

# SERWISOWA INFORMACJA LISTOWA

<b>DATA</b>	3 października 2018	<b>SIL-003/SZD/2018</b>
<b>TEMAT:</b>	Układ sterowania sterem wysokości w szybowcach SZD-54-2 „Perkoz”.	
<b>DOTYCZY:</b>	Wszystkie egzemplarze szybowców SZD-54-2 „Perkoz” do numeru 542.A.18.021W włącznie.	
<b>TERMIN REALIZACJI:</b>	Przed wykonaniem kolejnego lotu.	

## UWAGA

Niedoczytanie wszystkich zawartych tutaj informacji może prowadzić do błędów. Prosimy o kompleksowe zapoznanie się z treścią tego dokumentu, w celu pełnego zrozumienia zawartych w nim danych.

## WYTYCZNE REALIZACJI SIL:

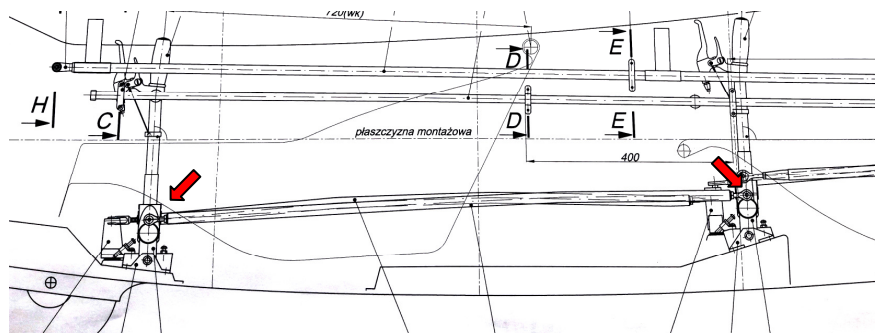
Ten SIL zawiera istotną informację dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji szybowców SZD-54-2 „Perkoz”, dla których Allstar PZL Glider Sp. z o.o. jest Właścicielem Certyfikatu Typu.

Na jednym z szybowców pozostających w intensywnej eksploatacji, wystąpiło rozłączenie się sterownicy przedniej z popychaczem steru wysokości. Szybowiec wylądował bezpiecznie. Po zdemontowaniu osłony drążka sterowego przy przednim siedzeniu stwierdzono całkowite rozłączenie się popychacza od sterownicy. Przyczyną zdarzenia bada właściwa komisja ds. badań wypadków lotniczych.

Oczekując na ustalenia komisji, sugerujemy wdrożenie następujących działań profilaktycznych, mających przeciwdziałać ewentualnemu powtórzeniu się sytuacji.

Przed wykonaniem kolejnego lotu, na wszystkich pozostających w eksploatacji szybowcach SZD-54-2 „Perkoz” do numeru fabrycznego 542.A.18.021W włącznie, zalecamy następujące działania:

- Dokonać kompleksowego sprawdzenia wzrokowego połączeń w układzie napędu steru wysokości w kabinie:
  - zdemontować osłonę drążka przy przednim siedzeniu;
  - zdemontować siedzisko tylnego siedzenia;
  - dokonać przeglądu połączeń popychaczy do obu sterownic w miejscach zidentyfikowanych na Rys. 1 (czerwone strzałki):



Rys. 1 Napędy w kabinie

Wydano			Zmieniono			Str.	Zmiana
DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	DZIEŃ	MIESIĄC	ROK		
03	10	2018	03	10	2018	1 z 2	A

Zwrócić uwagę na:

- rodzaj i stan zastosowanych nakrętek (dopuszczalne typy nakrętek to: **H-M6** wg BN 73/1117-01 lub **M6** wg DIN 980V, ISO 7042, NF E25410 lub BS 4929-1). Nakrętki te nie powinny być używane powtórnie w przypadku demontażu połączenia;
- ilość zwoi gwintu śruby wystającego z nakrętki to min. 1,5 zwoju lub - w przypadku pomiaru liniałem – nie mniej niż 1,5 mm.

W przypadku stwierdzenia niedotrzymania powyższych warunków, doprowadzić do ich spełnienia.

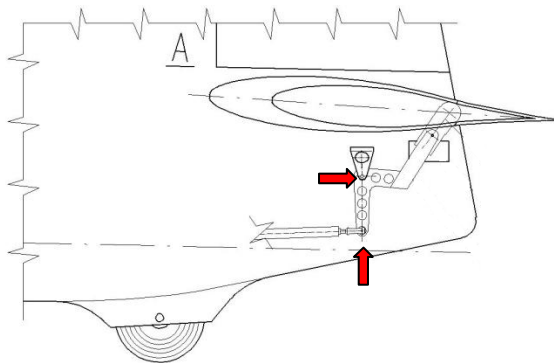
W razie wątpliwości kontaktować się z [techsupport@szd.com.pl](mailto:techsupport@szd.com.pl)

Po złożeniu napędu zalecamy powtórne znakowanie połączeń farbą.

Nakrętki wymienione wyżej dostępne są w Allstar PZL Glider Sp. z o.o.

2. Sprawdzić wzrokowo warunki połączeń w układzie napędu steru wysokości w tylnej części kadłuba, jak pokazano na Rys. 2 (czerwone strzałki). Uwaga: jest to miejsce trudnodostępne, można posiłkować się lusterkiem, boroskopem, latarką.

- zdemontować usterzenie poziome;
- ocenić warunki osadzenia dźwigni kątowej napędu steru wysokości oraz podłączenia popychacza steru wysokości do dźwigni kątowej, jak podano w pkt 1.



Rys. 2 Podłączenia napędu steru wysokości w części ogonowej szybowca

W razie wątpliwości kontaktować się z [techsupport@szd.com.pl](mailto:techsupport@szd.com.pl) w celu otrzymania indywidualnych instrukcji.

- KONIEC -

Wydano			Zmieniono			Str.	Zmiana
DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	DZIEŃ	MIESIĄC	ROK	2 z 2	A
03	10	2018	03	10	2018		