

Aero ČESKOSLOVENSKÉ LETECKÉ PODNIKY - LETŇANY



LET n. p. UH. Hradiště-KUNOVICE

ZÁVAZNÝ BULLETIN Č. L 13/059

List č.: 1
Listů celkem: 1
Přílohy: 20

Týká se: Technické příručky větroně L13 4. vydání.

Důvod: Sjednocení údajů o dobách do GO a životnosti

Opatření: Ruší se všechny dosud vydané informace o dobách do GO a životnosti větroně L13 tj.:

- 1/ V technické příručce větroně L13 v části II - Provozní směrnice zrušte celou stať II - 3. "Periodické prohlídky, mazání a revize" a nahraďte ji novou statí, která je přílohou tohoto bulletinu. Listy, na nichž jsou provedeny změny, jsou označeny datem 1.4.1985. Provedení změny zapište do tabulky v úvodní části příručky.
- 2/ Dále se ruší údaje o dobách do GO a životnosti udané v bulletinech L13/030, L13/034, L13/042, L13/045

Provést nejpozději do: Ihned po obdržení bulletinu

Provede: Uživatel

Náklady hradí: Uživatel

Potřebný materiál dodá: Pro úplnost se zasílá s bulletinem celá stať II-3 /listy 138 až 147/ včetně listů, na kterých nebyly provedeny žádné změny, a list č. 3 - Seznam bulletinů

Bulletin nabývá platnosti: 1.7.1985

Výrobce

30.5.1985

Státní letecká inspekce

Zástupce zákazníka

Ministerstvo zahraničního obchodu

1059
Seznam bulletinů, které upravují text této příručky

/ve sloupci "druh bulletinu" se vyplní "I", jedná-li se o informační bulletin,
nebo "Z", jedná-li se o závazný bulletin/.

Poř. čís.	Číslo bulletinu	Druh bull.	Změna provedena v těchto statích	Změnu provedl
1	L13/059	Z	Část II, kap. II., stať 3. Periodické prohlídky, generální oprava a životnost. Opravené listy č. 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146a, 146c, 146e, 147 jsou označeny datem 1.4.1985 a změněná místa označena svislou čarou.	
1.4.1985	Vypracoval:	Kontroloval:	Schválil:	List: 3 Listů:

3. Periodické prohlídky, generální oprava a životnost

Pro zabezpečení spolehlivosti provozu větroně je nutno v závislosti na počtu vzletů a počtu nalétaných hodin provádět periodické prohlídky, mazání a revize, uvedené v této statci. K tomu je nutno vést přesnou evidenci všech vzletů a počet nalétaných hodin větroně. K zapisování těchto údajů slouží letadlová kniha. provedení periodických prací je nutno rovněž zapisovat do letadlové knihy.

3.1. Přehled periodických prací

A. Periodické prohlídky

Periodické prohlídky sestávají z prohlídek typu A a prohlídek typu B.

Prohlídka typu A

Provádí se po každých 50 ± 5 letových hod. nebo 350 ± 30 vzletech nebo 1x za rok, dle odst. 3.2.a, od počátku provozu nebo poslední periodické prohlídky.

Prohlídka typu B

Provádí se po každých 500 ± 30 letových hod. nebo 3000 ± 180 vzletech nebo po 5 letech od počátku provozu nebo od provedení poslední generální opravy, dle odst. 3.2.b.

B. Generální oprava

Generální oprava se provádí v intervalech uvedených dále nebo po poškození větroně.

a/ Provozní lhůta do první a dalších generálních oprav je 1000 letových hodin nebo 5000 vzletů nebo 10 let od vyrobení větroně nebo od předchozí generální opravy.

1.4.1985	Vypracoval: Ing. Kahánek CSc J. Šupka	Kontroloval: <i>so L. Černý</i>	Schválil:	List: 138 Listů:
----------	---	------------------------------------	-----------	---------------------

C. Životnost

/a/ Základní životnost větroně je 3750 letových hodin při dodržení těchto podmínek provozu:

- a.1/ 4,8 vzletu na 1 hod. letu
- a.2/ poměr naviják : aerovlek 5:1
- a.3/ obsazení: 35% dvojí: 65% solo
- a.4/ poměr elementární výcvik : pokročilý výcvik a výkonné plach-tění : 40% : 60%, při čemž na akrobacii připadá ~~26%~~ celkové doby
- a.5/ při vzletu navijákem jsou vztlakové klapky vždy zasunuté

/b/ Životnost je možno zvýšit za těchto předpokladů:

- b.1/ výměnou kritických částí větroně částmi L13 dle bulletinu L13/050. Tím se prodlouží životnost o 3750 let. hod. nebo o upřesněnou hodnotu pro průměrné podmínky dodané provozovatelem výrobci po provozní lhůtě, kterou má větroň v době výměny.
 - b.2/ výměnou kritických částí větroně částmi L13A dle bulletinu L13/057. Tím se prodlouží životnost o 6000 let. hod. od data výměny kritických částí.
 - b.3/ vyhodnocením dodaných statistických údajů o provozu /pokud jsou příznivější než je uvedeno/, po němž výrobce stanoví podmínky životnosti.
- b.3.1/ Statistické údaje, které je nutno dodat výrobci pro zvýšení životnosti:

- i - počet vzletů na 1 hod. celkem
- i_1 - počet vzletů navijákem na 1 hod.
- k_1 - % vzletů v obsazení dvojí z i_1 vzletů
- k_2 - % vzletů se vztlakovými klapkami 10° z k_1 vzletů
- k_3 - % vzletů se vztlakovými klapkami 0° z k_1 vzletů
- k_4 - % vzletů v obsazení solo z i_1 vzletů
- k_5 - % vzletů se vztlakovými klapkami 10° z k_4 vzletů
- k_6 - % vzletů se vztlakovými klapkami 0° z k_4 vzletů
- i_2 - počet vzletů aerovlekem na 1 hod.
- k_7 - % vzletů v obsazení solo z i_2 vzletů

1.4.1985	Vypracoval:	Kontroloval:	Schválil:	List: 139 Listů:
----------	-------------	--------------	-----------	---------------------

- k_8 - % vzletů v obsazení dvojí z i₂ vzletů
 k_9 - % normálních letů v obsazení dvojí /okruhy, termické lety,
 přelety, normální cvičení, zpětné vleky/ z celkové doby
 všech letů
 k_{10} - % normálních letů v obsazení solo /okruhy, termické lety,
 přelety, normální cvičení, zpětné vleky/ z celkové doby
 všech letů
 k_{11} - % obsazení dvojí při cvičných letech z celkové doby letů
 k_{12} - % obsazení solo při cvičných letech z celkové doby letů
 k_{13} - % z celkové doby ztrávené cvičením a akrobacií /cvičení
 pádů, skluzů, vývrtek a ostré zatáčky/ s rozdělením
 na obsazení solo a dvojí
 - - spektra zatížení /pokud je provozovatel má k dispozici/

Na základě výše uvedených údajů, schválených dohlížecím úřadem ve státě provozovatele lze upřesnit životnost větroně pro průměrné podmínky celé flotily větronů příslušné země, za předpokladu užití spekter zatížení z původního výpočtu.

b.3.2/ U větronů s prodlouženou životností je nutno rozšířit prohlídku typu B o následující úkon:

Prohlédnout kritická místa dolní pásnice křídla do vzdálenosti asi 500 mm od osy závěsu a celé dolní pásnice centroplánu z vnitřní části konstrukce jednak otvory v okrajovém žebru křídla a jednak otvory ve stojině centroplánu, za účelem zjištění případných únavových trhlin.

3.2. Rozsah předepsaných prací

a/ Prohlídka typu A

Trup.

Povrch trupu musí být čistý, neporušený, mýtové spoje nesmí být uvelněné; uzávěr kabiny a ventilace nepeškozeny. Zámky montážních dvířek musí být v pořádku. Zámky opěradel a krytů detáhnout. Čaleounění vykartáčovat a vnitřek trupu vyčistit.

Křídlo.

Povrch křídla musí být čistý, nedeformovaný, mýty, zejména v místech styku potahových plechů, nesmí být uvelněny. Potahové plátno křidélek a vztlakových klapk ne smí být predřené nebo pretržene. Závesy křidélek, vztlakových a brzdicích klapk nesmí být zdeformovány. Křidélka, vztlakové i brzdicí klapky, musí se pohybovat lehce, ale bez veliké vůle. Z vnitřku křidel vy- sát prach.

Ocasní plechy.

Potahové plechy nesmí být peškozeny ani deformaovány. Potahové plátno na kermidlech nesmí být predřené nebo pretržene. Nýty nesmí být uvelněny. Kermidla a vyvažovací ploška se musí pohybovat velmi, ale bez vůle, závesné čepy musí být rádně pojistiény.

Preměřit výkyvy kermidel (viz část I. této příručky, kapitola 1-2.).

Zkontrollovat, zda výšková plecha nemá nadměrnou vůli v uložení na trupu. Přípustná vůle výškové plechy v uložení na trupu je max. ± 2 mm (měřeno na akrajovém obleuku výškové plechy). Větší vůle než je stanovena, může být způsobena spotřebováním kulových kleubů v závěsech výškové plechy na trupu (viz obr. 17, pesice 17) a je nutno ji odstranit výměnou těchto kulových kleubů.

Rízení.

Při normální střední poloze ruční řídící páky a pedálů musí i kermidla a křidélka zaujmít střední polohu. V řízení se nesmí projevit tzv. mrtvý chod řídicích orgánů (viz část I. této příručky, kapitola I-2.). Táhla nesmí být ohnutá ani jinak zdeformována. Kladky a řídící lama nesmí být peškozeny. Ovládací táhla vztlakových a brzdicích klapk nesmí být peškozena a musí se ve vodítkách posuvat velmi a bez vůle. Umášecí kelik na předloze v trupu nesmí být emačkán a umášecí kerýtko (viz obr. 23, detail B) nesmí být rezevro- no. Peškozené součásti vyměnit a zkontrollovat zajistění všech čepů.

Prověřit stav lepených spojů na

vnitřním táhle č.v. L 13.411-12 ovládání vztlakových klapk (viz obr. 23, pos. 15). Na táhle je připevněno lepením sko na jedné straně táhla a závitevá trubka pro vidlici na druhé straně táhla.

Pestup při provádění kontroly.

Kontrolu provádí 2 osoby. Jeden přidržuje rukou jeho ovládání vztlakových klapk v pevně poloze a druhý uchepí vztlakovou klapku za náběžnou hranu a odtekevou hranu (v místě žebra) a vyvzemaním síly ve směru vysouvání a zasouvání kontroly, zda táhla ovládání vztlakových klapk nejsou uvolněna (v lepených spojích). Provádí se jak na levé, tak i pravé vztlakové klapce.

Zjistí-li se perušení některého z lepených spojů, je nutno vadnu součást vyměnit a závadu oznámit výrobci.

Přistávací zařízení.

Překontrolovat tlak v pneumatice. Měření tlaku v pneumatice je možno provést běžným manometrem pro kontrolu pneumatik u automobilu. Tlak v pneumatice má být 0,23 MPa (2,6 kg/cm²).

Zkontrolovat prepárování tlumiče pedvezku. Při správném nahuštění tlumiče a zatištění plně obsazeným větroněm, vyčnívá pístnice z válce tlumiče v délce 13 ± 3 mm (viz obr. 75, kota x). Kontrolu lze provést i bez sejmání koženého krytu pístnice. Měření se provádí po několikanásobném zhoupatí tlumiče, aby byly vyleoučeny vlivy vnitřního tření tlumiče.

Ošetřování a závady tlumiče viz stáť 4 této kapitoly.

Vyzkoušet činnost ovládacího mechanismu při zvednutém větraci.

Brzdové obležení nesmí být zasejováno a příliš opotřebeno. Kole s nesmí být poškozena a musí se stát smadne a bez výle. Ošetřování kola s brzdou viz stáť 5 této kapitoly.

Závěsné čepy a čepy ovládacího mechanismu nesmí být omáčkány. Doprava na závěsném kování nesmí být ohnutý.

Ostruhu prohlédnout, zda není poškozena.

Pedvezek a prester kelem něho vyčistit, opotřebené součásti vyměnit.

1.4.1985	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	List: 142
				List: :

Výstrah.

Poštaře a čalounění vyčistit. Obsah lékárny prohlédnout a event. doplnit. Překontrolevat funkci ovládacího mechanismu bočních závěsů a předního závěsu, spotřebené součásti vyměnit. Jednou za rok prověřit neuzavřený odhez krytu kabiny na zemi následujícím způsobem:

- 1./ Páku neuzavřeného odhezu (umístěnu na pravé straně krytu kabiny v předním piletním prostoru) pootečit o 180° ve směru šipky vyznačené na krytu. V první fázi pohybu páky se přestříhne zajištění (vázací drát $\varnothing 0,5$ mm s plambohou a střížný hliníkový čep $\varnothing 2$ mm u zadního závěsu), je proto nutné počítat při otáčení páky se zvýšeným odporem.
- 2./ Za současné držení páky neuzavřeného odhezu v konečné poloze zatlačit rukou na kryt kabiny blíže pravé strany směrem nahoru. Před uvolněním závěsů krytu je však nutno, aby pomocník uchopil kryt z vnější strany (zprava) větrně a tím zabránil jeho poškození.
- 3./ Po odesnutí krytu nutno zkонтrolevat, zda funkční části nejsou zkorenovány. Je-li objevena koroze, je nutno ji ze všech částí odstranit smrkovým papírem. V každém případě je nutno funkční části očistit od staré vaseliny a namést nový mazací tuk.
- 4./ Zpětnou montáž, t.j. zasunutí čepů překrytu do závěsů provést při stlačení páky neuzavřeného odhezu v otevřené poloze. Montáž ukončit zaplňováním páky a vložením nového střížného hliníkového čepu.

Přístroje a elektrovýstroj.

Odpojit petrubí statického a dynamického tlaku od přístrojů a petrubí profouknout stlačeným vzdušnem. Po profouknutí petrubí opět zapojit.

Všechny přístroje na palubní desce překontrolevat, zda nemají uvolněné nebo poškozené sklo přístroje a nejsou-li jinak poškozeny.

Přístroje přezkoušejte bez demontáže z draku. Technické údaje přístrojů jsou uvedeny v části I. této příručky, v kapitole VIII.

1.4.1985	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	List: 143
				Listu:

**U zatačkeměru LUN 1211.1 vyčistit kolektory od uhlíkového prachu
(viz stáť 8. této kapitoly).**

Provést kompenzaci piletního kompasu (viz stáť 7. této kapitoly).

Je-li větron vybaven měničem PAG-LFP, překontrolovat stav uhlíků a komutátoru, jak je uvedeno v části I. této příručky, v kapitole VIII.10.

Mazání.

Mazání draku se provádí leteckým mazacím tukem (viz část I., kapitola I.1). Mazání součástí, de kterých není možno mazací tuk vpravit v normálním stavu, je možné provést mazacím tukem zředěným technickým benzinem.

Pro lepší přehled jsou příslušná místa na draku, která je nutno mazat, znázorněna na mazacím plánu (viz obr. 74). Tato místa je nutné před vlastním mazáním očistit od prachu a starého tuku technickým benzinem.

Přehled mazacích míst (pořadová čísla jsou shodná s posicemi na obr. 74):

1. Spejení táhel vypínače závěsu lana s předlohou na 1. přepážce.
2. Spejení páky předního závěsu vlečného lana s táhlem.
3. Přední závěs vlečného lana.
4. Spejení táhel a lan s dvouramennou pákou nežního řízení u předních pedálů.
5. Uložení kliky stavění předních pedálů v konsoli na podlaze kabiny.
6. Spejení přední páky ovládání vyvažovacích plešek s propojovacím táhlem.
7. Uložení přední řidící páky.
8. Přední veditka táhel ovládání vztakových a brzdicích klapek.
9. Vedení tátla vypínače vlečného lana v zadním piletním prostoru.
10. Zadní veditka tátla ovládání vztakových a brzdicích klapek.
11. Ležiska kladek možního řízení.
12. Spejení zadní páky ovládání vyvažovacích plešek se spejovacím tátlem a se strunami.
13. Kloubové spoje zadní řidící páky.
14. Boční závěsy vlečného lana (levý a pravý).
15. Zámek tátla ovládání pedvozku.
16. Kloubové spoj tátel ovládání pedvozku.
17. Spejení tátla ovládání pedvozku s jednoramennou pákou.
18. Ležiska otočného závěsu pedvozku.
19. 2e. Maznice na tlumiči pedvozku (mazat pomocí tlakové maznice).
21. Uložení vidlice kela na trupu.
22. Spejení pádky brzdy kela s bědemem.

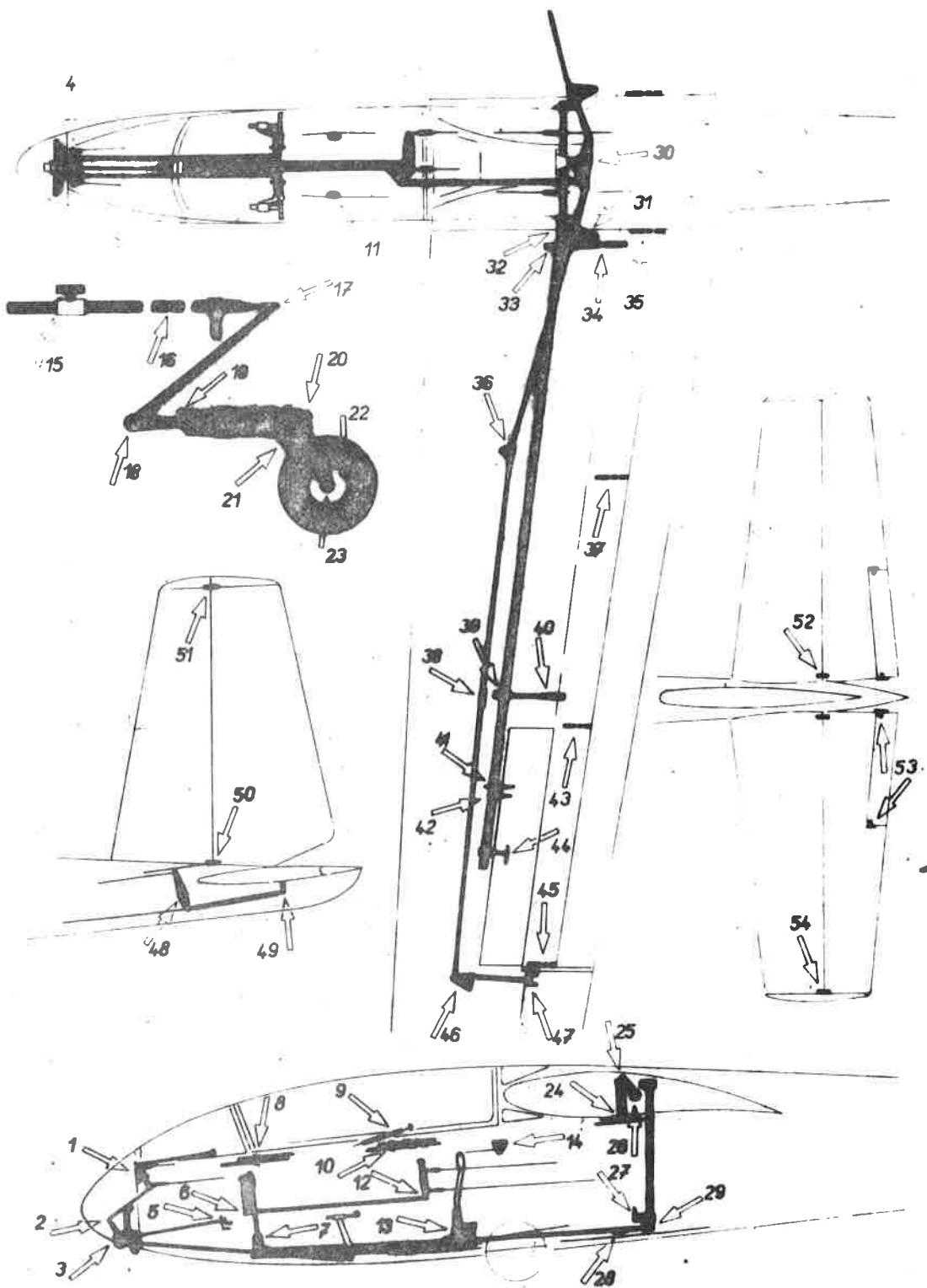
1.4.1985	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	Lit.: 144
				Litstú:

23. Ložiska kola. Výměnu mazacího tuku ložisek kola, jehož funkce je správná, je možné provést až při úplné revisi větroně.
- 24., 25. Uložení táhel a vedených kladek řízení vztlakových a brzdicích klapek.
26. Ložiska uložení vnějšího a vnitřního hřídele řízení vztlakových a brzdicích klapek.
27. Spodní ložisko uložení svislé předlohy řízení.
28. Kladka nožního řízení.
29. Spojení tálka řízení s páku svislé předlohy.
30. Horní ložisko uložení svislé předlohy a uložení spojuvacích táhel.
31. Ložiska na vahadlo řízení křidélek (na žebru č. 1).
32. Kulový spoj řízení brzdicích a vztlakových klapek.
- 33., 34. Uložení vnitřního tálka ovládání vztlakových klapek.
35. Kladky vedení kulisy vztlakových klapek na žebru č. 1.
36. Ložiska na vahadlo řízení křidélek.
37. Kladky kulisy vztlakových klapek na žebru č. 7.
38. Ložiska na vahadlo řízení křidélek.
- 39., 40. Uložení vnějšího tálka ovládání vztlakových klapek.
41. Ložiska na dvojramenné páce řízení brzdicích klapek.
42. Závěsy brzdicích klapek.
43. Kladky kulisy vztlakových klapek na žebru č. 13.
44. Ložiska vnitřního hřídele na žebru č. 15.
45. Kladky kulisy vztlakových klapek na žebru č. 19.
46. Ložiska na vahadlo řízení křidélek.
47. Uložení tálka ovládání křidélka.
48. Ložiska dvojramenné páky řízení výškového kormidla.
49. Uložení tálka řízení výškového kormidla.
50. Spodní závěs směrového kormidla.
51. Horní závěs směrového kormidla.
52. Vnitřní závěsy výškového kormidla.
53. Závěsy vyvažovací plešky.
54. Vnější závěsy výškového kormidla.

U větroně vybavených záďovým podvozkem /viz obr. 28a/

55. Vyměňte mazací tuk v ložisku kola.
56. Vyjměte vidlici poz. 2 konzoly poz. 4 a provedte promytí a nové namazání třecích míst mazacím tukem .

1.4.1985	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	List: 145
				Listů:



Obr. 74. Mazací plán.

b/ Prohlídka typu B

- Kontrola uvolněných potahových nýtů na hlavních pásnících nosníku křídla v oblasti cca 200 mm od 1. žebra křídla. Je-li počet uvolněných nýtů v této oblasti větší než 6 ks na horní a dolní pásnici, nutno předat kluzák do generální revize.
- Kontrola uvolněných nýtů na žebrech křídla č. 13, 19, 25 nahoru i dole v oblasti od hlavního nosníku směrem k odtokové hraně.
Je-li počet uvolněných nýtů větší jak 25 % celkového počtu nýtů v dané oblasti jednotlivého žebra nebo 4 nýty uvolněné za sebou, je nutno provést opravu přenýtováním nýtem o stupeň většího průměru.
- Kontrola případného zatékání vody do spodní pásnice nosníku centropoplánu (viz obr. č. 69); vlhkost vytřít, kontrolovat rozsah možné koroze, případnou korozi odstranit smirkovým plátnem a natřít lakem. Spáru mezi žebrem a kováním na boku trupu přelépit leteckým plátnem.
- Kontrola lan řízení směrového kormidla, jejich napnutí a zda nejsou popraskány v místě ohybu přes kladky na směrovém kormidle. Počet popraskaných drátů v lani nesmí být větší než 5, aby bylo možno pokračovat v provozu. Stav lana v tomto místě kontrolovat při každé předletové prohlídce. Přesáhne-li počet popraskaných drátů více než 5, lana vyměnit. Uvolněná lana napnout silou 450 N (45 kp), pokud zůstávají původní. Jsou-li lana vyměněna za nová, provést první napnutí cca na 650 N (65 kp), protože v průběhu provozu a parkování se jejich napětí sníží.
- Kontrola přepážky 15 na možné trhliny v místě uchycení závěsu ostruhy (viz obr. 70). V případě zjištění trhlin je možno povolit provoz se dvěma trhlinami max. délky 10 mm v dolní části přepážky v místě uchycení ostruhy. Konce trhlin je nutno zavrtat vrtáčkem ø 2,1 mm. V případě větší délky těchto trhlin nutno přepážku vyměnit. Taktéž přepážku vyměnit při zjištění většího počtu trhlin.
- Kontrola gumového tlumiče ostruhy - natřený, vyměnit.
- Kontrola závěsů tlumiče podvozku a závěsů podvozku (kozí říku) /viz obr. č. 71/ na možné trhliny. Kontrolovat všechny sváry - popraskané díly vyměnit.
- Kontrola vůli u podvozkové vidlice /obr. č. 73d/.

Rozměr otvorů a svorníků mají být:

V místě řezu A-A - otvor vidlici	ø 14H7
svorník	ø 14f8
v místě řezu B-B - otvor ve vidlici	ø 20H8
svorník	ø 20f8

Pokud rozměry nevyhovují, otvory jsou omačkané nebo jinak poškozené, je možno

1.4.1985	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	List: 146a
----------	------------	-------------	----------	------------

provést opravu následujícím způsobem:

I. V místě řezu A-A

- 1) Otvory ve vidlici a kozlíku přestružit na ϕ 14,1H7 nebo 14,2H7. Do přestružených otvorů namontovat nové svorníky TP GO./013-058 (ϕ 14,1f8) nebo TP GO./013-059 (ϕ 14,2f8).
- 2) V případě větších výlín je možno otvory ve vidlici přestružit na ϕ 16H7 a nalisovat bronzová pouzdra (mat. 423016.31). Po nalisování přestružit na ϕ 14H7. Pouzdra možno zhotovit dle obr. č. 73d, nebo objednat u výrobce dle čísel výkresu uvedených u jednotlivých pozic. Poškozené svorníky vyměnit za nové stejného druhu.

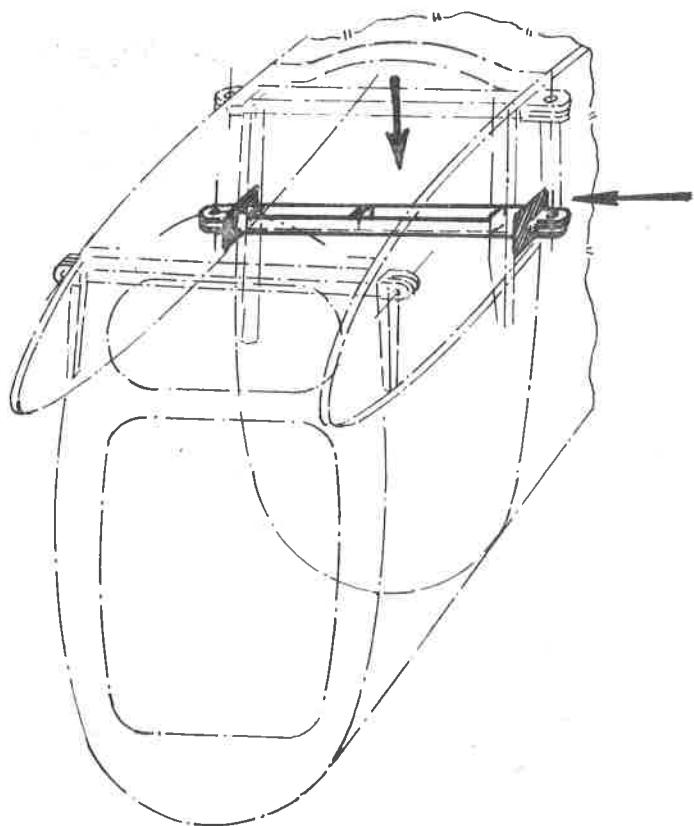
II. V místě řezu B-B

Otvory ve vidlici přestružit na ϕ 22H7 přičemž okrajová vzdálenost "L" musí být min. 7 mm. Nalisovat bronzová pouzdra poz. 3. Poškozený svorník vyměnit za nový.

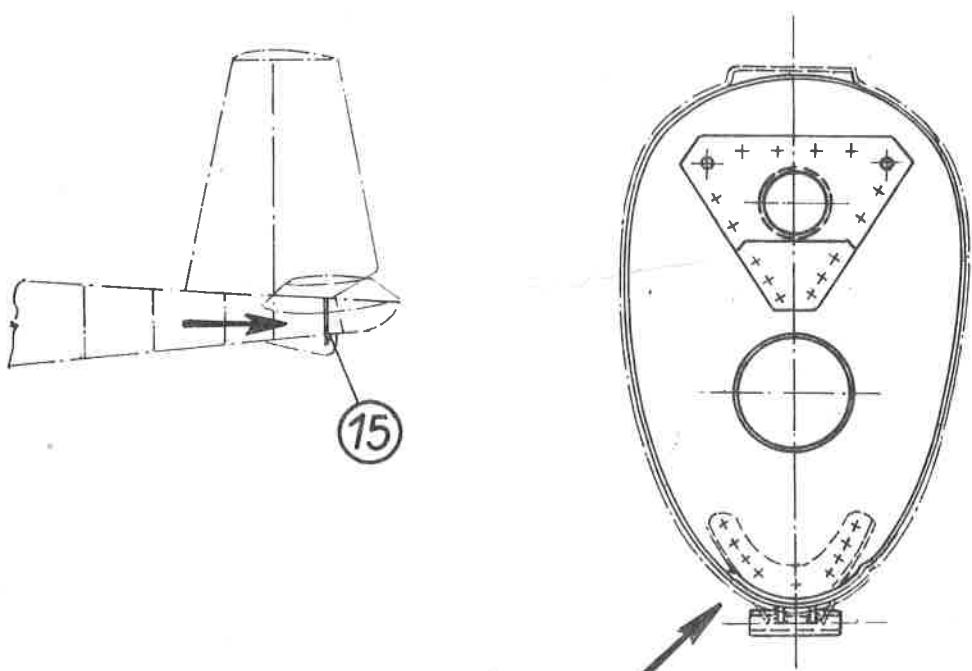
- Kontrola vahadla předního nožního řízení na trhlíky (obr. č. 72). Při zjištění trhlínek vyměnit. Dále zkontrolovat výlín na konci pedálu, je-li větší než 2 mm, používat nastavení pedálů pouze v krajních dvou polohách.
- Kontrola výlín nožního zadního řízení; je-li výlín na konci pedálu při jeho vyklonění do strany větší než 1 mm - vyměnit uložení.
- Kontrola náhonu výškového kormidla na možné trhlíky (viz obr. č. 73). Při zjištění do strany větší než 1 mm - vyměnit uložení.
- Kontrola výztuh dle obr. č. 73a na trhlíky v místech označených šipkou. Popraskané vyměnit.
- Kontrola předního závěsu ostruhy a jeho upevnění. V případě jeho poškození vyměnit jej za nový SK-L 13.165 a místo jeho upevnění zesílit po obou stranách trupu plechem tl. 0,8 o velikosti cca 60x100 z mat. D 16T. (viz obr. č. 73b, det. "T").
- Kontrola upevnění horního závěsu směrovky na posledním žebru kýlu a okolí na trhlíky. Při zjištění trhlínek zesílit toto místo úhelníky L 13.304-03.02 (viz obr. č. 73b, pohled "S").
-03.03
- Kontrola radiusů okrajových žeber výškových ploch na možné trhlíky (obr. č. 73c). V případě zjištění trhlíků, zavrtat jejich konec vrtákem ϕ 2,1 mm a žebera zesílit úhelníky SK-L 13.276 - 02 (viz obr. 73c, pohled "U").
- 01
- Kontrola dráku na trhlíky v pleších, zvláště v místech výřezů pro závěsná kování. V případě zjištění provést zavrtání vrtákem ϕ 2,1 do délky trhlíky 10 mm. Při větší délce trhlíky provést individuální opravu, případně výměnu dílce.

- Provést prohlídku draku a všechna místa, která mají poškozenou elezáž (poškrabání, potlučení a pod.) chránit nátěrem AK 113 - první vrstva, AS 82 - druhá vrstva.
- Kontrola rozpínacích čepů hlavního závěsu křídla, zda-li i nejsou otlačeny nebo jinak poškozeny (rozpínací čepy jsou použity u kluzáků v.č. 170101 až 172530).
Též provést u čepů plných, které jsou použity u kluzáků od v.č. 172601.
Poškozené čepy vyměnit za nové stejného druhu.
- Kontrola vůlí u předního závěsu křídla, hlavního závěsu křídla a kontrola vůlí ocasních ploch. Pro uvolnění kluzáku pro další provoz musí rozměry čepů a otvorů vyhovovat rozměrům viz. tabulka, sloupec "0".
Pokud rozměry nevyhovují můžno provést opravu závěsů přestružením na rozměry dle tabulky sloupec I. a II. nebo max., dle sloupce III.
Do přestružených otvorů musí být však namontovány nové čepy odpovídající zvolené opravě I. II. III.

	"0"	I	II	III
Přední čep křídla	Ø 12-0,016 -0,034	Ø 12,1-0,016 -0,034	Ø 12,2-0,016 -0,034	Ø 12,3-0,016 -0,034
Otvor předního závěsu křídla	Ø 12+0,027 -0,00	Ø 12,1+0,027 -0,00	Ø 12,2+0,027 -0,00	Ø 12,3+0,027 -0,00
Hlavní čep křídla průměr-horní, dolní	Ø 22 } -0,020 Ø 20 } -0,033	Ø 22,1 } -0,020 Ø 20,1 } -0,033	Ø 22,2 } -0,020 Ø 20,2 } -0,033	Ø 22,3 } -0,020 Ø 20,3 } -0,033
Otvor závěsu křídla horní, dolní	Ø 22 } +0,033 Ø 20 } -0,00	Ø 22,1 } +0,033 Ø 20,1 } -0,00	Ø 22,2 } +0,033 Ø 20,2 } -0,00	Ø 22,3 } +0,033 Ø 20,3 } -0,00
Spojov.čep.vodorov. ocasních ploch	Ø 10 -0,005 -0,014	Ø 10,1 -0,006 -0,017	Ø 10,2 -0,006 -0,017	Ø 10,3 -0,006 -0,017
Otvor spoj.čepu vodorov.ocas.ploch	Ø 10 +0,015 -0,00	Ø 10,1 +0,018 -0,00	Ø 10,2 +0,018 -0,00	Ø 10,3 +0,018 -0,00



Obr. 69. Kontrola případného zatékání vody
do spodní pásnice nosníku centroplánu



Obr. 70. Kontrola přepážky 15 na možné trhliny
v místě uchycení závěsu ostruhy

1.8.1978

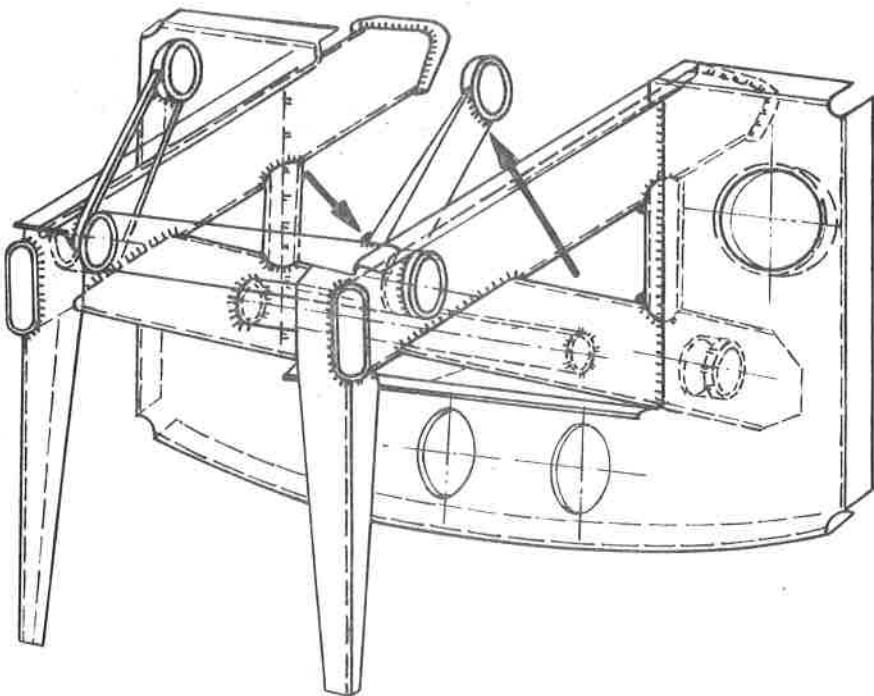
Vypracoval

Kontroloval

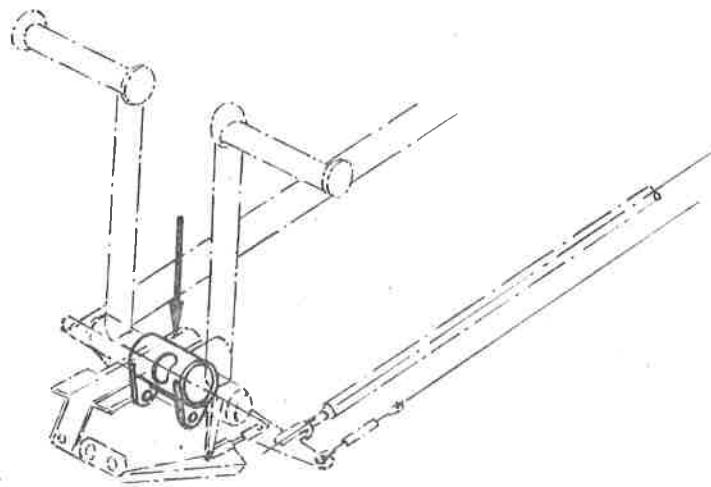
Schválil

List: 1454

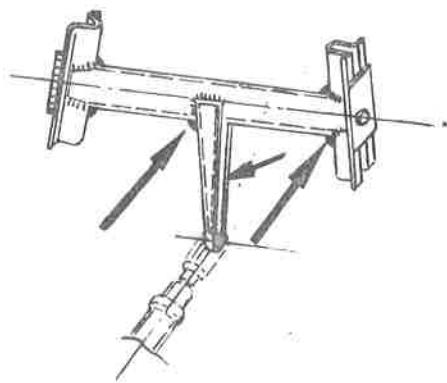
Lištů:



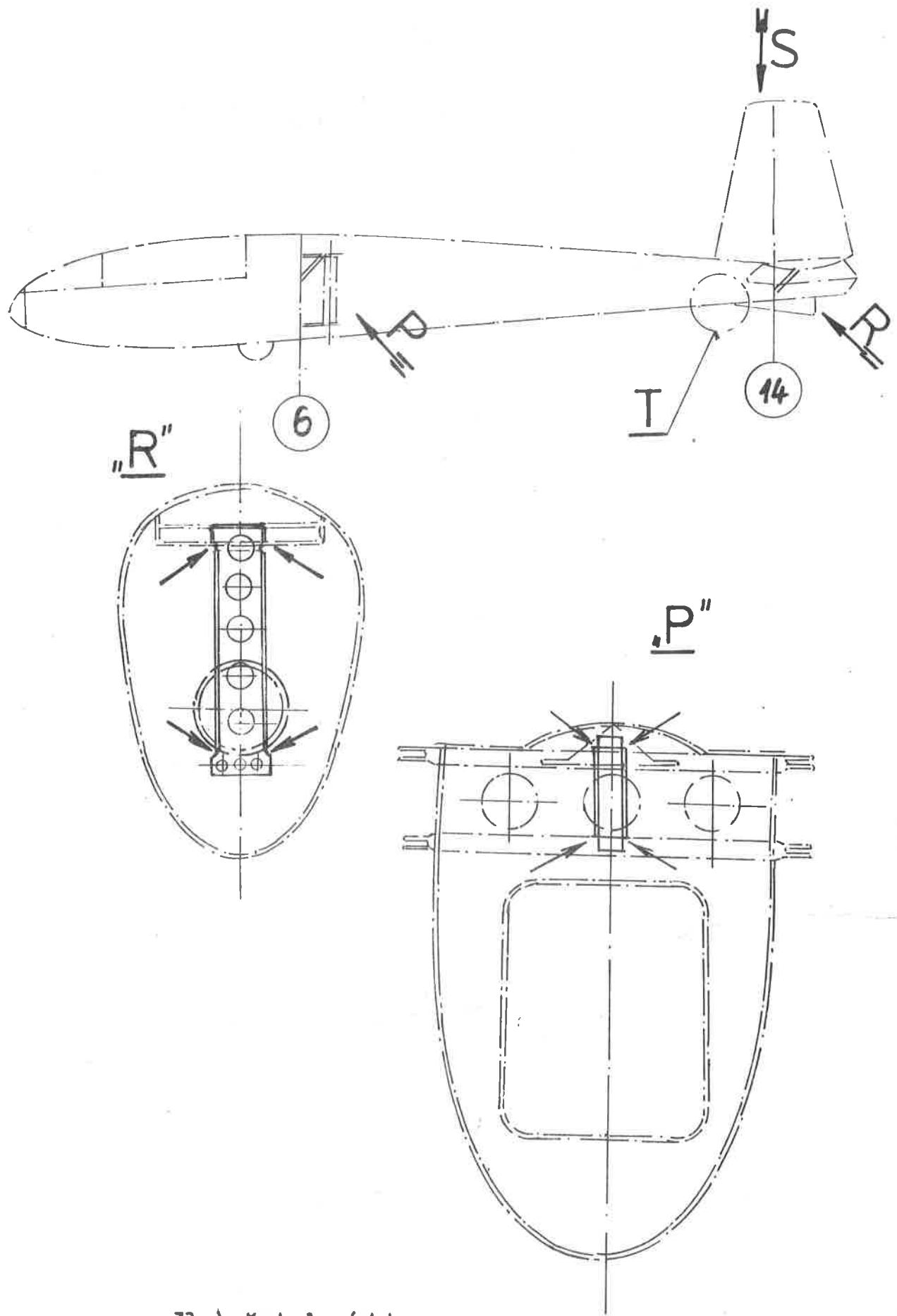
Obr. 71. Kontrola závěsů tlumiče podvozku a závěsu podvozku



Obr. 72. Kontrola vahadla předního nožního řízení na trhliny



Obr. 73. Kontrola náhonu výškového kormidla na možné trhliny



73 a) Kontrola výstuh

1.8.1978

Vypracoval

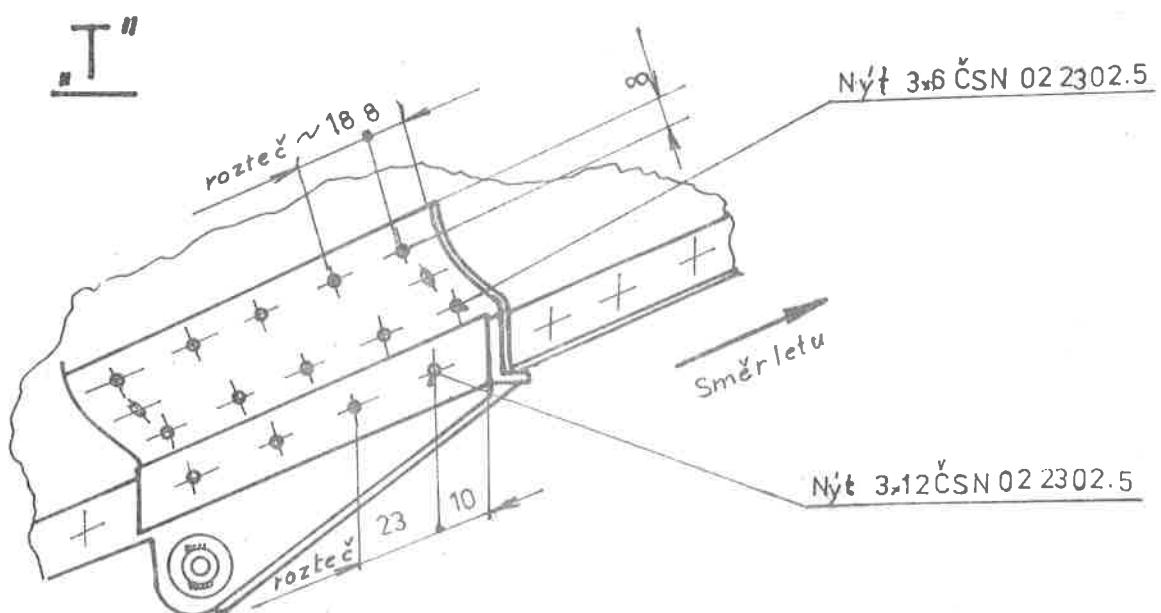
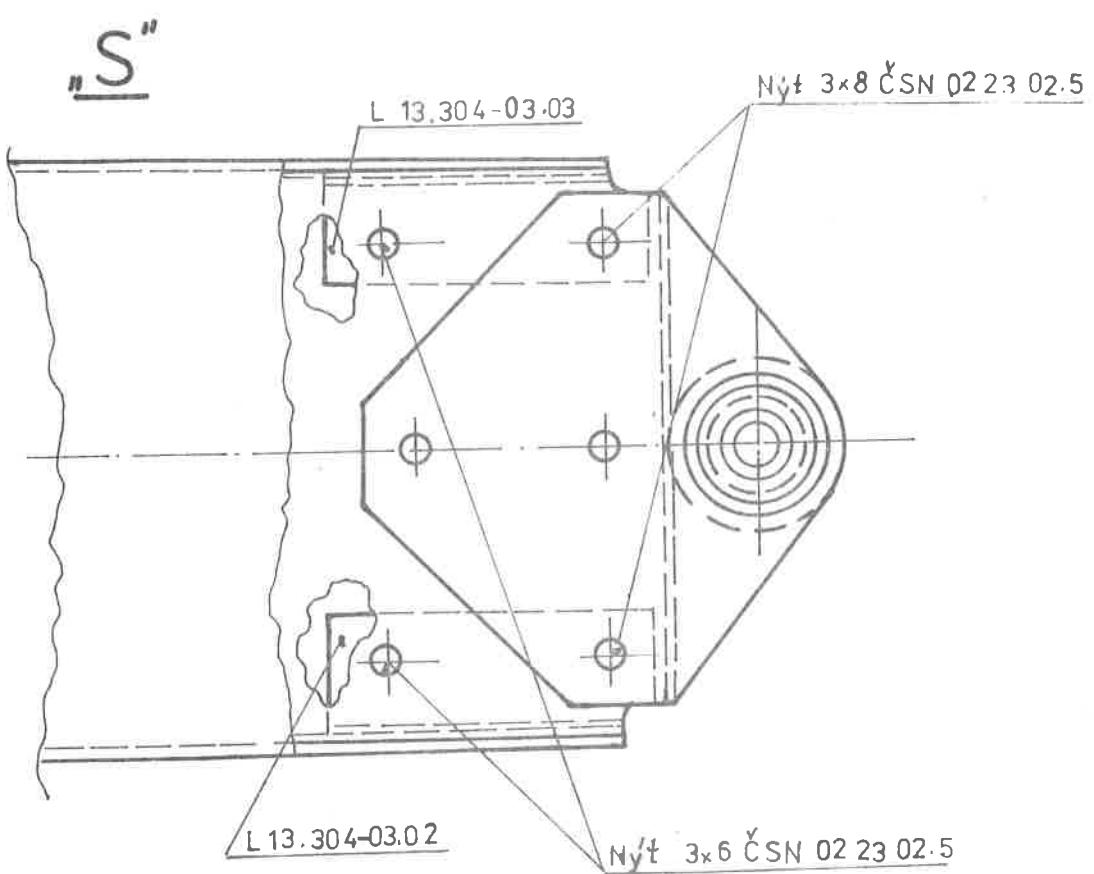
Kontroloval

Schválil

List:

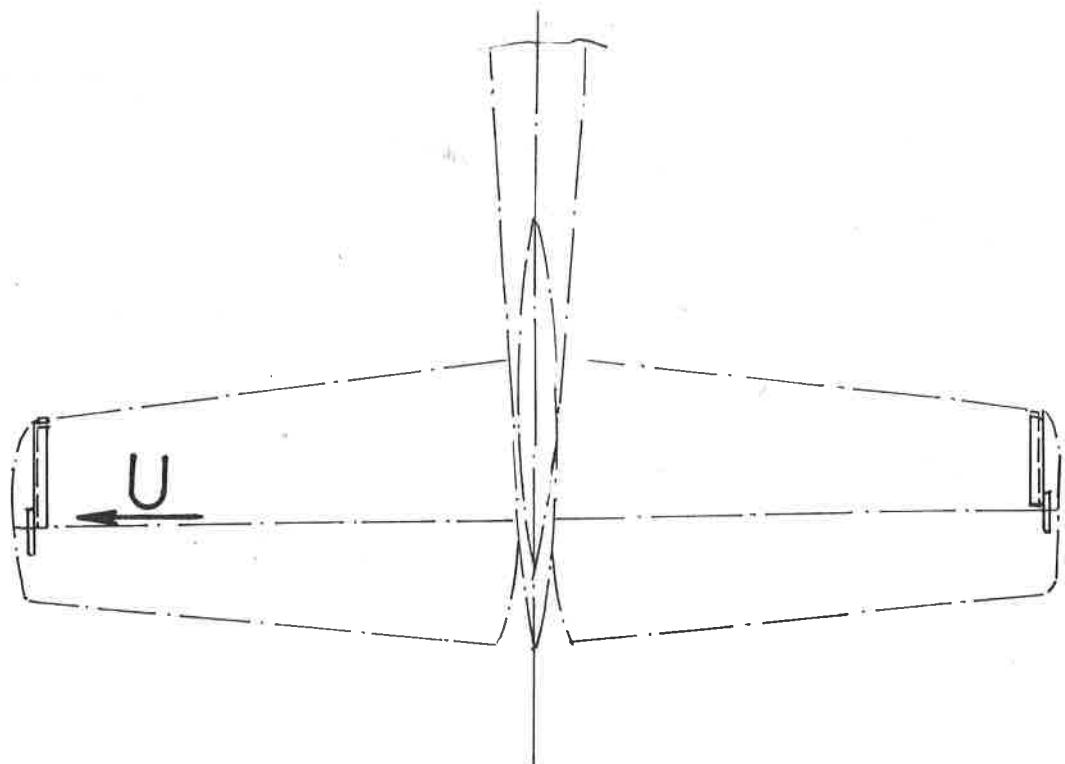
146f

Listat:

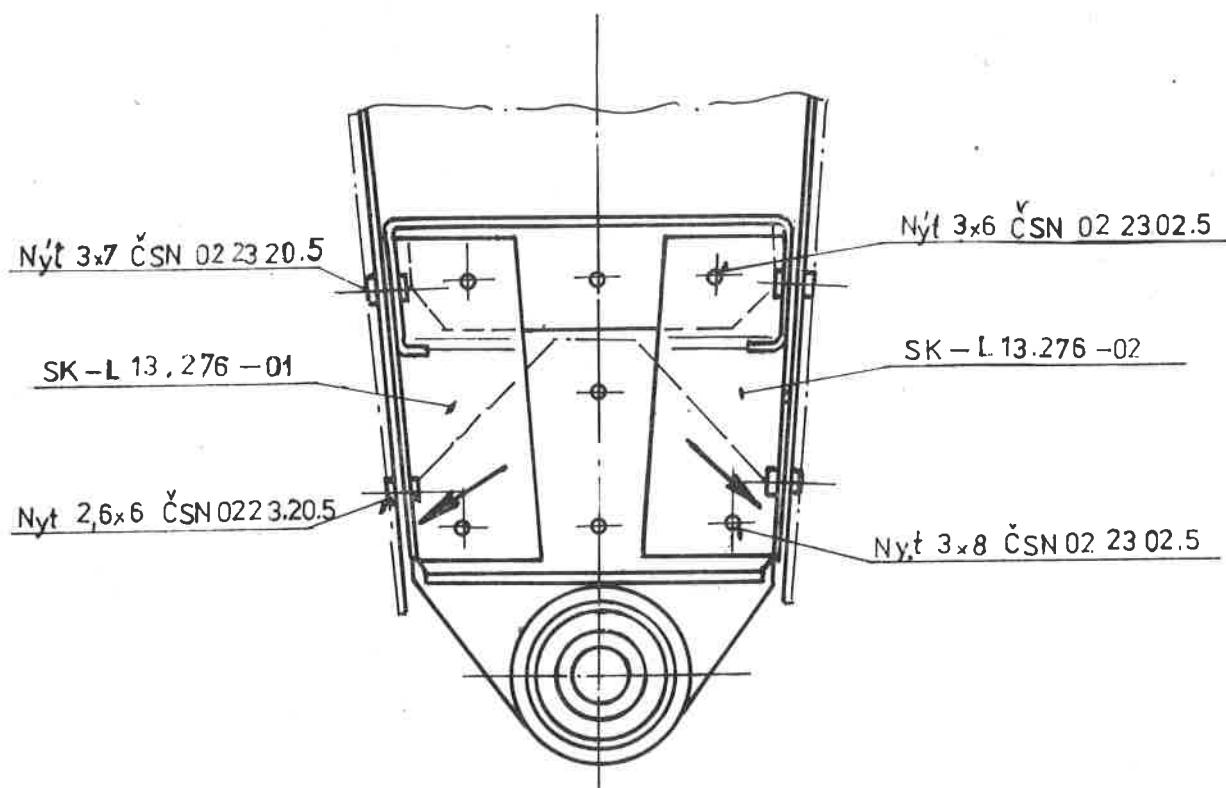


73 b) Pohled S a T z obr. 73 a

1.8.1978	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	List: 146g Listů:



"U"



Obr. 73 c) Kontrola radií okrajových žeber výškových ploch

1.8.1978

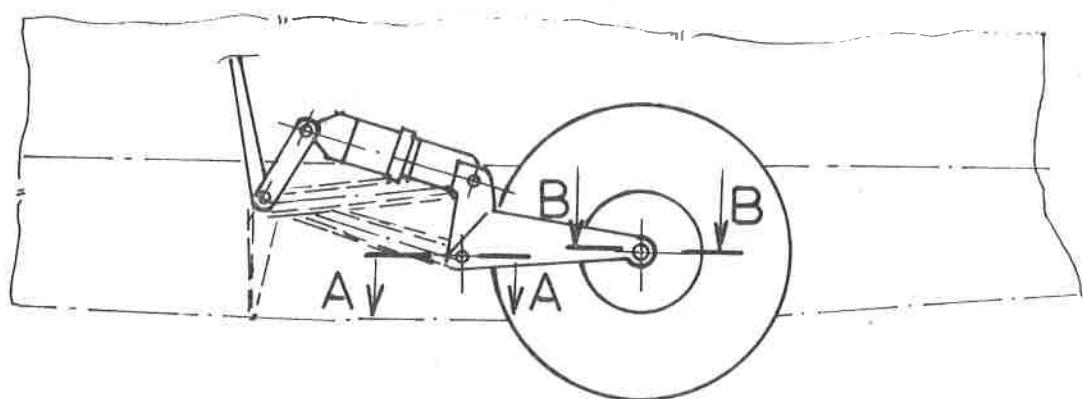
Vypracoval

Kontroloval

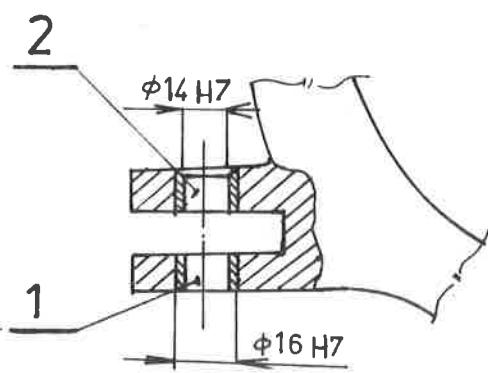
Schválil

List: 146 h

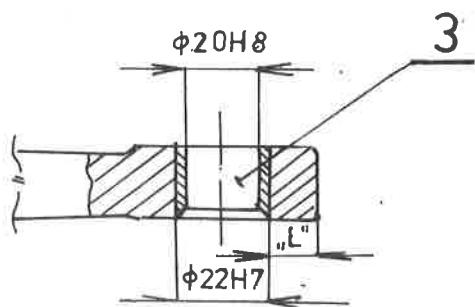
Lištor:



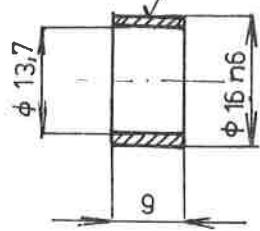
A-A



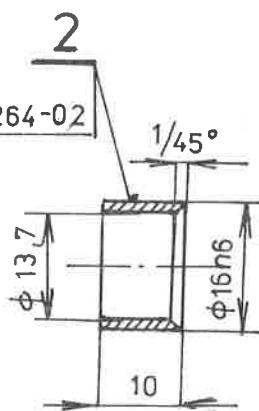
B-B



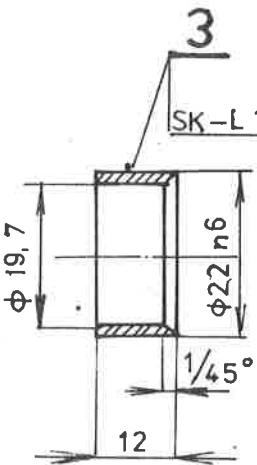
1
SK-L13.264-01



2
SK-L13.264-02



3
SK-L 13. 266 - 01



73 d) Kontrola větríku podvozkové vidlice

1.8.1978	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	Lit:
				146 i Listů:

4. Ošetřování tlumiče pedyoza L 13.501-17.

Závady tlumiče, které se mohou vyskytovat v provozu:

Unikání tlaku vzduchu může být způsobeno netěsností plnicího ventilu. Tento se může po předchozím odlehčení tlumiče a vypuštění tlaku vzduchu vyměnit. Nutno dbát, aby nebyl poškozen těsnící kroužek. Jinou příčinou unikání vzduchu by mohlo být poškození manžet plevoucího pistu.

Ztráta tlumicí kapaliny mohla by nastat při poškození manžet pístnice, dále netěsnosti šroubů pes.l., obr. 75. Výměnu vadných manžet a s tím spojené práce lze snadno provést pouze odbernými silami u výrebov.

Plnění tlumiče tlumicí kapalinou (viz obr. 75)

Plnění lze správně provádět jen ve svislé poloze při vysunuté pístnici. Rovněž plevoucí pist musí být plně vysunut do krajní polohy směrem k plnicímu ventilu (7). Z této důvodu je nutné před vlastním plněním vyšroubovat plnicí ventil (7) a jeden ze šroubů (1), načež otverem po tomto šroubu vystoupíme do válce vzduch tak, abychom dostali plevoucí pist do požadované polohy v pístnici.

Když jsme takto decílili správné polohy plevoucího pistu, můžeme přistoupit k vlastnímu plnění tlumiče. Z válce vyšroubujeme i druhý ze šroubů (1) a jedním ze vzniklých otvorů lijeme do válce kapalinu. Když kapalina destoupila úrovni otvorů, tyto uzavřeme šrouby (1) a pístnici několikrát stlačíme, čímž jsme vytlačili vzduch z prostoru pístnice nad plevoucím pistem. Poté pístnici vysuneme, vyšroubujeme jeden ze šroubů (1) a otverem doplníme kapalinu do úrovně šroubů. Šroub (1) opět zašroubujeme a opakujeme zmíněný postup tak dleuhu, až pístnici ve válci je úplně nestlačitelná. Tím máme zaručeno, že prostor pístnice nad plevoucím pistem je dekomale vyplněn kapalinou. Vyšroubujeme opět jeden ze šroubů (1), našeňroubujeme pomocnou trubku (2) a pístnici plně zasuneme, čímž vytlačíme přebytek kapaliny z tlumiče ven. Tím je určena správná hladina oleje v tlumiči a náplň má odpovídati množství, udanému na štítku (ca 80 ccm). Tlumič