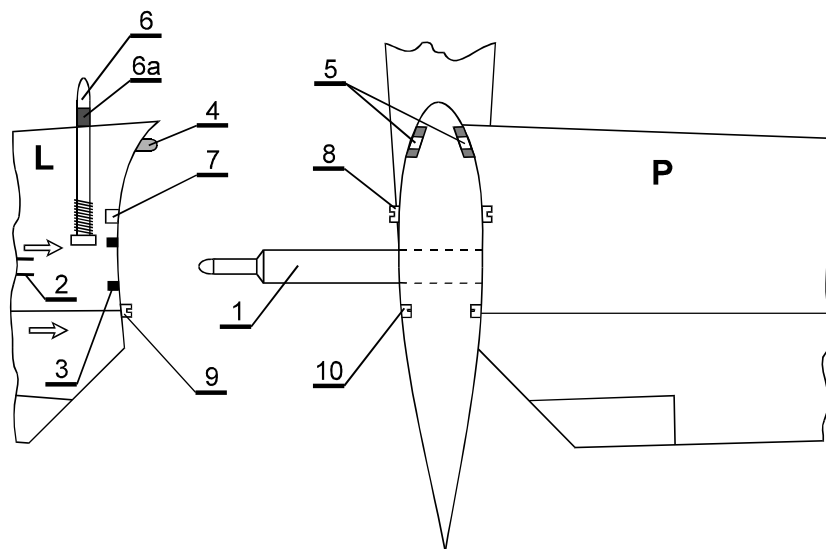


Rys. 10 Montaż skrzydeł z kadłubem

- a/ Prawe skrzydło zestawione z kadłubem, lewe przygot. do zest.
- b/ Dociąganie dźwigarów dźwignią zaczepioną o czopy oporowe. Strzałka pełna - montaż. Strzałka przerywana - demontaż.
- 1 - czopy trzonów dźwigarów
 2 - czopy kadłuba
 3 - gniazda wahliwe w skrzydłach
 4 - złącza napędu hamulców w skrz.
 5 - złącza napędu hamulców w kadł.
 6 - złącza napędu lotek w skrzydł.
 7 - złącza napędu lotek w kadłubie
 8 - sworzeń główny z przetyczką
 9 - agrafka
 10 - czopy oporowe dźwigarów
 11 - dźwignia montażowa
- P - prawe skrzydło
 L - lewe skrzydło
 K - kadłub



Rys. 11 Montaż usterzenia wysokości

- P - prawa połówka usterzenia
 L - lewa połówka usterzenia z klapką wyważającą
- 1 - rura nośna
 2,3 - gniazda rury nośnej w lewej połowie
 4 - czop ustalający połowki statecznika
 5 - gniazdo czopa ustalającego
 6 - sworzeń zabezpieczający w położeniu otwartym
 6a - sworzeń zabezpieczający w położeniu zamkniętym
 7 - złącze napędu klapki wyważającej na lewej połowie steru
 8 - złącze napędu klapki wyważającej na stateczniku pionowym
 9 - złącze napędu steru wysokości na sterze
 10 - złącze napędu steru wysokości na stateczniku pionowym

SZD-50-3 PUCHACZ

1. MONTAŻ I DEMONTAŻ

1.1. Narzędzia

- dźwignia montażowa do dociągania dźwigarów,
- śrubokręt,
- kombinerki,
- kolec do obsługi sworznia zabezpieczającego usterzenie wysokości.

1.2. Zespół montażowy

Minimum 4 osoby.

1.3. Tok pracy przy montażu

1. Oczyszczyć i nasmarować powierzchnie robocze rozłączonych okuć i złącz.
2. Ustawić kadłub na stanowisku montażowym. Podeprzeć kółko przednie (płozą ogonową na ziemi).
3. Zdjąć wziernik grzbietowy z kadłuba. Zamknąć hamulce w skrzydłach, ustawić suwak hamulców w kabinie w położeniu przednim a drążek sterowy w płaszczyźnie symetrii.
4. Zestawić prawe skrzydło z kadłubem wg Rys. Xa (lotka w neutrum, hamulce zamknięte).
5. Zestawić lewe skrzydło z kadłubem utrzymując lotki w neutrum. Doprowadzić do połączenia czopów i gniazd oraz elementów sprzęgających napędy. Po zestawieniu dociągnąć dźwigary ostatecznie dźwignią założoną na stopki dźwigarów wg Rys. 10b. Założyć sworzeń główny, wprowadzić przetyczkę sworznia w otwór w laminacie i zabezpieczyć agrafką.
6. Zestawić prawą połówkę usterzenia wysokości ze statecznikiem pionowym wg Rys. 11 (wprowadzić koniec dźwigara rurowego oraz przedni czop ustalający w odpowiednie gniazda). Doprowadzić złącza napędowe do połączenia (ustawić odpowiednio ster wysokości i klapkę wyważającą).
7. Nasunąć odpowiednio lewą połówkę usterzenia wysokości na wystający z lewej powierzchni statecznika pionowego dźwigar rurowy. Pociągnąć do przodu wystający koniec sworznia zabezpieczającego i zablokować go przez przekręcenie o 90° . Doprowadzić złącze napędowe do połączenia (ustawić odpowiednio ster wysokości i klapkę wyważającą). Po dokładnym zestawieniu lewej połówki usterzenia przekręcić sworzeń zabezpieczający o 90° i wcisnąć go do tyłu do oporu (czerwony znak musi zniknąć).
8. Sprawdzić wszystkie połączenia i działanie napędów. Zamknąć wziernik grzbietowy.

1.4. Tok pracy przy demontażu

1. Pociągnąć do przodu wystający sworzeń zabezpieczający lewą połówkę usterzenia i zablokować go przez przekręcenie o 90° (czerwony znak na sworzniu powinien być widoczny).
2. Zdjąć najpierw lewą następnie prawą połówkę usterzenia wysokości (ciągnąć na zewnątrz, wykonując ruchy drgające dla zluźnienia połączenia). W razie potrzeby można pobijać koniec rury nośnej młotkiem przez klocek drewniany.
3. Zamknąć hamulce i zdjąć agrafkę zabezpieczającą sworzeń główny. Odciążyć końce skrzydeł i wyjąć sworzeń.
4. Podtrzymać końce skrzydeł, założyć dźwignię montażową na stopki dźwigarów i ruchem dźwigni zluźnić połączenie dźwigarów. Następnie przytrzymać kadłub i zdjąć najpierw lewe, potem prawe skrzydło. Sworzeń główny założyć do okucia w kadłubie i zabezpieczyć agrafką.