

Вертолёт R44, Сервисный бюллетень SB-72

ДАТА ВЫПУСКА: 30 апреля 2010 г.

КОМУ: Всем владельцам, эксплуатантам и техническому персоналу по обслуживанию вертолётов R44 и R44 II.

ТЕМА: Техническое обслуживание зоны приклейки обшивки к лонжерону лопастей несущего винта.

ПРИМЕНИМО К ВЕРТОЛЁТАМ: Вертолёты R44 с лопастями несущего винта, номенклатурный номер C016-2, и вертолёты R44 II с лопастями несущего винта, номенклатурный номер C016-5.

СРОКИ ВЫПОЛНЕНИЯ: При выполнении ближайших 100-часовых или 12-месячных регламентных работ либо до 31 июля 2010 года, в зависимости от того, что наступит раньше, и далее при выполнении каждых последующих 100-часовых или 12-месячных регламентных работ.

ОСНОВАНИЕ: В случае если по причине эрозии лакокрасочного покрытия на обшивке лопасти обнажается линия склейки, а также когда возникает коррозия на внутренней алюминиевой вставке в законцовке лопасти, может произойти отклеивание обшивки лопасти несущего винта. Необходимы надлежащий осмотр и защитная обработка (нанесение ЛКП) места склейки обшивки лопасти с лонжероном. Отклеивание обшивки, возникшее по причине ненадлежащего осмотра и техобслуживания, способно привести к лётному происшествию с катастрофическими последствиями.

ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ**ПРИМЕЧАНИЕ**

Для облегчения осмотра лопасти её следует наклонить вниз, повернув втулку на шарнире наклона, поднять рычаг общего шага до верхнего упора и отклонить ручку циклического шага таким образом, чтобы создать максимальный шаг установки лопасти.

1. См. Рисунки 1 и 2. Снимите заглушки с законцовок обеих лопастей несущего винта и очистите лопасти.
2. При помощи лупы с 10-кратным увеличением осмотрите места склейки обшивки с вставками законцовок лопастей, до этого скрытые под заглушками. Проверьте простукиванием (с помощью американской монетки достоинством 25 центов, выпуска 1965 г. или позднее) области приклейки обшивки к вставке законцовки лопасти по верхней и нижней поверхности. Если обнаружены признаки коррозии, отклеивания обшивки или участки обшивки с «хлопунами», лопасть следует считать не пригодной к дальнейшей лётной эксплуатации. Обучающее видео по проведению проверки методом простукивания доступно в сети Интернет по адресу: <http://www.robinsonheli.com/support.htm>.
3. При помощи лупы с 10-кратным увеличением осмотрите каждый обнажённый участок склейки обшивки с лонжероном на предмет отсутствия пустот (т.е. незаполненных полостей между обшивкой и лонжероном). В случае обнаружения по линии склейки любой полости, в том числе «размером с игольное ушко», лопасть следует считать не пригодной к дальнейшей лётной эксплуатации.
4. См. Рисунок 2. Нанесите на нижнюю поверхность лопасти линии на протяжении 135 дюймов (3 429 мм) от законцовки в соответствии с Рисунком, которые будут обозначать место склейки обшивки с лонжероном.

5. Убедитесь в отсутствии видимых вмятин в пределах зоны клеевого соединения. При наличии вмятин в пределах зоны клеевого соединения лопасть следует считать не пригодной к дальнейшей лётной эксплуатации.
6. Проверьте методом простукивания место склейки обшивки с лонжероном по нижней стороне лопасти на предмет отсутствия пустот. При наличии пустот лопасть следует считать не пригодной к дальнейшей лётной эксплуатации.
7. Выполните повторную обработку поверхности всех зон оголённого металла согласно «Письму по вопросам технической эксплуатации» R44 SL-32B.
8. Установите заглушки на законцовки лопастей, при этом следя за тем, чтобы кромки заглушек находились вровень с профилем лопастей.
9. Сделайте соответствующие записи в технической документации.

Приблизительная стоимость

Детали:	5 долл. США за один комплект KI-200, если заказ будет размещён до 31 июля 2010 г. Один комплект KI-200 содержит: Приспособление MT332-44, 1 шт. Маркер SAN30001 Sharpie®, 1 шт.
Трудозатраты:	менее 1 человеко-часа.

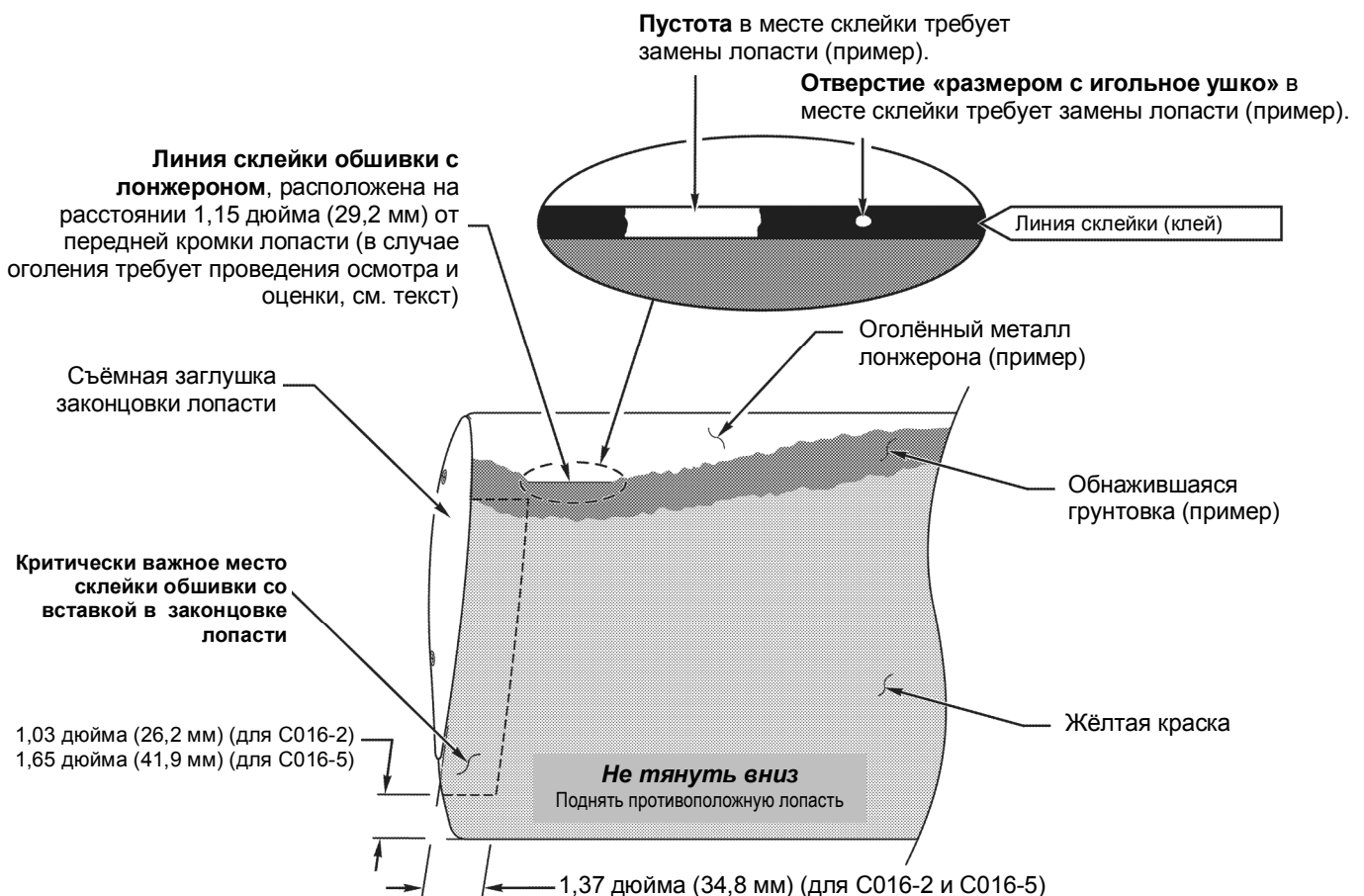


Рисунок 1. Зона законцовки и нижняя поверхность лопасти несущего винта
(Пример лопасти с чрезмерной эрозией лакокрасочного покрытия)

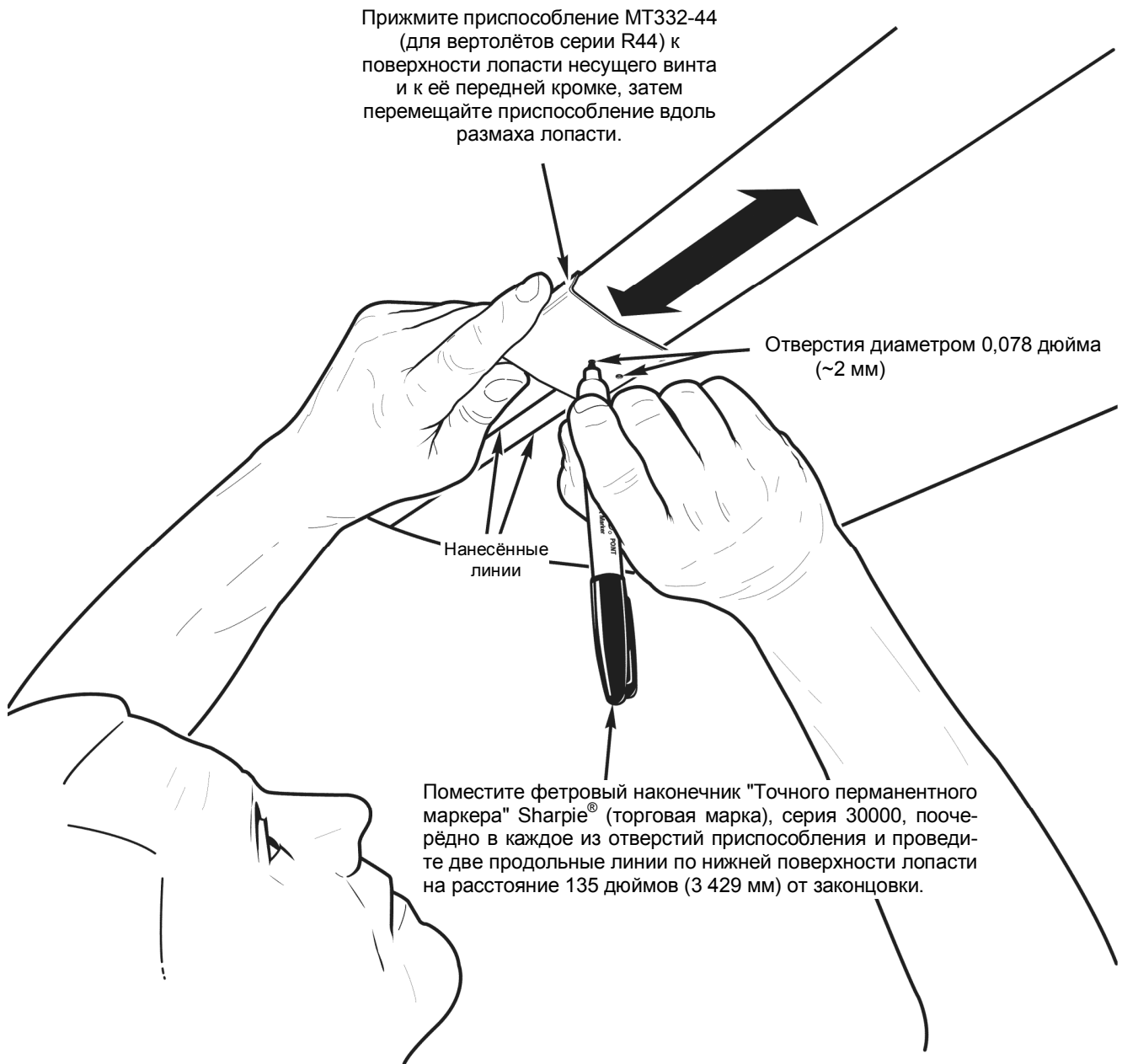


Рисунок 2. Порядок нанесения разметки на место склейки обшивки с лонжероном на нижней поверхности лопасти

Инженерно-техническая часть данного бюллетеня приведена согласно Федеральному авиационному уставу США (FAR) и утверждена Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA).

