

Passagierflugzeug IL-62/IL-62M

Wartungsvorschrift

Fachbereich Zelle

Teil 2

INTERFLUG
Fluggesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik

Eigentum
BT FLUGTECHNIK/TLD
Tel. 74 25
Expl.-Nr.;

Passagierflugzeug IL-62/IL-62M

Wartungsvorschrift

Fachbereich Zelle

Teil 2

INTERFLUG

Fluggesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik

Eigentum
BT FLUGTECHNIK/TLD
Tel. 74 25
Expl.-Nr.:

Eigenerarbeitung der Ingenieurtechnischen Abteilung des
Betriebsteiles Flugtechnik der INTERFLUG auf der Grund-
lage folgender sowjetischer Vorschrift:

ПРИКАЗЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ ИЛ-62,
ИЛ-62М (МОСКВА 1980г.)

Ordnungs-Nummer: IL-62-4/841
IL-62M-4/133

Inspektionskontrollen: Eigenerarbeitung der Ingenieur-
technischen Abteilung des Be-
triebsteiles Flugtechnik der
INTERFLUG

Gültig für INTERFLUG ab:

01. Juli 1982

Gleichzeitig tritt die Wartungsvorschrift Ordnungs-
Nummer IL-62-4/685 und die vorläufige Wartungsvor-
schrift IL-62M vom 30. 06. 1980 außer Kraft.

Franke
Direktor Flugtechnik

- Alle Rechte vorbehalten -

Herausgeber: INTERFLUG - Technische Dokumentationsstelle
Ordnungs-Nummer: IL-62-4/855, IL-62M-4/194 Juni 1982

Berlin - Schönefeld
Ag/130/TD/ 4 /82

6.	Instandhaltungsarbeiten der Sonderkontrollen	251
6.1.	Instandhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug gemäß Anweisung Nr. 1 der SLI	251
6.2.	Instandhaltungsarbeiten nach Blitzschlag bzw. elektrostatischer Entladung	260
6.3.	Instandhaltungsarbeiten nach Sandsturm	262
6.4.	Instandhaltungsarbeiten nach Hagelschauer	268
6.5.	Instandhaltungsarbeiten nach Abstackfehlern	268
7.	Instandhaltungsarbeiten zum Abstellen und zur Wiedereinführung	269
8.	Verzeichnis der Arbeiten, nach deren Durchführung ein Prüf- bzw. Werkstattflug erforderlich ist	278
9.	Verzeichnis der plombierten Stellen	280
10.	Verzeichnis der Arbeiten, die entsprechend den Bedingungen des Arbeits- und Brandschutzes nicht gleichzeitig ausgeführt werden dürfen	281
11.	Verzeichnis der Regulierungspunkte, deren Regulierung beim Halter verboten ist	285
12.	Anlagen	285
12.1.	Verzeichnis der zulässigen Defekte und Toleranzen	285
12.1.1.	Flugwerk	285
12.1.2.	Kraftstoffundichtheiten	299
12.1.3.	Bereifung	302
12.1.4.	Verglasung	302
12.2.	Abbildungen und Diagramme	306

6.0. Sonderkontrollen

6.1. Instandhaltungsarbeiten des Luftfahrzeuges gemäß Anweisung Nr. 1 der SLI

Hinweise:

1. Bei der Sichtprüfung der Bauteile, Aggregate und Bauelemente ist besonders auf Risse, Verformungen, Lockerungen von Schraub- und Nietverbindungen sowie äußere Dichtheit zu achten.
2. Werden bei den festgelegten Instandhaltungsarbeiten Defekte festgestellt, die im Zusammenhang mit den definierten Überlastungen stehen, sind die entsprechenden Mitarbeiter des BT Flugtechnik, Abteilung IT und der TP zu verständigen.
3. Werden bei der Sichtkontrolle nach der Landung mit unzulässig großer Landemasse oder unzulässig großer Kraftstoffmasse, Form "a", Defekte festgestellt, ist eine Sichtkontrolle nach Form "b" durchzuführen.
4. Müssen im Ausland Sichtkontrollen nach Form "b" oder "c" durchgeführt werden, sind sofort die verantwortlichen Mitarbeiter über das DZ Flughafen Berlin-Schönefeld zu verständigen.
5. Bei einer Überlastung - Rückwärtsbugsieren mit unzulässig großem Stoß nach Abscheren des Sicherungsbolzens und weiterem Rückwärtsbugsieren - sind die Wartungspunkte 6.1.5.2. (begrenzt auf das Bugfahrwerk) und 6.1.5.3. durchzuführen.
6. Bei einer Überlastung - seitlichem Herausrollen vom Rollweg - sind die Instandhaltungspunkte 6.1.1.3. (die ersten zwei Unterpunkte), 6.1.2.3.; 6.1.5.1.; 6.1.5.2.; 6.1.5.3.; 6.1.5.4.; 6.1.5.5.; 6.1.5.6. durchzuführen.
7. Bei einem Startabbruch ist eine Sichtkontrolle des Flugwerkes und des Fahrwerkes vorzunehmen. Hierzu sind die Instandhaltungspunkte 6.1.2.3.; 6.1.2.7.; 6.1.2.8.; 6.1.5.1.; 6.1.5.2.; 6.1.5.3.; 6.1.5.7. durchzuführen.

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	c
5.1.1.	Rumpf				
6.1.1.1.	Behütung des Rumpfes sichtprüfen. Besonders die Bereiche der Spanten 46, 51, 56, 78 und 82 kontrollieren.	B	x	x	x
6.1.1.2.	Türen, Luken, Fenster und Notausstiege und deren Einfassungen sichtprüfen.		-	x	x
6.1.1.3.	Folgende Bauteile sichtprüfen: Bauteile im Bugfahrwerksachacht bei geöffneten Klappen, besonders den horizontalen druckdichten Boden untere Bereiche der Spanten 11 und 13 druckdichte Trennwände der Spanten 42, 56 und 63 druckdichten Boden zwischen den Spanten 42 bis 63 seitliche und den mittleren Träger des Hauptfahrwerksschachtes Träger für den Triebwerksgondelanschluß an den Spanten 78 und 82 von den Diensträumen aus Trennwand des Spantes 85 vom 4. Gepäckraum aus Booster APM-62T, Anschlußelemente des Boosters und die Bauelemente des Rumpfes im Anschlußbereich Befestigungsbeschläge für die Aufhängung des Hilfsaggregates TA-6, TA-6A	B	x	x	x
			-	x	x
			-	-	x
			-	-	x
			-	x	x
			-	x	x
			-	x	x
				x	x

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	c
	Bauteile und Bauelemente im Bereich der Aufhängungspunkte des Hilfsaggregates TA-6, TA-6A oberen Bereich der Spanten 85 bis 95 einschließlich der Anschlußprofile für die Seitenflosse.		-	x	x
6.1.1.4.	Befestigungsschrauben der kraftaufnehmenden Paneele zwischen den Spanten 45 bis 63 auf Festsitz prüfen (Stichproben).		-	-	x
6.1.2.	Tragwerk (TFM, TFA, Landeklappen, Spoiler und Querruder)				
6.1.2.1.	Behütung des Tragflügels und der Spaltverkleidungen sichtprüfen, besonders den Bereich der Rippen 4 sowie die oberen und unteren Stahlgurte der Rippen 8 vom TFM.		x	x	x
6.1.2.2.	Vorderen und hinteren Holm des Tragflügels, soweit zugänglich, sichtprüfen. <u>Anmerkung:</u> Die Sichtprüfung erfolgt bei geöffneten Wartungsluken und Wartungspaneele und bei ausgefahrenen Landeklappen und Spoilern.	B	x	x	x
6.1.2.3.	Bauteile und Bauelemente im Bereich der HFW-Aufhängung sichtprüfen. Besonders den zusätzlichen Träger und den hinteren Holm des TFM im Bereich der Rippen 7 und 8.	B	x	x	x

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	c
6.1.2.4.	Verbindungselemente Rumpf-TFM und TFM-TFA sichtprüfen. (Spaltverkleidung und Abdeckbleche in diesem Bereich abschrauben).	B	-	x	x
6.1.2.5.	Bolzen der Verbindung TFM-TFA an der Unter- und Oberseite des Tragflügels sowie die Befestigungsschrauben der Wartungspaneele für die Integralbehälter und der Nasenkästen am vorderen Holm auf Festsitz prüfen (Stichproben). <u>Anmerkung:</u> - Die Überprüfung der Bolzen der Verbindung TFM-TFA an der Oberseite des Tragflügels entfällt, wenn das Bulletin 874 DK-0 (Verstärkungsaufgabe) durchgeführt ist. - Das LFZ ist zur Überprüfung gem. Wartungshandbuch Zelle IL-62-4/683, Abschnitt 57-00-00 aufzubocken und abzustützen.		-	-	x
6.1.2.6.	Aggregate, Rohrleitungen sowie den Bereich der KS-Behälter und der Drainagebehälter der KS-Anlage auf Leckstellen sichtprüfen.		x	x	x
6.1.2.7.	Behätigung der Querruder, Spoiler und Landeklappen sichtprüfen.	B	-	x	x
6.1.2.8.	Landeklappe und Spoiler ausfahren. Bauelemente für die Aufhängung und Betätigung der Landeklappen (Spindeln, Führungsschienen, LK-Wagen, Kardangelenke, Transmissionswellen, Gelenkverbindungen, Ausleger und die Arbeitszylinder der Spoiler) sowie die Befestigung der Bauelemente sichtprüfen.				

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	c
6.1.2.9.	Landklappen und Spoiler aus- und einfahren, dabei auf Fremdge- räusche achten.		x	x	x
6.1.2.10.	Aufhängungen der Querruder, der Flettner- und Trimmruder sicht- prüfen.		-	x	x
6.1.3.	<u>Leitwerk</u>				
6.1.3.1.	Behütung des Höhen- und Seitenleitwerkes sowie des Umströmungs- körpers sichtprüfen. Sichtprüfung erfolgt bei der Form "a" vom Boden aus.	B	x	x	x
6.1.3.2.	Aufhängungen der Höhenruder, des Seitenruders, der Trimmruder und des Flettnerruders sichtprüfen.	B	-	x	x
6.1.3.3.	Verbindungselemente Rumpf-Seitenflosse von außen sichtprüfen.	B	-	x	x
6.1.3.4.	Verbindungselemente Seitenflosse - Höhenflosse und die Verbindung der beiden Höhenflossenhälften sichtprüfen. <u>Anmerkung:</u> Für die Sichtprüfung sind die technologischen Luken zu öffnen.	B	-	x	x
6.1.3.5.	Steuerungsorgane (Quer-, Höhen- und Seitenruder) überprüfen.	F	x	x	x
6.1.3.6.	Höhenflossenverstellung überprüfen.	F	x	x	x

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	c
6.1.4.	<u>Triebwerksgondeln</u>				
6.1.4.1.	Hautfelder und Bauelemente (Stringer, Rippen, Spanten, Träger, Profile) der Triebwerksgondeln, Lufteinläufe, Gondelstiele, Triebwerkshauben und der Rahmen für die Schubumkehrgitter sichtprüfen. <u>Anmerkung:</u> Die Sichtprüfung der Bauelemente in den Gondeln erfolgt bei geöffneten TW-Hauben und durch die Wartungsluken.	B	x	x	x
6.1.4.2.	Den richtigen Sitz der TW-Hauben und der Verkleidungsteile kontrollieren.		x	x	x
6.1.4.3.	Verbindung Rumpf-Triebwerksgondel durch die geöffneten technologischen Luken des Gondelteiles sichtprüfen.	B	-	x	x
6.1.5.	<u>Fahrwerk und Hydraulikanlage</u>				
6.1.5.1.	Einfederung der Federbeine des Haupt- und Bugfahrwerkes in Abhängigkeit von der Flugzeugmasse kontrollieren. Plombe des Schleppzigers auf Unversehrtheit sichtprüfen.		x	x	x

Position	Durchzuführende Arbeiten			Art der Sichtpr.	Kontrollart		
					a	b	c
	Masse t	90	110	140			
	Einfederung des BFW mm	90 ± 15	110 ± 15	120 ± 15			
	Einfederung des HFW mm	315 ± 20	350 ± 20	380 ± 10			
	<p><u>Anmerkung:</u> 1. Eine unterschiedliche Einfederung zwischen dem linken und rechten Federbein bis zu 25 mm ist zulässig.</p> <p>2. Betankung der linken und rechten Tragflügel beachten!</p> <p>3. Bei abweichender Einfederung die Stickstoff- bzw. Flüssigkeitsfüllung gem. Vorschrift des Wartungshandbuches Zelle (Fahrwerk und Hydraulik) IL-62-4/676, Kapitel 32-10-10, Seite 501 bis 502 überprüfen.</p> <p>4. Liegen Anzeichen eines erfolgten vollständigen Einfederns vor, ist das LFZ aufzubocken, die Freigängigkeit und die Füllung des Federbeines zu kontrollieren.</p> <p>Die Bedingungen für die Kontrolle der Freigängigkeit der Federbeine sind der Reparaturvorschrift IL-62, Kapitel 32, Abschnitt 32-10-1 zu entnehmen.</p>						
6.1.5.2.	Fahrwerke, Verbindungen, Arbeitszylinder, Aufhängungen, Aufhängungsbeschläge, Dämpfungszylinder, Knickstrebenschloß,			8	x	x	x

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	o
6.1.5.3.	Schlösser für ein- und ausgefahrne Stellung der Fahrwerke, Klappenschlösser und Klappenzyylinder sichtprüfen. Bugfahrwerkslenkungsanlage sichtprüfen.	B	x	x	x
6.1.5.4.	Hydraulikanlage auf Dichtheit sichtprüfen. Siehe Anmerkung des Punktes 5.6.5.1. und 5.6.5.2.	A	x	x	x
6.1.5.5.	Funktion der Fahrwerksanlage gemäß der Vorschrift des Wartungshandbuches Zelle (Fahrwerk und Hydraulik) IL-62-4/676, Kapitel 32-30-00 Punkt 3, Seite 504 bis 506 durchführen. <u>Anmerkung:</u> 1. Die Durchführung bei der Form "C" entfällt, wenn die Kontrolle auf Grund des Fluges bei starken Böen erfolgt. 2. Die Funktionsprüfung ist nur durchzuführen, wenn Beanstandungen am Fahrwerk, deren Aufhängungen oder der Fahrwerksklappenanlage festgestellt werden, die zum Nachweis der einwandfreien Funktion und Leichtgängigkeit notwendig sind sowie bei Abweichung der Nivellierwerte. Die Entscheidung ist von einem Fach- und Prüflingenieur zu treffen.		-	-	x
6.1.5.6.	Heckstützfahrwerk, Führungsrollen sowie deren Halterungen, Um-mantelung, Kardanwellen des Hand- und Elektroantriebes, Anschluß- und Verbindungselemente, Differentialuntersetzungsgetriebe sichtprüfen.	B	-	x	x

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	o
6.1.5.7.	<p>Fahrwerkswagen anbocken und Standbremse lösen.</p> <p>Bereifung der Räder gemäß Punkt 5.6.1.1. und 5.6.2.1. kontrollieren. Anmerkungen beachten!</p> <p>An jedem Hauptfahrwerk ein Rad abbauen. Es ist das Rad abzubauen, an welchem der Verdacht auf Überhitzung bzw. die höchste Erwärmung besteht bzw. vorhanden ist. Räder und Mehrscheibenbremsen auf Überhitzung anhand des Ausschmelzens der Thermoindikatoren gemäß Pkt. 5.6.1.23. kontrollieren. Wenn kein Rad mit Thermoindikatoren vorhanden ist, an jedem Hauptfahrwerk ein Rad abbauen.</p> <p>Werden Überhitzungserscheinungen festgestellt, die Mehrscheibenbremse wechseln bzw. reparieren (grundsätzlich müssen sämtliche Dichtringe gewechselt werden), die anderen Räder ebenfalls abbauen und die Mehrscheibenbremse sichtprüfen.</p> <p>Zulässige Defekte siehe Punkt 5.6.1.14.</p> <p>Anmerkung beachten!</p> <p>Standbremse einschalten, Mehrscheibenbremse auf Dichtheit kontrollieren. Dauer der Dichtheitsprüfung $t = 10$ min.</p> <p>Standbremse ausschalten.</p> <p>Räder anbauen, Fahrwerkswagen abbocken.</p>		-	x	x

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtpr.	Kontrollart		
			a	b	o
6.1.6.	<p><u>Anmerkung:</u> 1. Die Durchführung bei der Kontrollart "C" entfällt, wenn die Kontrolle auf Grund des Fluges bei starken Böen erfolgt.</p> <p>2. Der Radabbau kann ggf. entfallen, wenn die HFW-Räder mit Thermoindikatoren ausgerüstet sind. In diesem Fall entsprechend den Festlegungen der Anmerkung des Punktes 5.6.1.23. verfahren.</p> <p>3. Der Radabbau von Rädern ohne Thermoindikatoren kann entfallen, wenn der Nachweis auf nichterfolgte Überhitzung der Mehrscheibenbremsen, Räder und Reifen mit Hilfe von Thermoindikatoren, -farben oder anderen Temperaturmeßmethoden gewährleistet wird. Die Temperaturmessung ist dann frühestens 30 bis 45 min nach der Landung/Bremsung durchzuführen. Die maximale zulässige Temperatur darf $t = 110^{\circ}\text{C}$ betragen.</p> <p>Fremdkörperkontrolle nach Prüfvorschrift 30/73 - A 1 durchführen.</p>				
			x	x	x

6.2. Instandhaltungsarbeiten nach "Blitzschlag" bzw. elektrostatischer Entladung

Zur Feststellung von Beschädigungen (Schmorstellen, Löcher in der Behütung, Farbänderung der Behütung durch Temperatureinwirkung), die durch elektrostatische Entladung hervorgerufen wurden, sind an folgenden Baugruppen und Bauteilen Sichtkontrollen von außen durchzuführen.

6.2.1. Radarhaube, Behütung sowie Schraub- und Nietverbindungen des Rumpfes einschließlich Türen, Luken, Bug- und Hauptfahrwerksklappen.

6.2.2. Behütung sowie Schraub- und Nietverbindungen des Tragflügels, Spaltverkleidungen, Querruder, Spoiler und Landeklappen

6.2.3. Behütung sowie Schraub- und Nietverbindungen des Höhen- und Seitenleitwerkes einschließlich Umströmungskörper

6.2.4. Behütung sowie Schraub- und Nietverbindungen der Triebwerksgondel, Triebwerkshauben und des Gondelstieles

6.2.5. Verglasung der Besatzungskabine

6.2.6. Elektrostatische Entlader an der Radarhaube, am Tragflügel, Querrudern sowie am Höhen- und Seitenleitwerk

6.2.7. Bugfahrwerk und Hauptfahrwerk

6.2.8. Erdungsseil an den Hauptfahrwerken

6.2.9. Bauelemente der Quer-, Höhen- und Seitenruderaufhängung

6.2.10. Bauelemente, für die Aufhängung und Betätigung der Landklappen und Spoiler (Spindeln, Führungsschienen, LK-Wagen, Ausleger und Gelenkverbindungen)

6.2.11. Masseverbinder der Quer-, Höhen- und Seitenruder, der Spoiler, Landklappen, Fahrwerksklappen, Einstiegtüren, Gepäck- und Wartungsluken

6.2.12. Vollen Ausschlag aller Ruder sowie Trimm- und Flettnerruder durchführen und dabei auf Schwergängigkeit achten

6.2.13. Landklappen und Spoiler aus- und einfahren, dabei besonders auf Fremdgeräusche achten

Allgemeine Anmerkung:

1. Werden Beschädigungen an den Bauelementen der Ruderaufhängung festgestellt, dann sind die Führungsrollen und die Lager der Steuerstangen sowie Masseverbinder in der Steuerungsanlage für die Quer-, Höhen- und Seitenrudersteuerung sichtzuprüfen.
2. Flache Schmorstellen in den Hautfeldern der Druckkabine mit einem Durchmesser ≤ 4 mm können punktförmig auspoliert werden. Die max. zulässige Tiefe der Beschädigung nach dem Auspolieren beträgt 0,12 mm. Die Entscheidung über das Auspolieren solcher Schmorstellen ist vom Wartungsingenieur zu treffen.
3. Tiefe Schmorstellen in den Hautfeldern sind grundsätzlich nicht auszupolieren. Sie sind durch Aufbohren und Einsetzen eines Nietes oder durch Auswechseln bzw. Verstärken der beschädigten Hautbleche zu beseitigen bzw. zu reparieren.
4. Hautbleche mit leichten Temperaturspuren werden nur farblich neu konserviert.

5. An den Nietköpfen sind Schmorstellen mit folgenden Begrenzungen zulässig:
- 1/4 des Nietkopfumfanges mit einer max. Breite von 0,5 mm,
 - max. 2 Niete in einem Stringer- oder Spantabschnitt oder
 - max. 3 Niete in einem Stringerabschnitt (es müssen jedoch jeweils 4 bis 5 Niete dazwischenliegen).
6. Schmorstellen mit einer Tiefe $> 0,12$ mm in den Hautfeldern der Druckkabine, deren Abstand weniger als 25 mm beträgt, sind einem Riß gleichzusetzen und entsprechend zu reparieren.
7. Werden Schmorstellen in den Integralschalen der Druckkabine festgestellt, ist über die Behebung der Beschädigung und den weiteren Einsatz des Luftfahrzeuges durch eine Reparaturkommission zu entscheiden.
- 6.3. Instandhaltungsarbeiten des Flugwerkes, der Fahrwerke und der Triebwerke nach Sandsturm
- Form "I" - wird im Ausland durchgeführt, sie dient zur Überprüfung der Funktionstüchtigkeit von Bauteilen und Aggregaten
- Form "II" - wird auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld durchgeführt, auch nach Durchführung der Form "I" im Ausland.
- Hinweis: - Bei der Sichtprüfung der Bauteile, Aggregate und Bauelemente ist besonders auf Verschmutzung sowie auf Leichtgängigkeit aller beweglichen Teile zu achten.
- Verschmutzte Teile (speziell Lagerstellen, Gleitflächen, Ein- und Austrittsöffnungen) sind zu reinigen, beschädigte Lackschichten auszubessern.
 - Festgestellte Mängel, die die Flugsicherheit gefährden bzw. beeinträchtigen, sind bei der Durchführung der Form I sowie II sofort zu beheben.

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtprüfung	Kontrollart			
			I	II		
6.3.1.	Sämtliche Baugruppen des Luftfahrzeuges (Rumpf, Tragwerk, Leitwerk, TW-Gondeln) von außen reinigen.		-	x		
6.3.2.	Radarhaube, Behütung des Rumpfes (besonders im druckdichten Bereich), des Leitwerkes, des Tragflügels, Landeklappen, Spoiler, Querruder, Fahrwerksklappen, TW-Gondeln und TW-Hauben sichtprüfen.	B	x	x		
6.3.3.	Drainageöffnungen in den Hautfeldern des Rumpfes, Leitwerkes, Tragwerkes und der TW-Gondeln sichtprüfen und reinigen.		-	x		
6.3.4.	Verglasung des Rumpfes (Besatzungskabine, Passagierkabine, Bordbuffet, Diensträume) sichtprüfen.	E	x	x		
6.3.5.	Aufhängungen aller Ruder und Hilfsruder sichtprüfen.		x	x		
6.3.6.	Vollen Ausschlag aller Ruder (Quer-, Höhen-, Seitenruder) sowie Trimm- und Flettneruder durchführen und dabei auf Schwergängigkeit achten.		x	x		
6.3.7.	Bauelemente (Ausleger, LK-Schienen, LK-Wagen, Antriebsspindel) für die Befestigung und Betätigung der Landeklappen und Spoiler sichtprüfen.	A	-	x		
6.3.8.	Oberflächen von den Kolbenstangen der Arbeitszylinder der Spoiler sowie die LK-Schienen, LK-Spindeln, LK-Wagen und		-	x		

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtprüfung	Kontrollart			
			I	II		
	deren Führungsrollen gemäß den Angaben im Schmierplan BB-IL-62-4/400 auf der Seite 22 in Form einer B ₃ -Kontrolle abschmieren.					
6.3.9.	Landeklappen und Spoiler aus- und einfahren, dabei besonders auf Fremdgeräusche achten.		x	x		
6.3.10.	Kühlturbinenrotoren (2280T) auf Leichtgängigkeit überprüfen.		x	x		
6.3.11.	Belüftungsstutzen der KS-Anlage sichtbar prüfen,	A	x	x		
6.3.12.	KS-Proben aus den Belüftungsbehältern entnehmen und auf Verunreinigungen kontrollieren.		x	x		
6.3.13.	Eintrittsöffnungen einschließlich Leitbleche für die Kühlluft des Wärmeübertrages 2251 sichtbar prüfen.	A	x	x		
6.3.14.	Funktion der Höhenflossenverstellung überprüfen, dabei auf Fremdgeräusche achten.		-	x		
6.3.15.	Bugfahrwerks- und Hauptfahrwerksklappen öffnen und Sicherungsschellen an die Kolbenstange der Arbeitszylinder für die Klappen anbringen.		x	x		
	<u>Anmerkung:</u> des Punktes 5.6.1.7. beachten!					

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtprüfung	Kontrollart			
			I	II		
6.3.16.	Bugfahrwerk					
6.3.16.1.	Fahrwerk, Aufhängungslager des Fahrwerkes, oberes Schloß, Standschloß, Arbeitszylinder des Fahrwerkes, der Klappen, Schösser und Lenkung, Steueraggregat PPM -3 sowie Rohr- und Schlauchleitungen am Fahrwerk sichtsprüfen.	B, E	x	x		
6.3.16.2.	Entriegelungsseile der Klappen, Umlenkrollen und Klappenschösser sichtsprüfen.	B, D	x	x		
6.3.16.3.	Rollen der Hakenschösser der Klappen sichtsprüfen und auf Leichtgängigkeit kontrollieren.	B	x	x		
6.3.16.4.	Steuerstangen und Hebel für die Betätigung der Endschalter der Fahrwerkssteuerung sichtsprüfen.	D	x	x		
6.3.17.	Hauptfahrwerk					
6.3.17.1.	Fahrwerk, Aufhängungslager des Fahrwerkes und der Knickstrebe, oberes Schloß, Knickstrebenschloß, Dämpfungszylinder, Arbeitszylinder des Fahrwerkes, der Klappen, Knickstrebe und Schösser sowie Rohr- und Schlauchleitungen am Fahrwerk sichtsprüfen.	B, E	x	x		

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtprüfung	Kontrollart			
			I	II		
6.3.17.2.	Schlösser, Steuerstangen, Umlenk- und Pendelhebel, Führungsrollen der Steuerstangen, Seilrollen der Handentriegelung, Halterungen, Verbindungs- und Befestigungselemente sowie Massebänder der Fahrwerksklappenanlage sichtbar prüfen.	B, D	x	x		
6.3.18.	Heckstützfahwerk					
6.3.18.1.	Außeres Zylinderrohr, Federbeinzylinder, Kolbenstange, Schellen mit Führungsrollen, Zentriermechanismus, Kardanwelle des Hand- und Elektroantriebes, Differentialuntersetzungsgetriebe, Transmissionsrohre, Kardangelenke, Befestigungsschellen, Verbindungsstellen und Abdeckblech sichtbar prüfen.	A	-	x		
6.3.18.2.	Heckstützfahwerk säubern.		-	x		
6.3.19.	Haupt- und Bugfahwerk, Fahrwerkschächte, Schlösser und Klappen säubern und mit einem Lappen abreiben. Sämtliche Gleitflächen (außer Kolbenstange der Federbeine) und Rollen mit einer dünnen Schicht ZIATIM-203 versehen. Entriegelungsseile der Klappen mit einem in Hydraulikflüssigkeit (AMG-10) getränkten Lappen abreiben.		-	x		

Position	Durchzuführende Arbeiten	Art der Sichtprüfung	Kontrollart			
			I	II		
6.3.20.	Haupt-, Bug- und Heckstützfahrwerk sowie Klappenanlage gemäß den Angaben und Fristen im Schmierplan BB-IL-62-4/400 auf den Seiten 23 bis 26 in Form einer B ₃ -Kontrolle abschmieren. <u>Anmerkung</u> des Punktes 5.6.1.10. beachten!		-	x		
6.3.21.	Sicherungschellen von der Kolbenstange der Arbeitszylinder abnehmen und die Hauptfahrwerks- und Bugfahrwerksklappen schließen.		x	x		
6.3.22.	Fremdkörperkontrolle nach Prüfvorschrift 30/73 - A 1 durchführen.		-	x		

6.4. Instandhaltungsarbeiten nach Hagelschauer

Zur Feststellung von Beschädigungen (Kratzer, Einbeulungen und Lackbeschädigungen) durch Hagelschauer sind folgende Baugruppen und Bauteile sichtzuprüfen.

Hinweis: Besonders zu kontrollieren sind der druckdichte Bereich des Rumpfes, die Nasenkästen des Tragflügels und des Leitwerkes, die Stirnringe der TW-Einläufe, die Nasenverkleidungen der Ruder und Landeklappen.

- 6.4.1. Radarhaube
 - 6.4.2. Rumpf
 - 6.4.3. Verglasung des Rumpfes
 - 6.4.4. Tragflügel
 - 6.4.5. TW-Gondeln einschließlich TW-Klappen und TW-Einlaufringe
 - 6.4.6. Landeklappen in (ausgefahrener Stellung)
 - 6.4.7. Querruder einschließlich Trimm- und Flettneruder
 - 6.4.8. Höhenflosse einschließlich Umströmungskörper
 - 6.4.9. Höhenruder einschließlich Trimmruder
 - 6.4.10. Seitenflosse
 - 6.4.11. Seitenruder einschließlich Trimm- und Flettneruder
 - 6.4.12. Landeklappen ein- und ausfahren und dabei auf Fremdgeräusche achten
 - 6.4.13. Vollen Ausschlag aller Ruder sowie Trimm- und Flettneruder durchführen, dabei auf Schwergängigkeit achten
- 6.5. Instandhaltungsarbeiten nach Absteckfehlern entfällt für Zelle

7. Instandhaltungsarbeiten zum Abstellen und zur Wiedereinführung
(Arbeiten spätestens nach 10 Tagen Abstellstandzeit durchführen)

Bei einer Abstellstandzeit des Luftfahrzeuges über 4 Monate entfällt bei Erreichen der kalendermäßigen Frist die entsprechende Wartungsform gemäß Pos. 3.7. der Wartungsvorschrift, wenn das Luftfahrzeug weiter abgestellt bleibt.

Die o. g. Wartungsform ist dann bei der Vorbereitung zum Flugbetrieb durchzuführen.

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
7.1. Vor und hinter die HFW-Räder Bremsklötze legen.	x	-	x	-	-
7.2. Luftfahrzeug gem. Pkt. 4.4.B. mit Blindverschlüssen versehen.	x	-	x	-	-
7.3. Luftdruck der Reifen überprüfen. Hauptfahrwerk: $p_{\text{ü}} = 11 + 0,5 \text{ kp/cm}^2$ (1,08 + 0,05 MPa)	x	x	x	x	x
Bugfahrwerk: $p_{\text{ü}} = 8 + 0,5 \text{ kp/cm}^2$ (0,78 + 0,05 MPa)					

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
Heckstütz- fahrwerk					
	$p_{\text{ü}} = 10 + 0,5 \text{ kp/cm}^2$ $(0,98 + 0,05 \text{ MPa})$				
<u>Anmerkung:</u> des Punktes 5.6.1.5. beachten!					
7.4. Kontrollieren, ob die Erdungsseile der Fahrwerke zuverlässig den Erdboden berühren.	x	-	x	x	-
7.5. Alle Ruder arretieren, Seitenschere anbringen.	x	-	x	x	-
7.6. Drainagebohrungen im	x	x	x	x	x
- Rumpf					
- Landeklappe					
- Höhenruder und Höhenflossen					
- Querruder säubern.					

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
7.7. Wasser- und Toilettenanlage, vollständig entleeren, Wasserhähne und Ablaßhähne offen lassen.	x	-	x	-	-
7.8. Ballastbehälter vollständig entleeren und Hähne offen lassen.	x	-	x	-	-
7.9. Betankungs- und Ablaßpaneele der Wasser- und Toilettenanlage u. d. Ballastbehälters mit einem Lappen säubern und trocken wischen.	x	-	x	-	-
7.10. Kraftstoffbehälter gem. Vorschrift des Wartungshandbuches Zelle, IL-62-4/682, Kapitel 28-21-00, Seite 501 bis 504, Pkt. I mit 60 000 kg betanken. Behälter 7 (IL-62M) mit 200 kg betanken.	x	-	x	-	-
7.11. Kraftstoffproben gemäß Vorschrift des Wartungshandbuches Zelle, IL-62-4/682, Kapitel 28-21-00,	-	x	-	x	x

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
Seite 504 bis 506, Pkt. II durchführen.					
7.12. Sämtliche blanke bzw. verchromte Flächen der Bauteile der folgenden Anlagen von Schmutz und altem Fett säubern, auf Zustand kontrollieren und mit einer dünnen Schicht ZIATIM-201 einfetten: - Fahrwerkeanlage - Spoileranlage - Landeklappen.	x	-	x	x	-
7.13. Druck vom Hydraulikhaupthälter am Drainagebehälter ablassen.	x	-	x	-	-
7.14. Seile der Bugradlenkung im nicht druckdichten Teil u. d. FW-Klappensteuerung (Notsausfahren mit einem in AMG-10 getränkten Lappen abreiben.	x	-	x	-	-
7.15. Prüfen, ob d. Arretierungsbolzen für die Bugradlenkung eingeschraubt ist.	x	-	x	-	-

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
7.16. Sonnenblenden schließen und Sitze im Cockpit und in der Passagierkabine mit Schonbezügen versehen.	x	-	x	-	-
7.17. Alle Betätigungsschalter der Zelle- und FW-HYD-Anlage in Ausgangsstellung bringen.	x	-	x	-	-
7.18. Stopfen aus den Drainageöffnungen der Schiebefenster und Türen entfernen.	x	-	x	-	-
7.19. Alle Türen, Schiebefenster und Luken schließen.	x	-	x	x	-
7.20. Alle Bodengeräte, Leitern u. a. Gegenstände vom Luftfahrzeug entfernen.	x	-	x	x	-
7.21. Alle Türen, Luken und Schiebefenster öffnen und Luftfahrzeug belüften bzw. mit Warmluft durchblasen.	-	x	-	-	x

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
<p><u>Anmerkung:</u></p> <p>1. Das Lüften des Luftfahrzeuges ist nur durchzuführen, bei einer Außentemperatur $> 10^{\circ}\text{C}$ und einer relativen Luftfeuchtigkeit $< 70\%$. Die Belüftungsdauer beträgt mindestens 2 h.</p> <p>2. Sind zum Zeitpunkt des Lüftens die unter Pkt. 1 genannten Bedingungen nicht gegeben, sind die Kabinen mit Warmluft durchzublasen. Die eingeblasene Luft muß eine Temperatur von 20°C bis 40°C haben. Die Belüftungsdauer beträgt mindestens 1 h.</p> <p>3. Das Lüften ist alle 10 Tage durchzuführen.</p>					

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiter zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
7.22. Alle Bauteile der Bug- und Hauptfahrwerksschächte auf Zustand und Korrosion sichtprüfen.	-	x	-	x	x
7.23. Ruderscheren entfernen.	-	x	-	-	x
7.24. Rumpf, Tragflügel, Landeklappen und alle Ruder auf Zustand und Korrosion sichtprüfen.	-	x	-	x	x
7.25. Schonbezüge entfernen und Sonnenblenden hochschieben.	-	x	-	-	x
7.26. Luftfahrzeug gemäß Schmierplan BB IL-62-4/400 (Periodizität: B-Kontrolle) abschmieren.	-	-	-	x	-
7.27. Sämtliche blanke bzw. verchromte Flächen der Bauteile der folgenden Anlage von Schmutz und altem Fett säubern und auf Zustand kontrollieren:	-	x	-	-	x

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiter zum Abstellen	nach jew. 1 Monat U	Vorbereitung zum Flugbetr.
- Fahrwerkeanlage					
- Landeklappenanlage					
- Spoileranlage.					
7.28. Luftfahrzeug ca. 100 m schleppen und so abstellen, daß sich die Standfläche der Reifen verändert.	-	-	-	x	-
7.29. Funktionsprüfung folgender Anlagen durchführen: Landeklappen gem. Pkt. 5.2.7.6. Spoiler gem. Pkt. 5.6.5.29., Pos. 4 Höhenflossen gem. Pkt. 5.2.7.5.	-	-	-	-	x
7.30. Inspektion III oder höhere Wartungsform	-	x	-	-	x
<u>Anmerkung:</u>					
1. Die Inspektion III ist bei einer Abstellstandzeit des Luftfahrzeuges bis 4 Monate durchzuführen.					

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellstandzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
2. Über 4 Monate Abstellstandzeit ist die entsprechende Wartungsform in Abhängigkeit von der kalendermäßigen Frist gemäß der Wartungsvorschrift durchzuführen.					
7.31. Stickstoffdruck in den Druckflüssigkeitsspeichern prüfen. Bei drucklosem Zustand der Hydraulikanlage muß in der Stickstoffkammer des Druckspeichers ein Druck von $p_u = 65 \begin{matrix} +4 \\ -5 \end{matrix} \text{ kp/cm}^2$ ($6,38 \begin{matrix} +0,39 \\ -0,49 \end{matrix} \text{ MPa}$) vorhanden sein.	-	-	-	-	x
7.32. Seilspannungen folgender Anlagen überprüfen und ggf. nachstellen: - Höhenrudertrimmung - Bugradlenkung - Triebwerksbedienung - Schubumkehr.	-	-	-	-	x

Durchzuführende Arbeiten	Dauer der Abstellzeit				
	bis 1 Monat		über 1 Monat		
	Arbeiten zum Abstellen	Vorbereitung zum Flugbetr.	Arbeiten zum Abstellen	nach jew. 1 Monat	Vorbereitung zum Flugbetr.
7.33. Fahrwerksfunktionsprüfung durchführen.	-	-	-	-	x
<u>Anmerkung:</u> Diese Arbeiten sind nur bei einer Standzeit größer 5 Monate durchzuführen.					
7.34. Werkstattflug durchführen. (Bemerkung des Punktes 8.3. beachten)	-	-	-	-	x
7.35. Luftfahrzeug auf die von der Prozeßschichtleitung angewiesene Kraftstoffmenge enttanken.	-	x	-	-	x
7.36. Außenreinigung des Luftfahrzeuges durchführen:					
1. bei starker Verschmutzung des Luftfahrzeuges	-	x	-	-	-
2. und Konservierung des Luftfahrzeuges mit Aerotect	-	-	x	-	-
3. nach Konservierung des Luftfahrzeuges mit Aerotect	-	-	-	-	x

8. Verzeichnis der Arbeiten, nach deren Durchführung ein Prüf- bzw. Werkstattflug erforderlich ist

Lfd. Nr.	Durchzuführende Arbeiten	Bemerkungen
8.1.	Wechsel von Hauptkonstruktionselementen des Luftfahrzeuges wie:	
8.1.1.	Tragflügelaußenstück	Prüfflug
8.1.2.	Höhenflosse	Prüfflug
8.1.3.	Seitenflosse	Prüfflug
8.1.4.	Höhenruder	Prüfflug
8.1.5.	Seitenruder	Prüfflug
8.1.6.	Querruder	Prüfflug
8.1.7.	Landeklappen	Prüfflug
8.2.	Wechsel von Geräten der Druckregelanlage wie:	Werkstattflüge entfallen, wenn die Geräte vor dem Einbau auf einem Bodenprüfstand oder bei einem Flug überprüft wurden und die Gültigkeitsfrist der Prüfung nicht überschritten wird.
8.2.1.	Kommandogerät 2077AT (2 Stck)	
8.2.2.	Sicherheitsventil 2246	
8.2.3.	Auslaßventile 2270 AT	
8.3.	Vorbereitung zum Flugbetrieb nach Außerbetriebnahme des Luftfahrzeuges	Werkstattflug erfolgt, wenn die Standzeit \geq 3 Monate betragen hat.

Lfd. Nr.	Durchzuführende Arbeiten	Bemerkungen
8.4.	Ermittlungen der Ursache von Beanstandungen	Werkstattflug erfolgt, wenn die Ursache des/der Defekte am Boden nicht feststell- bar ist. Zustimmung der Techn. Prüfung und Ing.- Techn. Abt. ist notwendig.

Unabhängig von diesem Verzeichnis sind die Festlegungen der gültigen Technischen Anweisung "Durchführung von Werkstatt-Prüfflügen", Ord.-Nr. B-A-6/31, 2. Ausgabe einzuhalten.

9. Verzeichnis der plombierten Stellen

Zur Gewährleistung der Einhaltung vorgegebener und einregulierter Werte sind folgende Aggregate bzw. Betätigungselemente plombiert:

9.1. Klimaanlage

9.1.1. Druckregler 2077 AT

- Verstellknopf für Differenzdruck
- Verstellknopf für Druckänderungsgeschwindigkeit
- Verstellknopf für Beginn der Druckhaltung (nur am Reservegerät)

9.1.2. Sicherheitsventil 2246 3T

9.1.3. Auslaßventil 2070 AT

9.1.4. Kommandogerät 4211

9.1.5. Kommandogerät 1300 IT

9.1.6. Absolutdruckregler 1314 B

9.1.7. Notabschaltung Booster APM-62T am Gerätebrett

9.1.8. Arretierungswellen des Abschaltmechanismus am Booster APM-62T

9.2. FW-Hydraulik

9.2.1. Schalter Entbremsautomatik

9.2.2. Schalter Notentbremsen

9.2.3. Schalter Notabschießen Booster

9.2.4. Schleppzeiger für harte Landung

10. Verzeichnis der Arbeiten, die entsprechend den Bedingungen des Arbeits- und Brandschutzes nicht gleichzeitig ausgeführt werden dürfen

Lfd. Nr.	Durchzuführende Arbeiten	Nicht gleichzeitig auszuführende Arbeiten
1	2	3
10.1.	Be- und Enttanken des Luftfahrzeuges	Instandhaltungsarbeiten am und im Luftfahrzeug. Schalthandlungen oder Funktionsprüfungen an elektrischen Anlagen (ausgenommen sind Schalthandlungen, die im Zusammenhang mit den Be- bzw. Enttankungsvorgang stehen).
10.2.	Reinigungsarbeiten mit brennbaren Flüssigkeiten am Luftfahrzeug und Triebwerken	Instandhaltungsarbeiten im entsprechenden Bereich. Einschalten des Bordnetzes und Außenspannungsquellen. (Das zwischenzeitliche Einschalten während des Reinigungsvorganges ist im Cockpit durch Warntafeln zu verhindern).
10.3.	Reparaturarbeiten an Bordnetzen (Verteilereinrichtungen, Verkabelung, Energiequellen usw.)	Einschalten entsprechender Spannungsquellen. Instandhaltungsarbeiten oder Funktionsprüfungen im Bereich des betr. Netzes.
10.4.	Regulierungsarbeiten an Landklappenschaltern (Betätigung der Landklappe mittels Handantrieb)	Einschalten der Sicherungsautomaten der Landklappensteuerung. Instandhaltungsarbeiten im Bereich der Landklappen.

1	2	3
10.5.	Regulierungsarbeiten an Heckstützenschaltern (Betätigung der Heckstütze mittels Handantrieb)	Einbau der Schmelzsicherungen МП-200 auf der Tafel "51". Instandhaltungsarbeiten im Bereich der Heckstütze.
10.6.	Regulierungsarbeiten an Höhenflossenschaltern (Betätigung der Höhenflosse mittels Handantrieb).	Einschalten der Sicherungsautomaten der Höhenflossensteuerung. Instandhaltungsarbeiten im Bereich der Höhenflosse.
10.7.	Fahrwerksendschaltereinstellung verbunden mit Fahrwerksfunktionsprüfung bei aufgebocktem Luftfahrzeug.	Instandhaltungsarbeiten am und im Luftfahrzeug.
10.8.	Auffüllen der Sauerstoffanlage	Einschalten des Bordnetzes
10.9.	Regulierung am Flugregler	Instandhaltungsarbeiten am Flugzeug einstellen (Ausnahmen werden mit dem verantw. der Regulierung abgesprochen).
10.10.	M-11 Ausrichtung	Bugsieren des LFZ verboten. Beladen des LFZ mit schweren Lasten verboten.
10.11.	Funktionsprüfung HB- ПБ	Keine starken Verbraucher (LK-Motore, Höhenflossenmotore) einschalten.

1	2	3
10.12. Funktionsprüfung (eingeschalteter Sender) der Radaranlage		Kein Aufenthalt im Strahlungsnahbereich (ca. 5 m) der Antenne (180°-Bereich).
10.13. Funktionsprüfung des Funkhöhenmessers PB-5		Kein Aufenthalt im Strahlungsbereich der Sendeantenne.
10.14. Funktionsprüfung der Doppleranlage		Kein Aufenthalt im Strahlungsbereich der Antenne (Bugfahrwerk).
10.15. Funktionsprüfung der KW-Anlage MIKRON		Kein Aufenthalt in unmittelbarer Nähe der KW-Antenne
10.16. MIKRON: Arbeiten am Umströmungskörper		Keine Betätigung der Höhenflosse und Einschaltung der betr. A 3 C.
10.17. TW-Lauf		Durchführung von Außenarbeiten am LFZ und kein Aufenthalt im Gefahrenbereich gemäß AO 324.
10.18. Betätigung der Spoiler		Instandhaltungsarbeiten in diesem Bereich.
10.19. Instandhaltungsarbeiten an Rohrleitungen, Aggregaten und Behältern der Stickstoff- und Hydraulikanlage		Schalt- und Funktionsprüfungen von Anlagen bzw. Geräten (Druck in den Anlagen, Aggregaten und Behältern ablassen).

1	2	3
10.20.	Betätigung von Steuerorganen (Höhen-, Seiten- und Querruder, Hohenflosse)	Instandhaltungsarbeiten in diesem Bereich. Einschalten der entsprechenden A 3 C.
10.21.	Funktionsprüfung der Fahrwerks- und Bugradlenkungsanlage (aufgebocktes Flugzeug)	Instandhaltungsarbeiten am und im Flugzeug. Wartungshandbuch Fahrwerk-Hydraulik IL-62-4/676, Kapitel 32-30-00, Seite 501-503 beachten.
10.22.	Arbeiten am Kraftstoffsystem der Triebwerke und der Hilfsenergie- anlage	Öffnen der Brandhähne. Einschalten der Kraftstoffpumpen (das Bsta- tigen der Schalter während des Arbeitsvor- ganges ist durch entsprechende Warntafeln zu verhindern).

11. Verzeichnis der Regulierungspunkte, deren Regulierung beim Halter verboten ist

Es besteht keine Einschränkung.

12. Anlagen

12.1. Verzeichnis der zulässigen Defekte und Toleranzen

12.1.1. Beschädigung am Flugwerk

Lfd. Nr.	Baugruppe	zulässige technische Mängel	Bemerkungen
1	2	3	4
1.	Rumpf (druckdichter Bereich)		
1.1.	<ul style="list-style-type: none"> - Hautfelder zwischen Spt. 2 - 85 (einschließlich Integral-schalen) - Hautfelder der Einstiegstüren, Bordbuff-fettür, Tür zum unteren Bordbuffetraum, Gepäckkluken Nr. 1, 2 und 3 	<p><u>Kratzer, Riefen, Kerben</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiefe: 0,1 mm; Länge ohne Begrenzung - Tiefe: 0,15 mm; Länge: 100 mm - Tiefe: 0,15 mm; Länge: 200 mm - max. 3 Stck. pro Hautfeld <p><u>Einbeulung mit und ohne Kratzer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> max. Tiefe: 2 mm größte Außenabmessung: 100 mm max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 0,1 mm 	<p>Auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld ist vor dem nächsten Einsatz des Luftfahrzeuges folgendes durchzuführen:</p> <p><u>Kratzer, Riefen, Kerben</u></p> <p>glätten, auspolieren, farblich konservieren</p> <p><u>Einbeulungen</u></p> <p>gemäß "Sonstige Vorschrift Nr. 5/74 - Z13" kennzeichnen</p>

1	2	3	4
		<p>Folgende Bedingungen müssen gewährleistet sein:</p>	
		<p>- Stringer und Spanten dürfen nicht beschädigt sein;</p>	
		<p>- Einbeulung darf keine scharfen Kanten aufweisen;</p>	
		<p>- Blech darf nicht labil sein (keine Frösche);</p>	
		<p>- Abstand des Randes der Einbeulung bis zum Stringer und Spant muß mindestens 5 mm betragen.</p>	

- 1.2. - Hautfelder im Bereich der Rahmen für die Tür- und Lunkenausschnitte (Dopplung)
- Kratzer, Riefen, Kerben
- Tiefe: 0,1 mm; Länge ohne Begrenzung
 - Tiefe: 0,2 mm; Länge: 100 mm
- Einbeulungen mit und ohne Kratzer
- max. Tiefe: 2 mm
 - größte Außenabmessung: 100 mm
 - max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 0,1 mm, gleiche Bedingungen
 - bei einfachen Hautfeldern

1	2	3	4
2.	Rumpf (nichtdruckdichter Bereich)	<u>Kratzer, Riefen, Kerben</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Hautfelder - Hautfelder der Gepäckluke Nr. 4, der Wartungsluke zum TA-6-Raum (Spt. 95 - 99), der Bugfahrwerksklappen, der Hauptfahrwerksklappen (große und kleine) und anderer nichtdruckdichter Wartungsluken 	<ul style="list-style-type: none"> - Tiefe: 0,1 mm; Länge ohne Begrenzung - Tiefe: 10 % der Hautfelddicke; Länge: 100 mm 	siehe Pkt. 1.
		<u>Einbeulungen mit und ohne Kratzer</u>	
		<ul style="list-style-type: none"> max. Tiefe: 3 mm größte Abmessung: 120 mm Folgende Bedingungen müssen gewährleistet sein: siehe Pkt. 1. 	
3.	Tragflügel		
3.1.	<ul style="list-style-type: none"> Hautfelder der Nasenkästen - TFM - TFA 	<u>Kratzer, Riefen, Kerben</u>	
		<ul style="list-style-type: none"> - Tiefe: 0,1 mm; Länge: ohne Begrenzung - Tiefe: 0,15 mm; Länge: 100 mm - Tiefe: 0,15 mm; Länge: 200 mm max. Anzahl pro Hautfeld: 3 	

- Tiefe: 0,3 mm; Länge: 25 mm
- max. Anzahl pro Nasenkasten: 4

siehe Pkt. 1.

Schlagstellen

- Tiefe: 0,25 mm, Länge: 25 mm
- max. Anzahl pro Nasenkasten: 4

- Bei Einbeulungen ist auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld der Zeitpunkt für die Behebung der Beschädigung festzulegen (C-Kontrolle oder GIS).

Einbeulungen mit und ohne Kratzer

- max. Tiefe: 7 mm
- max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 0,1 mm
- max. Anzahl pro Tragflügel: 4
- max. Anzahl pro Nasenkastenabschnitt: 2

Folgende Bedingungen müssen gewährleistet sein:

- Einbeulung darf keine scharfen Kanten aufweisen (glatte Übergänge);
- Blech darf nicht labil sein (keine Frösche);

- Schlagstellen mit feinem Schmirgelleinen bearbeiten (entgraten, glatte Übergänge herstellen) und Farbanstrich erneuern.

1	2	3	4
		<ul style="list-style-type: none"> - Bauelemente im Nasenkeeten (Rippen, Profile und Stege) dürfen nicht stark beschädigt sein. Leichte Deformierungen sind zulässig. - Nietverbindung darf nicht gelockert und beschädigt sein. 	

3.2. Hautfelder der Mittelkästen

- TFM - Unterseite
- TFA - Unterseite

Kratzer, Riefen, Kerben

- Tiefe: 0,2 mm; Länge 200 mm;
Breite: 1 mm
max. Anzahl pro Hautfeld: 3

siehe Pkt. 1

Schleifstellen

- Tiefe: 1 mm; Länge: 10 mm
max. Anzahl pro Hautfeld: 5

Im Bereich der Längs- und Querstöße sowie der Befestigung an den Holmen sind die genannten Beschädigungen unzulässig.

- TFM - Oberseite
- TFA - Oberseite

Kratzer, Riefen, Kerben

- Tiefe: 0,1 mm; Länge: 200 mm;
Breite: 1 mm
max. Anzahl pro Hautfeld: 3

1	2	3	4
		<u>Schlagstellen</u>	
		- siehe TF-Unterseite	
4. Hautfelder der Endkästen			
- TFM		<u>Kratzer, Riefen, Kerben</u>	
- TFA		- Tiefe: 10 % der Hautfelddicke	
		Länge: ohne Begrenzung	siehe Pkt. 1
- Seitenflosse		<u>Einbeulungen mit und ohne Kratzer</u>	
- Höhenflosse		- max. Tiefe: 3 mm	
		max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 0,1 mm	
		- max. Anzahl pro Endkästen: 3	
		- max. Anzahl zwischen den Rippen: 1	
		gleiche Bedingungen wie im Pkt. 3.1.	
5. Hautfelder der		<u>Kratzer, Riefen, Kerben</u>	
- Querruder		- Tiefe: 10 % der Hautfelddicke	
- Landklappen		Länge: 100 mm	siehe Pkt. 1
- Spoiler (außer dem Teil in Verbundplattenbauweise)		- Tiefe: 10 % der Hautfelddicke	
		Länge: 200 mm	
		Anzahl pro Hautfeld: 3	

1	2	3	4
	<ul style="list-style-type: none"> - Randbögen des Tragflügels und der Höhenflosse - Seitenruder - Höhenruder - Vorflosse der Seitenflosse 	<p><u>Einbeulungen mit und ohne Kratzer</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - max. Tiefe: 3 mm max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 10 % der Hautfelddicke, max. Anzahl pro Sektion: 3, max. Anzahl zwischen den Rippen: 1, max. Anzahl pro Randbogen und Vorflosse: 2 <p>Folgende Bedingungen müssen gewährleistet sein: siehe Pkt. 3.1.</p>	
6.	<p>Bauteile in Verbundplattenbauweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oberer Bereich des Endkastens des TFM - Endteil der Spoiler - Trimm- und Flettner-ruder der Querruder - Trimm- und Flettner-ruder des Seitenruders 	<p><u>Druckstellen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiefe: 1,5 mm; Fläche: 5 cm² Anzahl pro Hautfeld: 3 <p>Ablösungen des Hautfeldes von der</p> <p><u>Wabenschicht</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fläche: 16 cm²; Anzahl pro Hautfeld: 6 Mindestabstand zwischen den Ablösestellen: 250 mm 	

1	2	3	4
---	---	---	---

7. Seiten- und Höhenflosse

7.1. Hautfelder der Nasenkästen

Kratzer, Riefen, Kerben

- Tiefe: 0,08 mm; Länge: ohne Begrenzung

- Tiefe: 0,12 mm; Länge 100 mm

- Tiefe: 0,12 mm; Länge 200 mm
max. Anzahl pro Hautfeld: 3

siehe Pkt. 1.

- Tiefe: 0,24 mm; Länge: 25 mm
max. Anzahl pro Nasenkasten: 4

siehe Pkt. 3.1.

Schlagstellen

- Tiefe: 0,20 mm; Länge: 25 mm
max. Anzahl pro Nasenkasten: 4

Einbeulungen mit und ohne Kratzer

- max. Tiefe: 7 mm

max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 0,1 mm

max. Anzahl pro Nasenkasten der Höhenflosse: 2

max. Anzahl an den Nasenkästen der Seitenflosse: 3

Folgende Bedingungen müssen gewährleistet sein: siehe Pkt. 3.1.

1	2	3	4
7.2.	Hautfelder der Mittelkästen - Seitenflosse - Höhenflosse	<u>Kratzer, Riefen, Kerben</u> - Tiefe: 0,1 mm; Länge: 150 mm - Tiefe: 0,15 mm; Länge 100 mm max. Anzahl pro Hautfeld: 3 <u>Schlagstellen</u> - Tiefe: 0,15 mm; Länge 12 mm max. Anzahl pro Hautfeld: 4	- siehe Pkt. 1. - siehe Pkt. 3.1.
8.	Hautfelder des Umströmungskörpers	<u>Kratzer, Riefen, Kerben</u> - Tiefe: 0,1 mm; Länge: 200 mm - Tiefe: 0,2 mm; Länge 120 mm max. Anzahl pro Hautfeld: 3 - Tiefe: 0,3 mm; Länge: 60 mm max. Anzahl pro Hautfeld: 4 <u>Schlagstellen</u> - Tiefe: 0,3 mm; Länge 30 mm max. Anzahl pro Hautfeld: 4 <u>Einbeulungen mit und ohne Kratzer</u> - max. Tiefe: 3 mm max. Anzahl pro Hautfeld: 2 max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 0,1 mm	- siehe Pkt. 1. - siehe Pkt. 3.1.

1	2	3	4
<p>Folgende Bedingungen müssen gewährleistet sein: siehe Pkt. 3.1.</p>			
<p>9. Trimmruder der Höhenruder</p>	<p><u>Kratzer, Riefen, Kerben</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiefe: 0,1 mm; Länge: ohne Begrenzung - Tiefe: 0,2 mm; Länge: 150 mm max. Anzahl pro Ruder: 2 - Tiefe: 0,3 mm; Länge 100 mm max. Anzahl pro Ruder: 2 <p><u>Schlagstellen</u></p> <p>a) an der Hinterkante</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiefe: 7 mm; Länge: 25 mm max. Anzahl pro Ruder: 2 <p>b) an der Vorderkante</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiefe: 3 mm; Länge: 20 mm max. Anzahl pro Ruder: 2 <p><u>Risse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Länge: 20 mm max. Anzahl pro Ruder: 3 	<ul style="list-style-type: none"> - siehe Pkt. 1. - siehe Pkt. 3.1. <p>Rißenden gemäß "Sonstige Vorschrift Nr. 4/71-26" abbohren</p>	

1	2	3	4
---	---	---	---

10. Hautfelder der Trieb-
werksgondel

10.1. Stirnring des TW-

Einlaufes einschließ-
lich des Hautfeldes im
Einlaufkanal

Kratzer, Riefen, Kerben

- Tiefe: 0,1 mm; Länge 200 mm
- Tiefe: 0,25 mm; Länge: 150 mm
- Tiefe: 0,5 mm; Länge: 100 mm

- siehe Punkt 1.

Schlagstellen

- Tiefe: 0,5 mm;
- Mindestabstand zwischen zwei
Schlagstellen: 50 mm

- siehe Pkt. 3.

Einbeulungen mit und ohne Kratzer

- max. Tiefe: 4 mm
- max. Durchmesser: 30 mm
- max. Anzahl pro Stirnring: 8
- max. Kratzertiefe in der Einbeu-
lung: 0,1 mm
- max. Tiefe: 8 mm
- Länge: 80 mm; Breite 40 mm
- max. Anzahl pro obere Hälfte des
Stirnrings: 4
- max. Kratzertiefe in der Einbeu-
lung: 0,1 mm

Mindestabstand zwischen den Einbeulungen: 150 mm
- max. Tiefe: 4 mm
Länge: 80 mm; Breite: 40 mm
max. Anzahl pro untere Hälfte des Stirnringes: 4
max. Kratzertiefe in der Einbeulung: 0,1 mm
Mindestabstand zwischen den Einbeulungen: 150 mm

Abgescherte Niete bzw. abgeplatzte Nietköpfe an der Innenseite d. Stirnringes

- max. Anzahl pro Nietreihe a. d. Stoßstellen d. Stirnringabschnitte: 2
 - max. Anzahl pro Stirnringabschnitt i. d. Nietreihe d. Verbindung Stirnringvorderteil: 3
- Zwischen 2 abgescherten Nieten müssen mind. 10 Niete i. d. Nietreihe liegen.

1	2	3	4
10.2.	- Vorderteil	<u>Kratzer, Riefen, Kerben</u>	
	- Mittelteil	- Tiefe: 0,1 mm; Länge: 200 mm	
	- Heckteil	- Tiefe: 0,15 mm; Länge: 100 mm	
	- Triebwerksstiel	- Tiefe: 0,2 mm; Länge: 100 mm	- siehe Pkt. 1.
		max. Anzahl pro Hautfeld: 3	- siehe Pkt. 3.1.
		<u>Einbeulungen mit und ohne Kratzer</u>	
		- max. Tiefe: 3 mm	
		max. Durchmesser: 30 mm	
		max. Kratzertiefe in der	
		Einbeulung 0,1 mm	
		<u>Risse</u>	
	An den seitlichen Hautfeldern des Zwischenstückes (Biberschwanz) der Heckteile sind Risse zulässig:	Rißenden gemäß "Sonstige Vorschrift Nr. 4/71-Z6" abbohren	
	Länge: 40 mm		
	max. Anzahl pro Hautfeld: 3		

12.1.1.2. Kraftstoffundichtheiten

Werden Kraftstoffundichtheiten festgestellt, sind folgende Arbeiten durchzuführen:

- undichten Bereich von vorhandenen Kraftstoffspuren säubern
- betreffenden Bereich mit Schlemmkreide-Spirituegemisch einetreiben. Nach Trocknung der Schlemmkreide den Kraftstoffaustrittsort lokalisieren und kennzeichnen.
- Nach 60 min (nach dem Auftragen der Schlemmkreide) die Ausbreitungsfläche des Kraftstoffes kennzeichnen.
- Kraftstoffundichtheit nach der folgenden Tabelle zuordnen:

Definition der KS-Undichtheit:

- "Schwitzen"
Geringe Undichtheit ohne Tropfenbildung, bei der die mit einem Tuch trockengewischte Oberfläche nach einer Stunde in einem Bereich von max. 100 mm Durchmesser bzw. einer Fläche von 80 cm² wieder befeuchtet wird.
- "Schwitzen mit Ausbreitung"
Undichtheit ohne Tropfenbildung, bei der die mit einem Tuch trockengewischte Oberfläche nach einer Stunde in einem Bereich von max. 250 mm Durchmesser bzw. einer Fläche von 500 cm² wieder befeuchtet wird.
- "Durchsickern"
Undichtheit mit Tropfenbildung, bei der an der mit einem Tuch trockengewichten Oberfläche bis 20 Tropfen Kraftstoff pro Stunde austreten bzw. nach einer Stunde eine Fläche bis zu 250 mm Durchmesser oder eine Fläche bis 500 cm² wieder befeuchtet werden.

- "Ausfließen"

Undichtheit mit Tropfenbildung bis zu 10 Tropfen in der min, die gleich nach dem Abwischen der Oberfläche wieder auftritt.

- "Auslaufen"

Undichtheit mit Tropfenbildung von mehr als 10 Tropfen in der min oder direktes Auslaufen.

Legende der Undichtheit am Integralbehälter	Schwitzen	Schwitzen mit Ausbreitung	Durchsickern	Ausfließen	Auslaufen
Ober- und Unterseite (Behälter Nr. 1 bis 5)	A	A	B	C	D
Vorderer Holm (Behälter Nr. 1 bis 5)	A	B	C	C	D
Hinterer Holm (Behälter Nr. 1 bis 5)	A	B	C	C	D
Trennstelle TFA/TFM, Endrippe TFA	A	A	A	C	C
Behälter Nr. 6	A	A	C	C	D
Behälter Nr. 7	A	A	B	E	E

1. Anmerkung: 1. Anwendung der Tabelle während des Einsatzes des Luftfahrzeuges

A = Luftfahrzeug im Einsatz belassen

B = Luftfahrzeug im Einsatz belassen

C = Rückflug zulässig

D = Rückflug nach Reparatur oder Einschränkung der Undichtheit auf
Kategorie A, B C zulässig

E = Rückflug mit nicht betanktem Behälter Nr. 7 zulässig.

2. Anwendung der Tabelle während der Wartung B-Kontrollen

A = Zulässig bis C-Kontrollen, Schleppbeenanstand durch WI/Z schreiben

B = Reparatur bei B-Kontrolle

C = Reparatur durchführen

D = Reparatur durchführen

E = Reparatur durchführen

12.1.3. Beschädigungen der Bereitung

Siehe Pkt. 5.6.1.1. und 5.6.2.1. dieser Wartungsvorschrift bzw. Pkt. 5.2.1.3. der "Richtlinie über den Flugeinsatz von Luftfahrzeugen mit technischen Mängeln IL-62".

12.1.4. Beschädigungen der Verglasung

Beschädigungsmerkmale:

- Mechanische Kratzer sind linienförmige Beschädigungen an der polierten Oberfläche der Scheibe.
- Aussplitterungen sind örtliche Beschädigungen an der Scheibenoberfläche in Form von Vertiefungen mit lunkenartiger Bruchfläche, die durch das Herausbrechen von Glasteilchen entstehen und von denen keine Risse ausgehen.
- Absplitterungen sind örtlich begrenzte Beschädigungen des Scheibenrandes.
- Abbröckeln der Kanten sind Beschädigungen an den Kanten der Scheibe, die durch Abbrechen kleinster Glasteilchen verursacht werden.
- Ablösen der Klebeschicht sind Flächen, z. B. Blasen, an denen die Klebeschicht an der Scheibenoberfläche nicht mehr haftet bzw. sich gelöst hat.
- "Silber" ist eine Vielzahl hintereinanderliegender Risse an der Scheibenoberfläche mit ketten- oder sternförmiger Ausbreitung.

12.1.4.1. An einer Scheibe aus organischem Glas sind folgende Beschädigungen zulässig:

- Aussplitterungen an der Innen- oder Außenscheibe bis zu je 3 Stck. mit einem Durchmesser ≤ 3 mm und einer Tiefe $\leq 0,5$ mm jeder Beschädigung;

alle Beschädigungen, außer Kratzer, welche tiefer als 0,3 mm sind bzw. die die Sicht behindern.

Anmerkung: Bei Kratzern, welche tiefer als 0,3 mm sind oder Beschädigungen, welche die Sicht behindern, ist die Scheibe zu wechseln.

12.1.4.2. An einer Scheibe aus Silikat- oder Triplexglas sind folgende Beschädigungen zulässig:

- Absplitterungen auf der Stirnfläche der Außenscheibe mit einer Tiefe max. 3 mm, bis in den Bereich der durchsichtigen Zone reichend;
- 2 Absplitterungen auf der Außen- und Innenscheibe mit einem Durchmesser von 0,3 - 2,0 mm und einer max. Tiefe von 0,1 mm;
- Haarkratzer auf der Innen- und Außenscheibe;
- Aussplitterungen mit einer Breite von 0,3 mm auf der Außen- und Innenscheibe;
- Kratzer mit einer Breite von 0,3 mm - 1,0 mm und einer Tiefe von = 0,1 mm auf der Außen- und Innenscheibe
- Ablösung der Klebeschicht im Bereich der nichtbeheizten Zone;
- Ablösung der Klebeschicht in elektrisch beheizter Zone, wenn die Bedingungen über den ISO-Widerstand erfüllt sind;
- Eintrübung der Klebeschicht außerhalb der Sichtzone, wenn Bedingungen über ISO-Wert erfüllt werden;
- Ablösung des Einfassungsmaterials vom Glas oder Rahmen, wenn Bedingungen des ISO-Widerstandes erfüllt werden;

- Ablösen der Blechkante von der Stirnseite der Außeneinheit, wenn Bedingungen über ISO-Wert erfüllt werden;
- Herausdringen des Einfassungsmaterials aus dem Rahmen, nur wenn der Rahmen das Glas nicht berührt.

Anmerkung: 1. In der beheizbaren Zone dürfen die Defekte nicht größer sein als:

Scheibentyp EK-28a	=	53 cm ²
" EK-29b	=	27 cm ²
" EK-30	=	22 cm ²

2. Bei Beschädigungen an der Verglasung, die die zulässigen Toleranzen überschreiten oder die nicht mit aufgeführt sind, ist die entsprechende Scheibe zu wechseln.
3. In den Erzeugnissen EK-30 (Schiebefenster) sind die Defekte: Aussplitterungen, Kratzer, Blasen, Ablösung der Klebeschicht in ihrer Anzahl nicht begrenzt, wenn sie nicht zur Unbrauchbarkeit der Fenster aus anderen Gründen führen und die Rundumsicht im Cockpit nicht beeinflussen.
Hinweis: Sichtzone = durchsichtige Zone minus Randzone
 Randzone = 50 mm vom sichtbaren Scheibenrand nach innen.
4. Mit Einverständnis der Besatzung können Scheiben, wo die Defekte größer sind als die im Punkt 1. dieser Anmerkung aufgeführt sind, weiterhin genutzt werden, wenn die Flugzeugführung durch diese nicht beeinflusst wird, vorausgesetzt, der Wert des ISO-Widerstandes liegt im zulässigen Bereich.

alle Beschädigungen, außer Kratzer, welche tiefer als 0,3 mm sind bzw. die die Sicht behindern.

Anmerkung: Bei Kratzern, welche tiefer als 0,3 mm sind oder Beschädigungen, welche die Sicht behindern, ist die Scheibe zu wechseln.

12.1.4.2. An einer Scheibe aus Silikat- oder Triplexglas sind folgende Beschädigungen zulässig:

- Absplitterungen auf der Stirnfläche der Außenscheibe mit einer Tiefe max. 3 mm, bis in den Bereich der durchsichtigen Zone reichend;
- 2 Absplitterungen auf der Außen- und Innenscheibe mit einem Durchmesser von 0,3 - 2,0 mm und einer max. Tiefe von 0,1 mm;
- Haarkratzer auf der Innen- und Außenscheibe;
- Aussplitterungen mit einer Breite von 0,3 mm auf der Außen- und Innenscheibe;
- Kratzer mit einer Breite von 0,3 mm - 1,0 mm und einer Tiefe von = 0,1 mm auf der Außen- und Innenscheibe
- Ablösung der Klebeschicht im Bereich der nichtbeheizten Zone;
- Ablösung der Klebeschicht in elektrisch beheizter Zone, wenn die Bedingungen über den ISO-Widerstand erfüllt sind;
- Eintrübung der Klebeschicht außerhalb der Sichtzone, wenn Bedingungen über ISO-Wert erfüllt werden;
- Ablösung des Einfassungsmaterials vom Glas oder Rahmen, wenn Bedingungen des ISO-Widerstandes erfüllt worden;

12.1.4.3. Beschlagen bzw. Feuchtigkeit im Raum zwischen den Scheiben

Ursache des Defektes

- lose Befestigungsschrauben der Scheibe
- Gummimuffen rissig oder nicht richtig angeschlossen
- Rohrleitung zu den Silikagelpatronen beschädigt

Behebung des Defektes

- Schrauben nachziehen und Scheibenzwischenraum auf Dichtheit prüfen (gem. Anmerkung)
- Gummimuffen wechseln bzw. richtig anschließen
- Rohrleitung reparieren oder wechseln

Achtung!

In jedem Falle alte Silikagelpatronen auf Verfärbung kontrollieren und verfärbte Patronen wechseln.

12.2. Abbildungen und Diagramme
Ansicht Tragflügelunterseite

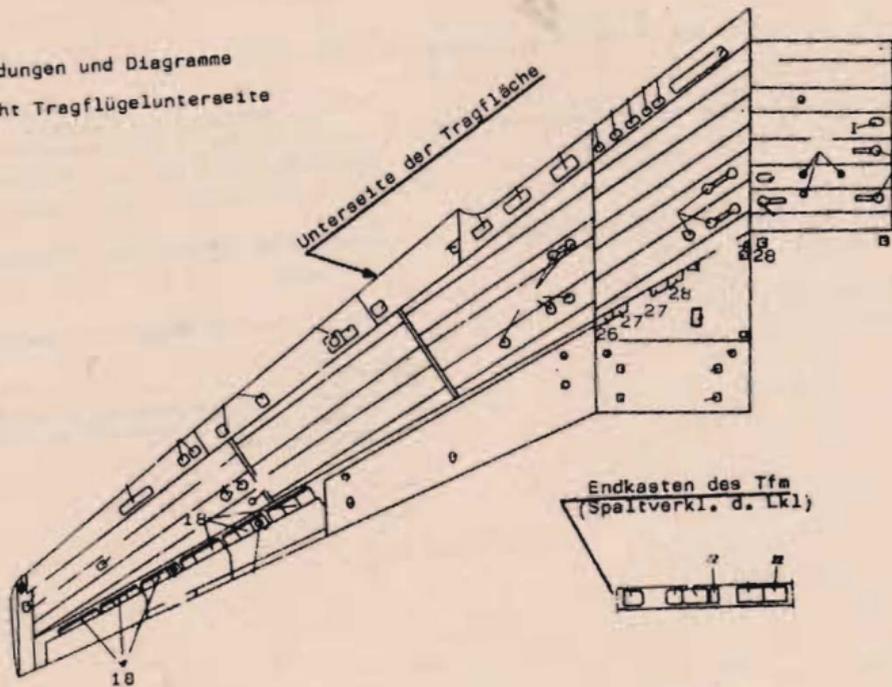


Abb. 3 Wartungsluken am Tragflügel (zu Pkt. 5.3.4.15.)

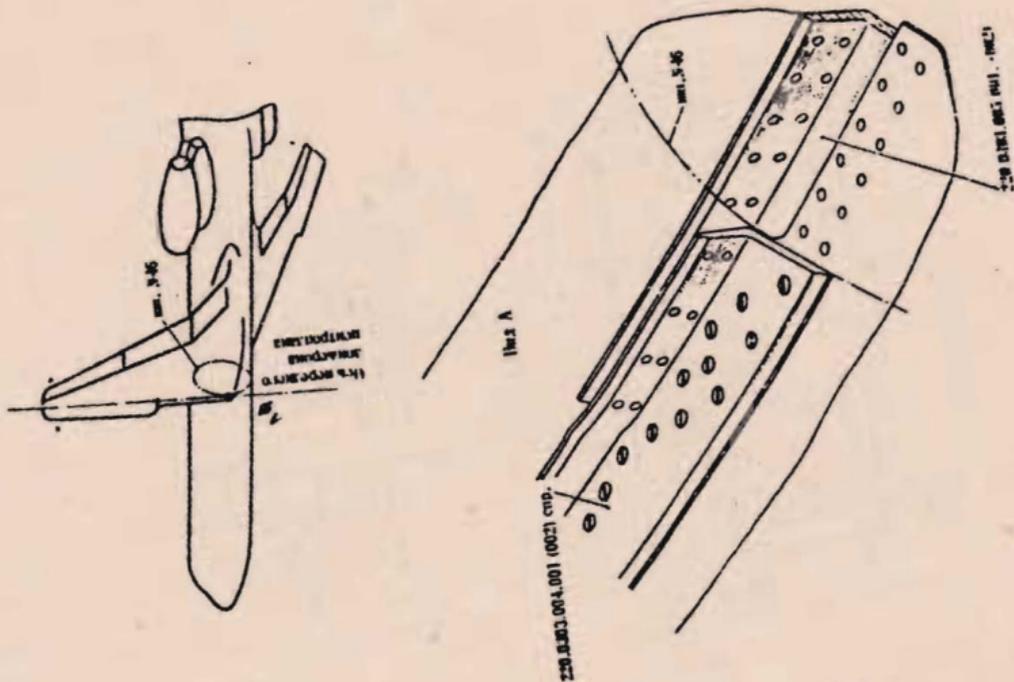


Abb. 4 Formwinkel Rumpf - Tfm (zu Pkt. 5.3.4.4.)

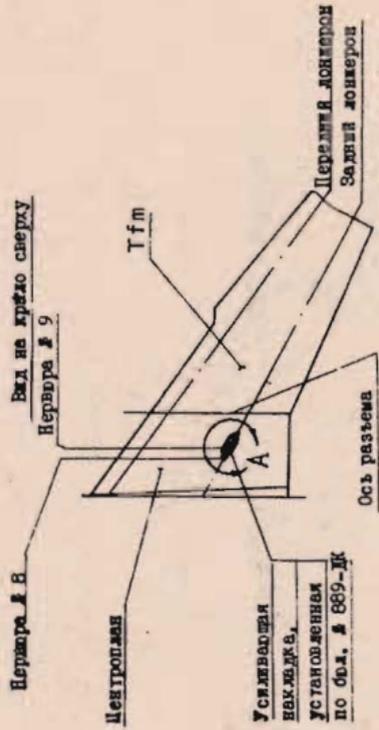
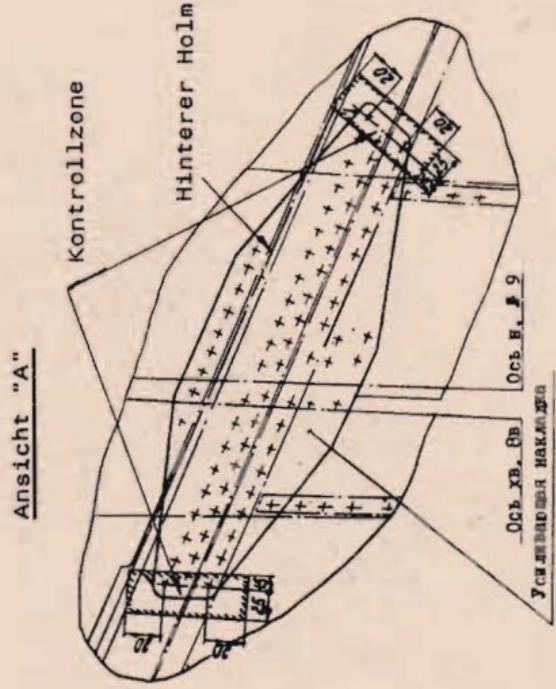


Abb. 7 Oberes Hautfeld des Tfm, Rippe 9 (zu Pkt. 5.3.4.7.)



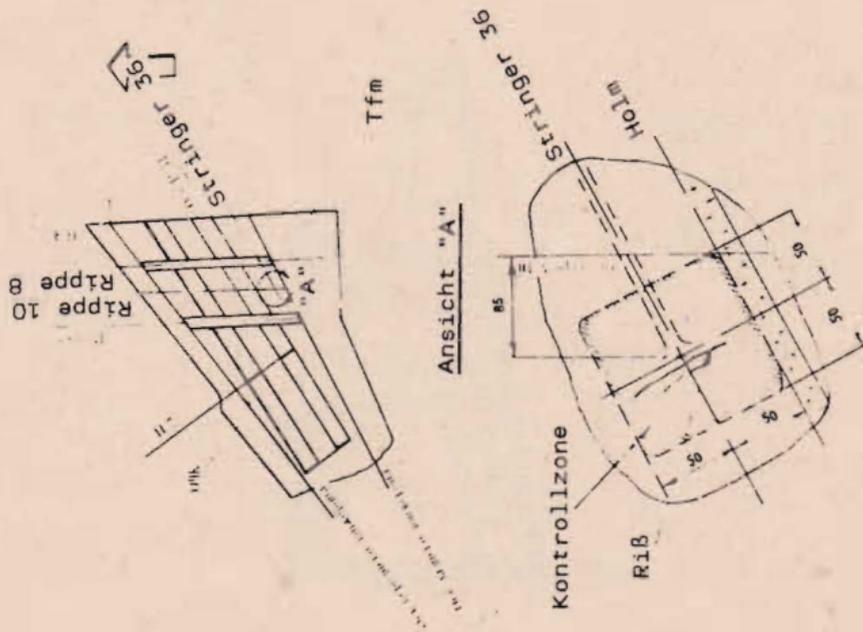


Abb. 8 Oberes Hautfeld Tfm, Bereich Rippe 10 (zu Pkt. 5.3.4.6.)

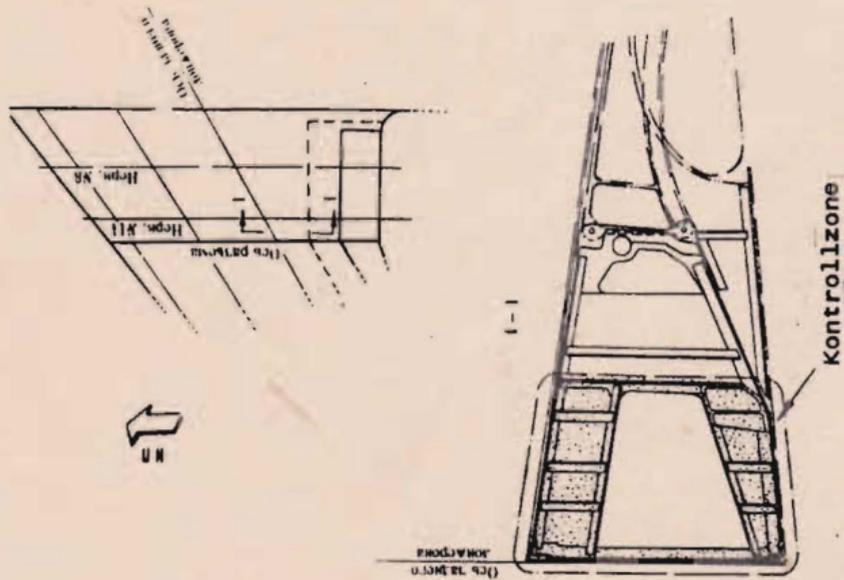


Abb. 9 Rippe 11, Endkasten des Tfm (zu Pkt. 5.3.4.18)

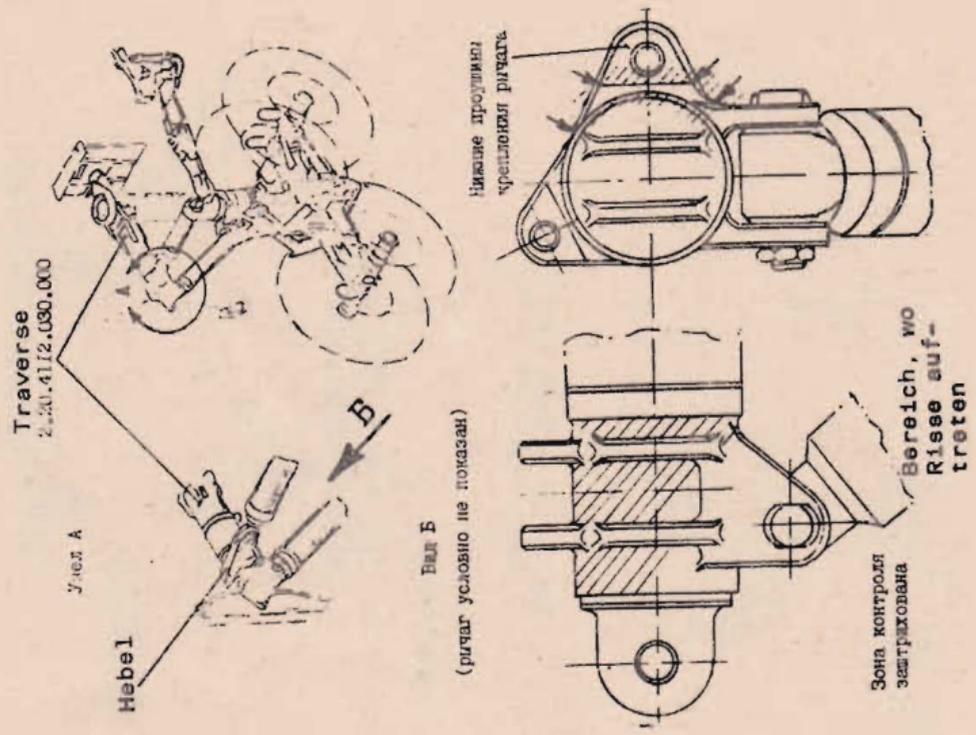
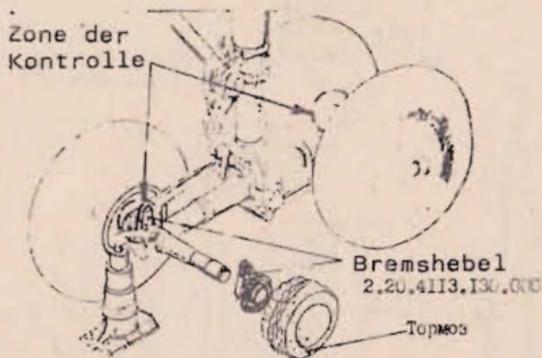
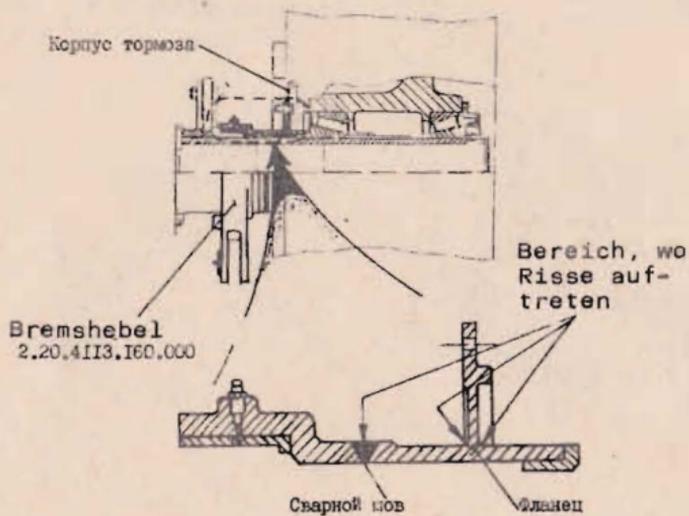


Abb. 10 Hauptfahrwerkstraverse (zu Pkt. 5.5.1.8.)



Вид по полёту на правое заднее колесо
тележки главной стойки шасси

Abb. 11 Bremshebel (zu Pkt. 5.6.1.8.)



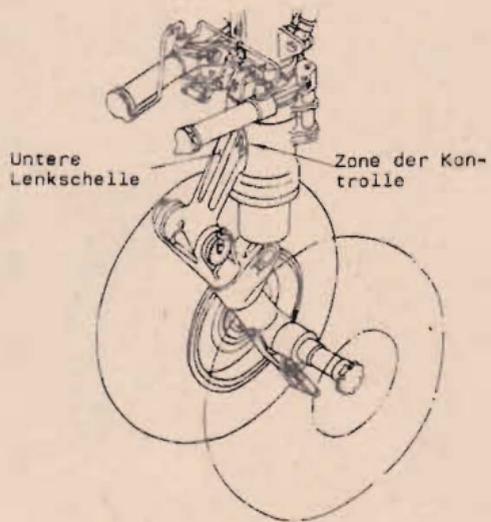
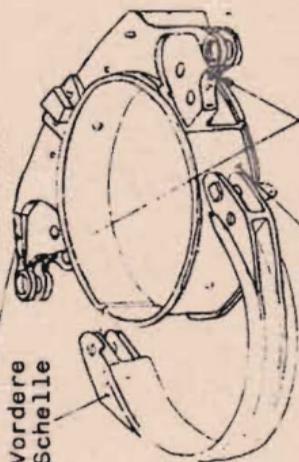


Abb. 12 Untere Lenkschelle (Pkt. 5.6.2.6.)

Hinterer Schelle 0.2.421.371.001

Vorderer Schelle

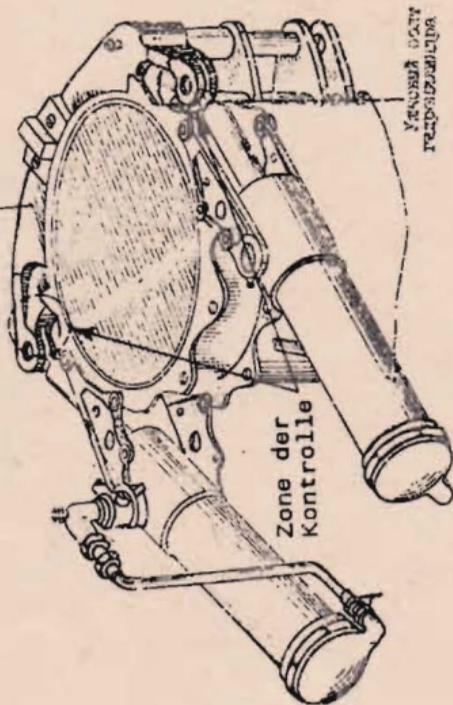


Bereich wo Risse auftreten

Линза

obere Lenkschelle

I-I



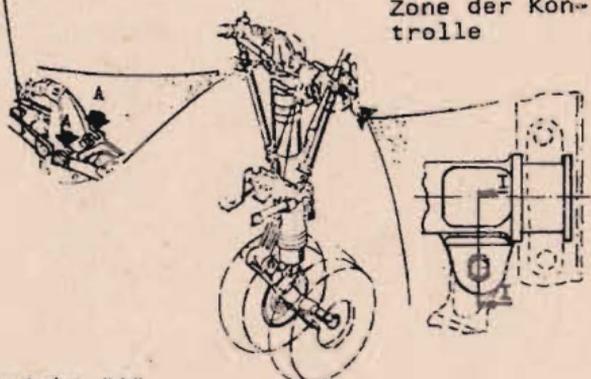
Zone der Kontrolle

Bereich wo Risse auftreten

Abb. 13 Lenkschelle BFW (zu Pkt. 5.6.2.6.)

Traverse 2.20.4210.062.000

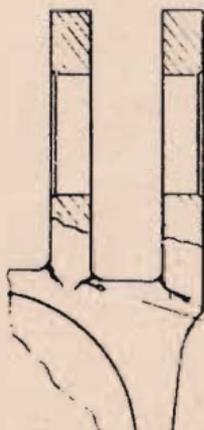
Zone der Kontrolle



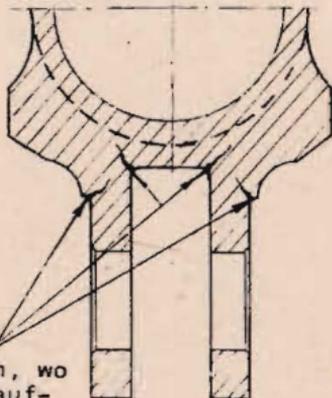
Ansicht "A"
(типовой)

I - I

Abb. 14 Bugfahrwerkstraverse (zu Pkt. 5.6.2.6.)



Проушины (4шт.) крепления
рычага цилиндра амортизатора



Bereich, wo
Risse auf-
treten

Проушины (2шт.) крепления
боковых раскосов