

INFORMAČNÍ BULLETIN č.: LOM-IB-04b/2009

Týká se : Motorů M132, M332, M137 a M 337 všech typů a verzí, obzvláště M 337AK instalovaných v letounech Zlin Z-42, Z-43 a Z-142, jejich provozu a provozu krátce po instalaci do draku.

Důvod : Na základě výsledků šetření příčin poškození pístových skupin několika motorů v provozu, ke kterým došlo v poslední době a byly řešeny v rámci reklamací v době záruky nebo i těsně po jejím uplynutí, a u kterých šetření za hlavní příčinu určilo přehřátí motoru, upozorňujeme uživatele, že překročení předepsaných provozních teplot společně s jejich prudkými změnami, ke kterým dochází při nešetrné obsluze motoru, může vést k poškození motoru v relativně krátké době, a to hlavně v prvních hodinách jeho provozu, kdy je k takovému poškození nejnáchylnější.

Pro omezení možnosti vzniku takového poškození je nutné dodržovat v provozu následující zásady, které vycházejí ze zkušeností z dlouhodobého provozu našich motorů v různých klimatických podmínkách. Tyto zásady jsou zakotveny v technickém popisu a návodu k obsluze motoru, případně ho patřičně rozvíjejí. Jejich dodržování je podmínkou k dlouhodobé provozní spolehlivosti a životnosti motorů.

Opatření : Při provozu motoru je nutné:

- Sledovat a dodržovat na zemi i za letu předepsané limitní hodnoty teploty hlav válců a oleje. Pokud hrozí překročení nebo velké snížení teplot hlav válců, upravit, pokud je to možné, profil letu, např. přerušit krátkým vodorovným letem prudké stoupání nebo klesání.
- Vzletový režim používat maximálně po dobu 5 min, a to jen za předpokladu, že teploty hlav válců a oleje nepřekročí maximální provozní hodnoty.
- Motor po studeném spuštění pozvolně prohřívát, úměrně k teplotě okolí prodloužit dobu jeho prohřívání před přechodem na vyšší režimy. Dodržovat instrukce pro vlastní spouštění motoru a jeho předehřívání. Podobně platí, že při vypínání motoru je třeba jej před zastavením pozvolně vychladit na předepsanou teplotu.
- Při provozu motoru dodržovat předepsanou polohu korekce paliva v závislosti na nadmořské výšce letu dle tabulky 5-1 uvedené v technickém popisu a návodu k obsluze motoru. Zároveň je nutno korekci zbytečně dlouho nepoužívat při spouštění a ohřívání či naopak při ochlazování motoru.
- Neměnit v žádném případě tovární seřízení spotřeby motoru a bez vážných důvodů ani předstih zážehu na zapalovacích magnetech.
- V pravidelných intervalech kontrolovat správnou funkci ukazatelů teploty, nebo při podezření na nesprávnou funkci.

Nový motor nebo motor po GO doporučujeme v prvních 10 až 15 hodinách provozu:

- provozovat šetrně, tzn. nepoužívat ho k akrobacii nebo vlekání, maximální vzletový a maximální trvalý režim používat co nejméně, jen po nejkratší nutnou dobu.
- nepoužívat ve výcviku pro první samostatné lety pilotních žáků, motor by měl ovládat zkušený pilot nebo instruktor.
 - ▶ Pro upozornění pilotů a pozemního personálu na instalaci nového motoru nebo motoru po GO v draku doporučujeme po dobu prvních 10 až 15 provozních hodin umístit na palubní desku na dobře viditelné místo štítek nebo nálepku „NOVÝ MOTOR“.

Také upozorňujeme, že při instalaci motoru do draku je nutné přizpůsobit výřezy v chladicí jímce výfukovému potrubí s co nejmenšími spárami kolem potrubí, aby nedocházelo ke ztrátám v objemu a přetlaku chladicího vzduchu.

Platnost : Dnem schválení.

V Praze

dne : 12. 12. 2009

Schváleno na základě pravomoci DOA č. EASA.21J.306.

Schválil :

Ing. Petr Prokop, MBA, v.r.
Vedoucí projekční organizace