


Biuletyn Obowiązkowy nr BO - 11/98 MDM1-FOX**Dotyczy :**

Dodatkowej kontroli okuć napędu lotek.

Tryb wprowadzenia :

Niezwłocznie po otrzymaniu Biuletynu.

Opracowano :W Zakładzie Remontów i Produkcji Sprzętu Lotniczego
Edward Margański - Bielsko-Biała**Opracował :**
.....
S. Podstawny**Zatwierdził :**
.....
Mgr Inż. E. Margański**UZGODNIONO**
Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych
.....
mgr inż. Zygmunt Mazan

Dnia 06 1998

1. Uzasadnienie wprowadzenia biuletynu.

W szybowcu nr fabr. 215 wystąpiło pęknięcie okucia napędu lewej zewnętrznej lotki. Pęknięcie to jest najprawdopodobniej efektem wcześniejszego przekroczenia czasu ślizgu na ogon, a więc wystąpienia gwałtownych, niekontrolowanych obciążeń lotek - patrz ograniczenia na str. 27 „Instrukcji Użytkowania w Locie (wydanie III) lub str. 10 rozdziału 4 „Instrukcji Użytkowania w Locie” (wydanie II).

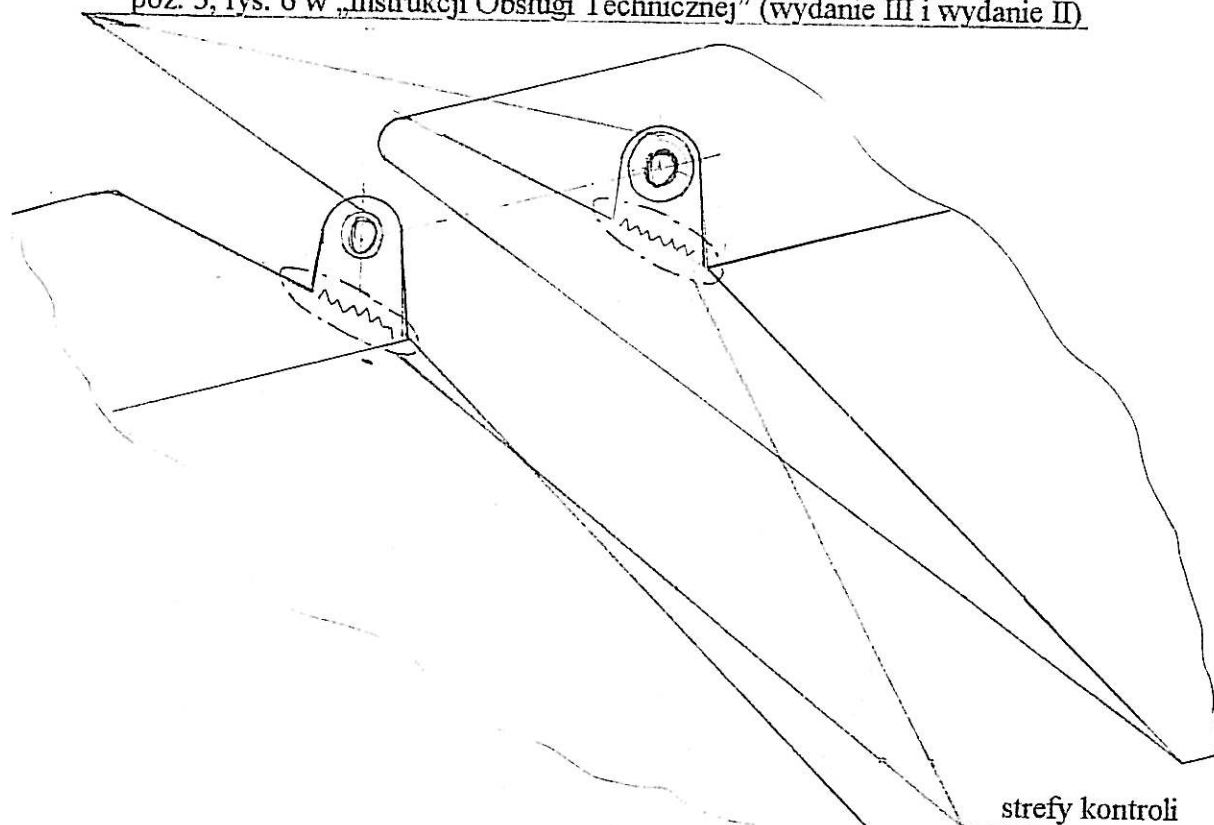
2. Wykaz szybowców objętych Biuletynem:

- nr fabryczne od P-14 do P-16
- nr fabryczne od 201 do 223

3. Opis zmian wprowadzonych Biuletynem.

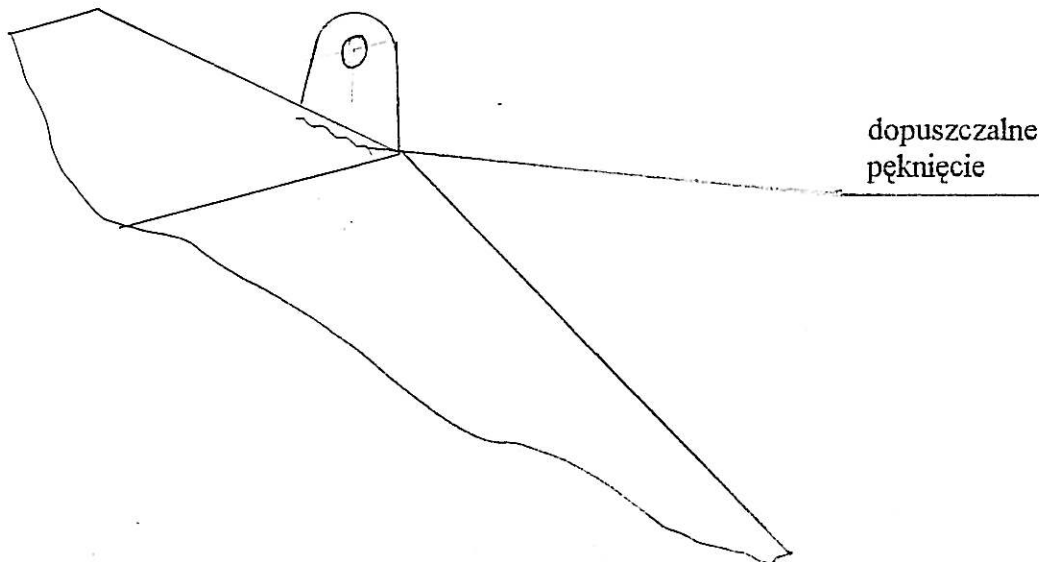
- a) po uprzednim oczyszczeniu lakieru skontrolować, czy na okuciach napędu lotek (część metalowa) nie stwierdza się pęknięć w zaznaczonych na szkicu miejscach, do kontroli użyć szkła powiększającego, przynajmniej x5

poz. 3, rys. 6 w „Instrukcji Obsługi Technicznej” (wydanie III i wydanie II)



- b) po wykonaniu przeglądu oczyszczone elementy zabezpieczyć antykorozyjnie bezbarwnym lakierem epoksydowym (wtedy kolejna kontrola nie musi być związana z oczyszczeniem okucia),
- c) wykonanie kontroli wpisać do książki szybowca,
- d) po ewentualnym stwierdzeniu pęknięć niezwłocznie powiadomić producenta szybowca przesyłając stosowną dokumentację fotograficzną i opisową,

- e) w tym wypadku szybowiec jest zawieszony w lotach do usunięcia stwierdzonych uszkodzeń,
- f) pęknięcia lakieru i znajdującej się pod nim zagęszczonej żywicy na styku okucie - lotka są akceptowane,



- g) wymienić strony 39 i 40 w „Instrukcji Obsługi Technicznej” (wydanie III) i stronę 41a w „Instrukcji Obsługi Technicznej” (wydanie II). Nowe strony wprowadzają obowiązek wykonania ww. przeglądu po:
 - każdych 50h lotu,
 - każdym stwierdzonym przypadku przedłużonego ślizgu na ogon, a w szczególności wtedy, gdy nastąpi wyrwanie drążka z rąk słabo trzymającego go pilota.
- h) wymienić stronę 27 w „Instrukcji Użytkowania w Locie” (wydanie III) i stronę 10 rozdziału 4 „Instrukcji Użytkowania w Locie” (wydanie II)

4. Wykaz załączników:

- strony nr 39 i 40 - zamiennie do „Instrukcji Obsługi Technicznej” (wydanie III)
- strona nr 41a - zamienna do „Instrukcji Obsługi Technicznej” (wydanie II)
- strona 27 - zamienna do „Instrukcji Użytkowania w Locie” (wydanie III)
- strona 10 rozdziału 4 - zamienna do „Instrukcji Użytkowania w Locie” (wydanie II)

5. Postanowienia końcowe.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości prosimy kontaktować się z producentem

KONIEC