



Aircraft Industries, a.s.



## DOKUMENTAČNÍ BULLETIN

**Číslo :** L13 / 009 d

**Týká se :** Technická příručka větroně L13 / 4.vydání - srpen 1978 ( Do-L13-1132.1 )

**Důvod :** 1. Rozšíření Periodické prohlídky - A o kontrolu Můstku řízení a kontrolu napnutí lan směrovky .  
2. Rozšíření Periodické prohlídky - B o kontrolu lemů žeber křídla .

**Opatření :** Držitelé Technické příručky zařadí na příslušné místo tyto změněné strany s datem 30.3.2007 a původní vyřadí :  
str. 3 ( Seznam bulletinů ), 142, 143, 146a, 146b .

**Provést nejpozději do :** Ihned po obdržení bulletinu .

**Provede :** Provozovatel

**Náklady hradí :** Provozovatel

**Potřebný materiál dodá:** Výměnné listy do Technické příručky jsou přílohou tohoto bulletinu .

**Bulletin nabývá platnosti :** Ihned po obdržení bulletinu .

**Datum vydání bulletinu :** 30.3.2007

**Listů celkem :** 5

výrobce

## Seznam bulletinů, které upravují text této příručky

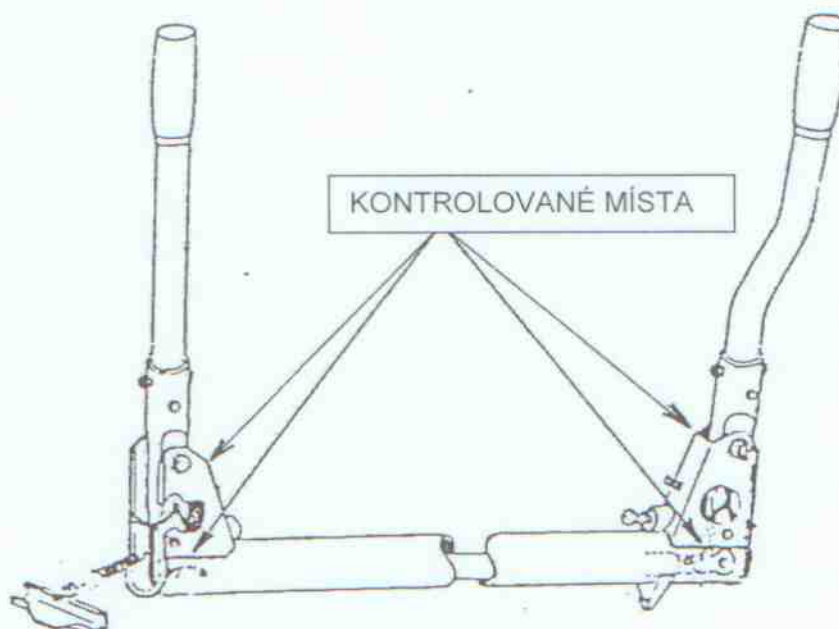
/ ve sloupci „druh bulletinu“ se vyplní „I“ , jedná-li se o Informační bulletin ;

„Z“ , jedná-li se o Závazný bulletin nebo „D“ jedná-li se o Dokumentační bulletin / .

Poř. čís.	Číslo bulletinu	Druh bull.	Změna provedena v těchto státech	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 .	
2	L13 / 078a	Z	Část I, kap.I, stať 2b ; část II, kap. II, část 3, bod. 3.2 a) Řízení Opravené listy 17, 141, nový list č. 141a, jsou označeny datem 25.3.1997 a změněná místa jsou označena svislou čarou .	
3	L13 / 090a	Z	Titl.list, Část II, kap. II, stať 3, Periodické prohlídky, generální oprava a životnost . Opravené listy : titl.list, listy 6, 138, nový list č. 137a jsou označeny datem 27.4.2000 a změněná místa jsou označena svislou čarou .	
4	L13 / 009d	D	Seznam bulletinů , Část II, kap. II, stať 3, Periodické prohlídky, generální oprava a životnost . Opravené listy : 3 - Seznam bulletinů, 142, 143, 146a, 146b, jsou označeny datem 30.3.2007 a změněná místa jsou označena svislou čarou .	
30.3.2007 R	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	List : Listů : 3

- Zkontrolujte, jestli napnutí lan směrového kormidla je v předepsané toleranci (  $441 + 49 \text{ N}$  /  $45 + 5 \text{ kp}$  ) - proveďte nejpozději do 12 měsíců od poslední kontroly napnutí lan . V případě, že lana jsou volnější, proveďte napnutí .
- Vizuálně pomocí lupy 6x zvětšující zkontrolujte uložení přední a zadní řídicí páky na můstku řízení č.v. A401 001N ( staré č.v. L13.401-Z1 ) nebo č.v. A740 370N, podle daného provedení kluzáku , v místech okolo svárů a ohybů ( podle Schéma č.2 na obou stranách můstku ) na výskyt trhlin .

Schéma č. 2 Kontrola můstku řízení v místech okolo svárů a ohybů .



Demontujte zákryty přední i zadní řídicí páky .

Kontrolovaná místa řádně nasvětíte . Pro vizuální kontrolu kritických míst postupně vychyľte řídicí páku na pravý boční doraz (maximální výchylka křidélek) a mírným tlakem  $40 \pm 10 \text{ N}$  stále tlačte na rukojeť řídicí páky vpravo na doraz - zkontrolujte příslušnou část můstku, u které napružení způsobí zvýraznění případných trhlin .

Stejným způsobem proveďte kontrolu při levé výchylce řídicí páky .

Kontrolu kritických míst můstku proveďte u řídicích pák v přední i zadní kabině .

- Prověřte stav lepených spojů na vnitřním táhle č.v. L13.411-12 ovládání vztlakových klapek ( viz obr.23 / poz.15 ) . Na táhle je na jedné straně připevněno lepením oko a na druhé straně závitová trubka pro vidlici .

Kontrolu provádí 2 lidé. Jeden přidržuje rukojeť ovládání vztlakových klapek v pootevřené poloze a druhý uchopí vztlakovou klapku za náběžnou hranu a odtokovou hranu (v místě žebra) a vyvozením síly ve směru vysouvání a zasouvání kontroluje, zda táhla ovládání vztlakových klapek nejsou uvolněna (v lepených spojích).

Provádí se jak na levé, tak i pravé vztlakové klapce. Zjistí-li se porušení některého z lepených spojů, je nutno vadnou součást vyměnit .

30.3.2007 R

Vypracoval

Kontroloval

Schválil

List :

142

Listů :

### Přistávací zařízení

- Zkontrolujte tlak v pneumatice 0,25 MPa ( 2,6 kp / cm<sup>2</sup> ) .
- Zkontrolujte propérování tlumiče . Při plném zatížení předepsanou hmotou vyčnívá pístnice z válce tlumiče 13 ± 3 mm . Kontrolujte bez sejmutí manžety tlumiče . Měření proveďte po opakovaném zhrounutí . V případě potřeby doplňte tlak na hodnotu 3,24 ± 0,1 MPa ( 33 ± 1 kp / cm<sup>2</sup> ), podle této kapitoly / úseku č.4 (str.147) .
- Vyzkoušejte funkci ovládacího mechanismu při zvednutém větroni .
- Zkontrolujte vůle v zavěšení podvozku . Dorazy na závěsném kování nesmí být poškozeny .
- Zkontrolujte opotřebení pneumatiky . Dovoluje se opotřebení na jedno plátno .
- Zdemontujte a zkontrolujte kolo, zkontrolujte brzdové obložení . Kolo se musí protáčet bez vůle . Seřídte brzdu . Ošetřování kola s brzdou viz tato kapitola / úsek č. 5 .
- Zkontrolujte záďový podvozek .

### Výstroj

- Vyčistěte polštáře a čalounění . Prohlédněte, případně doplňte obsah lékárničky .
- Překontrolujte funkci ovládacího mechanismu bočních závěsů a předního závěsu vlečného lana - opotřeбенé součásti vyměňte .
- Jednou za rok proveďte nouzový odhoz krytu kabiny na zemi následujícím způsobem :
  - 1.) Páku nouzového odhozu ( umístěnou na pravé straně krytu kabiny v předním pilotním prostoru ) pootočte o 180° ve směru šipky vyznačené na krytu . V první fázi pohybu páky se přestřihne zajištění ( vázací drát ø 0,5 s plombou a střížný hliníkový čep ø 2 mm u zadního závěsu ) , je proto nutné počítat při otáčení páky se zvýšeným odporem .
  - 2.) Za současného držení páky nouzového odhozu v koncové poloze zatlačte rukou na kryt kabiny bližší pravé strany směrem nahoru . Před uvolněním závěsů krytu je však nutno, aby pomocník uchopil kryt z vnější strany ( zprava ) větrone a tím zabránil jeho pádu a poškození .
  - 3.) Po odejmutí krytu zkontrolujte, jestli funkční části nejsou zkorodovány . Objevte-li na dílech korozi, odstraňte ji ze všech částí jemným smirkovým papírem . V každém případě je nutno funkční části očistit od starého maziva a nanést nový mazací tuk .
  - 4.) Zpětnou montáž, t.j. zasunutí čepů překrytu do závěsů proveďte při stlačení páky nouzového odhozu v otevřené poloze . Montáž ukončete vložením nového střížného hliníkového čepu a zaplombováním páky .

### Přístroje a elektro-výstroj .

- Odpojte potrubí statického a dynamického tlaku od přístrojů a toto potrubí profoukněte stlačeným vyduchem . Po profouknutí, potrubí opět zapojte .
- Všechny přístroje na palubní desce překontrolujte jestli nemají uvolněné nebo poškozené skla a nejsou-li jinak poškozeny .  
Přístroje přezkoušejte bez demontáže z draku. Technické údaje přístrojů jsou uvedeny v této příručce / kapitole VIII v části I. .

b/ Prohlídka typu - B

- Kontrola uvolněných potahových nýtů na hlavních pásnicích 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 nahoře i dole v oblasti od hlavního nosníku směrem k odtokové hraně .  
Je-li počet uvolněných nýtů větší než 25 % celkového počtu nýtů v dané oblasti jednoho žebra nebo 4 nýty uvolněné za sebou, je nutno provést opravu přenýtováním nýty o stupeň většího průměru .
- Proveďte kontrolu lemů žeber a podélníků v místech žeber č. 13 a 7 na trhliny . Zvláštní pozornost při kontrole lemů žeber a podélníků věnujte úrovni spojů potahu křídla . Uvedené kritické místa uvnitř křídla řádně nasvitěte a vizuálně kontrolujte pomocí vhodného zrcátka nebo raději boroskopem, je-li k dispozici ( kvalitnější kontrola boroskopem umožní zjistit začínající trhlinu a může tím snížit náklady na opravu křídla ) .  
Zjistíte-li při kontrole lemů žeber a podélníků trhlinu, zastavte do vyřešení provoz kluzáku a případ konzultujte s výrobcem .
- Kontrola případného zatékání vody do spodní pásnice nosníku centroplánu ( viz obr. 69 ) ; vlhkost vytřít, kontrolovat rozsah možné koroze, případnou korozi odstranit jemným smirkovým plátnem a natřít lakem .  
Spáru mezi žebrem a kováním na boku trupu přelepit leteckým plátnem .
- Kontrola lan řízení směrového kormidla, zvláštní pozornost věnujte místům, kde se lana pohybují přes kladky. Nepřipouští se lano zkorodované, nepromazané nebo rozpletené . Dále se nepřipouští přetržení více než 3 drátků na 1 m délky lana nebo přetržení dvou a více drátků v jednom prameni lana .  
Proveďte kontrolu vypnutí lan směrového kormidla . Lana směrového řízení musí být napnuta na toto napětí :
  - starší lana , která byla v provozu - na 441 + 49 N ;
  - nová lana , která ještě nabyla v provozu ( v případě výměny lan ) - na 441 + 196 N ( 45 + 20 kp ) , první napnutí lana proveďte zásadně na horní mez tolerance .
- 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 vrtákem  $\varnothing$  3 - 6 mm . V případě větší délky těchto trhlin nebo při zjištění většího počtu trhlin, je nutno přepážku vyměnit .
- Kontrola gumového tlumiče ostruhy, v případě natržení - vyměnit .
- Kontrola závěsů tlumiče podvozku a závěsu podvozku / kozlíku / ( viz obr. 71 ) na možné trhliny . Kontrolovat všechny sváry - popraskané díly vyměnit .
- Kontrola vůlí u podvozkové vidlice ( viz obr. 73d )  
Rozměry otvorů a svorníků mají být :  
V místě řezu A-A - otvor ve vidlici  $\varnothing$  14 H7  
svorník  $\varnothing$  14 f8  
V místě řezu B-B - otvor ve vidlici  $\varnothing$  20 H8  
svorník  $\varnothing$  20 f8

30.3.2007 R	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	List : Listů :	146 a
-------------	------------	-------------	----------	-------------------	-------

