

Predmet: **Zmena v Letovej príručke letúna WT-9 Dynamic, strany 0-4, 0-5, 3-5, 3-6.**
-Doplnenie bodu 3.8.4 Nezaistený kryt kabíny a zmena v bode 3.8.3 Použitie záchranného systému (WT-9 Dynamic, model s pevným podvozkom)
-Doplnenie bodu 3.8.5 Nezaistený kryt kabíny a zmena v bode 3.8.4 Použitie záchranného systému (WT-9 Dynamic, model so zaťahovacím podvozkom)

Týka sa: WT-9 Dynamic, všetky výrobné čísla a modely

Naliehavosť: Ihneď

Hmotnosť: Zmena hmotnosti – žiadna
Zmena momentu – žiadna

Dôvod: Potreba zmeny vyplynula z prevádzky lietadiel WT- 9 Dynamic

Opatrenia: V Letovej príručke letúna WT-9 Dynamic vybrať strany 0-4, 0-5, 3-5, 3-6 a nahradiť ich novými stranami s rovnakým číslom, označenými ako Zmena č. 3 (pre model s pevným podvozkom) a Zmena č.7 (pre model so zaťahovacím podvozkom) zo dňa 01.12.2008.

Materiál: Zmenené strany 0-4, 0-5, 3-5, 3-6 sú prílohou tohto bulletinu.

Dokumentácia: Urobiť záznam v Letovej príručke o vykonanej zmene do „Záznamu o zmenách“ na strane 0-4.

V Prievidzi 03. December 2008

AEROSPOOL spol. s r.o.
Approval L-2-012/SK 2007
Vydaný..... 971 03 PRIEVIDZA
SLOVAK REPUBLIC



Schválené dňa: **14 -01- 2009**

Schválil: Letecký úrad Slovenskej republiky



Dátum: 01.12.2008, zmena č.3

0.4. ZOZNAM PLATNÝCH STRÁN

Sekcia	Strana	Dátum	Sekcia	Strana	Dátum
0	0-1	14.04.2005	5	„Appr“ 5-1	14.01.2004
	0-2	14.04.2005		„Appr“ 5-2	14.01.2004
	0-3	14.04.2005		„Appr“ 5-3	14.01.2004
	0-4	01.12.2008		„Appr“ 5-4	14.04.2005
	0-5	01.12.2008		„Appr“ 5-5	14.01.2004
	0-6	14.04.2005			
	0-7	14.01.2004	6	6-1	14.04.2005
				6-2	14.04.2005
1	1-1	14.04.2005		6-3	14.04.2005
	1-2	14.04.2005		„Appr“ 6-4	14.01.2004
	1-3	14.01.2004			
			7	7-1	14.04.2005
2	„Appr“ 2-1	14.04.2005		7-2	14.01.2004
	„Appr“ 2-2	14.01.2004		7-3	14.04.2005
	„Appr“ 2-3	14.01.2004		7-4	14.04.2005
	„Appr“ 2-4	14.04.2005		7-5	14.04.2005
	„Appr“ 2-5	14.04.2005		7-6	14.04.2005
	„Appr“ 2-6	14.04.2005		7-7	14.04.2005
	„Appr“ 2-7	14.04.2005		7-8	14.04.2005
	„Appr“ 2-8	14.01.2004		7-9	14.04.2005
				7-10	14.04.2005
3	„Appr“ 3-1	14.04.2005			
	„Appr“ 3-2	22.07.2004	8	8-1	14.04.2005
	„Appr“ 3-3	14.01.2004		8-2	14.01.2004
	„Appr“ 3-4	14.04.2005		8-3	14.04.2005
	„Appr“ 3-5	01.12.2008		8-4	14.04.2005
	„Appr“ 3-6	01.12.2008		8-5	14.04.2005
				8-6	14.04.2005
4	„Appr“ 4-1	14.04.2005	9	9-1	14.04.2005
	„Appr“ 4-2	14.01.2004		9-2	14.04.2005
	„Appr“ 4-3	14.01.2004			
	„Appr“ 4-4	14.04.2005			
	„Appr“ 4-5	14.01.2004			
	„Appr“ 4-6	14.01.2004			
	„Appr“ 4-7	14.01.2004			
	„Appr“ 4-8	14.01.2004			
	„Appr“ 4-9	14.04.2005			
	„Appr“ 4-10	14.04.2005			
	„Appr“ 4-11	14.04.2005			
	„Appr“ 4-12	14.04.2005			

3.8 Ostatné núdzové postupy

3.8.1 Poruchy riadenia

Nefunkčnosť krídeliek

- letún sa dá priečne riadiť vedľajším účinkom smerového riadenia. Začiatok a ukončenie zatáčania sa dá pri náklone do 15° vykonať len so smerovým riadením.

Nefunkčnosť smerového riadenia

- zatáčanie a ukončenie zatáčania sa vykonáva len s pomocou priečneho riadenia krídelkami.

3.8.2 Vibrácie

Vibrácie môžu mať pôvod v pohonnej jednotke alebo vo vrtuli.

1. Zredukovať otáčky motora na úroveň výskytu najmenších vibrácií.
2. Pristáť na najbližšom letisku alebo v prípade potreby vykonať bezpečnostné pristátie podľa bodu 3.6.2

3.8.3 Použitie záchranného systému

Návod na použitie záchranného systému pozri v manuály dodanom výrobcom.

3.8.4 Nezaistený kryt kabíny

Pri nedôslednom vykonávaní Úkonov pred vzletom (kontrola zatvorenia a zaistenia krytu kabíny), môže dôjsť k neúplnému zatvoreniu krytu kabíny. Kryt sa istí jedným zámkom umiestneným hore v rovine symetrie trupu zasunutím jeho páky smerom dozadu. Čap zámku je vytvorený ako západka s tlačnou pružinou. Medzi trupom a krytom kabíny letúna vznikne štrbina cca 8-12 mm, ktorá počas priamočiareho letu bez vybočenia, vplyvom prúdiaceho vzduchu a funkcie plynových vzpier sa nezväčšuje. Počas letu sa nezatvorený a nezaistený kryt kabíny prejaví zvýšeným hlukom v kabíne vplyvom prúdu vzduchu prúdiaceho cez štrbinu medzi krytom kabíny a trupom letúna. Neúplne zatvorený kryt kabíny je možné počas priamočiareho letu bez vybočenia bezpečne zatvoriť nasledovným spôsobom, podľa príslušnej fázy letu:

3.8.4.1 Počas rozjazdu

1. V prípade zistenia otvorenia krytu kabíny počas rozjazdu prerušiť vzlet.
2. Po zastavení zatvoriť a zaistiť kryt kabíny normálnym spôsobom (zatiahnúť rukoväť krytu kabíny smerom dole a skontrolovať zaistenie krytu kabíny pomocou červeného krúžku na čape zámku).

3.8.4.2 Po odpútaní alebo v stúpaní

1. Bezpečne dokončiť vzlet
2. Stúpať do bezpečnej výšky
3. Uviesť letún do priamočiareho letu bez vybočenia, a vykonať postup pre horizontálny let.

3.8.4.3 Horizontálny let

1. Otvoriť ľavé posuvné vetracie okienko na prekryte kabíny
2. Znížiť rýchlosť letu na 120 km/h
3. Jednou rukou držať riadiacu páku
4. Druhou rukou zatiahnutím za rukoväť krytu kabíny kabínu zatvoriť a zaistiť
5. Skontrolovať zaistenie krytu kabíny pomocou červeného krúžku na čape zámku
6. Zatvoriť ľavé posuvné vetracie okienko na prekryte kabíny
7. Upraviť rýchlosť letu na cestovnú rýchlosť

VÝSTRAHA

Pri letoch s neúplne zatvoreným krytom kabíny vo vybočení (nesprávna zákruta – sklzová, výklzová, sklz na pristátie) vplyvom nesúmerného obtekania trupu prúdom vzduchu dôjde k podfúknutiu krytu kabíny cez štrbinu a následnému jeho plnému otvoreniu, čomu napomáhajú aj plynové vzpery. Z kabíny sa stáva „brzdiaci štít“, čo sa prejaví abnormálnym klesaním letúna, v dôsledku zvýšeného celkového odporu.

0.4. ZOZNAM PLATNÝCH STRÁN

Sekcia	Strana	Dátum	Sekcia	Strana	Dátum
0	0-1	14.04.2005		„Appr“ 5-3	14.01.2004
	0-2	14.04.2005		„Appr“ 5-4	14.04.2005
	0-3	14.04.2005		„Appr“ 5-5	14.01.2004
	0-4	01.12.2008			
	0-5	01.12.2008	6	6-1	14.01.2004
	0-6	12.03.2007		6-2	20.07.2006
	0-7	14.01.2004		6-3	14.04.2005
				„Appr“ 6-4	14.01.2004
1	1-1	14.04.2005			
	1-2	14.04.2005	7	7-1	14.04.2005
	1-3	14.01.2004		7-2	14.01.2004
				7-3	14.04.2005
2	„Appr“ 2-1	14.04.2005		7-4	14.04.2005
	„Appr“ 2-2	24.11.2006		7-5	14.04.2005
	„Appr“ 2-3	14.01.2004		7-6	14.04.2005
	„Appr“ 2-4	14.04.2005		7-7	14.04.2005
	„Appr“ 2-5	14.04.2005		7-8	14.04.2005
	„Appr“ 2-6	14.04.2005		7-9	14.01.2005
	„Appr“ 2-7	14.04.2005		7-10	14.04.2005
	„Appr“ 2-8	14.01.2004		7-11	30.05.2008
3	„Appr“ 3-1	14.04.2005	8	8-1	14.04.2005
	„Appr“ 3-2	22.07.2004		8-2	14.01.2004
	„Appr“ 3-3	14.01.2004		8-3	14.04.2005
	„Appr“ 3-4	14.04.2005		8-4	14.04.2005
	„Appr“ 3-5	01.12.2008		8-5	14.04.2005
	„Appr“ 3-6	01.12.2008		8-6	14.04.2005
4	„Appr“ 4-1	14.04.2005	9	9-1	12.03.07
	„Appr“ 4-2	14.01.2004		9-2	12.03.07
	„Appr“ 4-3	14.01.2004			
	„Appr“ 4-4	14.04.2005			
	„Appr“ 4-5	14.01.2004			
	„Appr“ 4-6	14.01.2004			
	„Appr“ 4-7	14.01.2004			
	„Appr“ 4-8	14.01.2004			
	„Appr“ 4-9	14.04.2005			
	„Appr“ 4-10	14.04.2005			
	„Appr“ 4-11	14.04.2005			
	„Appr“ 4-12	14.04.2005			
5	„Appr“ 5-1	14.01.2004			
	„Appr“ 5-2	14.01.2004			

3.8 Ostatné núdzové postupy

3.8.1 Poruchy riadenia

Nefunkčnosť krídeliek

- letún sa dá priečne riadiť vedľajším účinkom smerového riadenia. Začiatok a ukončenie zatáčania sa dá pri náklone do 15° vykonať len so smerovým riadením.

Nefunkčnosť smerového riadenia

- zatáčanie a ukončenie zatáčania sa vykonáva len s pomocou priečneho riadenia krídelkami.

3.8.2 Vibrácie

Vibrácie môžu mať pôvod v pohonnej jednotke alebo vo vrtuli.

1. Zredukovať otáčky motora na úroveň výskytu najmenších vibrácií.
2. Pristáť na najbližšom letisku alebo v prípade potreby vykonať bezpečnostné pristátie podľa bodu 3.6.2

3.8.3 Núdzové vysunutie podvozku

Pri normálnej prevádzke sa prepínač podvozku zapína do polohy „ZAP“ (obr. 2). Pri výpadku hydraulického agregátu sa prepína do polohy „Núdzové vysunutie podvozku“. Týmto sa všetky pracovné hydraulické valce prepoja na beztlakový režim a vlastnou tiažou sa podvozkové nohy vysunú samočinne pričom spolupôsobia plynové pružiny a pružiny zalamovacích vzpier. Pri výpadku elektrického prúdu sa toto deje automaticky.

Núdzové vysunutie podvozku je ukončené keď sa rozsvietia všetky tri kontrolné signálne žiarovky na palubnej doske.



Obr. 2 Prepínač núdzového vysúvania podvozku

3.8.4 Použitie záchranného systému

Návod na použitie záchranného systému pozri v manuály dodanom výrobcom.

3.8.5 Nezaistený kryt kabíny

Pri nedôslednom vykonávaní Úkonov pred vzletom (kontrola zatvorenia a zaistenia krytu kabíny), môže dôjsť k neúplnému zatvoreniu krytu kabíny. Kryt sa istí jedným zámkom umiestneným hore v rovine symetrie trupu zasunutím jeho páky smerom dozadu. Čap zámku je vytvorený ako západka s tlačnou pružinou. Medzi trupom a krytom kabíny letúna vznikne štrbina cca 8-12 mm, ktorá počas priamočiareho letu bez vybočenia, vplyvom prúdiaceho vzduchu a funkcie plynových vzpier sa nezväčšuje. Počas letu sa nezatvorený a nezaistený kryt kabíny prejaví zvýšeným hlukom v kabíne vplyvom prúdu vzduchu prúdiaceho cez štrbinu medzi krytom kabíny a trupom letúna. Neúplne zatvorený kryt kabíny je možné počas priamočiareho letu bez vybočenia bezpečne zatvoriť nasledovným spôsobom, podľa príslušnej fázy letu:

3.8.5.1 Počas rozjazdu

1. V prípade zistenia otvorenia krytu kabíny počas rozjazdu prerušiť vzlet.
2. Po zastavení zatvoriť a zaistiť kryt kabíny normálnym spôsobom (zatahnúť rukoväť krytu kabíny smerom dole a skontrolovať zaistenie krytu kabíny pomocou červeného krúžku na čape zámku).

3.8.5.2 Po odpútaní alebo v stúpaní

1. Bezpečne dokončiť vzlet
2. Stúpať do bezpečnej výšky
3. Uviesť letún do priamočiareho letu bez vybočenia, a vykonať postup pre horizontálny let.

3.8.5.3 Horizontálny let

1. Otvoriť ľavé posuvné vetracie okienko na prekryte kabíny
2. Znížiť rýchlosť letu na 120 km/h
3. Jednou rukou držať riadiacu páku
4. Druhou rukou zatahnutím za rukoväť krytu kabíny kabínu zatvoriť a zaistiť
5. Skontrolovať zaistenie krytu kabíny pomocou červeného krúžku na čape zámku
6. Zatvoriť ľavé posuvné vetracie okienko na prekryte kabíny
7. Upraviť rýchlosť letu na cestovnú rýchlosť

VÝSTRAHA

Pri letoch s neúplne zatvoreným krytom kabíny vo vybočení (nesprávna zákruta – sklzová, výklzová, sklz na pristátie) vplyvom nesúmerného obtekania trupu prúdom vzduchu dôjde k podfúknutiu krytu kabíny cez štrbinu a následnému jeho plnému otvoreniu, čomu napomáhajú aj plynové vzpery. Z kabíny sa stáva „brzdíaci štít“, čo sa prejaví abnormálnym klesaním letúna, v dôsledku zvýšeného celkového odporu.