

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № Л 13/030

Лист: 1

Всего листов: 6

Данный бюллетень относится к: Удлинению срока до 1 КР планера Л 13.

Причина: Относительно хорошее состояние планеров эксплуатирующихся в аэроклубах Свазарма в то время, когда планер следует передать на КР по причине истечения срока или количества часов налета.

Мероприятия: Время до КР продлевается до 1000 часов полета, 5000 стартов, однако не более 10 лет эксплуатации со дня испытательного полета на заводе-изготовителе на основании положительного результата технического осмотра самолета, выполненного согласно настоящему бюллетеню эксплуатирующей организацией. В ходе технического осмотра необходимо уделить повышенное внимание узлам конструкции, приведенным в следующем тексте настоящего бюллетеня. Результат технического осмотра должен быть записан в формуляр планера и подписан ответственным лицом.

В руководстве по технической эксплуатации планера Л 13 раздел 11 - эксплуатационные инструкции, в главе 11 - обслуживание планера, в абзаце 3 - периодический осмотр, смазка и осмотр - дополняется заключение абзаца перечня периодических работ в пункте б/ капитальные осмотры следующий текст: "Время до первого капитального ремонта можно продлить даже до 1000 летных часов, 5000 взлетов, однако не более 10 лет эксплуатации /со дня испытательного полета планера/, при условии соблюдения мероприятий и указаний, приведенных в информационном бюллетене № Л 13/030".

Необходимый материал можно заказать у ПЗО Омнипол, Вашингтонова 11, Прага 1, для эксплуатирующих организаций в ЧССР материал заказывать прямо у завода-изготовителя н.п. ЛЕТ Куновице.

Л 13 БЛАНИК
УПРАВЛЕНИЕ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

При выполнении осмотров необходимо сосредоточить внимание именно на следующих проверках:

Проверка ослабления обшивочных заклепок на главных поясах лонжерона крыла в области примерно 200 мм от 1 нервюры крыла. Если число ослабленных заклепок в этой области больше 6 шт на верхнем и нижнем поясах, то необходимо передать на КР.

Проверка возможного затекания воды в нижний пояс лонжерона центрального /см. фиг. № 1/; влагу вытереть, проверять объем возможной коррозии, возможную коррозию устранить наждачным полотном и покрасить лаком. Щель между нервюрой и поковкой на борту фюзеляжа переклеить.

Проверка тросов управления рулем направления, их натяжения и растрескивания в местах изгиба через ролики на руле направления. Количество растрескавшихся проволок в тросе не должно быть больше 5, чтобы было возможным продолжать эксплуатацию. Состояние тросов в этом месте проверять в ходе каждого предполетного обслуживания. Превысит ли количество оборванных проволок 5, следует тросы заменить. Ослабленные тросы натянуть усилием примерно 45 кгс, в случае что тросы останутся прежние. В случае замены тросов новыми выполнить первую натяжку до 65 кгс, так как в ходе эксплуатации и стоянки их натяжка уменьшится. Такую последовательность натяжки необходимо соблюдать также у информационного бюллетеня Л 13/022.

Проверка шпангоута № 15 на возможные трещины в местах крепления подвески костыля /см. фиг. № 2/. В случае выявления трещин можно допустить эксплуатацию с двумя трещинами длиной не более 10 мм в нижней части шпангоута в местах крепления костыля. Концы трещин необходимо засверлить сверлом ϕ 2,1 мм. В случае большей длины указанных трещин необходимо шпангоут заменить. Шпангоут также заменить в случае выявления большего количества трещин.

Проверка резинового амортизатора костыля - амортизатор с надрывом заменить.

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

Проверка подвесок амортизатора шасси и подвески шасси /кронштейна/ /см. фиг. № 3/ на возможные трещины. Проверять все сварочные швы - детали с трещинами заменить.

Проверка качалки переднего ножного управления на трещины /см. фиг. № 4/. В случае выявления трещин ее заменить.

Проверка люфтов ножного заднего управления; если люфт на конце педали при его отклонении в сторону больше 1 мм - заменить посадку.

Проверка привода руля высоты на возможные трещины /см. фиг. № 5/. В случае выявления трещин заменить.

Проверка раздвижных цапф главной подвески крыла на смятие или другое повреждение /Раздвижные цапфы использованы на планерах зав. № 170101-172530/. Аналогичную работу выполнить для нераздвижных цапф, которые использованы на планерах с зав. № 172601. Поврежденные цапфы заменить новыми.

Проверка люфтов в местах передней подвески крыла, главной подвески крыла и проверка люфтов хвостового оперения. Для допуска планера к следующей эксплуатации должны размеры цапф и отверстий удовлетворять допуски приведенные в таблице, столбец "0".

В случае неудовлетворения размеров возможно выполнить ремонт подвесок развертыванием на размеры согласно таблице столбцы 1, II или не более согласно столбцу III.

В развернутые отверстия должны быть однако установлены новые цапфы соответствующие избранному ремонту 1, II, III.

Узел	"0"	I	II	III
Передняя цапфа крыла	$\phi 12^{-0,016}_{-0,034}$	$\phi 12,1^{-0,016}_{-0,034}$	$\phi 12,2^{-0,016}_{-0,034}$	$\phi 12,3^{-0,016}_{-0,034}$
Отверстие передней цапфы крыла	$\phi 12^{+0,027}_{-0,00}$	$\phi 12,1^{+0,027}_{-0,00}$	$\phi 12,2^{+0,027}_{-0,00}$	$\phi 12,3^{+0,027}_{-0,00}$
Главная цапфа крыла диаметр - верхний, нижний	$\phi 22,1^{-0,020}_{-0,033}$ $\phi 20,1^{-0,033}$	$\phi 22,1^{-0,020}_{-0,033}$ $\phi 20,1^{-0,033}$	$\phi 22,2^{-0,020}_{-0,033}$ $\phi 20,2^{-0,033}$	$\phi 22,3^{-0,020}_{-0,033}$ $\phi 20,3^{-0,033}$

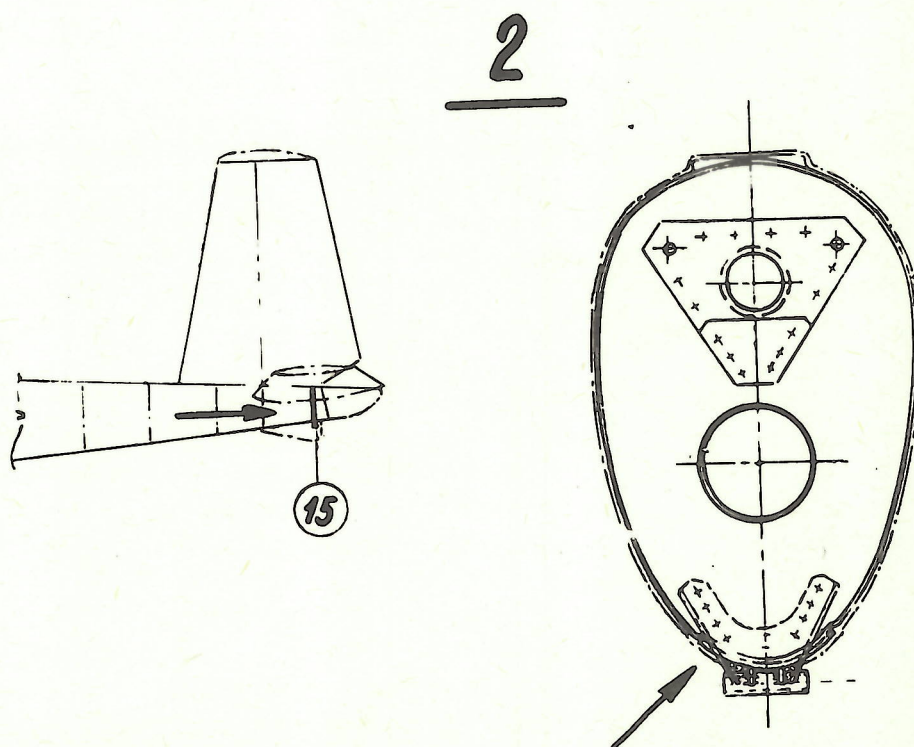
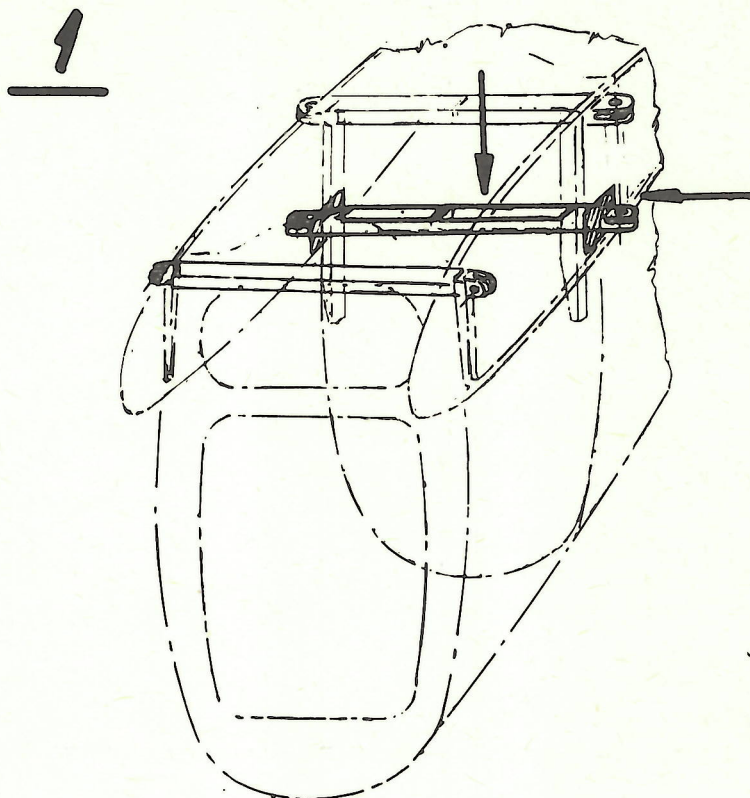
Авг 01/85

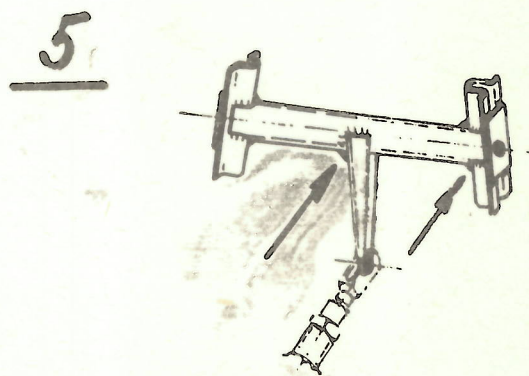
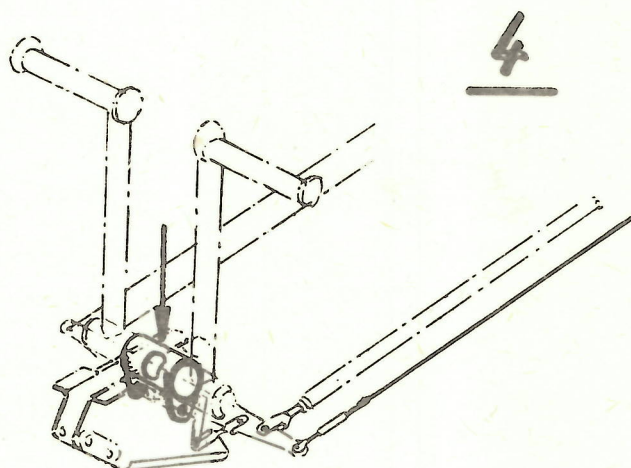
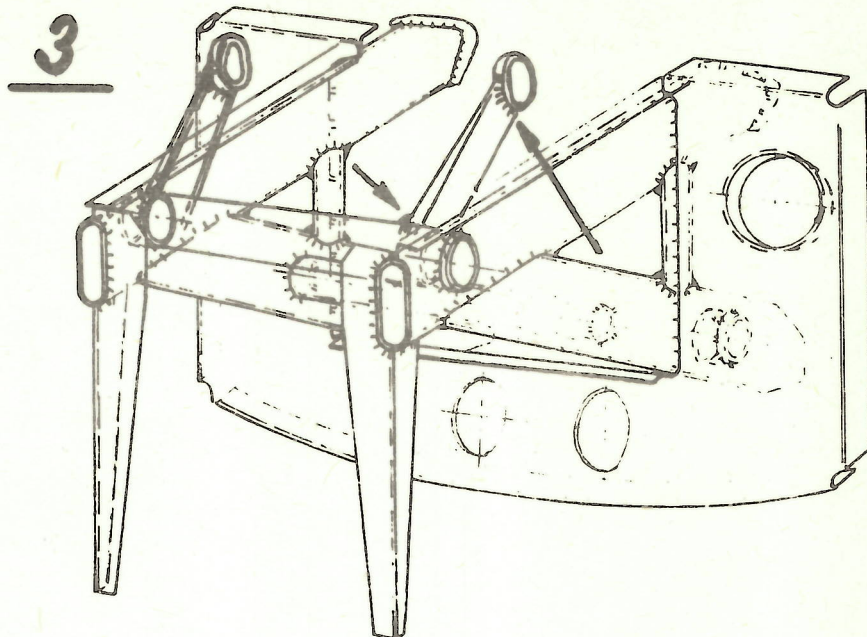
/ИБ-Л13/030/
 Стр. ... 3

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

	"0"	I	II	III
Отверстие подвески крыла верхнее, нижнее	$\phi 22 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$ $\phi 20 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$	$\phi 22,1 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$ $\phi 20,1 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$	$\phi 22,2 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$ $\phi 20,2 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$	$\phi 22,3 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$ $\phi 20,3 \begin{cases} +0,033 \\ -0,00 \end{cases}$
Соединительная цапфа горизонтального хвост. оперения	$\phi 10 \begin{cases} -0,005 \\ -0,014 \end{cases}$	$\phi 10,1 \begin{cases} -0,006 \\ -0,017 \end{cases}$	$\phi 10,2 \begin{cases} -0,006 \\ -0,017 \end{cases}$	$\phi 10,3 \begin{cases} -0,006 \\ -0,017 \end{cases}$
Отверстие под цапфу горизонтального хвост. оперения	$\phi 10 \begin{cases} +0,015 \\ -0,00 \end{cases}$	$\phi 10,1 \begin{cases} +0,018 \\ -0,00 \end{cases}$	$\phi 10,2 \begin{cases} +0,018 \\ -0,00 \end{cases}$	$\phi 10,3 \begin{cases} +0,018 \\ -0,00 \end{cases}$

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ





Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № Л 13/034

Лист: 1

Всего листов: 9

Данный бюллетень относится к самолетам: Всем планерам Л 13 - Бланик

Причина: На основании определения действительного состояния планеров, количество часов налета которых приблизилось количеству часов налета определяющему срок до второго капитального осмотра, продлевается срок до второго капитального осмотра при соблюдении условий вытекающих из следующего текста.

Мероприятия: 1/ В Руководстве по технической эксплуатации планера Л 13 Бланик /3 издание - январь 1970 г./ выполняется следующее исправление текста: в разделе 11 - Эксплуатационные инструкции, глава 11 - Обслуживание планера, в абзаце 3. Периодическое обслуживание, смазка, осмотр, в пункте 6/ Капитальный осмотр отменяется предложение: "Последующие капитальные осмотры выполняются через каждые 4000 взлетов или 600 ч, но не менее через следующие 4 года" и заменяется следующим текстом: ./.

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

"Второй капитальный ремонт выполняется:

а/ У планеров, 1-ый капитальный ремонт которых был выполнен на н.п. ЛЕТ - Угерское Градиште-Куновице:

после 1000 лет. часов или 5000 посадок или 10 лет.

Однако это обусловлено выполнением осмотра и всех регламентированных работ согласно бюллетеню Л13/034 после 600 часов или 4000 посадок с 1 капитального осмотра.

б/ У планеров, 1 капитальный ремонт которых выполнен в других ремонтных организациях:

после 800 часов или 4000 посадок или 8 годов.

Однако это обусловлено выполнением осмотра и всех регламентированных работ согласно бюллетеню Л13/034 после 600 летых часов с 1 капитального осмотра."

2/ После достижения 600 часов или 4000 посадок /действует значение достигнутое раньше/ с выполнения 1 капитального осмотра выполните осмотр согласно настоящему бюллетеню, его выполнение обуславливает вышеприведенное продлевание срока до 2 капитального осмотра.

Необходимый материал возможно заказать у ПЗО Омнипол, Вашингтонова 11, Прага 1. Эксплуатирующие организации в ЧССР у завода-изготовителя н.п. ЛЕТ - Угерске Градиште-Куновице.

Осмотр планера после 600 часов или 4000 посадок

- Проверка ослабленных обшивочных заклепок на главных поясах лонжерона крыла в области примерно 200 мм от 1 нервюры крыла. Достигает ли количество ослабленных заклепок более 6 шт на верхнем и нижнем поясах, необходимо планер передать на капитальный осмотр.
- Проверка ослабленных заклепок на нервюрах крыла № 13, 19, 25 вверху и внизу в области от главного лонжерона до задней кромки крыла.

Авг 01/85
.....

/ИВ-Л13/034/
Стр. 2

Л 13 БЛАНИК

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

Достигает ли количество ослабленных заклепок более 25 % от общего количества заклепок в указанной области, необходимо выполнить ремонт повторной клепкой при использовании заклепок на степень высшего диаметра.

- Проверка возможного затекания воды в нижний пояс лонжерона центроплана /см. фиг. № 1/; влагу вытереть досуха, проверить масштаб возможной коррозии, возможную коррозию устранить наждачной бумагой и покрасить лаком. Щель между нервюрой и поковкой сбоку фюзеляжа переклеить авиационным полотном.
- Проверка тросов управления рулем направления, их натяжки и растрескивания в местах изгиба через ролики на руле направления. Число разорванных проволок в тросе должно быть не более 5 для допуска к следующей эксплуатации. Превысит ли число разорванных проволок 5, тросы заменить. Ослабленные тросы натянуть усилием 45 кгс, в случае что тросы останутся прежние. В случае установки новых тросов выполнить первую натяжку усилием примерно 65 кгс, так как в течение эксплуатации и стоянки их натяжка уменьшится.
- Проверка шпангоута № 15 на возможные трещины в местах крепления подвески костыля /см. фиг. № 2/. В случае выявления трещин эксплуатация допускается с двумя трещинами длиной не более 10 мм в нижней части шпангоута в местах крепления костыля. Концы трещины необходимо засверлить сверлом ϕ 2,1 мм. В случае большей длины трещин необходимо шпангоут заменить. Также шпангоут заменить в случае выявления большего количества трещин.
- Проверка резинового амортизатора костыля - надорванный заменить.
- Проверка подвесок амортизатора шасси и подвески шасси /кронштейна/ /см. фиг. № 3/ на возможные трещины. Проверять все сварочные швы - растрескавшиеся детали заменить.
- Проверка качалки переднего ножного управления на трещины /фиг. № 4/. В случае выявления трещин заменить. Далее проверить люфты в конце педали на соответствие допуску не более 2 мм, в ходе проверки использовать настройку педалей в оба крайних положения.

Л 13 БЛАНИК

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

- Проверка люфтов ножного заднего управления; если зазор на конце педали при его отклонении в сторону больше 1 мм - заменить посадку.
- Проверка привода руля высоты на возможные трещины /см. фиг. № 5/. При выявлении трещин заменить.
- Проверка элементов жесткости согласно фиг. № 6 на трещины в местах обозначенных стрелкой. Растрескавшиеся заменить.
- Проверка передней подвески костыля и ее крепления. В случае повреждения подвески ее заменить новой СК-Л13.165 и место ее крепления усилить наложением с обеих сторон фюзеляжа листов толщиной 0,8 и размером примерно 60x100 из материала Д 16 Т. /см. фиг. № 7, вынос "Т"/.
- Проверка крепления верхней подвески руля направления на последней нервюре киля и ее зоны на трещины. В случае выявления трещин усилить указанное место уголками Л 13.304-03.02. /см. фиг. № 7, -03.03 вид "S".
- Проверка силового набора и обшивки на трещины в металлических листах, а именно в местах вырезов под присоединительные фитинги. В случае выявления трещин выполнить их засверление сверлом ϕ 2,1 в случае трещин длиной не более 10 мм. В случае больших трещин выполнить индивидуальный ремонт, или же замену детали.
- Выполнить осмотр обшивки и силового набора и все места с поврежденным анодированным слоем /царапины, вмятины и т.п./ защитить лакокрасочным покрытием: АК 113 - первый слой и АС 82 - второй слой.
- Проверка раздвижных цапф главной подвески крыла на смятие или другое повреждение /раздвижные цапфы использованы на планерах зав. № 170101-172530/. Аналогичную работу выполнить у нераздвижных цапф использованных на планерах с зав. № 172601. Поврежденные цапфы заменить новыми аналогичного типа.

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

- Проверка люфтов в местах передней подвески крыла, главной подвески крыла и проверка люфтов хвостового оперения. Для допуска планера к следующей эксплуатации должны размеры цапф и отверстий удовлетворять размерам приведенным в таблице, столбец "0". Если размеры не удовлетворяют, то необходимо выполнить ремонт подвесок развертыванием согласно размерам приведенным в таблице в столбцах 1 или 11 или не более согласно столбцу 111. В развернутые отверстия должны быть однако установлены новые цапфы соответствующие выбранному ремонту 1, П, Ш.

	"0"	I	II	III
Передняя цапфа крыла	$\phi 12^{-0,016}$ $-0,034$	$\phi 12,1^{-0,016}$ $-0,034$	$\phi 12,2^{-0,016}$ $-0,034$	$\phi 12,3^{-0,016}$ $-0,034$
Отверстие передней цапфы крыла	$\phi 12^{+0,027}$ $-0,00$	$\phi 12,1^{+0,027}$ $-0,00$	$\phi 12,2^{+0,027}$ $-0,00$	$\phi 12,3^{+0,027}$ $-0,00$
Главная цапфа крыла диаметр верхний нижний	$\phi 22\}$ $-0,020$ $\phi 20\}$ $-0,033$	$\phi 22,1\}$ $-0,020$ $\phi 20,1\}$ $-0,033$	$\phi 22,2\}$ $-0,020$ $\phi 20,2\}$ $-0,033$	$\phi 22,3\}$ $-0,020$ $\phi 20,3\}$ $-0,033$
Отверстие подвески крыла верхнее, нижнее	$\phi 22\}$ $+0,033$ $\phi 20\}$ $-0,00$	$\phi 22,1\}$ $+0,033$ $\phi 20,1\}$ $-0,00$	$\phi 22,2\}$ $+0,033$ $\phi 20,2\}$ $-0,00$	$\phi 22,3\}$ $+0,033$ $\phi 20,3\}$ $-0,00$
Соединительная цапфа горизонтального хвостового оперения	$\phi 10^{-0,005}$ $-0,014$	$\phi 10,1^{-0,006}$ $-0,017$	$\phi 10,2^{-0,006}$ $-0,017$	$\phi 10,3^{-0,006}$ $-0,017$
Отверстие соединительной цапфы горизонтального хвостового оперения	$\phi 10^{+0,015}$ $-0,00$	$\phi 10,1^{+0,018}$ $-0,00$	$\phi 10,2^{+0,018}$ $-0,00$	$\phi 10,3^{+0,018}$ $-0,00$

Результат технического осмотра должен быть записан в формуляре планера и подписан ответственным лицом, уполномоченным органом надзора для продлевания срока до II капитального осмотра.

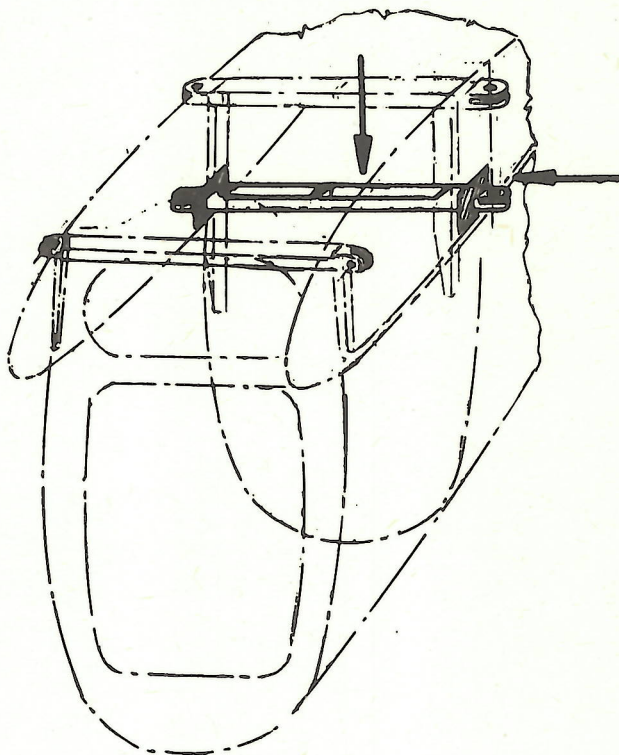
Авг 01/85

/ИБ-Л13/034/

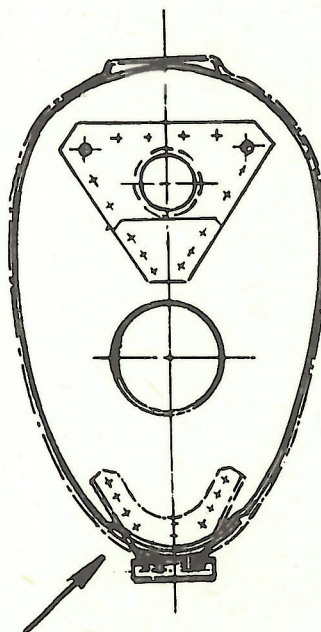
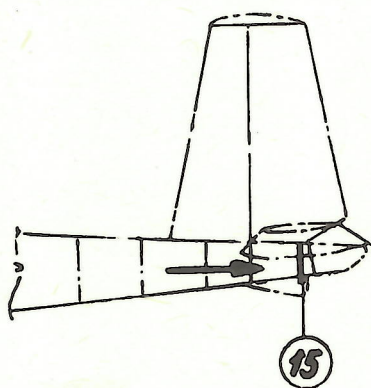
Стр. 5

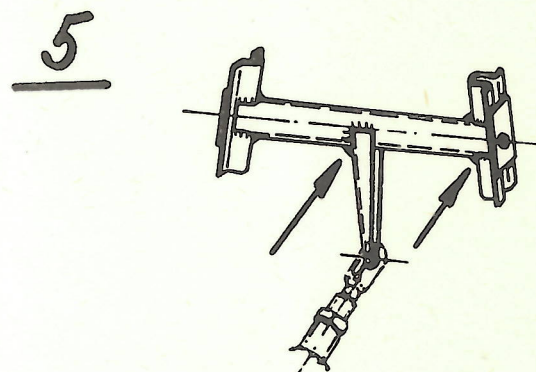
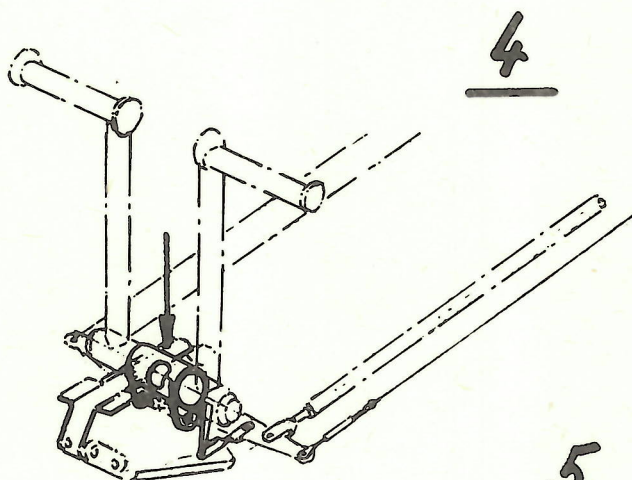
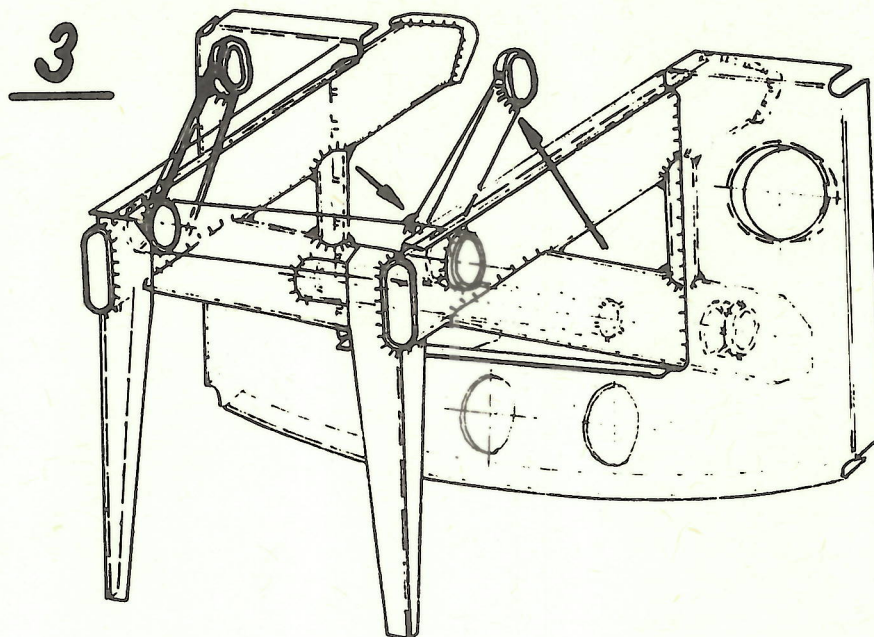
Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

1

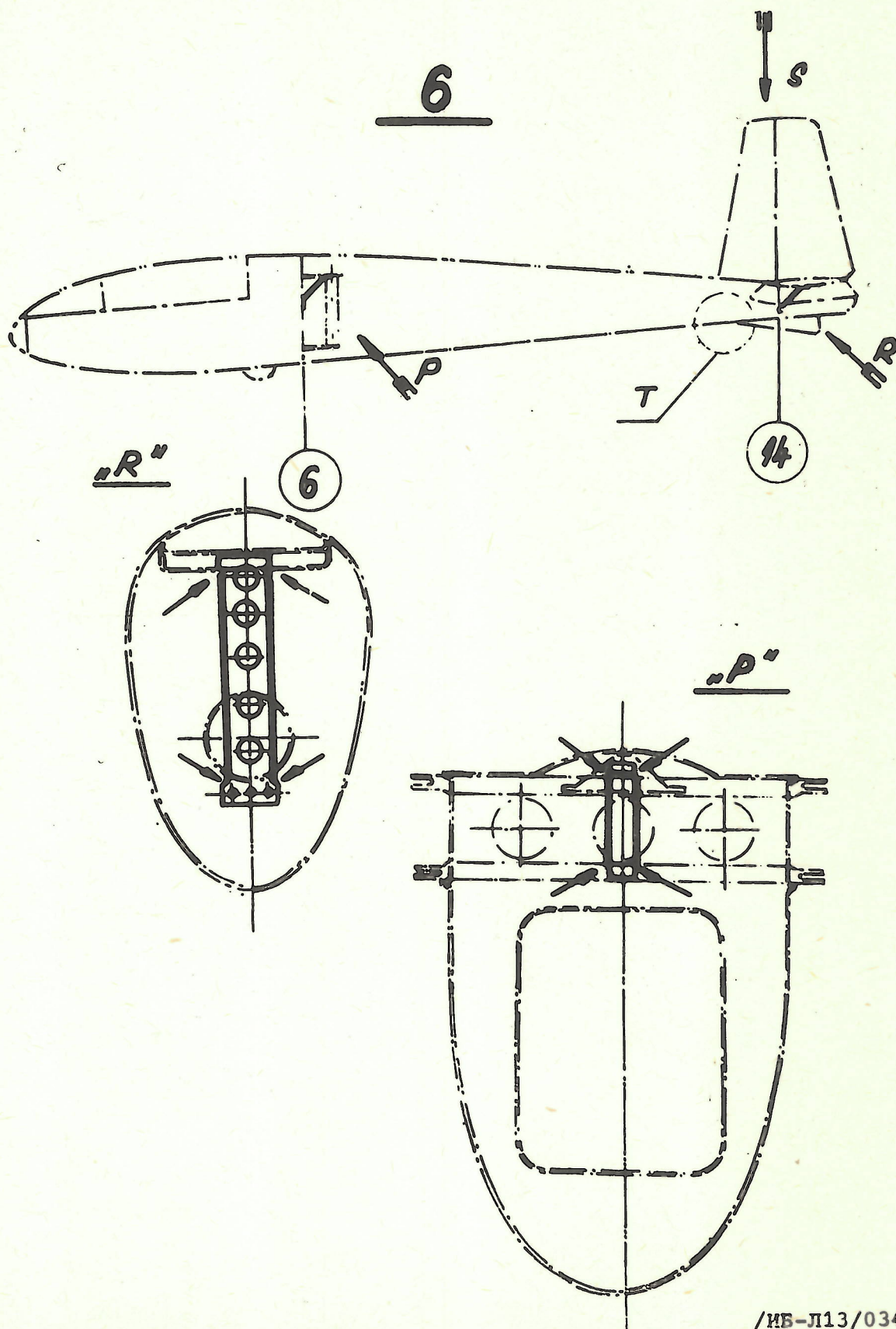


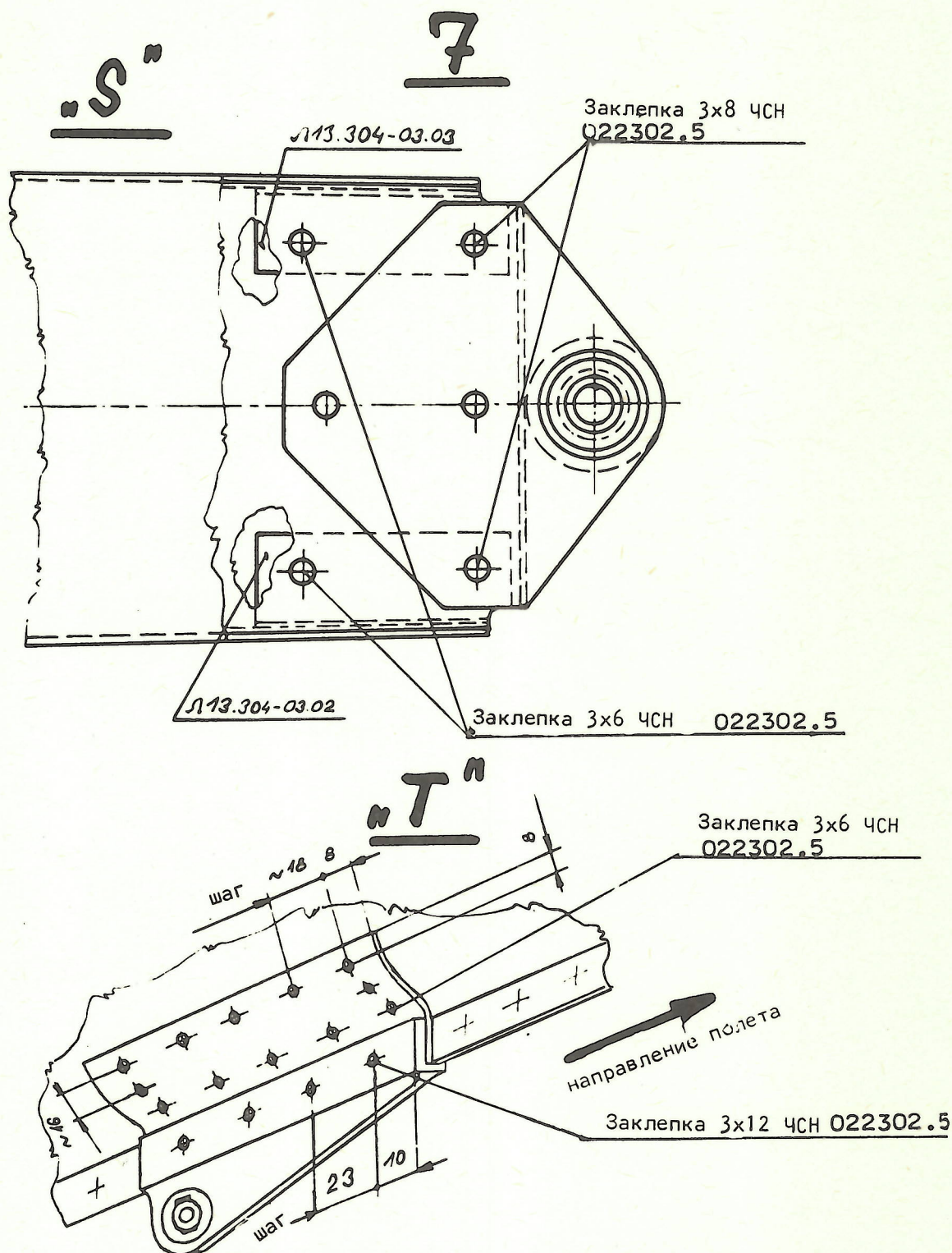
2





Л 13 БЛАНИК
 РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ





Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

БЮЛЛЕТЕНЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ № Л 13/042

Лист: 1
Всего листов: 14

Данный бюллетень относится к: всем планерам Л 13 - Бланик.

Причина: На основании определения действительного состояния планеров, количество часов налета которых приблизилось количеству летных часов установленных до третьего капитального осмотра, продлевается ресурс до третьего капитального осмотра при выполнении условий вытекающих из текста бюллетеня.
Одновременно уточняется выполнение эксплуатационных осмотров /см. пункт А/ о определяется общий безопасный ресурс /пункт В/.

Мероприятия: В руководстве по технической эксплуатации планера Л 13 Бланик /3 издание - январь 1970 г/ в разделе 11 - ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ИНСТРУКЦИИ, в главе 11 - ОБСЛУЖИВАНИЕ ПЛАНЕРА, в абзаце 3 ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, СМАЗКА И ОСМОТР, отменяется текст включая иллюстрации между надписью "Перечень периодических работ" и надписью "работы через каждые 50 часов полета или 350 посадок, но не менее 1 раз в год. ОСМОТР" и заменяется следующим текстом с иллюстрациями.

Мероприятия провести: Согласно тексту настоящего бюллетеня.

Мероприятия проведет: Эксплуатирующая организация.

Расходы возместит: Эксплуатирующая организация.

Необходимый материал поставит: Для иностранных эксплуатирующих организаций ПЗО Омнипол, Вашингтона 11, Прага 1, для эксплуатирующих организаций в ЧССР н.п. ЛЕТ Угерске Градиште-Куновице, на основании заказа в установленном порядке.

Бюллетень подготовлен к выполнению: Со дня доставки эксплуатирующей организации.

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

А. Эксплуатационный осмотр:

Работы после каждых 50 ± 5 часов налета или 350 посадок. Указанные работы должны выполняться в полном объеме после 350 посадок или 50 ± 5 часов налета согласно руководству по технической эксплуатации раздел 11, глава 11, пункт 3,

Годовой эксплуатационный осмотр:

Указанный осмотр должен быть также выполнен в полном объеме согласно руководству по технической эксплуатации раздел 11, глава 11, пункт 3 без учета того, достиг ли планер от последнего осмотра 350 посадок или 50 ± 5 летных часов.

Примечание: целесообразно объединить этот осмотр с подготовкой к дополнительному испытанию.

Капитальный осмотр выполняется:

Первый капитальный осмотр выполняется:

После 1000 летных часов или 5000 посадок, однако не более через 10 лет эксплуатации /от испытательного полета планера/ при условии соблюдения мероприятий и указаний приведенных в информационном бюллетене Л 13/030.

Второй капитальный осмотр выполняется:

а/ у планеров, 1 капитальный ремонт которых выполнялся на н.п. ЛЕТ Угерске Градиште-Куновице:

после 1000 летных часов или 5000 посадок или 10 лет от 1 капитального осмотра. Однако это обусловлено выполнением осмотра и всех регламентированных работ согласно бюллетеню Л 13/034 после 600 часов или 4000 посадок, или 6 лет от 1 капитального осмотра.

Л 13 БЛАНИК

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

б/ У планеров, 1 капитальный ремонт которых выполнялся в других ремонтных организациях:

после 800 летных часов или 4000 посадок или 8 лет с 1 капитального ремонта. Это однако обусловлено выполнением осмотра и всех регламентированных работ согласно бюллетеню Л 13/034 после 600 часов или 4000 посадок или 6 годов с 1 капитального осмотра.

Третий капитальный ремонт выполняется:

а/ У планеров с зав. № 175001, на которых 1 и П капитальные осмотры выполнены на н.п. ЛЕТ Угерыке Градиште-Куновице, III капитальный ремонт не выполняется; используется только остаточный ресурс, т.е. 1000 летных часов или 5000 посадок или 10 лет при условии, что был выполнен осмотр и регламентированные работы согласно пункту Б настоящего бюллетеня после 600 летных часов или 3000 посадок, или 6 годов с последнего /второго/ капитального осмотра.

б/ У планеров до зав. № 174960, П капитальный ремонт которых выполнялся на н.п. ЛЕТ, после достижения ресурса 900 летных часов или 4500 посадок или 9 лет с П КР при условии, что был выполнен осмотр и регламентированные работы согласно пункту Б настоящего бюллетеня после 600 летных часов или 3000 посадок или 6 лет с последнего /второго/ капитального осмотра.

в/ У планеров, П капитальный ремонт которых выполнялся вне п.п. ЛЕТ после достижения ресурса 700 летных часов, или 3500 посадок или 7 лет со П КР при условии, что был выполнен осмотр и регламентированные работы согласно пункту Б настоящего бюллетеня после 400 летных часов или 2000 посадок или после 4 лет с последнего /второго/ капитального осмотра.

г/ У планеров с зав. № 175001, 1 и П капитальные осмотры которых выполнены на н.п. ЛЕТ в более короткие сроки чем

Л 13 БЛАНИК

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

устанавливает ресурс, после 1000 летных часов или 5000 посадок или 10 лет со П КР при условии, что был выполнен осмотр и регламентированные работы согласно пункту Б настоящего бюллетеня после 600 летных часов или 3000 посадок или 6 лет с последнего /второго/ капитального осмотра.

Капитальный осмотр выполняется также после каждого большего повреждения.

Б. Осмотр планера и регламентированные работы

- Проверка ослабленных обшивочных заклепок на основных поясах лонжерона крыла в области примерно 200 мм от 1 нервюры крыла. Достигает ли количество ослабленных заклепок более 6 шт на верхнем и нижнем поясах, необходимо передать планер на капитальный осмотр.
- Проверка ослабленных заклепок на нервюрах крыла № 13, 19 и 25 вверху и внизу в области главного лонжерона крыла в направлении к задней кромке.
Достигает ли количество ослабленных заклепок больше 25% от общего количества заклепок в указанной области отдельной нервюры или ослаблены ли 4 рядом стоящих заклепки, необходимо выполнить ремонт установкой заклепок диаметром на размер больше.
- Проверка возможного затекания воды в нижний пояс лонжерона центроплана /см. фиг. № 1/; влагу вытереть, проверить масштаб возможной коррозии, возможную коррозию устранить наждачным полотном и покрасить лаком. Щель между нервюрой и поковкой на боку фюзеляжа переклеить авиационным полотном.
- Проверка тросов управления рулем направления, их натяжки и растрескивания в местах изгиба через ролики на руле направления. Число разорванных проволок в тросе должно быть не более 5 для допуска к следующей эксплуатации. Превысит ли

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

число разорванных проволок 5, тросы заменить. Ослабленные тросы натянуть усилием 45 кгс, в случае, что тросы останутся прежние. В случае замены тросов новыми выполнить первую натяжку усилием 65 кгс, так как в течение эксплуатации и стоянки их натяжка уменьшится.

- Проверка шпангоута № 15 на возможные трещины в местах крепления подвески костыля /см. фиг. № 2/. В случае выявления трещин допускается эксплуатация с двумя трещинами длиной не более 10 мм в нижней части шпангоута в местах крепления костыля. Концы трещины необходимо засверлить сверлом ϕ 2,1 мм. В случае большей длины трещин необходимо шпангоут заменить. Также шпангоут заменить в случае выявления большего количества трещин.
- Проверка резинового амортизатора костыля - надорванный заменить.
- Проверка подвесок амортизатора шасси и подвески /кронштейна/ /см. фиг. № 3/ на возможные трещины. Проверить все сварочные швы - растрескавшиеся детали заменить.
- Проверка люфтов вилки шасси /фиг. № 9/.

В местах сечения А-А - отверстие в вилке	ϕ 14Н7
болт	ϕ 14f8
В местах сечения В-В - отверстие в вилке	ϕ 20Н8
болт	ϕ 20f8

В случае неудовлетворения указанных допусков, смятия или другого повреждения можно выполнить ремонт следующим способом:

1. В местах сечения А-А

- 1/ Отверстия в вилке и кронштейне развертывать на ϕ 14,1Н7 или 14,2Н7. В развертанные отверстия установить новые болты. Т.П.Г.О./013-58 / ϕ 14,1f8/ или Т.П.Г.О. /013-59 / ϕ 14,2f8/.

- 2/ В случае больших люфтов можно отверстия в вилке развертывать до ϕ 16H7 и запрессовать бронзовые втулки /материал 423016.31/. После прессования развертывать на ϕ 14H7. Втулки можно изготовить согласно фиг. № 9, или заказать у завода-изготовителя согласно номерам чертежей приведенным в местах отдельных позиций. Поврежденные болты заменить новыми аналогичного типа.

II. В местах сечения В-В.

Отверстия в вилке развертывать на ϕ 22H7 причем расстояние от края " L " должно быть не менее 7 мм. Запрессовать бронзовые втулки поз. 3. Поврежденный болт заменить новым.

- Проверка качалки переднего ножного управления на трещины /фиг. № 4/. В случае выявления трещин заменить. Далее проверить люфты в конце педали на соответствие допуску не более 2 мм, в ходе проверки использовать регулировку педалей в оба крайних положения.
- Проверка люфтов заднего ножного управления; если зазор на конце педали при его отклонении в сторону больше 1 мм - заменить посадку.
- Проверка привода руля высоты на возможные трещины /см. фиг. № 5/. При выявлении трещин заменить.
- Проверка элементов жесткости согласно фиг. № 6 на трещины в местах обозначенных стрелкой. Растрескавшиеся заменить.
- Проверка передней подвески костыля и ее крепления. В случае повреждения подвески ее заменить новой СК-Л 13/165 и место ее крепления усилить наложением с обеих сторон фюзеляжа листов толщиной 0,8 и размером примерно 60x100 из материала Л16Т /см. фиг. № 7, вынос "Т"/.

Л 13 БЛАНИК

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

- Проверка крепления верхней подвески руля направления на последней нервюре киля и ее зоны на трещины. В случае выявления трещин усилить указанное место уголками Л 13.304-03.02 /см. фиг. № 7, вид "S"/.

03.03

- Проверка радиусов краевых нервюр стабилизатора на возможные трещины /фиг. № 8/. В случае выявления трещин засверлить их концы сверлом ϕ 2,1 и нервюры усилить посредством уголков СК-Л 13.276-02 /см. фиг. № 8, вид "U"/.

-01

- Проверка силового набора и обшивки на трещины в металлических листах, а именно в местах вырезов под присоединительные фитинги. В случае выявления трещин выполнить их засверление сверлом ϕ 2,1 для случая трещин длиной не более 10 мм. В случае больших трещин выполнить индивидуальный ремонт, или же замену детали.

- Выполнить осмотр обшивки и силового набора и все места с поврежденным анодированным слоем /царапины, вмятины и т.п./ защитить лакокрасочным покрытием: АК 113 - первый слой и АС 82 - второй слой.

- Проверка раздвижных цапф главной подвески крыла на смятие или другое повреждение /раздвижные цапфы использованы на планерах с зав. № 170101-172530/. Аналогичную работу выполнить у нераздвижных цапф использованных на планерах с зав. № 172601. Поврежденные цапфы заменить новыми аналогичного типа.

- Проверка люфтов в местах передней подвески крыла, главной подвески крыла и проверка люфтов хвостового оперения. Для допуска планера к следующей эксплуатации должны размеры цапф и отверстий удовлетворять размеры приведенные в таблице, столбец "О". Если размеры не удовлетворяют, то необходимо выполнить ремонт подвесок развертыванием согласно размерам приведенным в таблице в столбцах 1 или II или не более согласно столбцу III. После развертывания следует в отверстия установить новые цапфы соответствующие выбранному ремонту 1, II или III.

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

	"0"	I	II	III
Передняя цапфа крыла	$\phi 12-0,016$ -0,034	$\phi 12,1-0,016$ -0,034	$\phi 12,2-0,016$ -0,034	$\phi 12,3-0,016$ -0,034
Отверстие передней цапфы крыла	$\phi 12+0,027$ -0,00	$\phi 12,1+0,027$ -0,00	$\phi 12,2+0,027$ -0,00	$\phi 12,3+0,027$ -0,00
Главная цапфа крыла диаметр, верхний, нижний	$\phi 22 \left. \begin{array}{l} -0,020 \\ -0,033 \end{array} \right\}$	$\phi 22,1 \left. \begin{array}{l} -0,020 \\ -0,033 \end{array} \right\}$	$\phi 22,3 \left. \begin{array}{l} -0,020 \\ -0,033 \end{array} \right\}$	$\phi 22,3 \left. \begin{array}{l} -0,020 \\ -0,033 \end{array} \right\}$
Отверстие подвески крыла верхнее, нижнее	$\phi 22 \left. \begin{array}{l} +0,033 \\ -0,00 \end{array} \right\}$	$\phi 22,1 \left. \begin{array}{l} +0,033 \\ -0,00 \end{array} \right\}$	$\phi 22,2 \left. \begin{array}{l} +0,033 \\ -0,00 \end{array} \right\}$	$\phi 22,3 \left. \begin{array}{l} +0,033 \\ -0,00 \end{array} \right\}$
Соединительная цапфа горизонтального хвостового оперения	$\phi 10 -0,005$ -0,014	$\phi 10,1 -0,006$ -0,017	$\phi 10,2 -0,006$ -0,017	$\phi 10,3 -0,006$ -0,017
Отверстие соединитель- ной цапфы горизонталь- ного хвостового опере- ния	$\phi 10 +0,015$ -0,00	$\phi 10,1 +0,018$ -0,00	$\phi 10,2 +0,018$ -0,00	$\phi 10,3 +0,018$ -0,00

Результат технического осмотра должен быть занесен в формуляр само-
лета и подписан ответственным лицом, уполномоченным органом
надзора для продлевания срока до III капитального осмотра.

В. Ресурс планера

Безопасный общий ресурс $L_B = 3.000$ летных часов
или 15.000 стартов /посадок/
или 25 лет

в зависимости от того, которое значение будет достигнуто раньше.

После 25 лет при недостижении указанных значений первых двух пара-
метров можно разрешить следующую эксплуатацию до 3000 летных часов
или 15 000 стартов на основании выявления хорошего состояния,
именно с точки зрения коррозии.

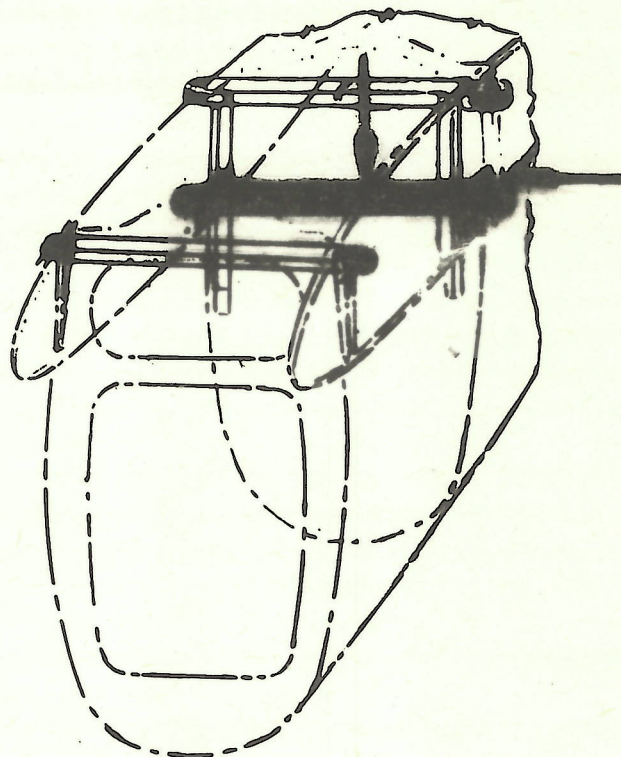
Решение принадлежит органу надзора.

...Авг 01/85.....

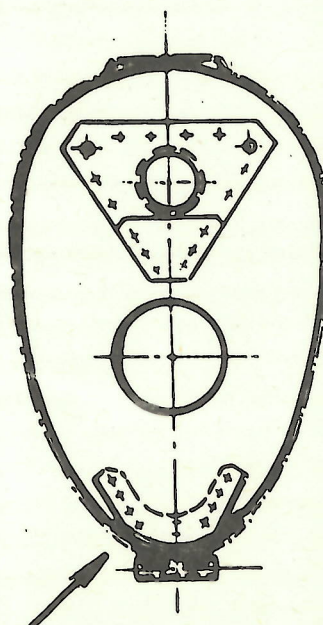
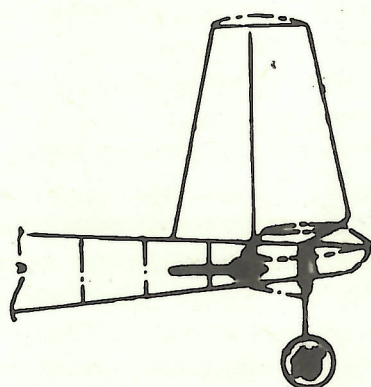
/ОБ-Л13/042/

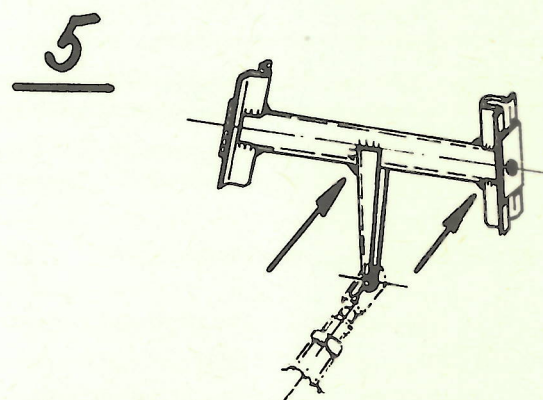
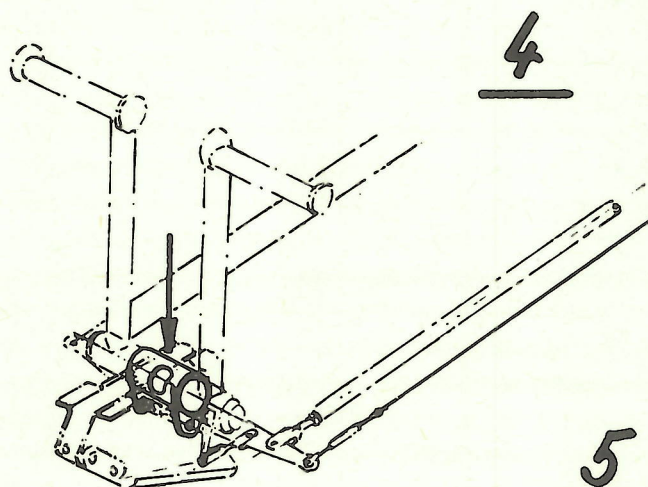
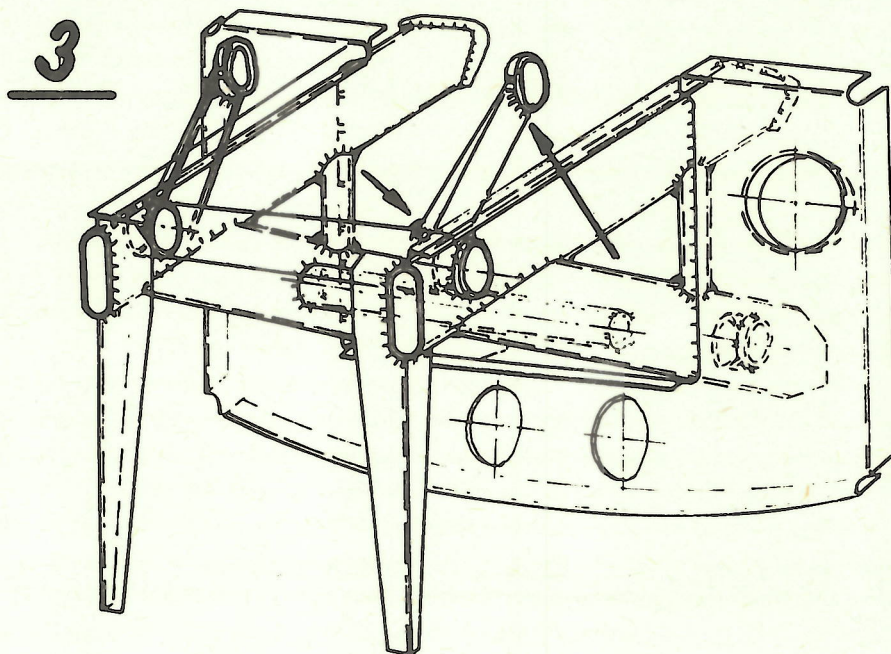
Стр.8.....

1

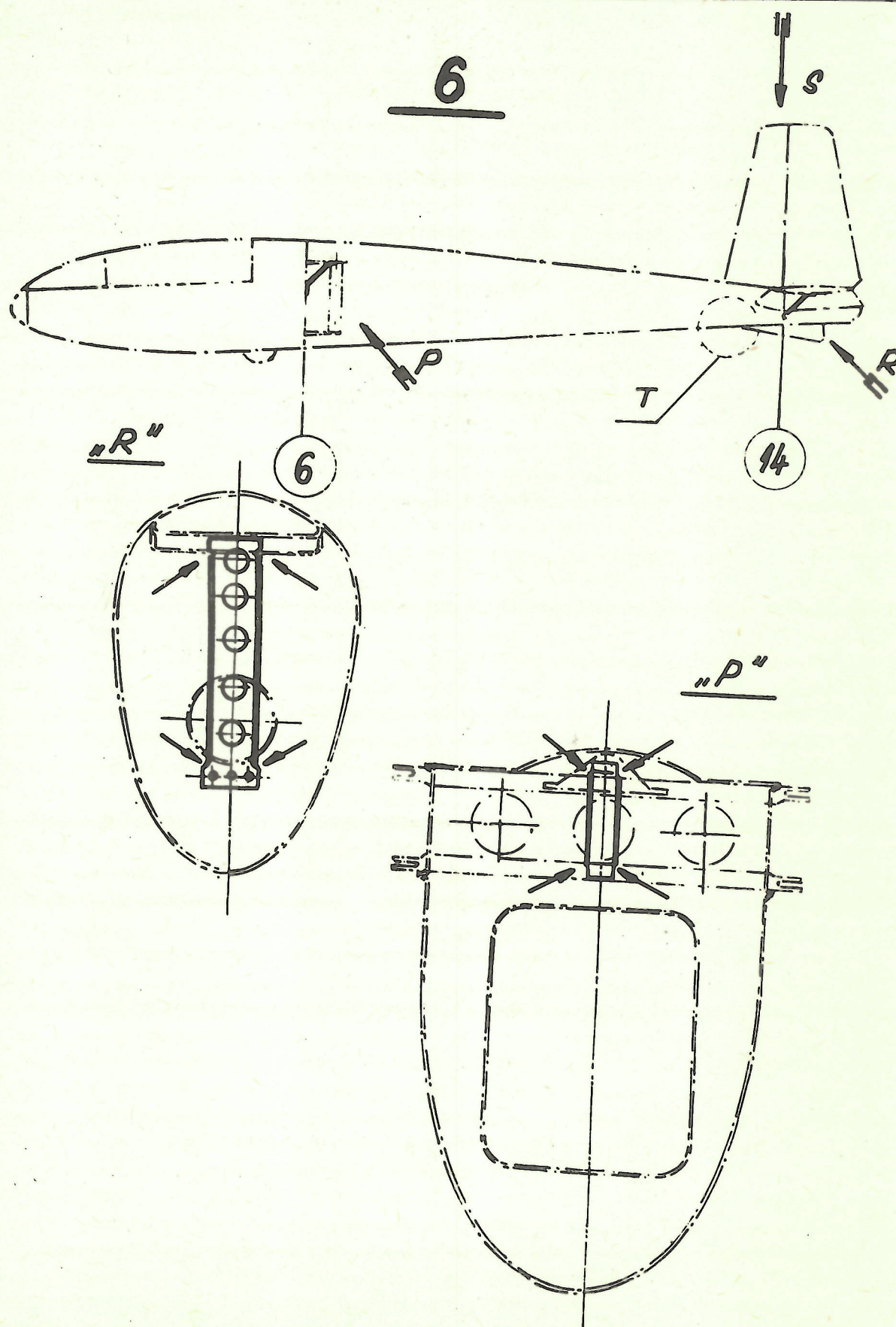


2

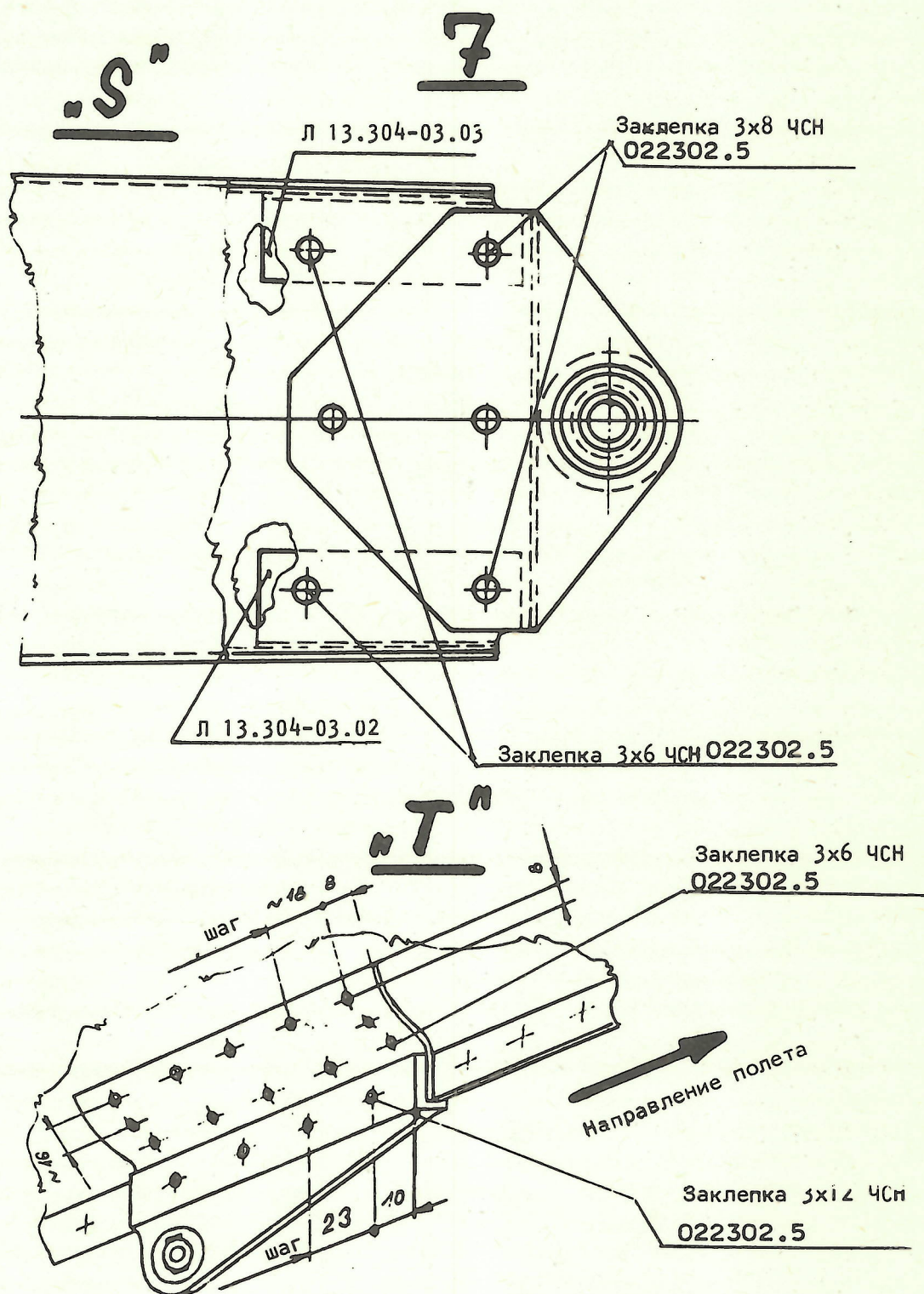




Л 13 БЛАНИК
 РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

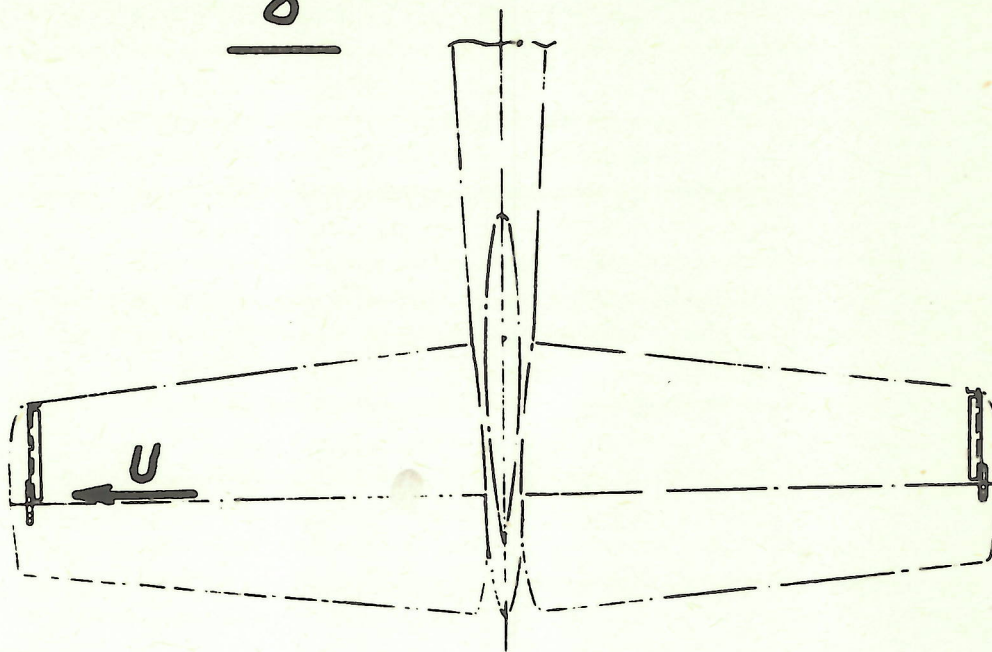


Л 13 БЛАНИК
 РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

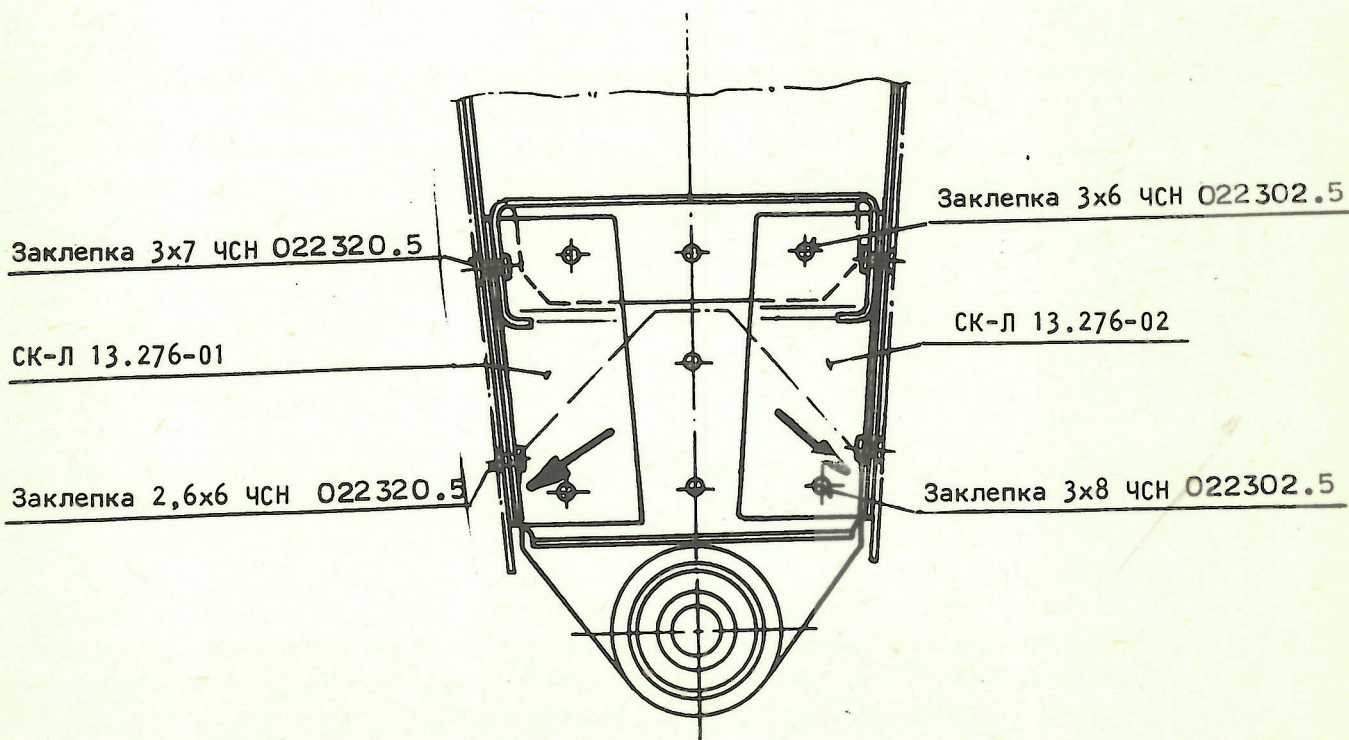


Л 13 БЛАНИК
 РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

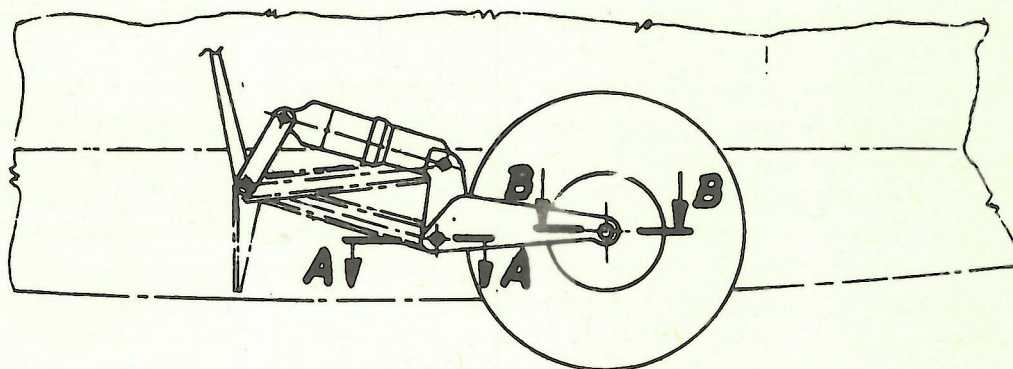
8



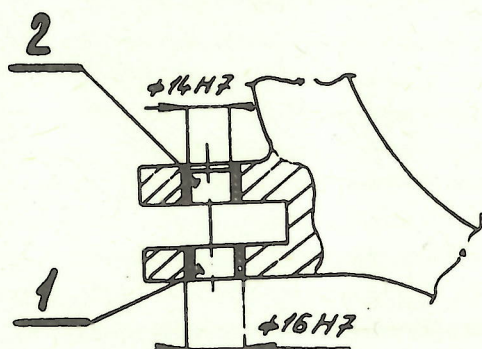
"U"



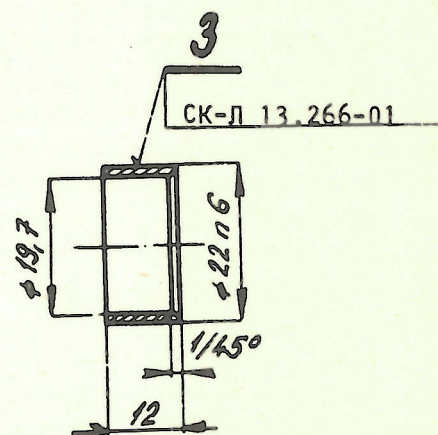
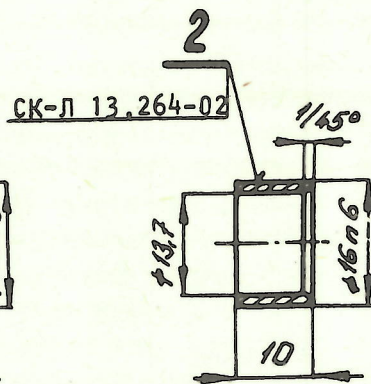
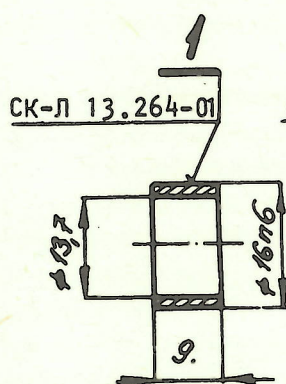
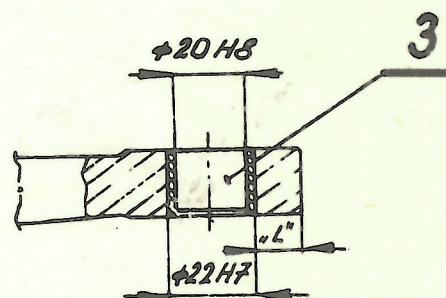
9.



A - A



B - B



Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

БЮЛЛЕТЕНЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ № Л 13/045

Лист: 1

Всего листов: 6

Данный бюллетень относится к: всем планерам Л 13.

Причина: 1. Определение нового ресурса планера Л 13 и условий его действия.
2. Определение условий для возможного последующего увеличения ресурса.
В бюллетене обязательного выполнения № Л 13/042, в пункте в приведен ресурс планера Л 13, который необходимо дополнить информацией об использованных основаниях. Прежние основания были дополнены опытом эксплуатации именно за границей ЧССР и новыми техническими знаниями и поэтому был ресурс пересмотрен.

Мероприятия: 1. Отменяется пункт В бюллетеня обязательного выполнения № Л 13/042 и заменяется настоящим бюллетенем обязательного выполнения.
2. Ресурс планеров устанавливается на 3750 летных часов при средних условиях эксплуатации приведенных в тексте настоящего бюллетеня. Календарный ресурс /в годах/ оценивается согласно техническому состоянию. Приведены пути дальнейшего увеличения ресурса.

Мероприятия провести: Согласно тексту бюллетеня.

Мероприятия проведет: Эксплуатирующая организация.

Расходы возместит: Эксплуатирующая организация.

Необходимый материал поставит: ---

Бюллетень подготовлен к выполнению: В момент поставки эксплуатирующей организации.

Авг 01/85
.....

/ОБ-Л13/045/

Стр. ...1.....

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

1. Ресурс планера Л 13 Бланик был определен на основании:

- оценки средних эксплуатационных условий
- оценки и частичном измерении спектров нагрузок
- выбора усталостной кривой R.A.E
- результата лабораторного усталостного испытания крыла и части фюзеляжа планера Л 13.

Средние условия эксплуатации были оценены на основе использования планеров в аэроклубах в ЧССР, из которого вытекают следующие значения:

- отношение числа взлетов лебедкой к числу взлетов воздушной буксировкой составляет 5
- на один час полета приходит всего 4,83 взлетов
из них 4,62 взлетов лебедкой
0,31 взлета воздушной буксировкой
- на элементарное обучение приходит примерно 40% времени эксплуатации, на продолжительное обучение и спортивное парение примерно 60%
- при взлете лебедкой закрылки убраны
- усилие в тросе при взлете лебедкой составляет $T = 4000 \text{ Н}$
- средняя высота местности над уровнем моря составляет 350 м

При анализе для определения ресурса учитывались следующие переменные нагрузки:

- нагрузка на земле
- цикл земля-воздух-земля при воздушной буксировке с последующим кружением. Исходное состояние - руление с перегрузкой $n = 1,5$ вниз без подъемной силы, окончательное состояние - скорость $V = 110 \text{ км/ч}$, закрылки 10° , разворот 30° для экипажа 2 пилота, 55° для одного пилота.
- цикл земля-воздух-земля при взлете лебедкой
- болтанки
- кружения

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

- разучивание сваливаний, скольжений, штопором и крутых разворотов
- высший пилотаж
- полеты по кругу
- термические полеты
- обратные перегонки /воздушной буксировкой/.

Общее время было рсчленено в процентном отношении по отдельным типам полета согласно статическим данным и согласно оценке эксплуатации аэроклубов ЧССР. Отдельным типам полетов присваивалось также процентное расчленение в зависимости от экипажа, один или два пилота, и в зависимости от типа взлета /лебедкой и воздушной буксировкой/.

Спектры нагрузок во первых оценивались на основании литературных источников и, во вторых, частично и замерялись в условиях эксплуатации аэроклубов ЧССР. Используемые спектры переменных нагрузок:

- в нижней части цикла земля-воздух-земля была выбрана заменяющая перегрузка $n = 1,5$ в направлении силы тяжести. Эта перегрузка основывается на спектрах перегрузок при рулении согласно Годсон: Вертикальное ускорение планеров при посадке и рулении Техника Лотницза, 1958, № 6
- значения усилия в тросе для цикла земля-воздух-земля и напряжение в критическом месте пояса для взлета лебедкой были получены измерением 50 взлетов
- болтанки - относительная частота была принята из DATA SHEETS, Fatiguo, R.A.S, 1959, абсолютная частота также из этого источника и также при использовании другой литературы. На основании анализа измерений барографами было оценено, что частота болтанки у планеров примерно 3,5 раза больше чем у транспортных самолетов
- кружение - период ввода в кружение, также как и величина угла крена оценивались на основании измерений барографами

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

- разучивание сваливаний, скольжений, штопоров и крутых разворотов
- оценено, что разучивания указанных положений составляет примерно 3,4% от общего времени эксплуатации. Спектры перегрузок фигур выбирались из спектров для тренировочных самолетов, частично замерялись и частично оценивались
- высший пилотаж - на высший пилотаж рассчитывается время 2% от общего времени, причем на активный высший пилотаж приходит 0,26% от общего времени. Из-за отсутствия более подробных данных был использован спектр фигур акробатических моторных самолетов.

Максимальную часть усталостного повреждения в эксплуатации вызывают болтанки /учитываемые при всех типах полетов/, далее следуют взлет лебедкой и разучивание + высший пилотаж.

Дополнительно были выполнены усталостные испытания узлов части пояса лонжерона крыла с подвеской и стальной подвески во фюзеляже в сборе, в которых были выявлены критические места с отказами при усталостном испытании комплектов крыльев и фюзеляжа. С учетом результатов этих комплектов образцов включая их дисперсию можно ранее определенный ресурс L_B - 3000 часов увеличить до $L_B = 3750$ летных часов при условии учета эксплуатационных условий и спектров нагрузок приведенных выше.

2. Условия для возможного следующего увеличения ресурса флотилии Л 13

Ресурс планера Л 13 Бланик может быть дальше увеличен при условии благоприятнейшего отношения полетов с экипажем 2 человека к полетам соло, уменьшения количества взлетов лебедкой на один час полета и невыполнения высшего пилотажа и разучивания сваливаний, скольжений, штопоров и крутых разворотов.

Л 13 БЛАНИК

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

Для возможности более точного определения ресурса и возможно его увеличения у отдельных эксплуатирующих организаций необходимо изготовителю поставить следующие статистические данные средней эксплуатации:

- 1/ Количество взлетов воздушной буксировкой на один час полета с процентным определением экипажа 2 пилота и соло.
- 2/ Количество взлетов лебедкой на 1 час полета с процентным отношением полетов с экипажем 2 пилота и соло. Для обоих экипажей /2 и 1 пилот/ привести процентное число взлетов с убранными закрылками и закрылками выпущенными на 10° .
- 3/ Распределение летного времени в процентах на:
 - а/ нормальную эксплуатацию, в которую включаются именно полеты по кругу, термические полеты, перегонки, нормальные разучивания-тренировки, обратные воздушные буксировки с процентным распределением на экипаж 1 и 2 пилота.
 - б/ разучивание сваливаний, скольжений, штопором и крутых разворотов с процентным распределением на экипаж 1 и 2 пилота.
- 4/ Среднее время полета
- 5/ Спектры нагрузок /если они у эксплуатирующей организации имеются/

На основании пунктов 1/ до 4/ утвержденных органом надзора в стране эксплуатирующей организации можно уточнить ресурс планера Л 13 Бланик для средних условий всей флотилии планеров соответствующей страны при условии использования спектров нагрузки из прежнего расчета.

Наиболее вероятную оценку безопасности усталостного ресурса можно определить на основании поставленных спектров у отдельных эксплуатирующих организаций. Поэтому для следующего возможного увеличения ресурса рекомендует завод-изготовитель отдельным эксплуатирующим организациям установку измерителя усталости /перегруз-

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

ки/ приблизительно в центре тяжести планера, который регистрировал бы переходы уровней отдельных перегрузок в течение не менее 300 часов эксплуатации.

При этом необходимо:

- обеспечить, чтобы использование планера с установленным измерителем перегрузки отражало среднюю эксплуатацию
- обеспечить, чтобы время измерения поставленное изготовителю соответствовало действительному времени использования измерителя перегрузки
- обеспечить включение прибора только после взлета и выключение перед посадкой, чтобы тем самым не учитывались нагрузки от перегрузок при рулении на земле, характер которых совершенно другой чем в полете.

При использовании этих измерений можно ожидать следующее повышение ресурса планеров Л 13 Бланик. При этом предполагается, что ресурсы приведенные изготовителем будет возможно использовать при следующих условиях:

- соблюдении эксплуатирующей организацией приведенного состава эксплуатации /способа эксплуатации/
- осмотрах критических мест нижнего пояса крыла до расстояния примерно 500 мм от оси подвески и всего нижнего пояса центроплана изнутри конструкции во первых через отверстия в краевой нервюре крыла и, во вторых, через отверстия в стенке центроплана, в интервалах примерно 300 - 500 часов начиная с 3000 летных часов.

Целью этих осмотров является выявление возможных усталостных трещин.

- возможной консультации специалистов страны эксплуатирующей организации со специалистами ЧССР и осмотров планеров с максимальным налетом часов, которые осуществит эксплуатирующая организация при присутствии органа надзора соответствующей страны.

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

БЮЛЛЕТЕНЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ № Л 13/046

Лист: 1

Всего листов: 1

Данный бюллетень относится к: всем планерам Л 13 - Бланик

Причина: Дополнение допуска на отклонение руля высоты.

Мероприятия: В руководстве по технической эксплуатации планера Л 13 - Бланик /все издания/ в разделе 1 Техническое описание, глава 1 Технические данные, абзац 2 Допустимые отклонения - люфты - регулировка рулей измените в тексте и соответствующем рисунке отклонение руля высоты /вверх/ из 32° до $32^{\circ} + 2^{\circ}$.

Мероприятия провести : Немедленно после получения бюллетеня.

Мероприятия проведет : Эксплуатирующая организация.

Расходы возместит: ---

Необходимый материал поставит: ---

Бюллетень подготовлен к выполнению: 1.9.1977 г.

Авг 01/85
.....

/ОБ-Л13/046/
Стр. 1.....

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

БЮЛЛЕТЕНЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ № Л 13/047

Лист: 1
Всего листов: 7

Данный бюллетень относится к: А. Планерам Л 13 зав.№№ 170101-174730.
Б. Планерам Л 13 зав.№№ 170101-170320.

Причина: А. Увеличение жесткости шпангоута № 1 в местах консолей перебора отцепления буксирного каната
Б. Контровка перебора отцепления буксирного каната /болтами, шайбами и гайками/ от случайного выпадения из подшипников консолей.

Мероприятия: Выполнить доработки согласно следующему тексту настоящего бюллетеня, возможные трещины на шпангоуте № 1 отремонтировать согласно примечанию № 2.

Мероприятия провести: А. Проверку на трещины немедленно после получения бюллетеня. В случае выявления трещин выполнить усиление включая доработки согласно примечанию № 2 до 30 дней от получения материала. Не будут ли выявлены трещины, возможно усиление выполнить в ходе ближайшего капитального осмотра.
Б. До 30 дней от получения бюллетеня и материала.

Мероприятия проведет: Эксплуатирующая организация.

Расходы возместит: За работу эксплуатирующая организация, за поставленный материал завод-изготовитель.

Необходимый материал поставит: Для иностранных эксплуатирующих организаций ФМВТ Омнипол, Вашингтонова 11, Прага 1. Для эксплуатирующих организаций в ЧССР - н.р. ЛЕТ, Угерске Гралиште-Куновице.

На основании заказа эксплуатирующей организации с приведением зав. №№ планера до 30 дней от получения требования /Необходимый материал может эксплуатирующая организация изготовить одна согласно фиг. № 3 и примечанию № 1/.

Бюллетень подготовлен к выполнению: 1.3.1978 г.

Авг 01/85
.....

/ОБ-Л13/047/
Стр. 1.....

Последовательность работы:

Снятие перебора:

Откинуть носовой обтекатель фюзеляжа отвинтив предварительно два винта. С перебора снять цапфы, шайбы и шпильки, при помощи которых к перебору прикреплены струны и тяги для управления подвесками.

Снять болты, гайки и шайбы, при помощи которых консоли перебора прикреплены к шпангоуту № 1. Ослабленный перебор и с консолями изъять из самолета.

А. Усиление шпангоута № 1.

Согласно фиг. № 2 установить элементы жесткости поз. 1 и 2 на шпангоуте № 1. Проверить, и в случае необходимости подогнать элементы жесткости согласно контуру шпангоута. Согласно отверстиям /под болты консоли крепления/ в шпангоуте № 1 разметить центры отверстий на усилительных элементах. Элементы жесткости снять и высверлить предварительно отверстия ϕ 5,8 и затем их развертывать в месте с отверстиями в шпангоуте на ϕ 6Н8. Закрепить элементы жесткости на шпангоуте № 1 при помощи прежних болтов, шайб и гаек.

Согласно заранее высверленным отверстиям в элементах жесткости сверлить отверстия ϕ 2,7 выполнить раззенковку под головку заклепки поз. 7 и элементы жесткости приклепать заклепками поз. 6 и 7 /фиг. № 2/.

Б. Контролька перебора:

Согласно фиг. № 2 установить болты поз. 3, шайбы поз. 4 и гайки поз. 5. В случае трудной установки болта выполнить развертывание отверстия в переборе на ϕ 4,2.

Л 13 БЛАНИК

РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

Установка перебора:

Выполнить обратную установку перебора и присоединение струн и тяг в обратной последовательности по сравнению со снятием. Для контроля цапф использовать новые шплинты 1,6х10 ЧСН 021781.09-К.

Проверка:

Выполнить проверку работы боковых подвесок и передней подвески. В открытом положении не должны цапфы боковых подвесок и крючек передней подвески превышать контур.

Материал необходимый для доработки:

Поз.	Шт	Наименование	№ чертежа - нормаль
1	1	Элемент жесткости Л	Л 13.807-12.21
2	1	Элемент жесткости П	Л 13.807-12.22
3	2	Болт	М4х30 ЧСН 021101.24
4	2	Шайба	4,3 ЧСН 021702.14
5	2	Гайка	М4 ОНЛ 3240
6	6	Заклепка	2,6х6 ЧСН 022302.5
7	2	Заклепка	2,6х6 ЧСН 022320.5
-	4	Шплинт	1,6х10 ЧСН 021781.09-К

Примечание № 1

Элементы жесткости поз. 1 и 2 можно также изготовить согласно фиг. № 3. На фиг. показана левая деталь Л 13.807-12.21, правая отраженный вид.

а - контур шпангоута № 1

б - теоретическая плоскость шпангоута № 1

в - во верхний контур фюзеляжа

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

Материал: 424253.61 - дюрал с прочностью на растяжение после старения - 392 МПа /40 кгс/см²/.

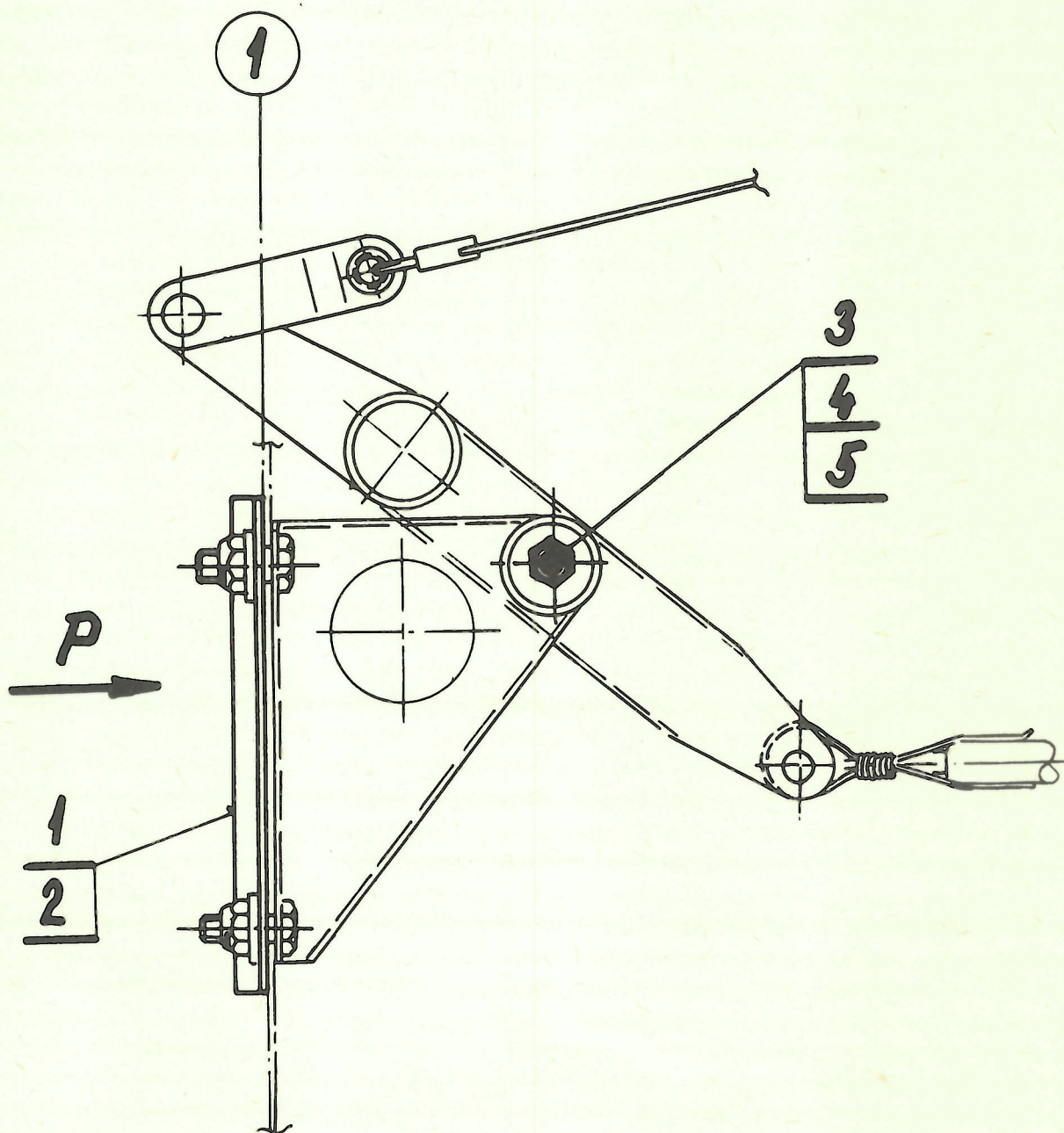
Размер: лист 1,6; 32х90 мм

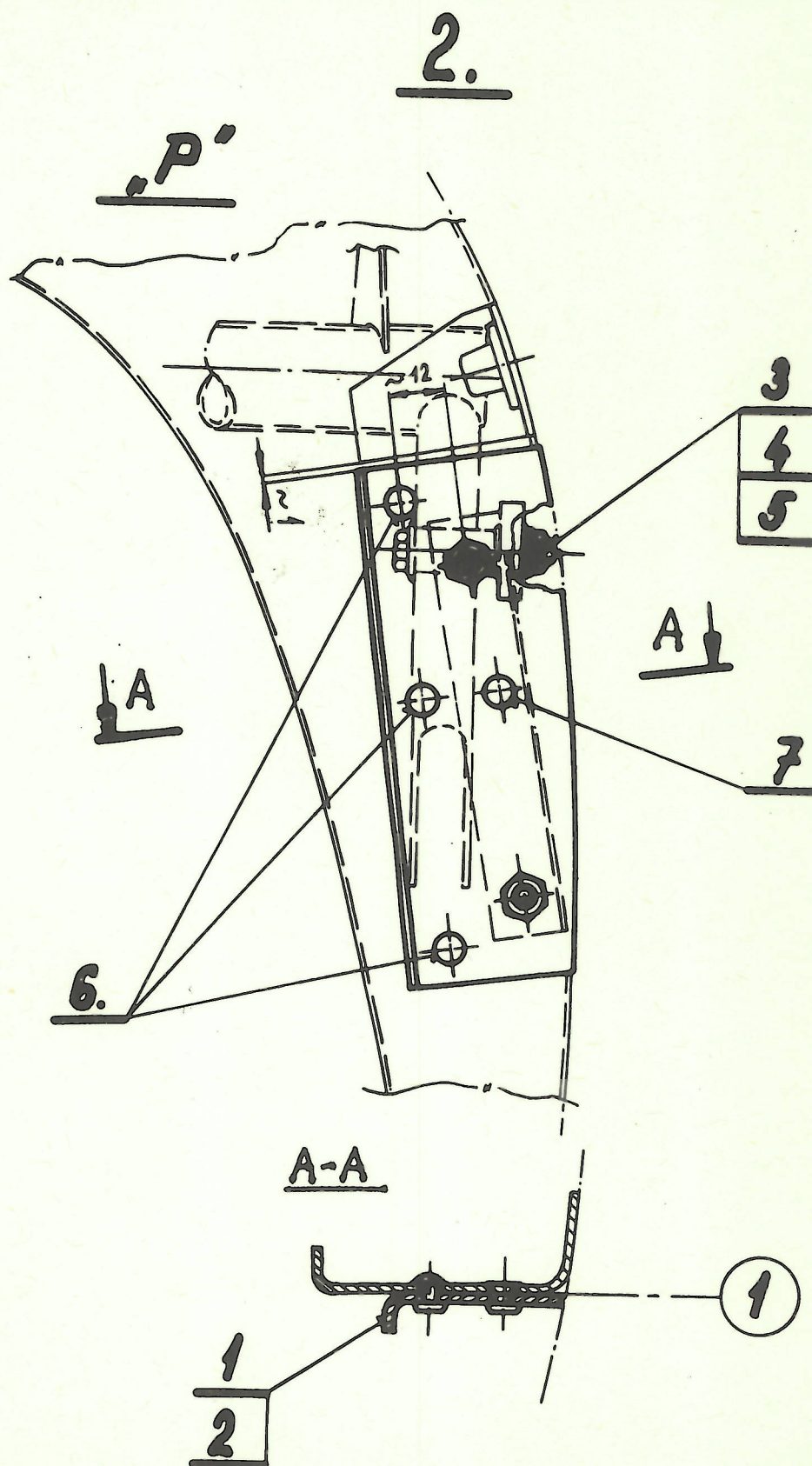
Примечание № 2.

В случае выявления трещин на шпангоуте № 1 от винтов крепления консолей перебора, возможно их оставить, если их длина не более 6 мм. Концы трещин засверлить сверлом ϕ 2 мм и шпангоут усилить согласно пункту А настоящего бюллетеня.

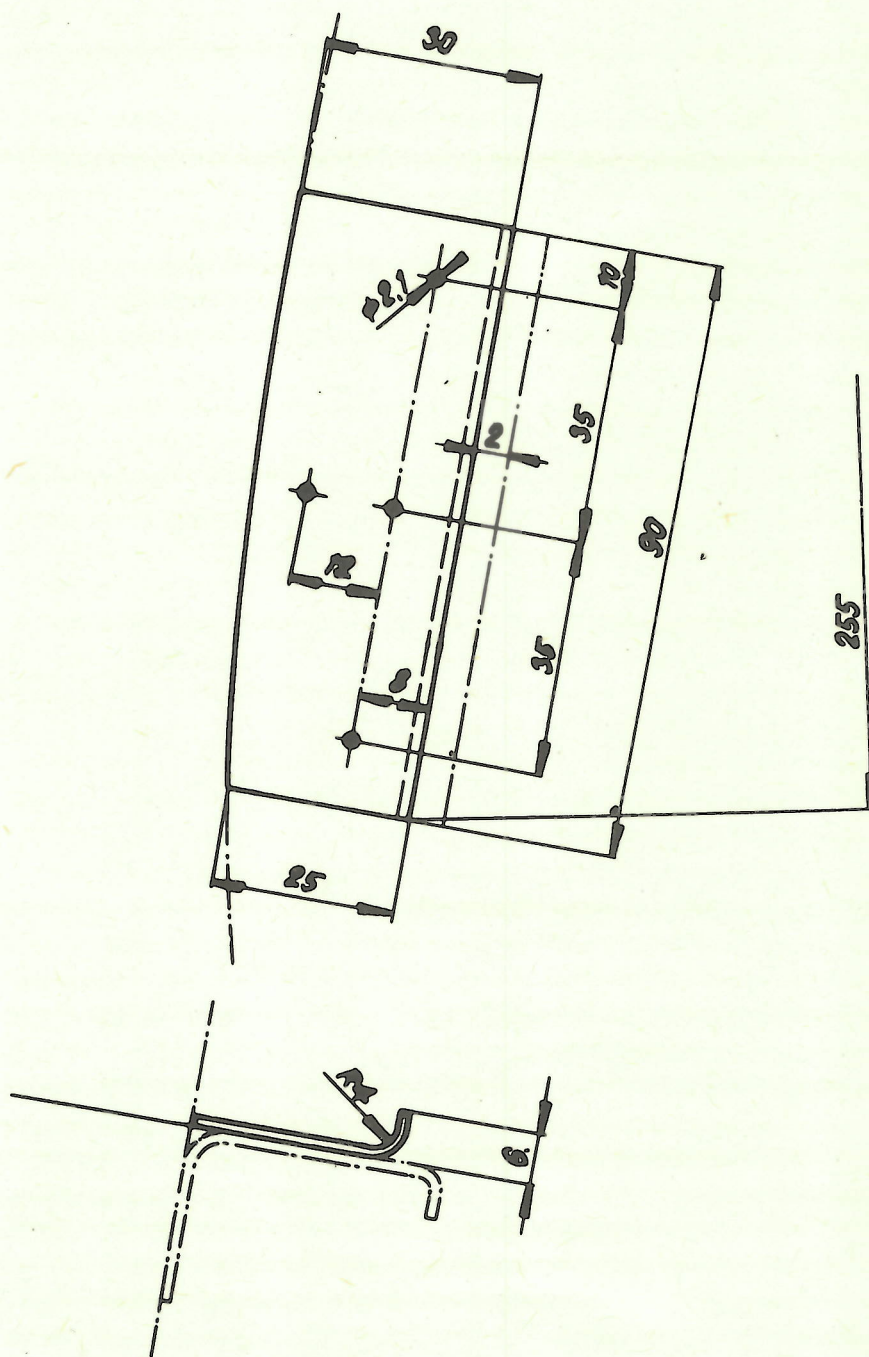
В случае выявления более длинных трещин необходимо способ ремонта определить индивидуально.

1.





3.



Л13.807 - 12.21
 - 12.22

Авг 01/85

/ОБ-Л13/047/

Стр. ... 7 ...

Л 13 БЛАНК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

БЮЛЛЕТЕНЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ 1 Л 13/047

/Д О П О Л Н Е Н И Е/

Лист: 1

Всего листов: 2

Данный бюллетень относится к: Дополнение бюллетеня обязательного выполнения № Л 13/047.

Причина: В следствие редакционной ошибки в английском и русском изданиях бюллетеня обязательного выполнения отсутствует на листе № 3 примечание № 2, на которое ссылается титульный лист указанного бюллетеня.

В русском издании кроме того приведены неправильные номера самолетов к которым относится данный бюллетень.

Мероприятия: см. лист № 2.

Мероприятия провести: Немедленно после получения бюллетеня.

Мероприятия проведет: Эксплуатирующая организация.

Расходы возместит: Не возникнут.

Необходимый материал поставит: Не требуется.

Бюллетень подготовлен к выполнению: Немедленно после получения.

Авг 01/85
.....

/ОБ-Л13/047/Д/
Стр. 1

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

В английском и русском издании дополнить на лист № 3 за текст примечания № 1 следующий текст:

Примечание № 2.

В случае выявления трещин на шпангоуте № 1 от винтов крепления консолей перебора, возможно трещины оставить, не превысить ли их длина 6 мм. Концы трещин засверлить сверлом \varnothing 2 мм и шпангоут усилить согласно пункту А настоящего бюллетеня.

В случае появления более длинных трещин необходимо способ ремонта определить индивидуально. Не будут ли в ходе проверки выявлены трещины шпангоута № 1, выполняйте проверку на трещины в ходе каждого 50-ти часового периодического обслуживания.

В русском издании на титульном листе изменить действие бюллетеня вместо "170101-17430" должно быть "170101-174730".

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № Л 13/050

Лист: 1

Всего листов: 1

Данный бюллетень относится к: всем планерам Л 13 - Бланик

Причина: Предупреждение о возможности увеличения ресурса

Мероприятия: Ресурс можно после достижения срока эксплуатации согласно бюллетеню обязательного выполнения № Л 13/045 увеличить заменой следующих критических частей:

- а/ Комплексного крыла
- б/ Нижнего стального пояса лонжерона.
- в/ Соединительных цапф соединения крыла и фюзеляжа
 - на 3 750 часов при средних условиях эксплуатации определенных бюллетенем Л 13/045
 - или на уточненное значение для средних условий эксплуатации поставленных заводу изготовителю эксплуатирующей организацией.

Работы связанные с заменой нижнего стального пояса лонжерона центроплана рекомендуется выполнять в специализированных мастерских выполняющих капитальный ремонт.

Инструкция по замене критических частей приведена в техническом отчете ЛЕТ 8/4510/78, которую могут иностранные эксплуатирующие организации заказать у ФМВТ Омнипол, Вашингтонова 11, Прага 1, эксплуатирующие организации в ЧССР прямо у завода-изготовителя н.п. ЛЕТ Угерске Градиште - Куновице.

Л 13 БЛАНИК
РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ РЕМОНТОВ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № Л 13/055

Лист: 1

Всего листов: 1

Данный бюллетень относится к планерам: Л 13 Бланик всех производственных серий.

Причина: Завод-изготовитель н.п. ЛЕТ Уг. Градиште-Куновице, ЧССР выпускает начиная с 74 серии усиленное черт. № СВ 13.201 /левое/ и СВ 13.201 /правое/ вместо прежних черт. № Л 13.202 и Л 13.202.

Мероприятия: В случае необходимости возможной замены крыла возможно заменить левое и правое крыло новым усиленным левым и правым крылом. В случае замены необходимо руководствоваться указаниями приведенными в информационном бюллетене Л 13/036, абзацы 1, 2, 3 и Примечание.

Авг 01/85
.....

/ИБ-Л13/055/

Стр. 1
.....

