

BIULETYN nr BE 103/93 SWIFT

Dotyczy:

Przeгляdu krawędzi natarcia nasadowych części skrzydeł po wylądowaniu 100 godzin oraz co każde następne 50 h lotu lub przed rozpoczęciem nowego sezonu lotnego oraz jednorazowego przeglądu stanu i drożności otworków drenażowych.

Tryb wprowadzenia:

W ramach obsługi technicznej szybowca.

Opracowano:

W Zakładzie Remontów i Produkcji Sprzętu Lotniczego
Edward Margański - Bielsko-Biała

Opracował:

mgr inż. J. Cisowski

Zatwierdził:

mgr inż. E. Margański

Uzgodniono z Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej
Głównym Inspektoratem Lotnictwa Cywilnego

dnia: 1993-05-10

Specjalista KCSP

Specjalista KCSP

inż. W. Niespał

1. Uzasadnienie wprowadzenia Biuletynu:

Opisane uszkodzenia krawędzi natarcia ujawniły się na lewym skrzydle pierwszego prototypu szybowca, nr fabr. P-05, po wylataniu ok. 80 h. Na tym szybowcu zrealizowany był cały program prób w locie, wraz z wymaganymi i możliwymi do uzyskania przekroczeniami warunków użytkowania szybowca. Po zakończeniu prób szybowiec poddany był szczegółowemu przeglądowi technicznemu, żadnych uszkodzeń struktury nośnej szybowca nie stwierdzono.

Ponadto na lewym skrzydle szybowca stwierdzono zupełną niedrożność otworków drenażowych.

Na drugim szybowcu nadzorowanym podczas eksploatacji, P-08, pomimo wylatania ogółem 120 godzin nie stwierdzono takich uszkodzeń.

Wprowadzenie Biuletynu podyktowane jest względami bezpiecznej eksploatacji szybowców SWIFT.

2. Wykaz szybowców objętych Biuletynem (rozdzielnik):

Nr fabryczny: P-05, P-06, P-07, P-08,
101, 102, 103, 104, 105, 106, 107,
108, 109, 110.

3. Opis przeglądu krawędzi natarcia i stanu otworków drenażowych:

Opis przeglądu krawędzi natarcia ze szkicem podano na stronie 3/4.

Opis przeglądu stanu otworków drenażowych ze szkicami podano na stronie 4/4.

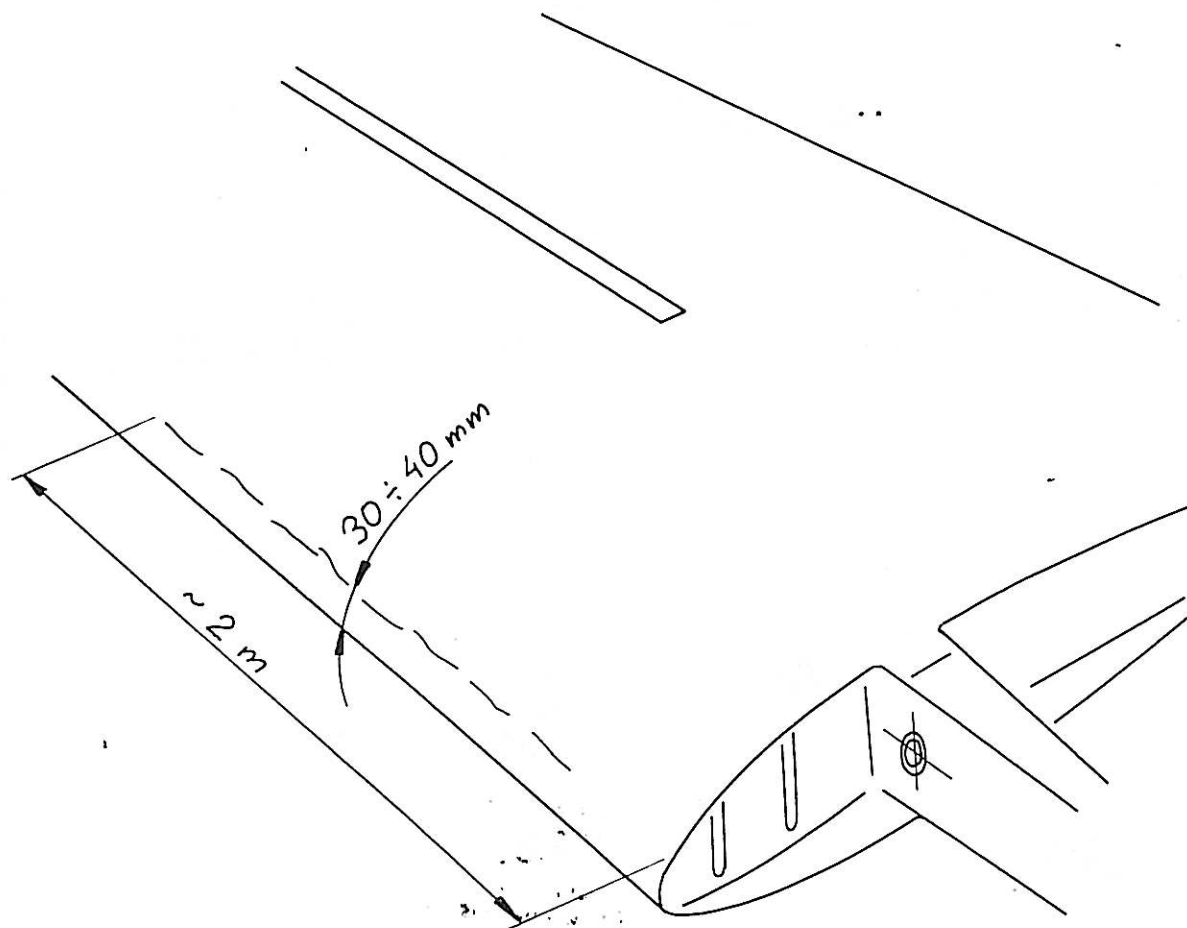
4. Wykaz załączników:

Bez załączników.

5. Postanowienia końcowe:

W przypadku ujawnienia się opisanych uszkodzeń na krawędzi natarcia skrzydła Waszego szybowca uprzejmie prosimy o pilne skontaktowanie się z Dostawcą oraz o chwilowe przerwanie jego eksploatacji, do czasu wyjaśnienia się sprawy.

Biuletyn obowiązuje od daty wydania aż do odwołania.

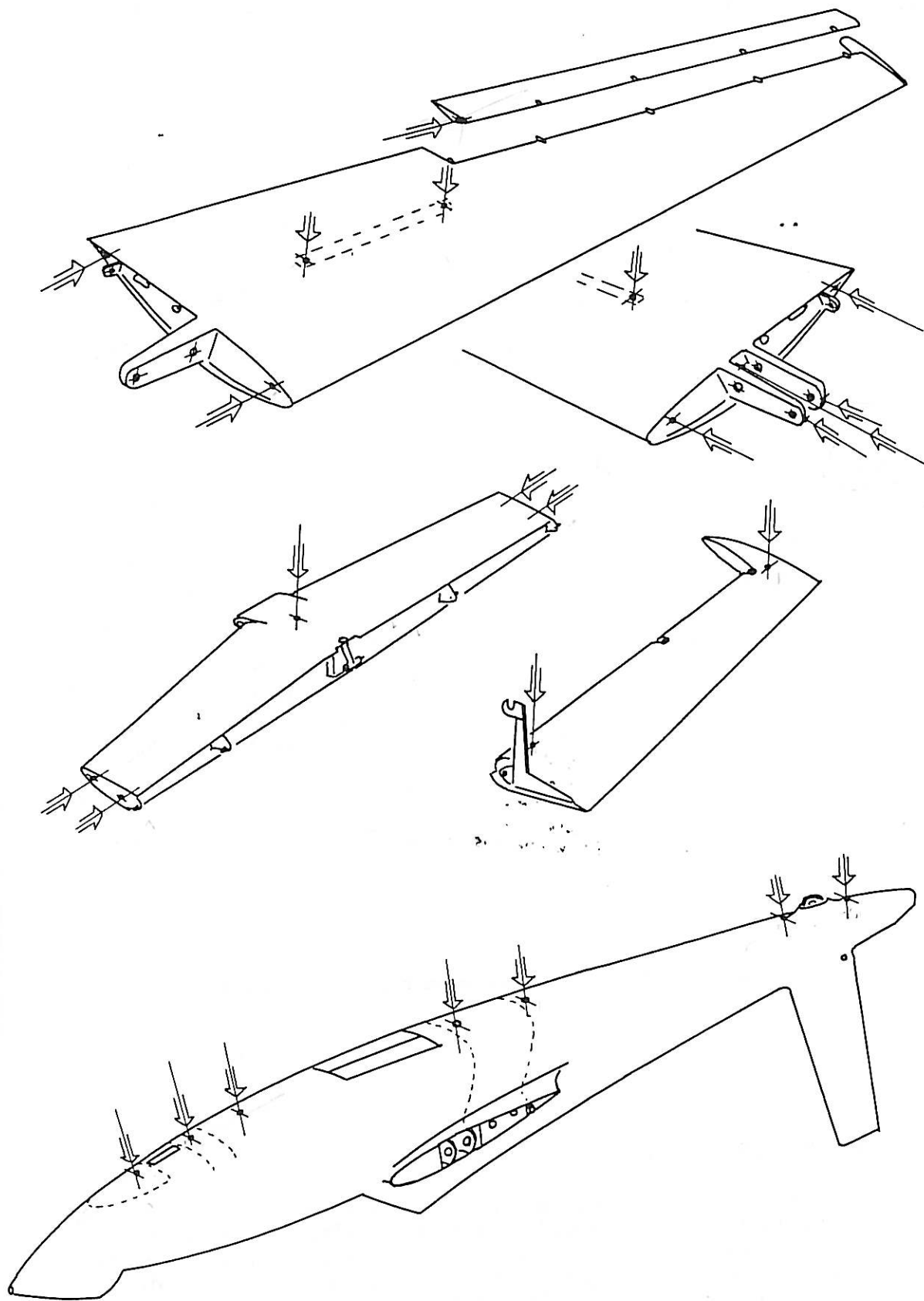


Rys. 1. Pęknięcia lakieru na krawędzi natarcia.

Przegląd krawędzi natarcia:

Należy sprawdzić, czy na górnej powierzchni skrzydeł, 30 do 40 mm od teoretycznej krawędzi natarcia (mierząc po pokryciu) nie pojawiły się wyraźnie widoczne gołym okiem pęknięcia lakieru, położone równoległe do krawędzi natarcia, przerywane lub zachodzące na siebie. Pod liniami pękniętych powłok lakierniczych mogą wystąpić zabielenia i mikropęknięcia zewnętrznych warstw laminatu.

Obszar prawdopodobieństwa wystąpienia pęknięć obejmuje nasadowe części obu skrzydeł na długości około 2 m. Przybliżony wygląd opisanych pęknięć lakieru pokazany jest na powyższym szkicu.



Rys. 2. Rozmieszczenie otworków drenażowych $\phi 4 \div \phi 5$.

KONIEC