ 4,5x10x1
3 écrous NYLSTOP A-U4G ϕ 4 (SI.)

Fils : Page 18



AN 3106-14S-2S ou
AN 3108-14S-2S

FICHE FEMELLE:
AN 3106-14S-2S ou
AN 3108-14S-2S

FICHE FEMELLE:
AN 3106-B-12S-3S

1- INDICATEUR: (REMOTE INDICATING COMPASS)
n° pièce BENDIX AV. 10.061-1A-B1.

2- TRANSMETTEUR: AN. 5730-3.
n° pièce BENDIX AV. 10.062-1B-

3- COMMUTATRICE:
(FILTER J X 23 SPRAGUE ELEC. CO.)

4- BARRETTE: DAV 4 BORNES
(SUR NERVURE D'EMPLANTURE)

INSTALLATION DU

COMPAS "MAGNESYN"

SOCLE A LA MASSE
SUR PLANCHER RADIOS
SOUS SIÈGES AR.

STATIONS SERVICE

WA.40.

INSTALLATION DES

& DERIVES.

"PILOTES AUTOMATIQUES"

— BRITTAIN —

DOSSIER DE MONTAGE

Affectations:

Numéros de PLANS	Designations	A	B	C	D	E
		B2D	B3	B3A	B4	B1.304
WA40. 77.09.	Nomenclature Générale des P.Auto.	x	x		x	x
77.10.	Nomenclature Pilote Autom. B4.				x	
77.11.	Gauchissement	x	x		x	x
77.12.	Direction		x		x	
77.13.	Profondeur		x		x	
77.30.	ALIMENTATION AIR DEPRIMÉ au T.de B				x	
77.32.	"DYNERTIAL PITCH CONTROL"		x		x	
77.33.	Contre-poids d'AFT. modifié.		x		x	
77.39.	Circuits électriques				x	x
77.40.	Câbles relais Gauchissement	x	x		x	x
77.41.	"Servos" de Profondeur		x		x	
77.43.	Circuit Air Déprimé "DYNERTIAL PITCH.C."		x		x	
77.44.	Ensemble "Circuits AIR DEPRIMÉ"		x		x	
77.47.	Plaque indicatrice B4.				x	
77.48.	Branchement câbles Gauchissement	x	x		x	x
77.52.	GAUCHISSEMENT "2 AXES"	x				x
77.53.	Alimentation AIR DEPRIMÉ		x			
77.54.	" Ensemble		x			
77.55.	Branchements au "Dynertial Pitch.C."		x			
77.56.	Nomenclature Pilote Autom. B3.		x			
77.57.	Plaque indicatrice - B3 -		x			

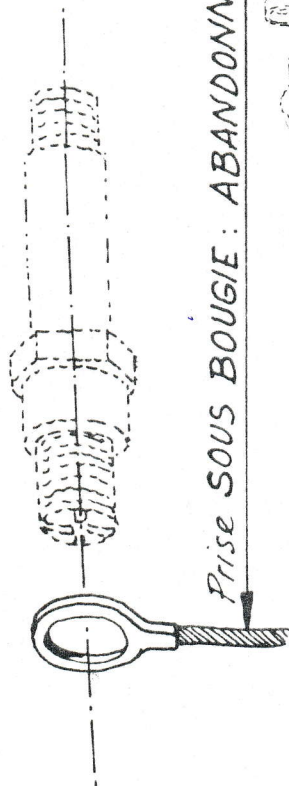
REVISION:

17-12-73

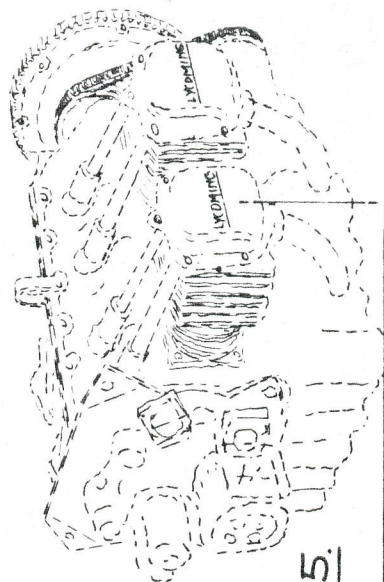
PD. WA40 &
ER. DERIVES

WASSMER - AVIATION
ISSOIRE (P.de-D.)

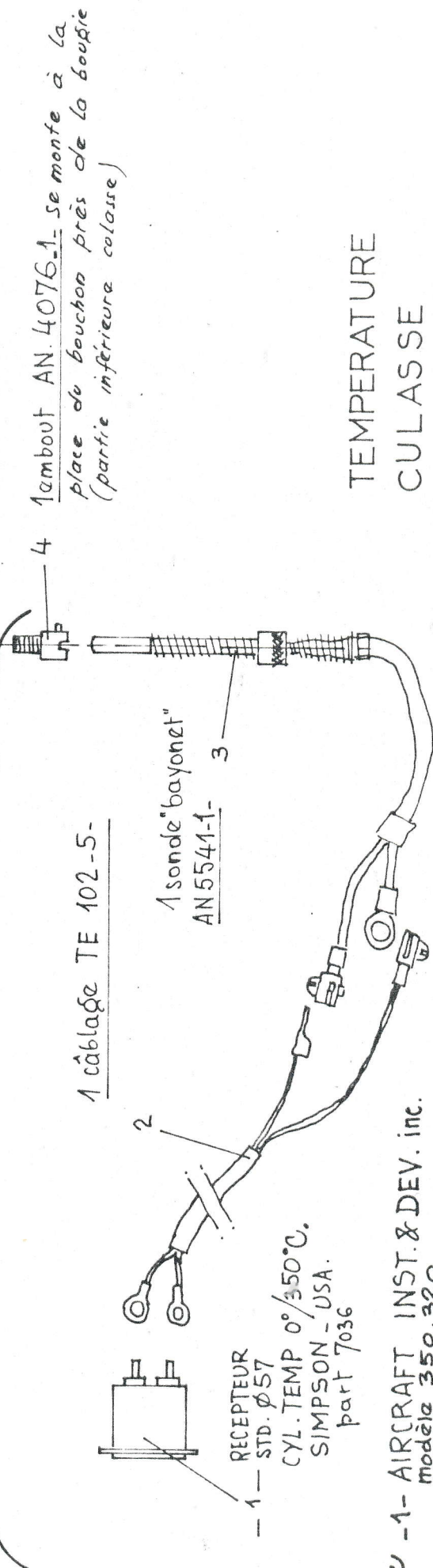
218



Prise SOUS BOUGIE: ABANDONNÉ



ENSEMBLE: ST.WA.29.25.



TEMPERATURE
CULASSE

LYCOMING O320, O360, O540.

OU - 1- AIRCRAFT INST. & DEV. inc.
modèle 350.320
n° 29-2006
(STD. Ø 57)

00-1.7.72

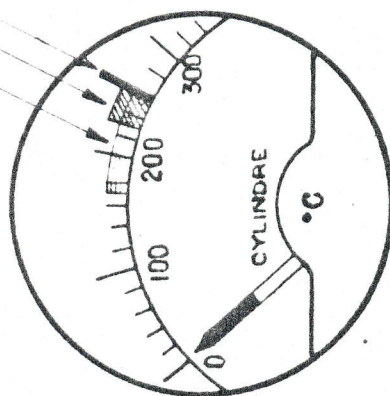
Récepteur réf: 1114.201.A (40)
 Résistance réglable: CR218.
 Sonde réf: TC18A
 Cable réf: CL21UA.11.M.A

CYLINDRE MOTEUR
 AR. DROIT.
 LYCOMING -
 0.360.

Trait rouge 260

Arc jaune 232.260

Arc vert 175.232



C.P.F

5

2 vis A.M.TF 4x20

4

Shunt à supprimer au montage

4 Vis A.M.TR. 4 x 15

5 Récepteur

4 Cable long: 1,40m

3 Résistance réglable

2 Cable long: 0,80m

1 Sonde

MONTAGE
 du thermo-couple "DELORD"

PD/ER. 40 & Dérivés

ASSISTANCE TECHNIQUE
 WASSMER-AVIATION
 G. GENDRE

PERIMÉ : Rechanges en totalité = voir KIT page 218.

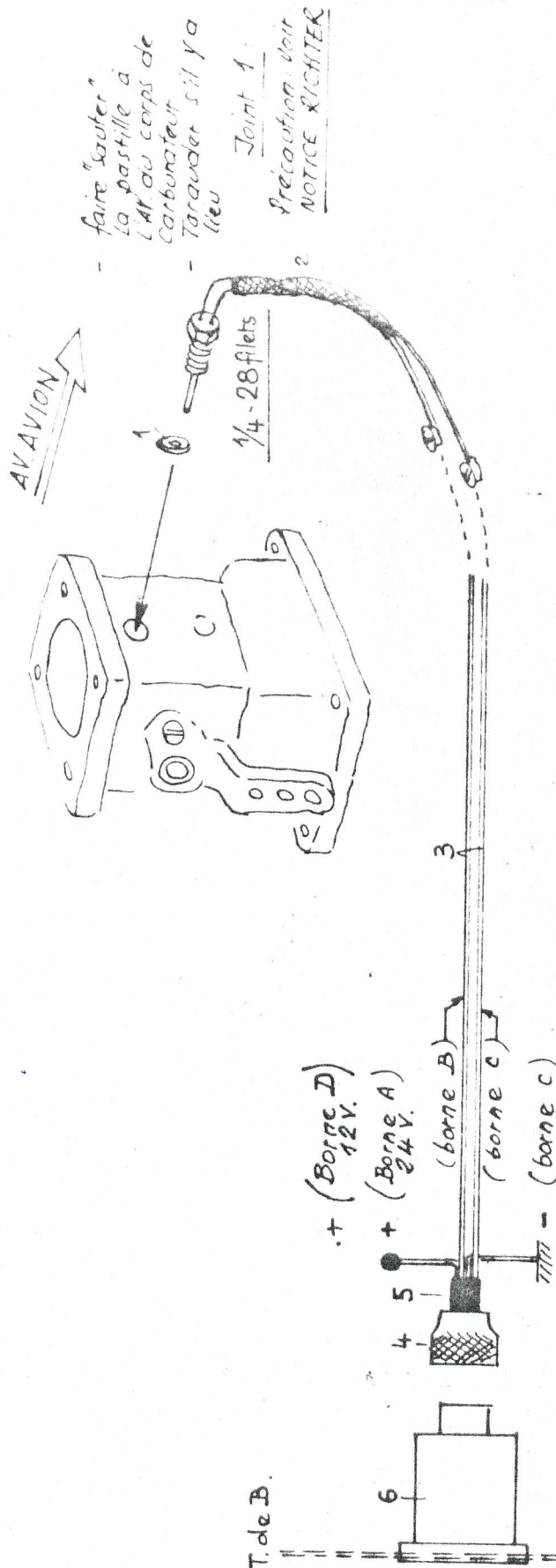
REVISION:

25.10-72

PD. 408-D

révisé le 16.11.72

Moteurs LYCOMING O320 & O360 SERIES
carbu MARVEL SCHLEBER
MA2, MA3, MA4, MA5



ST.WA.29.23-[6 - Récepteur (Std. Ø57) 29.205 (AN5790-6)

5 - protecteur "Amphenol" 9779-513-6

4 - connecteur (AN 3106-145-25.)

3 - fils : gauge 18 : 4m.

2 - sonde RICHTER B5

1 - 2 joints avec sonde

ensemble
ST.WA.29.22.

Réf. WASSMER

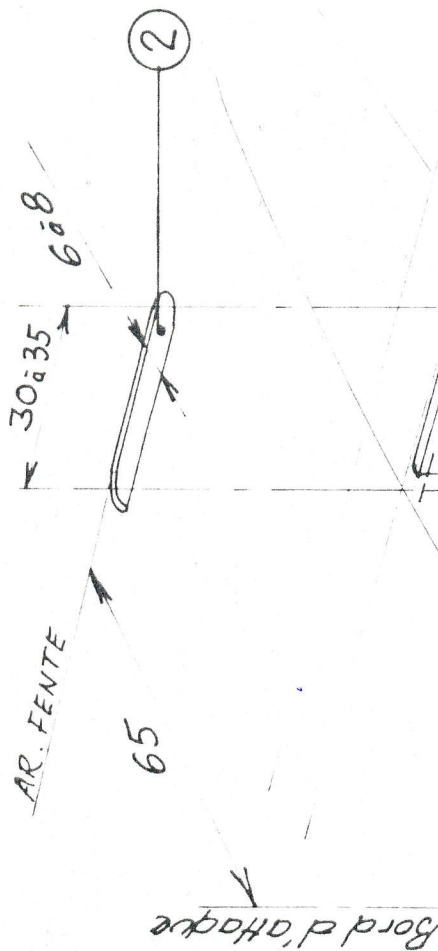
Rep.

d.d. oct. 72.

WASSMER AVIATION
B.P. 7
63501 ISSOIRE

219 BIS

TEMPERATURE CARBURATEUR
RICHTER B5



- ▷ Profiter de l'ouverture pour inspecter les collages ou drit des supports—notamment celui du support jumelé avec la commande—
- ▷ Si on constate un décallement entre longeron et revêtement (ou nervure) évaluer les dimensions, pour voir s'il y a lieu d'ouvrir le revêtement au-delà des nervures AV. et AR.
- ▷ Nettoyer, encoller, presser.

Colle : Résine R'12 Rhône-Poulenc même si antérieurement l'aile était collée à la CERTUS.

METHODE de REPARATION des
VOILETS sur SUPER IV & dérivés.

WA40. TOUS TYPES WA41. WA421.

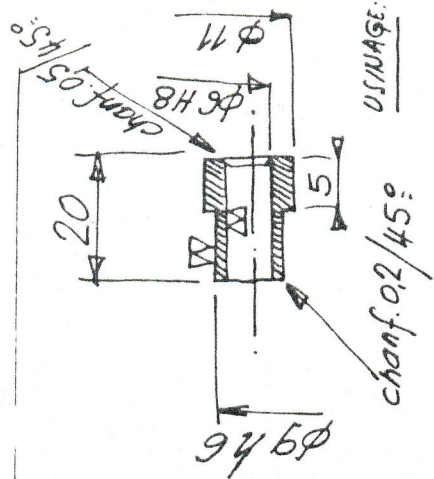
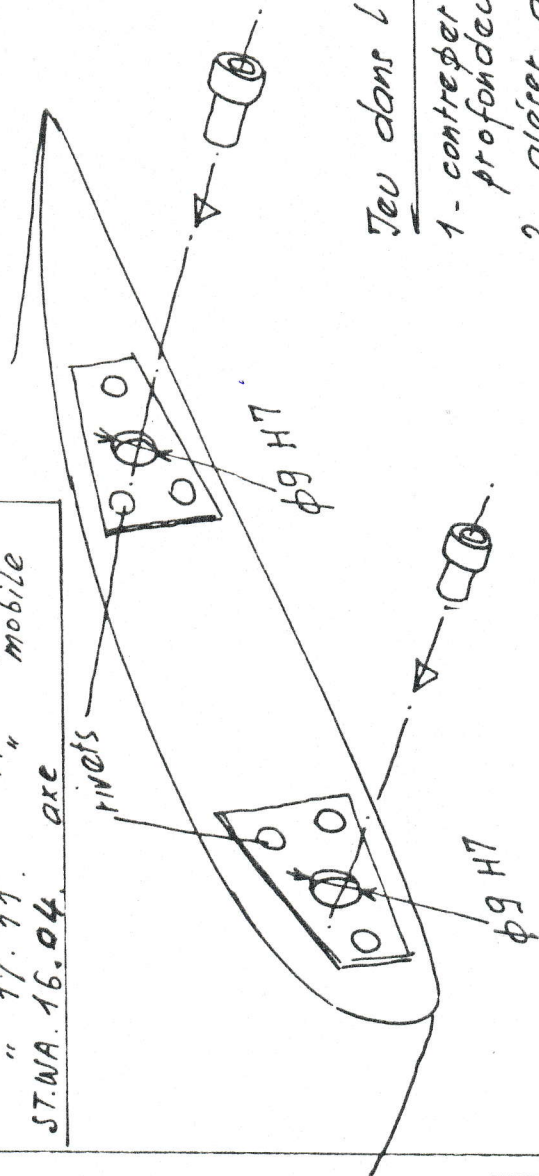
INTRADOS

- ① Les ailerons possèdent une ouverture de 30x30 aux passages des supports. pour y accéder, enlever la toile au tranchet

EXTRADOS

- ② si l'on ne possède pas de clef spéciale ouvrir la revêtement en effectuant correctement une fente de passage, de clef aux cotes ci-dessus indiquées. Refermer avec plaquette C.T.P. OK 16/10.

Solutions réparation des plans	
WA 40.16.61.	(Volets) fixe
" 17.10.	" mobile
" 17.11.	"
ST.WA.16.04.	are



DOVILLE:

matière:
bronze
laiton
ou
acier XC
artout sauf
specif.

USWAGE:

chanf. 0.2/450

Jeu dans l'entraînement des volets jumelés:

- 1- contrepercer les parties femelles à 8,9 sur profondeur 20 maxi.
- 2- aléser à ϕ 9 H7
- 3- tourner les 2 douilles (ci-dessus) par couplement
- 4- emmancher les douilles (serrées)
- 5- remonter l'ensemble

Bras (supports fixes et mobiles des volets)
(rép. 7 et 8 page 10.) JEUX.

- 1 - Si le jeu dépasse 0,15 à 0,18 la cote nominale
* $\phi 6$, réaliser à $\phi 6,2 \pm 0,012$ (H7)
utiliser les axes STWA. 16.04.A1 (modif n° 1019)
* $\phi 6,2$, réaliser à $\phi 6,4 \pm 0,012$ (H7)
utiliser les axes STWA. 16.04.A2 (modif n° 1032)

(rep. 96 page 10.)

ARTICULATIONS VOIETS: cotes REPARATION

(modification WA 40. N° 1334 du 2.4.70)

WA 40.
WA 40. A.
WA 40. B.

WA 41.
WA 421/235
20,4
250.

analyse à 66.2

no 06,4

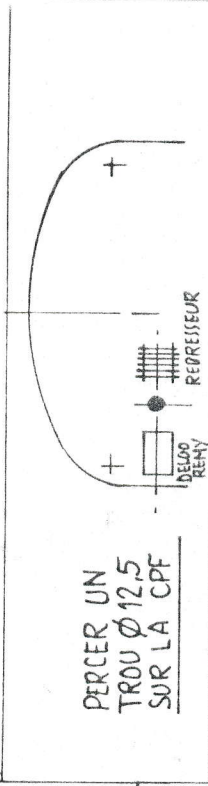
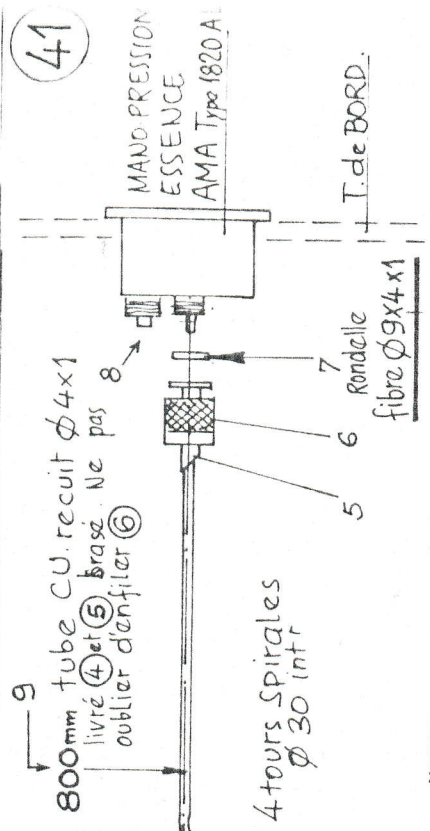
WA 41

WA 421/235
250.

WA40.B.

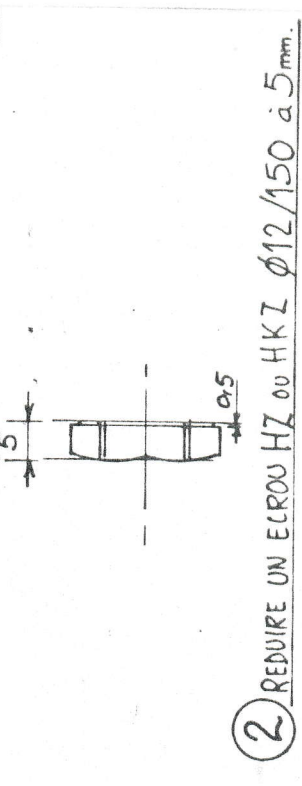
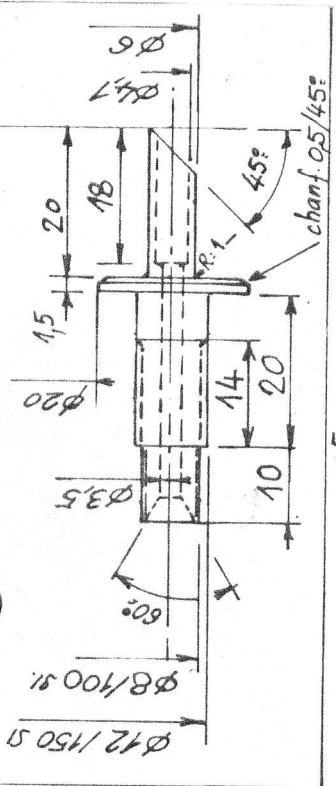
067/100

pour



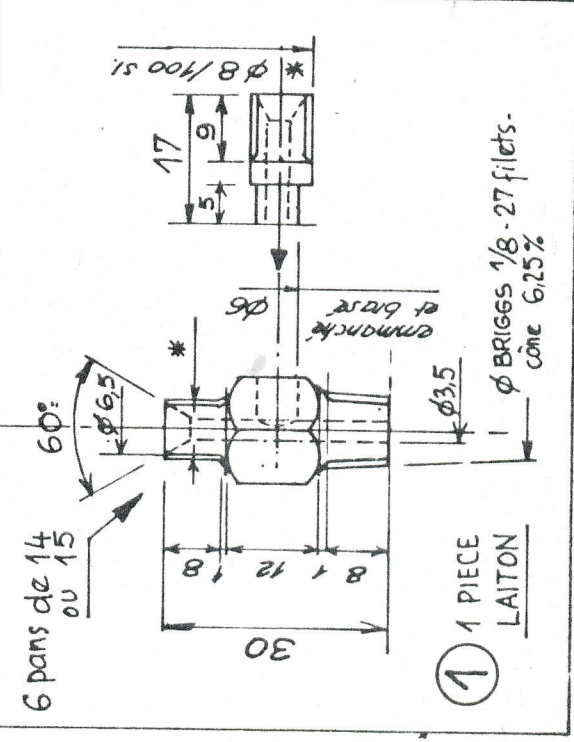
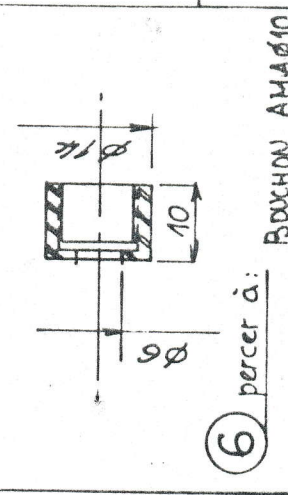
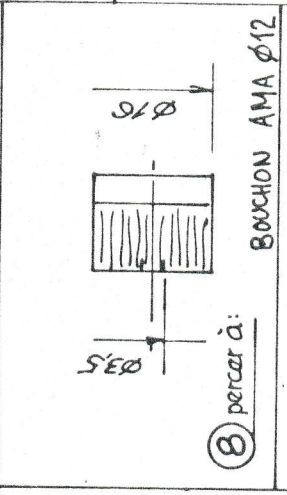
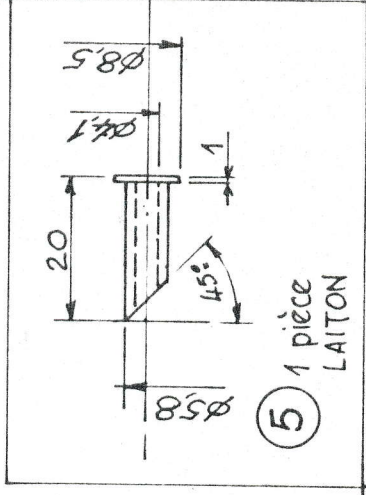
PIECE IDENTIQUE A
Rep. A 422.52.03.

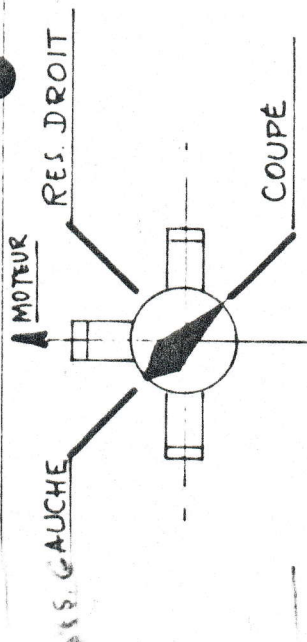
④ 1 PIECE LAITON



② RENDRE UN ECROU HZ ou HKZ $\phi 12/150$ à 5mm.

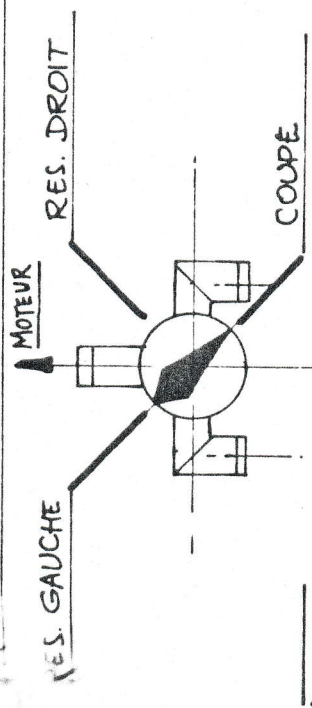
MONTAGE DU MANOMETRE DE
PRESSION ESSENCE AMA AU T.de B.





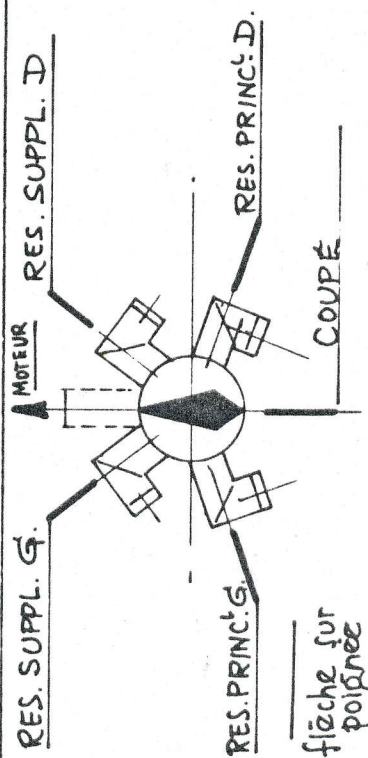
Robinet 3 voies AM. 11084 / 01
3 Sorties droites (dans un même plan)
freinage écrous : clips.
pour tuyauteries rigides $\phi 10 \times 1$

PLANS [WASSMER —
MARTIN MOULET — 502.162.]



Robinet 3 voies AM. 11056 / 01
2 Sorties coudées à 90° (dans un même plan)
freinage écrous : clips.
pour tuyauteries rigides $\phi 10 \times 1$

PLANS [WASSMER — WA.40.A.52.44
MARTIN-MOULET — 501.827.]



Robinet 5 voies AM. 11232.
4 Sorties coudées (α suivant plan)
1 Sortie (moteur) à la partie inférieure du corps.
freinage écrous : clips
pour tuyauteries rigides $\phi 10 \times 1$
PLANS [WASSMER — WA.421.52.03
MARTIN-MOULET — 502.650 & 502.651.]

par avion : 1
SE MONTE SUR :
WA40. WA40.A. — CIRCUIT STANDARD
WA41. —
WA51. —

par avion : 1
SE MONTE SUR :
WA40, WA40A — CIRCUIT STANDARD
WA41. —

par avion : 1
SE MONTE SUR :
WA421-235 & 250 — CIRCUITS STANDARD & SUPPL.
WA.43.

WA. 40., 40A.
WA. 41.
WA 421. 235-
250-

DEMONTAGE - REMONTAGE DES RESERVOIRS D'AIL

A - DEMONTAGE:

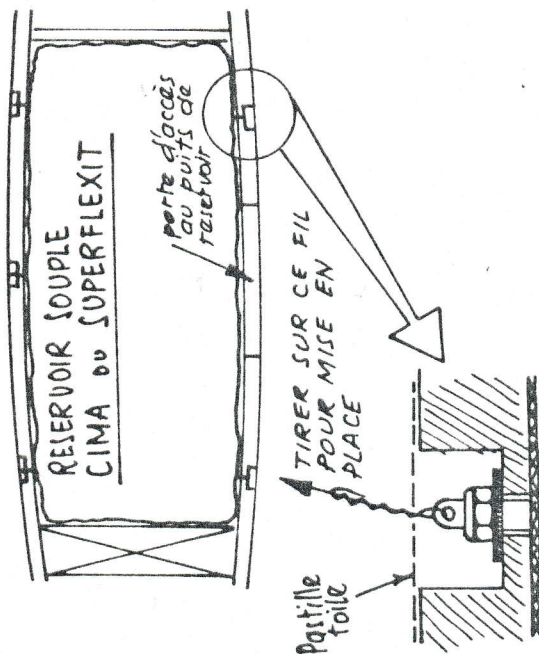
à l'EXTRADOS: ① Démontez les embases de remplissage et de jaugéurs - Mise à l'air libre à l'INTRADOS: ② Démontez les embases de sortie et de vidange.

- Ranger les joints dans l'ordre de leur dépôt -

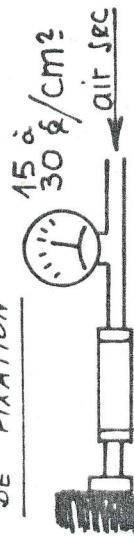
③ DECOUPER les patilles de toile obturant les puits des vis de fixation du réservoir: 6 à l'EXTRADOS, 6 à l'INTRADOS

④ RETIRER la PORTE à l'INTRADOS

⑤ SORTIR LE RESERVOIR.



SCHEMA D'UN PION DE FIXATION



Prise de mise en pression sur sortie de vidange

ATTENTION

Pas de corps étranger dans le puits de réservoir. Contrôle à la main avant pose du nouveau réservoir.

TOUTES LES VIS DE FIXATION DE LA PORTE DOIVENT ETRE EN PLACE AVANT 1er VOL

⑦ Reboucher les 12 trous de fixation, avec 12 pastilles toile, Ø 50 crantées, enduit de tension - peinture

B - MONTAGE:

① Equiper chaque vis de fixation d'un fil laiton - voir longueur - (œil prévu dans la tête filetée) passer les fils dans les trous correspondants.

② Enfiler le réservoir par la porte d'INTRADOS en faisant bien attention de ne pas le blesser.

③ Mise en place en tirant sur chaque fil en commençant par ceux de l'EXTRADOS.

④ placer les rondelles, visser les 12 écrous SIMMONDS (retirer les fils.) remettre les 4 embases en place en respectant l'ordre de montage des joints divers. Si vous doutez, référez-vous à ceux des pages 5.20 Manuel P.D. WA40 et WA41 et 5.4 P.D. WA421

⑥ ESSAI - MISE EN PRESSION: obturer tous les trous sauf celui réservé à la mise en pression. GONFLAGE: peut se faire sans la porte d'INTRADOS 15 à 30 g/cm²

MAIS VERIFIER VOTRE MANOMETRE !!!

A partir du No 160, les vis Parker sont remplacées par des vis TG Ø 4 x 1 et écrous prisonniers - ATTENTION A LA LONGUEUR DES VIS EMPLOYÉS

SORTIES CDE. de GAZ côté CARBU: WA40.8-dérivés

BOÎTE DE RECHAUFFAGE CARBU.
A FILTRE RECTANGULAIRE :

TOUTE PREMIERE COMMANDE DE GAZ :
LA GAINÉ SERT DE GUIDE AU CÂBLE
A CONDITION QU'ELLE APPROCHE LE
LEVIER A MOINS DE 20 mm.

SINON APPLIQUER
SOLUTION N°2

BOÎTE DE RECHAUFFAGE CARBU.
A FILTRE RECTANGULAIRE :

AVEC SUPPORT GAINÉ 40.57.13. RAPPORTÉ
COMMANDE DE GAZ 40.57.07.
(à partir Août 1960)

fil à freiner

MAXI :

Entre Guide et
levier carbu.

MINI :

BOÎTE DE RECHAUFFAGE CARBU.
- A FILTRE OVALE -

SUPPORT COMMANDE SOUDÉ
COMMANDE DE GAZ 40.57.07

ENSEMBLE :

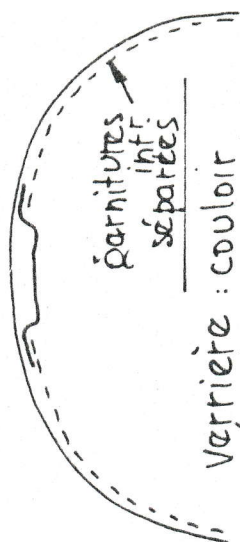
WA40.57.19.

MONTAGE DU GUIDE: Commande en place: (embout fileté $\phi 8$
ressortant de 8mm)

- 1) L'écrou du guide est vissé sur l'embout fileté de la gaine
- 2) On contrôle le débattement angulaire (10° environ) (Jouer sur les 2 écrous de la gaine pour allonger ou raccourcir la partie filetée libre.) - L'ensemble est mis en place de façon à obtenir les cotes 2 à 10mm. au levier
- 3) S'il y a lieu intercaler une rondelle alu de $\phi 13 \times 8,2 \times 5$. freiner (Tôle et fil à freiner)

ENSEMBLE GRAISSÉ. FONCTIONNEMENT DOUX.

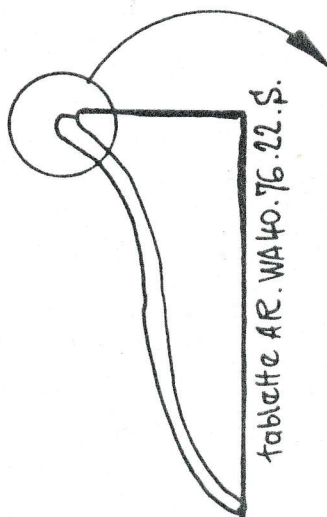
WA 40 [01] à [52] inclus
(- Juin 1959 à oct. 1962 -)



garnitures
intr.
séparées

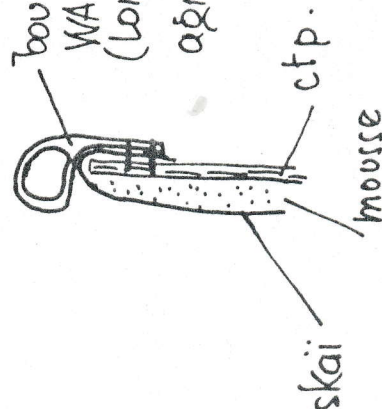
Verrière : couloir
aération apparent

WA 40.



tablette AR. WA 40.76.22.S.

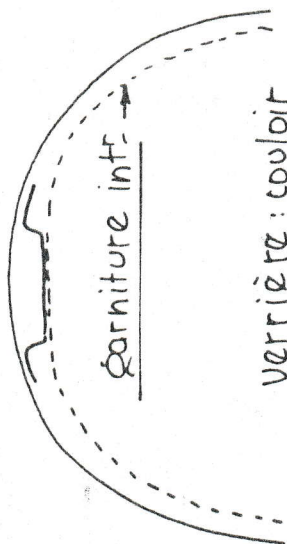
boutrelet caoutchouc
WA 40.22.08-B
(longueur 2100)
agrafé, collé



skai
mousse
ctp.

boutrelet mousse
retout skai
collé, agrafé
mousse
skai

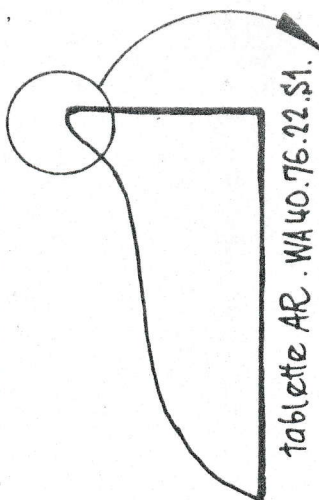
à partir du N° [53]
(mars 1963)



garniture intr.

Verrière : couloir
aération recouvert

WA 40A. & WA 41.



tablette AR. WA 40.76.22.S1.

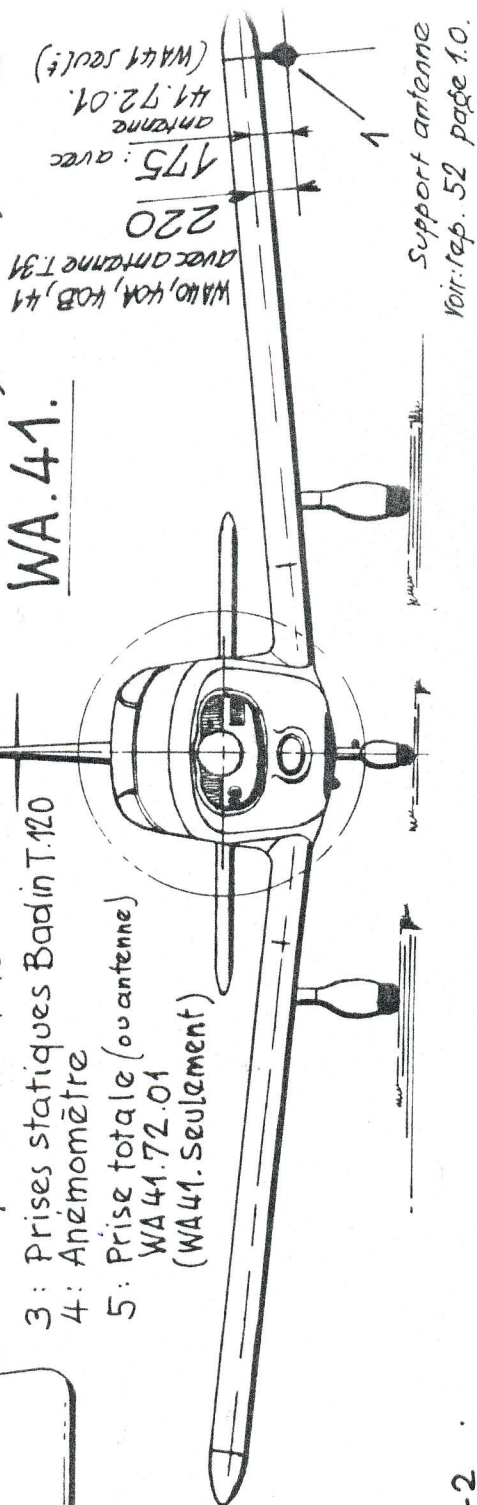
WA 40 & D.

WASSMER AVIATION
B.P. 7
63501 ISSOIRE

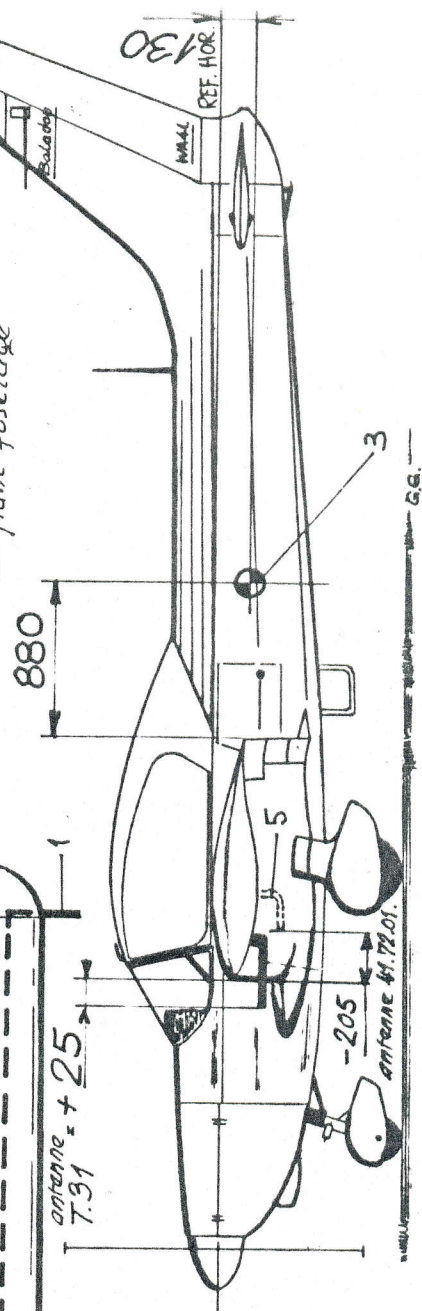
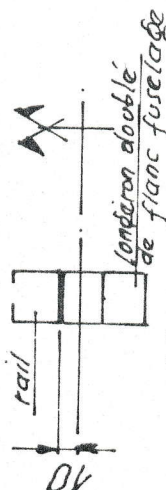
25-10-72

- 1: Prise totale Badin T.31
- 2: tubes CU $\phi 4 \times 1$ ou
[SILVATRIM 9006 $\phi 6 \times 1$ Transo]
[Souple BESNO P 40]
- 3: Prises statiques Badin T.120
- 4: Anémomètre
- 5: Prise totale (ou antenne)
WA 41.72.01
(WA 41. Seulement)

WA.40., 40.A., 40.B.
WA.41.



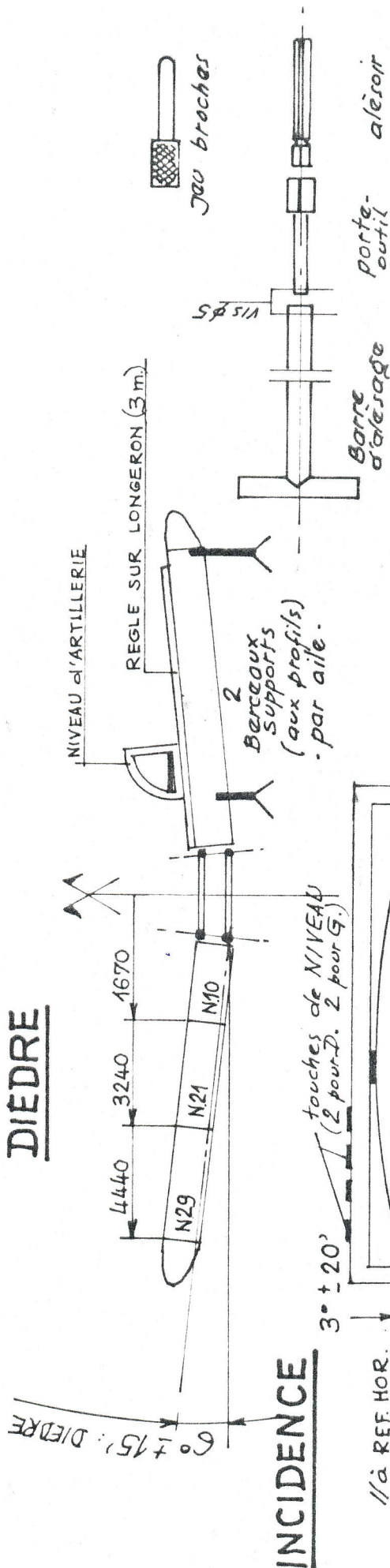
REFERENCE HORIZONTALE FUSELAGE :
10 mm. SOUS LE RAIL LATERAL DE VERRIERE



CIRCUIT ANEMOMETRIQUE

ch. et. 1971.

DIEDRE



// à REF. HOR.

WA 40 & DERIVÉS

ALÉSAGES des ATTACHES d'AILES et OUTILLAGE.

(voir également pages 229 b et c.)

WASSMER - AVIATION
ISSOIRE (P.-de-D.)

229.a.

MAINTENANCE 40&D.

Révisé le: 7.5.74

ALESAGES	Attache AV.	Attaches PL
(HUILE de COUPE)	Ø 17,5	Ø 24,5
	Ø 17,6	Ø 24,6
ALESOIRES nécessaires	Ø 17,7	Ø 24,8
	Ø 17,9	
finitions:	Ø 18 (R)	Ø 25 (R)

PROCESSUS

- 1- calage de l'aile dièdre - incidence triangulation
- 2- brochet Attaches AV et principale INF
- 3- Alésier principale SUPERIEURE
- 4- Alésier princ'l INF
- 5- " attache AV.

OUTILLAGE ACIER ep 3 ou A-U4G ép. 5
COORDONNEES PERÇAGES: voir page 136

1 vis de l'avancée de pare-brise

TROUS-GUIDE POUR:

Attache PRINCIPALE SUP

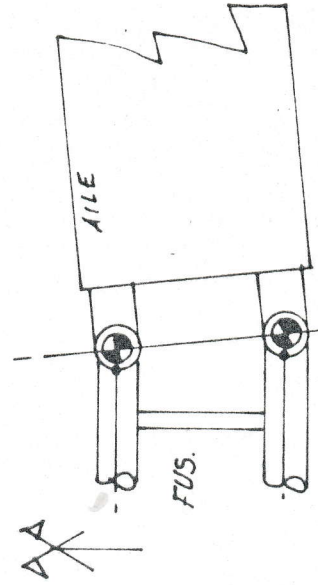
Attache AV.

Attache PRINCIPALE INF

3 vis de C.P.F.

FIXATION PLAQUE GUIDE SUR CLOISON-PARE-FEU

NOTA: pendant les passes d'alésage, les broches des attaches PL et AV. doivent pouvoir tourner à la main



1 douille conique Ø3, après alésage (40.21.14) dessin 40.21.14

cl. 21-2-74.

ATTACHES PRINCIPALES D'AILES

WA.40.(A&B) WA.41.

REPLACEMENT: travaux sur l'aile

Panneaux rapportés

AILE DROITE
VUE de DESSOUS

Plat sur: 10 25

TYPE ENTURES
SUR LONGERONS

TOUTES ENTURES:
10 fois l'épaisseur
à rapporter

2

C.T.P. Boulon
25/10-5 plis
fil à 45°



(Panneau
610 x 480)

Pans CAP.2
(rep 81 p. 14.)

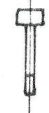
LONGERON AV.

contre-plaques
rep. 71 page 14



Renfort
40. 11. 34

BS N°3 en place
-rappimé avec ferrure
névées.



racord 2 voies
circuit de frém
rep. 54 62 (à
la partie sup.)

WA 40 support
Seul: Sandoz rep 85

Pointage
écrous après
blocage:

3 arrêts équiv. 1/2

Pointeau plat: 4x2

- 1 — OUVRIRE A L'INTRADOS -
LE REVETEMENT (ZONES 1 & 2)
- 2 — MONTER LES FERRURES, et
EFFECTUER LES SECURITES
BOULONS ou AXES
- 3 — REFERMER LA ZONE 1
- 4 — " " " 2

colles: voir page 130.

ACCES TÊTES BOULONS FERRURES

MAINTENANCE 40&D.

Revisé le: 2.4.76.

WASSMER-AVIATION

ISSOIRE

- 229-b-

13-7-74

Références ATTACHES :

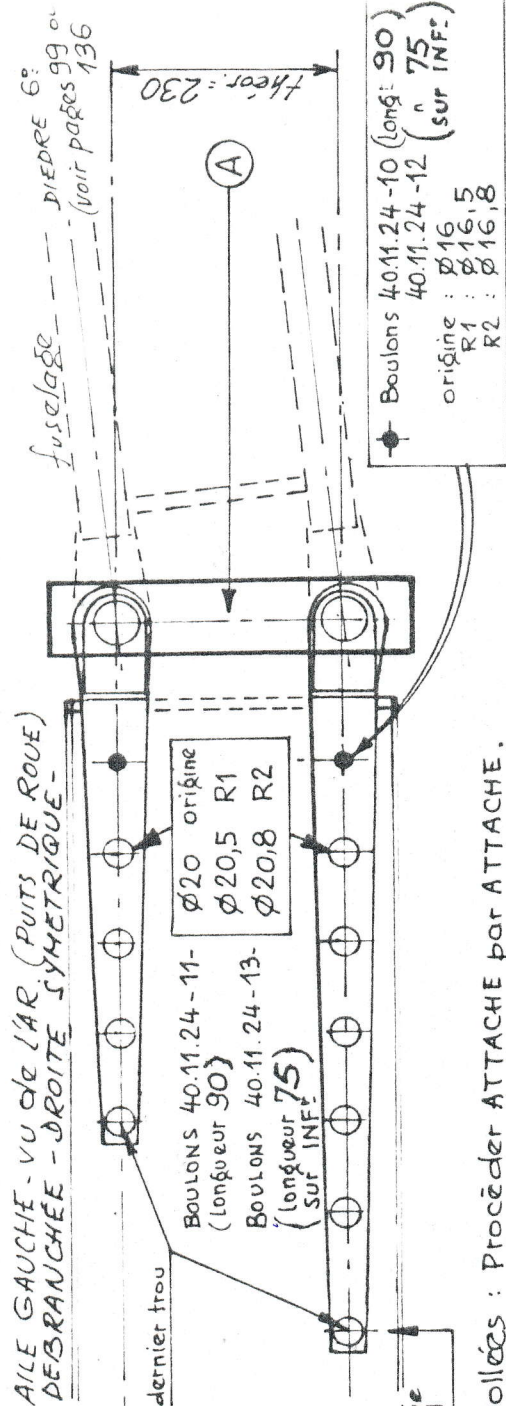
SUPERIEURE:

40.11.19. SUP: DROITE]
40.11.19. SUP: GAUCHE]

INFERIEURE:

40.11.19. INF: DROITE]
40.11.19. INF: GAUCHE]

40.11.21.
axe de contre-fiche
(rep. 51 page 14)



- 1 - Les ATTACHES ne sont pas collées : Procéder ATTACHE par ATTACHE.
 - 2 - Confectionner une entretoise en métal (A) à l'entraxe actuel (elle servira à la mise en place des nouvelles pièces).
 - 3 - Ouvrir le revêtement d'intrados comme indiqué page 229-b.
 - 4 - Retirer les freins et les écrous des boulons d'attaches.
 - 5 - Chasser les boulons sans les tourner - Retirer l'attache défectueuse.
 - 6 - Identifier le diamètre des boulons: cotes d'origine: Ø16 et Ø20. Les avions N°s de SERIE: 67,70 à 91- inclus et 96 sont en cotes R1 soit Ø16,5 et Ø20,5. Les ATTACHES sont livrées en cotes EBAUCHE Ø15,5 et Ø19,5. Un pré-alésage à Ø16 et Ø20 est nécessaire pour les avions cités en cotes R1 actuelle (lemm).
 - 7 - Enduire l'attache de peinture à l'huile du commerce et l'emmancher aussitôt dans le longeron.
 - 8 - Brocher le dernier trou de l'attache à l'aide d'un axe épaulé confectionné selon Ø longeron et débâche attaché.
 - 9 - Installer l'entretoise (A) boulonnée avec l'attache opposée.
 - 10 - Alésér les trous intermédiaires à Ø16, Ø16,5 ou Ø16,8 [tolérances +0,027 -0,033] selon NOTA ci-dessous et BOULONNER (avec les rondelles) à Ø20, Ø20,5 ou Ø20,8.
- NOTA : Si le montage et l'alésage sont bien réalisés et si les boulons démontés sont corrects, on peut réutiliser la boulonnerie d'origine. S'il y a mauvaise concentricité en finale entre bois et métal passer à la cote Réparation Supérieure.
- 11 - Monter les boulons (ainsi que les vis AV. & AR. des équerres sur Nervure 1) et l'axe rep. 91.
 - 12 - Mettre en place les écrous et effectuer les freinages.
 - 13 - Retirer l'entretoise (A).
 - 14 - Refermer le panneau d'intrados - page 229-b.
 - 15 - Présenter l'Aile et alésér les trous d'axes d'attaches principales - voir page 229-a.
 - 16 - Appliquer la MODIFICATION N° 75 pour les avions des types WA 40, 40A & 40B.

Alésér les derniers trous en finale et BOULONNER

- S'il y a lieu

40, 40A, 40B, 41 REMPLACEMENT des ATTACHES d'AILES

EN STATIONS SERVICE OU ATEL
AGRÉES - SOUS CONTRÔLE B.
SEULS AUTORISÉS.

MAINTENANCE 40&D.

Révisé le:

WASSMER AVIATION

B.P. 7

63501 ISSOIRE

- 229-c -

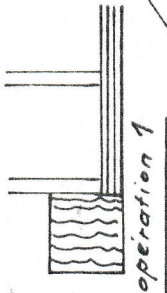
G. 12.6.74

si ils n'existent pas, coller d'abord les tasseaux au ras du revêtement et Biseauter ensuite

2 Tasseaux 10x10x360 spruce, pin ou peuplier

longeron principal

long AR.



operation 2

ENTURES

25

25

550

NERVURE 1

LONGERON PRINCIPAL

PUITS DE ROUE
Garde au pneu à vérifier: 20

LONGERON AR

COLLE à BOIS: voir page 130
(exemple: AERODUX)

PANNEAUX DE PUITS DE ROUE ATTERRISEUR PRINCIPAL:

COLLAGE
modification n° 75
sur WA.40, 40A, 40B.

(Panneaux collés usine sur WA41.)



contre-plaque
BOULEAU 25/41
3 ou 5 PLIS

Panneaux visés **ABANDONNE**
NE PAS REUTILISER
créer 2 nouveaux panneaux à ces cotes. Exécuter soigneusement les entures, découper, dégraisser le chapeau des Nervures 1, coller, Maroufler - PEINTURE

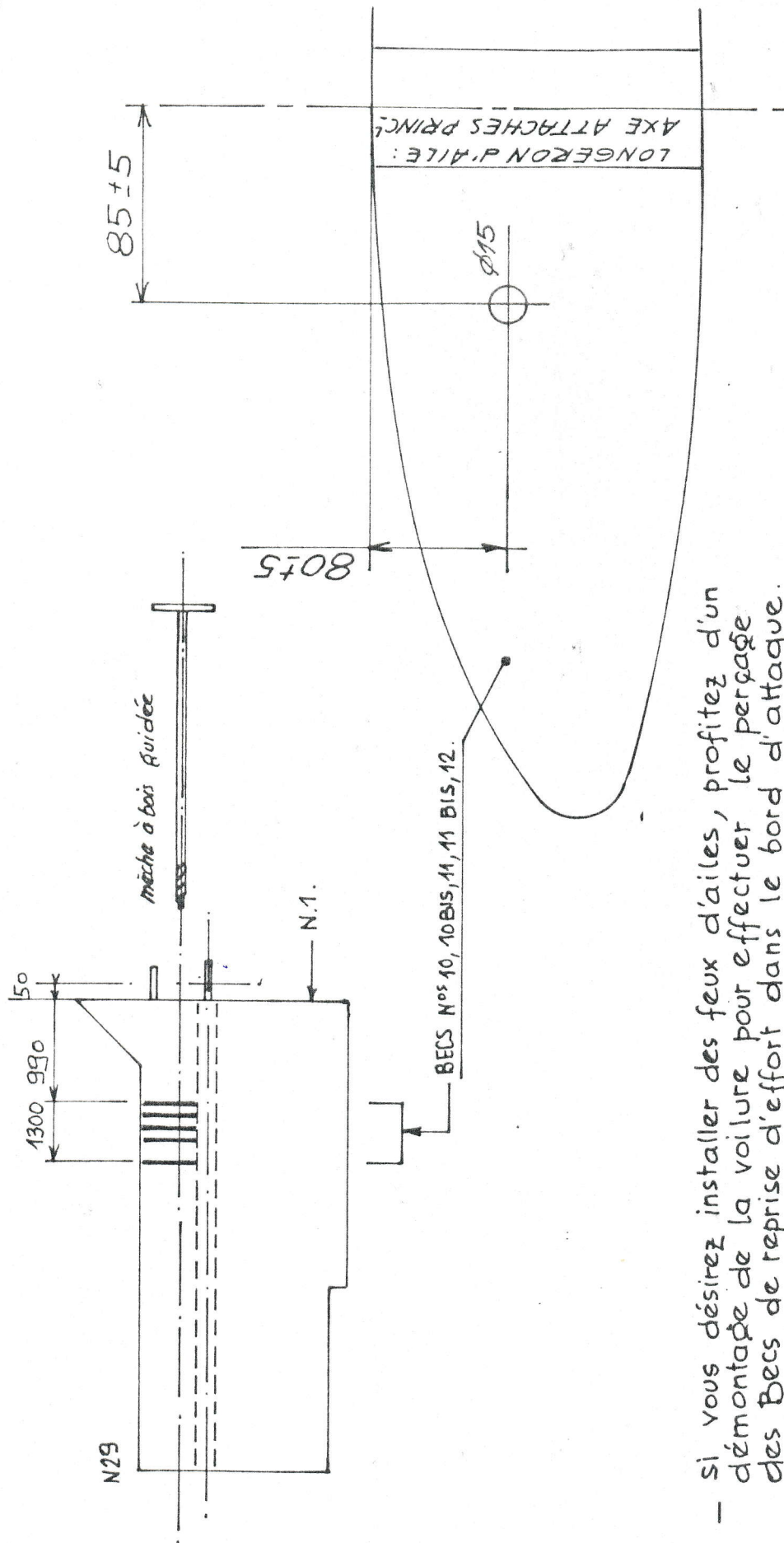
P: PANNEAU 40.11.15-A-

MAINTENANCE 40&D.

Révisé le :

WASSMER AVIATION
B.P. 7
63501 ISSOIRE

- 229-d-



- si vous désirez installer des feux d'ailes, profitez d'un démontage de la voilure pour effectuer le perçage des Becs de reprise d'effort dans le bord d'attaque.
- passer les faisceaux électriques sous gaine souple et les amarrer par "touches" de colle sur les voiles en c.t.p. des becs visibles et sur les diagonales des becs ajourés.

- Faisceaux électriques : voir pages 165, 170, 171.

- (MODIFICATION N° 1054 du 23.10.72: désigne cet équipement)

FEUX d'AILLES sur WA.41. "BALADOU"

Révisée le: 25-10-72

BULLETINS SERVICE

N°	Dates	40	40A&B	41	421	Description
1	4.1.66	x	x	x	x	protection micro contact mano-pression Essence WA.
2						- non édité -
3	10.3.66	x	x	x		Avions : 02 à 108 inclus : Surveillance ferrures attaches principales d'ailes
4	15.6.66			x		Avions N°s 94 à 122 inclus : Batterie sur cloison-pare-feu
5	21.6.66	x	x			Avions n°s 43 à 108 : Sécurité passage câble DIRECTION Gauche au levier ATT.
6	14.10.66			x		Surveillance cône d'hélice
7	15.3.68	x	x			Remplacement des vis de cylindre du moyeu d'hélice
8	10.8.68	x	x	x		Fixation tuyauterie d'huile sur Bâti-Moteur
9						- non édité -
10	9.6.69	x	x			Surveillance tuyauterie d'huile d'hélice
11						- non édité -
12	17.4.70	x	x	x		Boîte Réchauffage Carburateur & renfort contre-fiche AV.
13	17.4.70	x	x	x		Relais Contact Général pour installation & consommation > 25 A.
14	8.9.70				x	Potentiels Cellules
15	10.12.70	x	x	x		Potentiels Cellules
16	15.12.70	x	x	x	x	Raccord Mano pression huile sur moteur
17	16.4.70			x		Hélice SENNENICH : non diffusé - voir CN. 71.22 du 22-3-71
18	10.12.71	x	x			Avions à partir N°47 et avions transformés ATT. & Levier de Commande ole L'Atterrisseur
19	22.12.71	x	x	x	x	Surveillance Supports de Dérive et fixation bras équilibrage
20	10.3.72	x	x	x	x	avions équipés et prévus vols IFR : Trou mise à l'air libre dans bouchons réservoirs Ess.
21	6.6.72	x	x	x	x	Plaquettes indicatrices sélecteurs MAGNÉTOS BENDIX
22	10.7.72				x	Montage de l'anti-shimmy de Jambes AV. CE.43.42.15.
23	12.4.73				x	Bague moteur électrique (commande atterrisseur)
24	6.6.74	x	x	x		SURVEILLANCE ATTACHES D'AILES : RECHERCHE de CRIQUES
25	27.5.75	x	x	x	x	EDITE SOUS N°17 "Tous AVIONS" DIFUSE EN octobre 1975 : Caoutchouc défectueux Mot.

WASSMER-AVIATION PD/ER 40&Dérivés.

MISE à JOUR au : 23 JUIN 1975

WASSMER-AVIATION

231

- ① BOIS : Primaire RIPOLIN 221701 ou 21170.K
METAL : " PYROLAC PYRIMPRO IP1-6061201 = 300g
(acier-alliages légers) " DILUANT PYRIMPRO = 400g
" SOLUTION PYRIMPRO IP2 = 100g
(PREPARATION POUR 800g.)

dans l'ordre:
nombre de couches

sur bois marouflé

sur toiles

Après 1965 :

②

- avant 1965 - (pour mémoire)
: 3 couches enduit de tension ROUGE P50 - abandonné actuel!

(GAMME P50)

PRODUITS :

REFERENCES:

- après 1965 -

3
1
PISTOLET & SPATULE
1

Enduit de tension incolore CELOMER 4034/1
Enduit de tension aluminium CELOMER 4731

- id -

- id -

Mastic BLANC CELOMER 4848.B
APPRET GRIS RIPOLIN 222 101

sans

sans

2
1
Enduit BLANC finition
BLANC brillant

CELOMER 4130
RIPOLIN 650.401

- id -

Pour ces produits: DILUANT:
- Ponçages légers entre chaque couches -

RIPOLIN 83-600-401.

A partir
de 1965

décoration:

③

Laque spéciale RIPOLIN:

références:

VERT ANTILLAIS 900 434
BLEU COURSE 900 427
ROUGE PIRATE 900 426

finition :

Vernis incolore de finition RIPOLIN: 83-9004-28.

Pour ces produits: DILUANT standard RIPOLIN: 83-9004-36.

PLANEURS: série 26 (CM & Squalé)

fuselage:

signes: NOIR PYROLAC PYROFLEX 651.679.4012. (durcisseur 651.606.501. diluant 651-2)

AILE:

Apprêt BLANC PYROLAC "PYROFLEX" 651.626.2001.

- 3 couches -

(proportions: Apprêt: 500g., diluant: 200g., durcisseur: 100g.)

④

Peinture: BLANC brillant "PYROFLEX" 7D1269-268 0216

- 2 couches -

Durcisseur:

7D1269-297 0205

Diluant

"

610

oct. 1972

(Peinture: proportions: peinture: 300g., Diluant: 200g., Durcisseur: 100g.)

Révision:

PD/ER WA.40 & Dérivés

avions: WA.421: 235
250

planeurs: WA.20,21,22,26,30.

DECAPAGE des anciennes peintures P50:
DILUANT RIPOLIN 83.600.401 ou acétone du commerce
par petites quantités pour ne pas trop pénétrer (sous 20°C air ambiant)

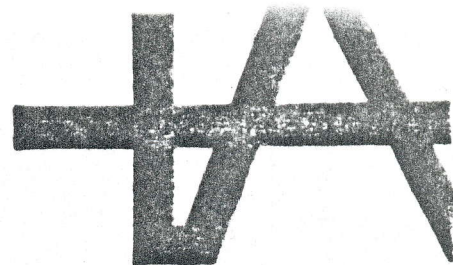
N°	Dates	40	40A & B	41	421	Description
①	4.1.66	x	x	x	x	protection micro contact mano-pression Essence WA
2						- non édité -
③	10.3.66	x	x	x		REPLACE par BS 1024 Avions : 02 à 108 inclus : Surveillance ferrures attaches principales d'ailes
④	15.6.66			x		Avions N°s 94 à 122 inclus : Batterie sur cloison-pare-feu
5	21.6.66	x	x			Avions n°s 43 à 108 : Sécurité passage câble DIRECTION Gauche au levier Attr.
⑥	14.10.66			x		Surveillance cône d'hélice
7	15.3.68	x	x			Remplacement des vis de cylindre du moyeu d'hélice
⑧	10.8.68	x	x	x		Fixation tuyauterie d'huile sur Bâti-Moteur
9						- non édité -
10	9.6.69	x	x			Surveillance tuyauterie d'huile d'hélice
11						- non édité -
⑫	17.4.70	x	x	x		Boîte Réchauffage Carburateur & renfort contre-fiche AV.
⑬	17.4.70	x	x	x		> 25 A. Relais Contact Général pour installation & consommation
14	8.9.70				x	Potentiels Cellules
⑮	10.12.70	x	x	x		Potentiels Cellules
⑯	15.12.70	x	x	x	x	Raccord Mano pression huile sur moteur
17	16.4.70			x		Hélice SENNENICH : non diffusé - voir CN. 71.22 du 22-3-71
18	10.12.71	x	x			Avions à partir n°47 et avions transformés ATT : Levier de Commande ole L'Atterrisseur
⑰	22.12.71	x	x	x	x	Surveillance Supports de Dérive et fixation bras équilibrage
⑳	10.3.72	x	x	x	x	avions équipés et prévus vols IFR : Trou mise à l'air libre dans bouchons réservoirs Ess.
㉑	6.6.72	x	x	x	x	Plaquettes indicatrices sélecteurs MAGNÉTOS BENDIX
22	10.7.72				x	Montage de l'anti-shimmy de Jambes AV. CE. 43.42.15.
23	12.4.73				x	Rogue moteur électrique commande atterrisseur
⑳		x	x	x		SURVEILLANCE ATTACHES D'AILES : RECHERCHE DE CRIQUES

Sirpe Social.

Aérodrome d'Issoire-le-Broc
P. n° 7 - 63501 ISSOIRE
Tél. (73) 89-01-54

SERVICE
NUMERO

9



APPAREILS CONCERNÉS:

Voir §. 3

Issoire le 24 Janvier 1983

RECHANGES PIÈCES DETACHÉES

CIRCUITS HYDRAULIQUES DE FREINS DES AVIONS PRODUITS PAR WASSMER UTILISANT DES COMPOSANTS DISPARUS DU MARCHÉ :

1 - Tous les avions équipés des maître-cylindres .

Ø 19 Lockheed 1900 H 15

Fonctionnant au liquide

611 234

lockeed végétal N° 5

611 144

ne trouvent plus de pièces neuves ou de kits internes de joints pour réparation.

2 - Un nouveau maître-cylindre mis sur le marché les remplace.

Il est disponible à ISSOIRE-AVIATION sous la référence ST.WA.29.54 T.K.

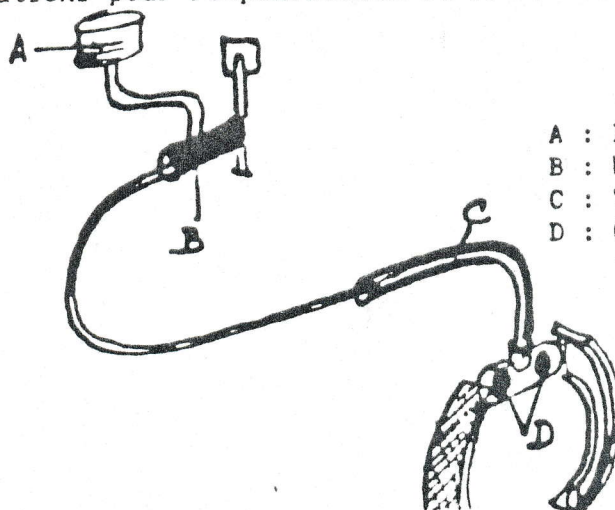
Il fonctionne au liquide minéral Air 3520

3 - Avions concernés :

WA 40 - WA 40 B - WA 41 - WA 51 - WA 52

WA 54 - WA 4/21-235 - WA 4/21 - 250

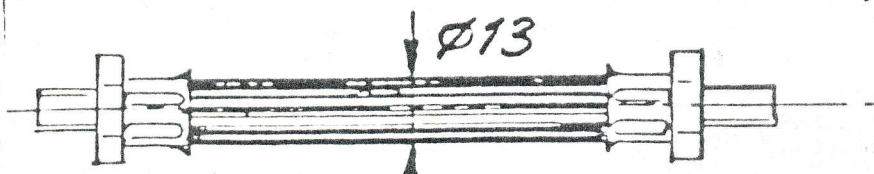
4 - Recommandations pour remplacements et commandes pièces détachées : Voir page jointe.



A : LIQUIDE
B : MAITRE-CYLINDRE
C : TUYAUTERIES SOUPLES
D : COUPELLES OU JOINTS TORIQUES du
CYL. de ROUE.

LES MAITRE-CYLINDRES 1900H15, 611234, 611144.
IL FONCTIONNE AU LIQUIDE AIR 3520 (OTAN H515)

VERIFIER QUE LES TUYAUTERIES SOUPLES
ONT BIEN UN DIAMETRE EXTERIEUR DE 13mm.
(ANCIENNES TUYAUTERIES = 11mm.) SINON, LES CHANGER.



SUR CYLINDRES DE ROUES =



JOINTS
TORIQUES
ST.WA.29.66.1.
POUR ATTERRISSAGE
AERO-LOUVOIS
OU

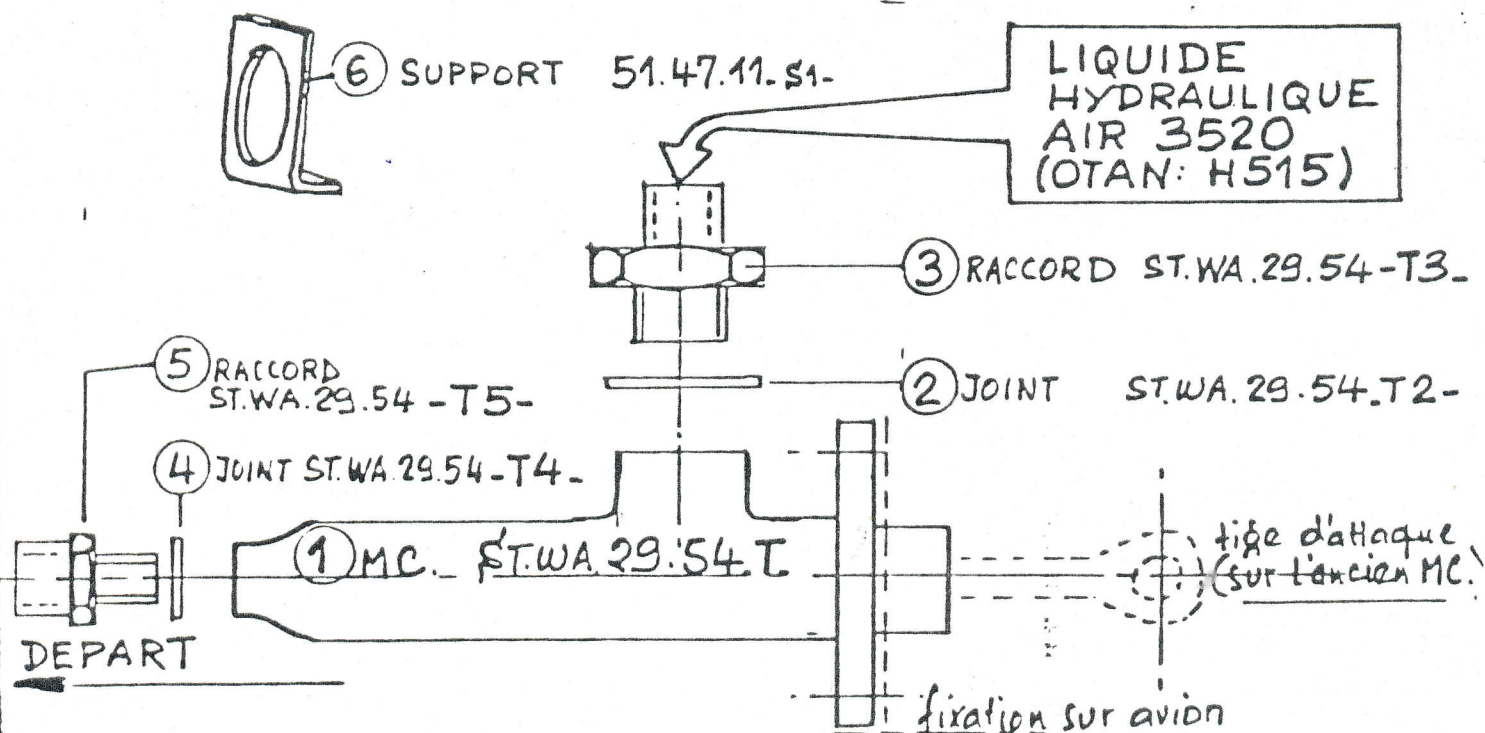
ST.WA.29.80-25
POUR ATTERRISSAGE
SAB

POUR AVIONS WA51 & 52



COUPELLES DES
CYLINDRES RECEPTEURS
ST.WA.29.49

POUR AVIONS WA40&D
WA41
WA421.235
WA421.250
WA54



KIT ENSEMBLE MAITRE CYLINDRE ST.WA.29.54.T/K.

ISSOIRE-AVIATION
ISSOIRE-LE-BROC
B.P. N° 7
63501 ISSOIRE - France
19 NOV 1982

MODIFICATION
N°1024 DU
29 JUIN 1982

CLASSEMENT DANS LE
MAINTENANCES AVIONS:

WA40&D DERIVES: SE CLASSE p. 62.1.
WA421& " " " p.425-1-
WA51& " " " p.4.5-1