

O M N I P O L a. s. P R A H A



ZÁVODY JANA ŠVERMY n. p. PRAHA

M 4-III/19

M 6-III/16

M 332/39

Č. M 337/28

INFORMAČNÍ BULLETIN

K doporučení.

List č. 1.

Listů celkem: 1.

Týká se Vydání definitivního doplňku č. 1, knihy "Popis, obsluha, udržování" uvedených motorů a jeho výměny.

Důvod: Původní doplněk č. 1, vydaný provozním bulletinem č. M 4-III/10, M 6-III/6, M 332/15 a M 337/4, byl vydán pouze na dobu 1 roku.

Opatření Původní doplněk č. 1 nahradit přiloženým, novým, definitivním a veškeré práce uvedené v doplňku, provádět v předepsaném časovém rozmezí.

Doplněk č. 1 "Definitivní vydání 1962" v celém rozsahu nahraňuje původní vydání!

Příloha: Doplněk č. 1, Definitivní vydání 1962.

Praha, 17.1.1963

vz. Ing. Pospíšil v.r.

Výrobce

Ing. Borovanský v.r.

Zástupce zákazníka

Ing. Scherks v.r.

.....

Státní letecká správa

M 4-III/I
M 6-III/I
M 332/I
M 337/I

LETADLOVÉ MOTORY

Minor 4-III
Minor 6-III
M 332
M 337

Popis, obsluha, udržování.

Doplňk č. 1.

Definitivní vydání.
1962

Návod na ošetření motorů zastavěných v letounech a vyřazených z
leteckého provozu.

OŠETŘENÍ PÍSTOVÝCH MOTORU ZASTAVENÝCH V LETOUNECH
A VYŘAZENÝCH Z LETECKÉHO PROVOZU

Při dočasném vyřazení letadel z provozu je nutno provádět pravidelné ošetření motoru tak, aby se zabránilo jejich znehodnocení, které by event. mohlo nastat při dalším skladování.

V případě, že motor bude vyřazen na delší dobu, která je již předem známa, provede se ihned konservace, odpovídající této době, a sice do 5ti hodin od posledního zastavení motoru. Je možno použít oleje M18, nebo RP01.

I. Konservace motoru na dobu 1 týdne, kterou nutno provést do 7 dnů od posledního chodu

- 1/ a/ Vyšroubují se zapalovací svíčky a otvory pro svíčku se vstříkne do každého válce ruční stříkačkou asi 100 cm³ čistého odvodněného leteckého oleje M 18 o teplotě 50 až 70°C, při čemž píst příslušného válce musí být vždy v dolní úvrati. Po každém stříknutí se motorem asi 2x ručně protočí, při vypnutém zapalování a zavřeném přívodu paliva, aby olej vytvořil na stěnách válců olejový film a zasáhl též ventily. Současně se otvorem pro zátku předního víka vstříkne olej M 18, ohřátý asi na 50 až 70°C na tlakové kuličkové ložisko a na přední část klikového hřídele. Svíčky se opět zašroubují.
 - b/ Výfukové otvory a hrdlo vzduchového nasávače karburátoru se zaslepí. U motoru M 332 a M 337 se zaslepí přívod vzduchu ke kompresoru. Kapoty motoru se přikryjí čistou suchou plachtou na ochranu proti prachu, event. vodě tak, aby voda nevnikla do prostoru motoru.
 - c/ Konservace vstřikovacích čerpadel provede se dle předpisu Ko-7/62, bed I, vydaného výrobcem přístroje /viz příloha č. 1/.
- 2/ Uvedenou konservaci možno opakovat ještě dvakrát, nejdéle po 7 dnech bez předběžného nahození motoru, tj. po 2 a 3 týdnech od posledního chodu motoru.

II. Konservace na 1 měsíc, motoru zamontovaného v letounu

- 1/ Bez ohledu na nalétané hodiny do prohlídky provede se pravidelná prohlídka letadla a motoru, odpovídající rozsahu nejbližší další prohlídky podle počtu nalétaných hodin a pak se ještě provedou následující práce:
 - a/ Před posledním zastavením motorů se nechají tyto běžet na cca 1200 ot./min., zavře se přívod paliva a motory se nechají běžet tak dlouho, až vysají všechno palivo z potrubí, karburátoru nebo vstřikovacího čerpadla. Bylo-li používáno ethylisovaného paliva je bezpodmí-

nečně nutno provést poslední běh motoru po dobu 10 minut na čistý benzin LBZ 72 s přísadou 5 % oleje M 18. Předpokládá se, že motor před jeho zastavením má teplotu 50 až 70°C.

- b/ Veškerý olej z motoru a nádrží se vypustí a nahradí se zcela novým, čistým, dokonale odvozněným minerálním oleje M 18. Potom se několikrát ručně motor protočí.
 - c/ Vyšroubují se zapalovací svíčky a vstříkne se svíčkovým otvorem do každého válce ruční stříkačkou asi 100 cm³ leteckého oleje M 18 o teplotě 50 až 70°C, při čemž píst příslušného válce musí být při této operaci v dolní úvratí. Po každém vstříknutí do jednotlivých válců protáhne se ručně asi 2x motorem. Olej pokryje olejovým filmem stěny válců a ventily. Pak se opět svíčky zašroubují.
 - d/ Zátky u předního víka ložiska a v zadní části víka skříně se odšroubují a na tlakové kuličkové ložisko a klikový hřídel se nastříká asi 100 cm³ oleje M 18, ohřátého na 50 až 70°C. Zátky se znovu zašroubují.
 - e/ Všechny kovové nechráněné plochy na povrchu motoru se namažou směsí oleje M 18 a 3 % ceresinu 90 - 100°C teplé, aby nedošlo k oxydaci. Elektr. přístroje a zapalovací vodiče chránit před konservační směsí.
 - f/ Výfukové otvory a hrdlo vzduchového nasávače karburátoru se zaslepí. U motoru M 332 a M 337 zaslepit přívod vzduchu ke kompresoru. Zaslepí se rovněž odvětrání motoru v horním víku skříně a odvětrávací hadička vstřikovacího čerpadla. Při použití pevné vrtule zaslepit konservační vaselinou labyrint u předního ložiska. Konservace vstřikovacího čerpadla se provede podle předpisu Ko-7/62, odst. II.
 - g/ Kapoty motorů se přikryjí čistou suchou plachtou na ochranu proti prachu, event. vodě tak, aby voda nevnikla do prostoru motoru.
 - h/ Platnost těchto navržených úkonů se počítá v drakových závodech od poslední motorové zkoušky, není-li v předcházejícím provozu přestávka delší než 7 dní.
- 2/ Uvedenou konservaci možno opakovat ještě dvakrát, avšak bez prací uvedených v odstavci 1/ a/ a b/.
- 3/ Tři jednoměsíční konservace zde uvedené možno nahradit konservací tříměsíční.

III. Tříměsíční konservace motoru zamontovaného v letounu

- 1/ Bez ohledu na nalétané hodiny do prohlídky provede se pravidelná prohlídka letadla a motoru, odpovídající rozsahu nejbližší další prohlídky podle počtu nalétaných hodin a pak se ještě provedou následující práce:

Před posledním zastavením motoru se nechají tyto běžet na cca 1200 ot./min., zavře se přívod paliva a motory se nechají běžet tak dlouho, až vysají všechno palivo z potrubí, karburátoru nebo vstřík. čerpadla. Bylo-li používáno ethylisovaného paliva, je bezpodmínečně nutno provést poslední běh motoru po dobu 10 minut na čistý benzin LBZ 72 s přísadou 5 % oleje M 18. Předpokládá se, že motor před jeho zastavením má teplotu 50 až 70°C.

- 2/ Veškerý olej z motoru a nádrží se vypustí a vyšroubují se zapalovací svíčky.
- 3/ Za stálého protáčení motoru naplní se zátkou v předním víku motorová skříň konservační směsí oleje M 18 s 3 % ceresinu, ohřátou na 60 až 70°C. Konservační směs před použitím musí být vždy dokonale odvodněna. Odvodnění se provádí zahříváním oleje na 110 až 120°C po dobu, než se přestane tvořit pěna.
- 4/ Po naplnění motorové skříně se celá náplň konservační směsí vypustí.
- 5/ Vyšroubují se zapalovací svíčky a vstříkne se svíčkovým otvorem do každého válce ruční stříkačkou asi 100 cm³ leteckého oleje M 18 o teplotě 50 až 70°C, při čemž píst příslušného válce musí být při této operaci v dolní úvratí. Po každém vstříknutí do jednotlivých válců protáčí se ručně asi 2x motorem. Olej pokryje olejovým filmem stěny válců a ventily. Pak se svíčky opět zašroubují.
- 6/ Místo svíček našroubují se odvlhčovací zátky s náplní modrého silikagelu.
- 7/ Před provedením vnější konservace nutno u následujícího příslušenství provést tato opatření:
 - a/ Zapalovací magneta: na obou zapalovacích magnetech zaslepit leuko-plastovými páskami všechny odvodušňovací otvory tak, aby se do vnitřního prostoru magnet nedostaly konservační prostředky. U magnet Scintilla s odtrhovací spojkou je to celkem 7 otvorů, bez odtrhovací spojky 4 otvory, u magnet Palax celkem 10 otvorů /4 na tělese, 6 na víku/.
Pak se pečlivě obě magneta zabalí do parafinového papíru nebo blány z PVC a důkladně se zajistí motouzem.
 - b/ Vstřikovací čerpadlo: konservace se provede dle předpisu Ko-7/62, odst. III /viz příloha 1/.
 - c/ Hydraulické čerpadlo: musí být stále zaplaveno olejem zn. AMG 10 nebo LT CIA.
 - d/ Spouštěcí motorek: zabalit do parafinového papíru nebo blány PVC a zajistit motouzem.

- e/ Zapalovací kabelovou rampu, hadici regulačního vzduchu, pryžové detaily na povrchu motoru a pod. chránit před konservačním tukem páskou PVC. Kontakty zapal. kabelů lehce natřít tukem.
- 8/ Vnější povrch motoru dokonale očistit a všechny otvory zaslepit příslušnými zátkami /trubky výfuku, nasávací hrdlo karburátoru, příp. kompresoru, vstupní otvor pro chladicí vzduch dynama, odvětrávání motoru v horním víku skříně ap./.

Potom se provede vnější konzervace motoru nastříkáním konservační směsi o teplotě 90 až 100 °C tak, aby byl pokryt souvislou vrstvou. Konservační směs - olej M 18 a 3 % ceresinu.

- 9/ Konzervaci svíček provést v roztoku benzínu LBZ 72 s 5 % oleje M 18 a zabalit do parafinového papíru.
- 10/ Při dalším uskladnění po uplynutí 3 měsíců konservační doby možno provést ještě jedenkrát tuto konzervaci, avšak po předchozím odkonservování a bez spuštění motoru.
- 11/ Po uplynutí 6 měsíců od provedení první konzervace provedou se následující opatření:
 - a/ Povrch motoru se prohlédne, zda všechny namazané a nakonservované vnější části jsou řádně pokryty vrstvou oleje a ceresinu a zda pod touto vrstvou nezačíná koroze. Zjištěná rzivá místa odstranit.
 - b/ Ve výjimečných případech se provede prohlídka vnitřku motoru po sejmutí horního víka odborníkem po předchozí dohodě s finál. závodem.
 - c/ Po vzájemné dohodě se prohlédnou všechna ramena klikového hřídele po celém obvodu při ručním protáčení motoru a ocelové součásti uvnitř motorové skříně /šrouby a matice ojníc, hlavní šrouby vík ložisek, kola pohonu, spojka kompresoru, přední tlakové ložisko, případně vačkový hřídel/.
 - d/ V případě jemného rzivého nánesu možno jej odstranit omytím petrolejem, případně použitím jemného lapovacího papíru. Oleštěná místa nutno pečlivě očistit, aby nezůstala nečistota po úpravě.
 - e/ Rzivá místa jdoucí do hloubky, která nelze lapovacím papírem odstranit, jsou nepřijatelná; v tomto případě nutno provést revizi motoru.
 - f/ Po provedené prohlídce při zjištění uspokojivého stavu motoru provedou se opatření uvedená v odstavci III. v celém rozsahu po odkonservování dle odst. V., list 6.

IV. Směrnice pro motory vyřazené 12 měsíců z leteckého provozu

- a/ Motor se vymontuje z letounu a provede se jeho prohlídka v rozsahu částečné revize dle směrnice, uvedených v knize obsluhy příslušného motoru ve výrobním závodě nebo u zákazníka dle vzájemné dohody.
- b/ V případě dalšího uskladnění provede se konservace motoru dle požadavku zákazníka.

V. Ošetření motoru při opětném zařazení letounu do provozu

Při opětném zařazení letounu do provozu je rozsah prací závislý na délce uskladnění a způsobu konservace.

- 1/ U motorů, kde nebylo použito konservační směsi ceresinem, provedou se na motoru kromě ošetření před letem dle knihy obsluhy, ještě před prvním spuštěním tato opatření:
 - a/ Sejmou se všechny ochranné kryty motoru, všechny zálepky a ostatní protikorozní opatření /sáčky se silikagelem apod./.
Povrch motoru se očistí od mastnot.
 - b/ Víka vahadel u motoru M4-III a M6-III se sejmou a naplní se čistým minerálním leteckým olejem M18.
 - c/ Z každého válce se vyšroubuje 1 svíčka a do válce se vstříkne ruční stříkačkou asi 100 cm³ oleje M 18, ohřátého asi na 85 - 100 °C, přičemž píst příslušného válce musí být v dolní úvratí, tj. v úvratí na straně ke klikovému hřídeli. Po každém vstříknutí se motorem asi 2x ručně protočí, aby olej smočil stěny válců a ventily. Svíčky se opět našroubují.
- 2/ Při opětném zařazení letounu do provozu, u kterého bylo použito při vnitřní konservaci motoru konservační směsí s ceresinem /byl uskladněn déle než 3 měsíce/, nutno provést mimo předepsaného ošetření v knize obsluhy následující práce:
 - 1/ Sejmout z motoru všechny zátky, obaly a kryty. /Papír z ohebných hadic a ochranné obaly elektr. přístrojů a vodičů nesejímat!/
 - 2/ Odvlhčovací zátky se silikagelem se vymontují a nahradí se technickými svíčkami.
 - 3/ Provede se nahřátí motoru teplým vzduchem z ohřívacího agregátu při rovnoměrném zahřívání všech jeho částí. /Kromě hadic a elektr. vodičů na rozpouštěcí teplotu a samovolného stékání konservační směsi jak vnějších, tak vnitřních částí motoru. Odstranění zbytků konservační směsi z vnějších částí motoru provádí se měkkými štěti a čistými utěrkami, namočenými v benzínu LBZ 72, přičemž je nutno chránit před stékajícím benzinem a část. vypuštěným konservačním tukem všechny elektrické vodiče a agregáty elektr. výstroje motoru.

Poznámka: Teplota vzduchu vycházejícího z ohříváče musí být od 110 - 140°C.

- 4/ U motorů M4-III, M6-III se sejmou víka vahadel, odstraní se starý olej a naplní se čistým minerálním olejem M 18. Odmontuje se předeřhřívání a propláchně se olejem M 18 ohřátým na 85 - 100°C.
- 5/ U motoru M 332 a M 337 se odšroubují zátky na vačkové skříní a celý prostor se prostříká čistým minerálním olejem M 18 ohřátým na 85 - 100°C tak, aby byly zbytky ztuhlého ceresinu odstraněny. Rovněž je nutno prostříkat vnitřek kompresoru se strany sacího hrdla.
- 6/ Z každého válce se vyšroubuje jedna technologická svíčka a do válce se vstříkne stříkačkou asi 100 cm³ minerálního oleje M 18, ohřátého na 85 - 100°C, při čemž píst příslušného válce musí být v dolní úvratí, tj. v úvratí na straně ke klik. hřídeli. Po každém vstříknutí se motor asi 2x protočí, aby teplý olej smočil stěny válců a ventily. Totéž se provede postupným vyšroubováním technologických svíček s druhé strany.
- 7/ Vlastní vnitřní odkonservování motoru provádět následujícím postupem:
 - a/ Sejmout záslepky z výfuků, vyšroubovat šroub se sítkovým čistěčem ze sběracího olejového potrubí na zadní dolní části motoru a otevřít klapku předeřhříváče u karburátoru /u motorů M6-III, M4-III/.
 - b/ Sejmout pásku z konce odpad. trubičky sacího potrubí a dobře prohrát trubičku ofoukáním z ohříváče, aby konservační směs lehce odtékla /u motorů M6-III, M4-III/.
 - c/ Po odstranění konservační směsi z motoru během nahřívání protáčet klikovým hřídelem.
 - d/ Vymýt spalovací prostory válců vystříkáním čistým benzinem, předběžně nastavit píst v každém válci do nejnižší polohy /tj. do HÚ/.
- 8/ Odpojit ve dvou místech hadici spojující výstupní olej. čerpadla se šroubením vysílače tlaku a zaplnit transformátorovým olejem. Pak připojit hadici k výstupu olej. čerpadla.
- 9/ Odvzdušňovacím hrdlem horního víka propláchnout horkým olejem M 18 při teplotě 85 - 100°C motorovou skřín tak, aby byly odstraněny zbytky konservační směsi.
- 10/ Odkonservování motorů je nutno provádět bezprostředně před jejich uvedením do provozu.
- 11/ Odstraňování konservační směsi možno též provádět ohřátím motoru ohřívacím zařízením /jak v předchozím popsáno - bod 3/ a směs nechati volně odtéci. Ohřívací vzduch musí mít teplotu 110 - 140°C. Před ohřátím motoru se vyšroubují technologické svíčky /zátky/ a při ručním protáčení motorem se nechá vypuštěná konservační směs volně odtékat.

- 12/ Na motor namontovat svíčky a filtry po předchozím vymytí a prohlédnutí.
- 13/ Sejmout ochranné obaly s elektrických vodičů, prověřit stav koncovek kabelů zapalování a nasunout je na svíčky.
- 14/ Vyšroubovat zátky karburátorových trysek - pomocí ručního čerpadla /z rezervní nádrže paliv. systému/ zaplnit palivem plovák. komory karburátorů.
- 15/ Nastavit čelní kryt na motor a spojit koženou manžetu se sacím potrubím karburátorů.
- 16/ Odpojit hadici od sání olej. čerpadla, zaplnit ji horkým motorovým olejem a ustavit na místo.
- 17/ Nalít horký motorový olej M 18 /o teplotě 85 - 100°C/ do olejové nádrže letounu v množství, jaké je dáno pro ten který typ motoru v příslušných instrukcích.
- 18/ Několikrát ručně protočit vrtulí ve směru otáčení hodinových ručiček, aby olejové čerpadlo nasálo olej.
- 19/ Spustit motor a nechat jej běžet po dobu 20 a 30 minut z počátku na 800 - 900 ot./min., pak zvýšit otáčky na 1000 - 1500 ot./min. dle příslušného typu motoru. Motor dokonale prohřát /teplota oleje na vstupu musí být alespoň 40 - 50°C a na výstupu alespoň 60 - 70°C.
- 20/ Po zastavení motoru vypustit úplně olej, obsahující zbytky konservační směsi z olejové nádrže, přívodní hadice olej. čerpadla, karteru motoru; k tomu se sejme šroub se sítkovým čističem se sběracího olej. potrubí. Vymýt filtry a sítko a ustavit je zpět na místo.
- 21/ Event. zamontovaný padací ventil /u mot. M6-III nebo M4-III akrobat./ se vymyje benzinem a prověří jeho činnost a zpět se namontuje.
- 22/ Sejmout víka magnet, odstranit konservační směs a kontakty vymýt měkkým štětcem smočeným v tetrachloru nebo v benzinu LBZ 72. Rozdělovač magneta se dobře vysuší /ofoukáním suchým vzduchem/, a víka magnet se zpět namontují.
- 23/ Nádrže se naplní olejem, jak je uvedeno v bodech 17/, 18/ a 19/ těchto instrukcí. Letoun se připraví dle příslušných směrnic k letu a zalétne se v horizontálním letu. Prošetřit po zalétání stav oleje v nádržích. V případě silného vzpěnění - olej znovu vyměnit. Vymýt všechny filtry. Teplota oleje na vstupu se musí pohybovat v 55 - 65°C. Zalétnutí se provádí za účelem ověření funkce motoru a celého letounu.
- 24/ Po prvním zalétání letounu se vymění všechen olej v celém olejovém systému; vymyje se olejová nádrž, jak popsáno v předchozím /bod 20/ a znovu se naplní čistým olejem M 18.

Ostatní dle předpisu pro zařazení letounu do opětného provozu.

Závěr: Všechny provedené konservace, překonservace a prohlídky motoru musí býti zapsány do motorové knihy s datem a podpisem prováděcího závodu.

Předpis nahrazuje dosavadní předpis P 55.32, který se dnem vydání tohoto předpisu ruší pro řadové pístové motory, pro ostatní motory kde uvedený předpis je použit zůstává v platnosti.

Předpis na konservaci čerpadel LUN 5151 a LUN 5152 v provozu
před dočasným vyřazením.

A. Konservace

Při dočasném vyřazení letounů z provozu je nutno provádět pravidelné ošetřování vstřikovacích čerpadel tak, aby se zabránilo jejich znehodnocení, které by mohlo nastat při delším skladování.

V případě, že motor s čerpadlem bude vyřazen na delší dobu, která je předem známa, provede se ihned konservace odpovídající této době a sice do 5 hodin od posledního zastavení motoru.

Používá se oleje M 18 nebo RP Ol.

I. Konservace čerpadla na dobu 1 týdne

Konservace čerpadla na dobu 1 týdne se provádí současně s týdenní konservací motoru a to až po jeho ošetření.

Navíc se provádí tyto úkony:

- a/ Vyšroubuje se pravá boční zátka se závitem M 18 x 1,5 a otvorem se nastříká do prostoru čerpadla asi 150 cm³ čistého motorového oleje o teplotě 50 - 70°C, až olej začne vytékat bočním otvorem.
- b/ Zátka se opět zašroubuje, zaslepí se odvzdušnění v levé boční zátce a hadička odvzdušnění plevákové komory.

Uvedenou konservaci možno souhlasně s motorem opakovat ještě dvakrát, tj. po dvou a třech týdnech od posledního chodu motoru.

II. Konservace čerpadla na dobu 1 měsíce

Konservace čerpadla na dobu 1 měsíce se provádí současně s měsíční konservací motoru a to až po jeho předepsaném ošetření. Navíc se provádí tyto úkony:

- a/ Vyšroubují se obě boční zátky z čerpadla, zátka ve dně předního dílu čerpadla a olej se vypustí.
- b/ Ruční pumpičkou se vystříká celý prostor předního dílu čerpadla čistým neethylovaným benzinem.
- c/ Zašroubuje se zátka do pravého boku čerpadla.
- d/ Do levého boku se našroubuje pomocná zátka se závitem M 18x1,5 opatřená gumovou průchodkou. Průchodkou se nasune do prostoru čerpadla kovová trubička ohnutá do tvaru rozevřeného písmene S tak, aby jeden její konec zasahoval do dutiny čerpadla až na její horní stěnu.

- e/ Otvorem ve dně se vtlačuje do čerpadla čistý olej s příměsí 3 % ceresinu, ohřátý na teplotu 90 - 100°C tak dlouho, až odvzdušňovací trubičkou tvaru S v boční pomocné zátce začne olej vytékat.
- f/ Po naplnění skříňky se asi 2x protočí motor vrtulí. Přitom páčka ruční korekce musí být v poloze "+".
- g/ Olej se z čerpadla otvorem ve dně vypustí a vyšroubuje se pomocná zátka s trubičkou z levého boku.
- h/ Zašroubují se všechny zátky. Levá zátka s odvzdušňovacím otvorem se zaslepí.
- ch/ Zaslepí se hadička odvzdušnění plovákové komory.

Uvedenou konservaci možno opakovat ještě 2x souhlasně s opakovanou měsíční konservací motoru.

III. Konservace čerpadla na dobu 3 měsíců

Konservace čerpadla na dobu 3 měsíců se provádí současně s tříměsíční konservací motoru stejným postupem jako konservace čerpadla na dobu 1 měsíce.

Při dalším uskladnění po uplynutí 3 měsíců conservační doby je možno provést ještě 1x tuto konservaci při splnění podmínky předchozího odkonservování, tj. nahřátí povrchu čerpadla teplým vzduchem. Viz bod B.

IV. Po uplynutí 6 měsíců od provedení první konservace provedou se následující opatření:

- a/ Povrch čerpadla se prohlédne, zda všechny nechráněné kovové části jsou řádně pokryty vrstvou conservační směsi předepsané pro motor.
- b/ V případě porušení vrstvy conservační směsi je nutno tuto obnovit.

V. Konservace na dobu 1 roku se zásadně provádí dle směrnic v TP pro čerpadlo.

B. Ošetření čerpadla při opětovém zařazení letounu do provozu

Ošetření čerpadla při opětovém zařazení letounu do provozu se provádí současně s motorem. Rozsah prací je závislý na délce uskladnění a způsobu konservace.

- a/ Bylo-li použito ke konservaci čistého oleje, provádí se pouze vnější odkonservování omytím benzinem nebo ofoukáním teplým vzduchem.

b/ Bylo-li použito ke konservaci conservační směsi s ceresinem, provádí se i vnitřní odkonservování a to:

- 1/ Sejmou se záslepky z hadičky odvzdušnění plovákové komory a zátky odvzdušnění na boku čerpadla.
- 2/ Vyšroubují se obě boční zátky a zátka ve dně čerpadla.
- 3/ Povrch čerpadla se ohřeje teplým vzduchem / $t = 110-140^{\circ}\text{C}$ / tak, aby veškerá conservační směs vytekla z prostoru čerpadla. Místo ohřátí teplým vzduchem je možno omýt vnitřní detaily čerpadla vystřikáním čistým minerálním olejem o teplotě $85 - 100^{\circ}\text{C}$ tak, aby byly zbytky ztuhlého ceresinu odstraněny.
- 4/ Zašroubuje a zajistí se spodní zátka se závitem M 8x1.
- 5/ Do prostoru čerpadla se nastříká asi 200 cm^3 čistého oleje M 18.
- 6/ Zašroubují se obě boční zátky se závitem M 18 x 1,5.

Odkonservování čerpadel je nutno provádět bezprostředně před jejich uvedením do provozu.

Všechny provedené conservace i překonservace je nutno zapsat do průvodní knížky čerpadla s datem a podpisem provádějící osoby a závodu.

Tento předpis nahrazuje předpis na konservaci č. Ko-2/62, který se dnem vydání tohoto předpisu ruší.

Návrh na provedení pomocné zátky s odvzdušňovací kovovou trubičkou.

Poznámka: Pomocnou zátku možno zhotovit úpravou zátky č.v. Yh-158 nebo Yh-160.