

MUUTOSPIEDOTE 1977-04-15 M 13 1 (3)
SERVICE BULLETIN April 15, 1977 M 13 page 1 of 3

AIHE
REASON

Lentojarrujen käyttövoima
Airbrake control locking force

KOSKEE
EFFECTIVITY

PIk-20 D sarjanumerot 20504...20530
PIK-20 D Model serial numbers 20504...20530

SELOSTUS
DESCRIPTION

Jarrun käyttövoima saattaa olla edellä mainituissa koneissa varsin suuri, hyvin lähellä 196 N. Epäedullisissa olosuhteissa saattaa voima kasvaa yli suurimman sallitun 196 N rajan.

The airbrake control locking force may be for those aircraft with serial numbers included in the above list rather high, near the 196 N (44 pounds) limit value. In unfavourable conditions, this force may exceed the limit.

SUORITUS
COMPLIANCE

25 lentotunnin kuluessa
Within 25 flight hours

OHJEET
INSTRUCTIONS

- 1 Jarrukammen/käyttövoima on mitattava ja mikäli se on yli 196 N, on suoritettava seuraavassa kuvattu säätötoimenpide.
- 2 Jarrulevyt säädetään jarrukotelossa olevasta lyhyestä työntötangosta (ks. Hoito-ohjekirja s. II-13) siten, että pintalevy on koko matkaltaan välyksettömästi kiinni uransa pohjassa. Huom: Liiallista kiristämistä on vältettävä voimien kasvamisen vuoksi! Sopiva kiristysmatka jousille on 1...2 mm.
- 3 Jarrun työntötangot säädetään pikalukoistaan siten, että ne osuvat molemmat yhtä aikaa kulmavivun palloon. Huom! Jarrun käyttövivun ohjaamossa on tässä asennossa oltava n. 3 mm eturajoittimestaan taaksepäin. Jarrujen on oltava säädön tapahtuessa lukitut.

- 4 Em. säädön jälkeen säädetään oikean jarrun työntötangon pikalukkoa yksi kierros lyhyemmäksi, jotta oikea jarru menisi lukkoon ennen vasenta. Huom! Mikäli pikalukon säätövara ei riitä, voidaan sitä pidentää hieman säätämällä oikean jarrun kulmavipuun tulevaa työntötankoa.
- 5 Mikäli käyttövoima on yhä liian suuri, on jarrulevyjen jousien jännitystä pienennettävä ja suoritettava säätö uudelleen.
- 1 The airbrake control locking force must be measured and if it is more than 196 N (44 pounds) the following adjustments must be done.
- 2 Airbrakes in both wings must be adjusted as said in PIK-20 D Service Manual page 11-10, (PIK-20 D Betriebshandbuch Seite 11-10) so that the cover is stressed on the wing by the springs (the springs must then be stressed about 1 to 2 mm). The stress must not be too high in order to avoid too high of a locking force. The actuating force on the push-rod must be about 100...150 N (20...30 pounds).
- 3 The main push-rods must be adjusted so that they reach the balls in the fuselage at the same time, when the airbrakes are locked. (Note! , The handle in the cockpit must be about 3 mm (1/8 in) away from the forward position.)
- 4 The right push-rod must then be adjusted one turn shorter so that the right airbrake is locking before the left one.
Note! If it is not possible to shorten the push-rod, it can be helped by lengthening the right wing vertical push-rod in the

EIRIAVION OY
Kisällinkatu 8
SF-15170 Lahti 17

<u>MUUTOSTIEDOTE</u>	1977-04-15	M 13	3 (3)
SERVICE BULLETIN	April 15, 1977	M 13	page 3 of 3

fuselage and then carry out the adjustment as described.

- 5 If the force is still too high, the airbrake spring stress must be readjusted smaller and adjust the whole system again.

VAIKUTUS MASSAKESKIÖÖN
WEIGHT AND BALANCE

Ei vaikutusta.
No effect.

ILMAILUHALLITUKSEN
HYVÄKSYNTÄ

APPROVED BY THE NATIONAL
BOARD OF AVIATION IN
FINLAND

Matti Puhakka

Appendix 1: Sketch for air brake control mechanism