

DOCUMENTO DE INSPEÇÃO 09

Data:	_____
Número de registro:	_____
Número de série:	_____
Tempo total:	_____

1. Descrição

- A. O Documento de Inspeção 09 fornece uma lista de itens que são concluídos a cada 800 horas ou 12 meses corridos, o que ocorrer primeiro.
- B. Os itens de inspeção são fornecidos na sequência da zona em que a inspeção é concluída. Uma descrição da inspeção, bem como o número do código do item são fornecidos para referência cruzada com a seção 5-10-01. Frequentemente, as tarefas fornecem mais informações sobre cada inspeção. Essas tarefas são encontradas nos capítulos individuais deste manual.
- C. A parte direita de cada página dá espaço para as iniciais e observações do mecânico e do inspetor. Você pode usar cópias dessas páginas como uma lista de verificação enquanto executa as tarefas deste Documento de Inspeção.

2. Critérios Gerais de Inspeção

- A. Ao concluir cada uma das tarefas de inspeção neste Documento de Inspeção, examine a área adjacente enquanto o acesso estiver disponível para encontrar condições que necessitem de mais manutenção.
- B. Se for necessário substituir um componente ou fazer uma alteração em um sistema enquanto você conclui uma tarefa, execute a tarefa novamente antes que o sistema ou componente retorne ao serviço.
- C. Os Kits de Inspeção estão disponíveis para alguns Documentos de Inspeção. Eles fornecem materiais consumíveis usados para completar os itens de inspeção fornecidos para o intervalo. Consulte o Catálogo de Peças Ilustrado do Modelo 208, Introdução, Lista de Kits de Serviço para encontrar os números de peça aplicáveis.

CÓDIGO DO ITEM NÚMERO	TAREFA	ZONA	MECH	EM-SP	OBSERVAÇÕES
B221201	Tarefa de verificação funcional do piloto automático Garmin (GFC 700) 22-12-00-720	226 232			
B243201	Verificação funcional da bateria de chumbo-ácido inundada com guelras (verificação de capacidade) Tarefa 24-32-00-720	122			
B243301	Verificação funcional da bateria de chumbo-ácido selada Concord (verificação de capacidade) Tarefa 24-33-00-720	122			
A275001	Tarefa de inspeção detalhada do suporte de montagem do atuador de aba 27-50-00-220	231 232			
A275003	Tarefa de inspeção detalhada do Flap Bellcrank 27-50-00-221	251 252 511 611 525 625			

CÓDIGO DO ITEM NÚMERO	TAREFA	ZONA	MECH	EM- SP	OBSERVAÇÕES
	* * * Fim da Inspeção Documento 09 Itens de Inspeção * * *				

Tarefa 22-12-00-720**3. Verificação funcional do piloto automático Garmin (GFC 700)****A. Em geral**

(1) Esta tarefa fornece os procedimentos para fazer uma verificação funcional do piloto automático Garmin (GFC 700).

B. Ferramentas especiais

(1) Unidade de Energia Elétrica Externa

(2) Tensímetro de cabo

C. Acesso

(1) Remova o assento do copiloto para ter acesso ao servo de rotação. Consulte o Capítulo 25, Compartimento de Voo - Práticas de Manutenção.

(2) Remova o painel de acesso 232DR para obter acesso ao servo do rolo. Consulte o Capítulo 6, Placas de acesso/inspeção - Descrição e operação.

(3) Remova a divisória do compartimento traseiro ou abra o zíper da parede de lona para ter acesso ao servo de guinada e inclinação. Consulte o Capítulo 25, Parede do compartimento traseiro - Práticas de manutenção.

(4) Remova os painéis de acesso 226A e 226D do pedestal para obter acesso ao servo de ajuste longitudinal. Consulte o Capítulo 6, Placas de acesso/inspeção - Descrição e operação.

D. Faça uma verificação funcional do piloto automático Garmin (GFC 700).

(1) Examine os servos, conectores, estruturas de suporte e cabos de controle quanto a corrosão, desgaste, rachaduras ou outros danos.

(2) Peça a um ajudante para mover manualmente os ailerons (para servo de rotação), elevadores (para servo de inclinação), roda de compensação de profundor (para servo de compensação de inclinação) e pedais de leme (para servo de guinada) de parada a parada e examine o servo, cabrestante, e controlar a operação da superfície.

(a) Certifique-se de que não haja amarras nos cabos de controle e que as polias do cabrestante girem livremente.

(3) Examine os cabos de controle do servo para garantir que não haja desgaste, corrosão ou outros danos. (a) Se a condição do cabo for desconhecida, substitua-o por um novo.

(4) Examine a tensão de cada cabo de controle servo. Consulte Piloto automático GFC 700 - Práticas de manutenção.

(5) Examine a fiação do sistema de piloto automático GFC 700 e certifique-se de que não haja atrito, desgaste ou outros danos.

E. Faça uma verificação da embreagem servo deslizante GSM.

(1) Aplique energia elétrica externa ao avião.

(2) Defina o interruptor de alimentação externo para BUS.

(3) Coloque o interruptor da bateria em ON.

(4) Coloque os interruptores aviônicos 1 e 2 em ON.

(5) Certifique-se de que o disjuntor A/P SERVOS e o disjuntor A/P CONT no painel inferior esquerdo do disjuntor estejam acoplados.

(6) Pressione a tecla AP no controlador GMC 710 AFCS para ativar o piloto automático.

OBSERVAÇÃO: O GFC 700 utiliza limitação eletrônica de torque, bem como embreagens deslizantes mecânicas para limitar o esforço máximo do servo. Quando o sistema está no solo, a limitação eletrônica de torque é removida, para permitir verificações manuais das configurações da embreagem deslizante.

(7) Aplique força no manche de controle para descobrir se as embreagens do piloto automático podem ser dominadas na inclinação e rotação.

(a) Se as embreagens do piloto automático não puderem ser sobrecarregadas, examine as configurações de torque da servo embreagem. Consulte o Manual de Manutenção da Linha Caravan G1000.

OBSERVAÇÃO: Existe uma condição de sobrepotência se as superfícies de controle puderem ser movidas aplicando força ao volante de controle ou aos pedais do leme contra a resistência do piloto automático engatado.

(8) Aplique força nos pedais do leme para descobrir se as embreagens do piloto automático podem ser dominadas na guinada.

(a) Se as embreagens do piloto automático não puderem ser sobrecarregadas, examine as configurações de torque da servo embreagem. Consulte o Manual de Manutenção da Linha Caravan G1000.

(9) Use o interruptor Pitch MET (compensação elétrica manual) para iniciar uma desconexão do piloto automático.

- (a) Enquanto o compensador estiver em execução, segure a roda de compensação longitudinal da aeronave e certifique-se de que a embreagem de compensação possa ser sobrecarregada, evitando que a roda de compensação se mova.
- 1 Se não puder ser sobrecarregado, examine o ajuste de torque da servo embreagem. Consulte o Manual de Manutenção da Linha Caravan G1000.
- (b) Certifique-se de que a roda de compensação se mova suavemente em ambas as direções em toda a faixa de compensação durante a operação Pitch MET (compensação elétrica manual).
- 1 Se a roda de compensação não se mover em 2 segundos, isso pode indicar que a embreagem de compensação longitudinal está escorregando.
- (c) Certifique-se de que o ajuste da embreagem e a tensão dos cabos estejam corretos. 1
- Se a configuração da embreagem e as tensões dos cabos estiverem dentro da tolerância, examine o sistema de compensação longitudinal da aeronave para ver se há muito atrito.
- (10) Coloque os interruptores aviônicos 1 e 2 em OFF.
- (11) Coloque o interruptor da bateria em OFF.
- (12) Coloque o interruptor de alimentação externo em OFF.
- (13) Remova a energia elétrica externa do avião.

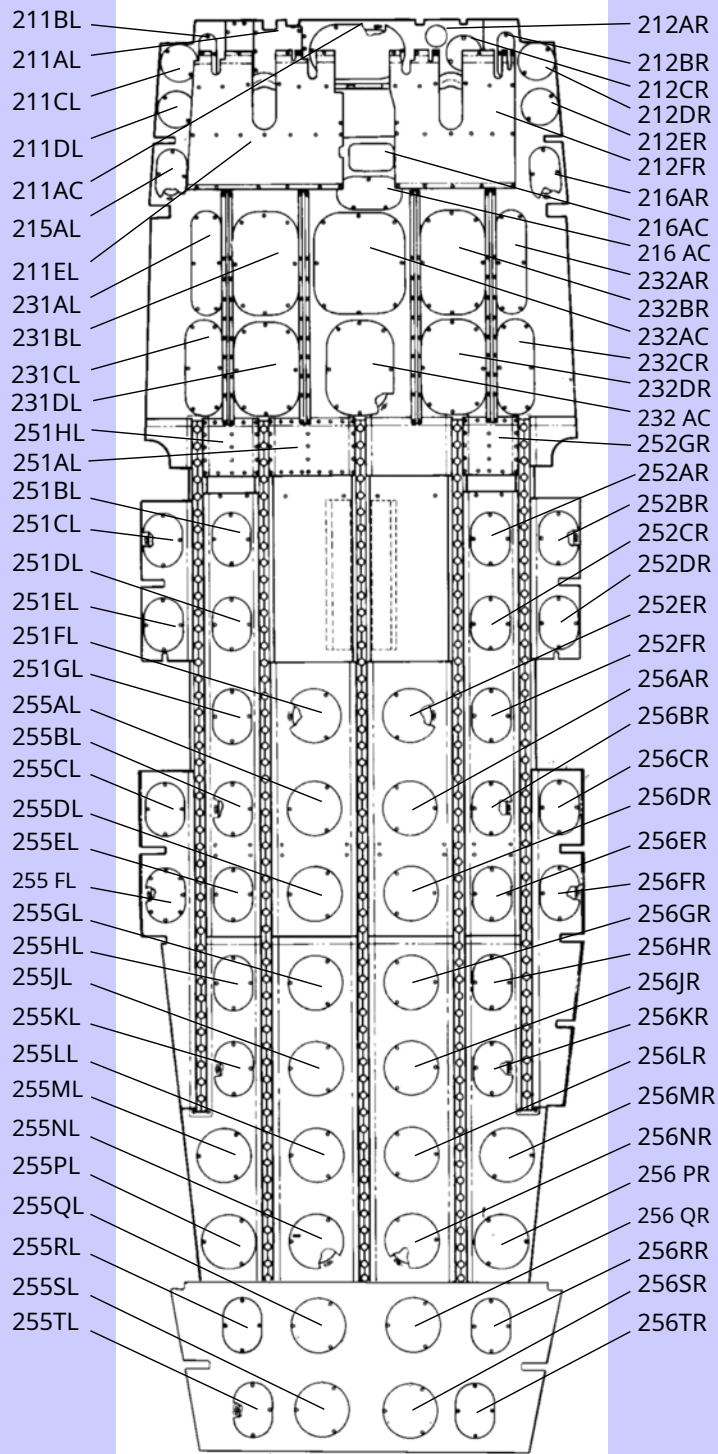
F. Restaurar acesso

- (1) Instale os painéis de acesso 226A e 226D no pedestal. Consulte o Capítulo 6, Placas de acesso/inspeção - Descrição e operação.
- (2) Instale a divisória do compartimento traseiro ou feche a parede de lona. Consulte o Capítulo 25, Parede do compartimento traseiro - Práticas de manutenção.
- (3) Instale o painel de acesso 232DR. Consulte o Capítulo 6, Placas de acesso/inspeção - Descrição e operação.
- (4) Instale o assento do copiloto. Consulte o Capítulo 25, Compartimento de Voo - Práticas de Manutenção.

Finalizar tarefa

Figura 2. Identificação das placas/painéis de acesso ao piso modelo 208

A22946



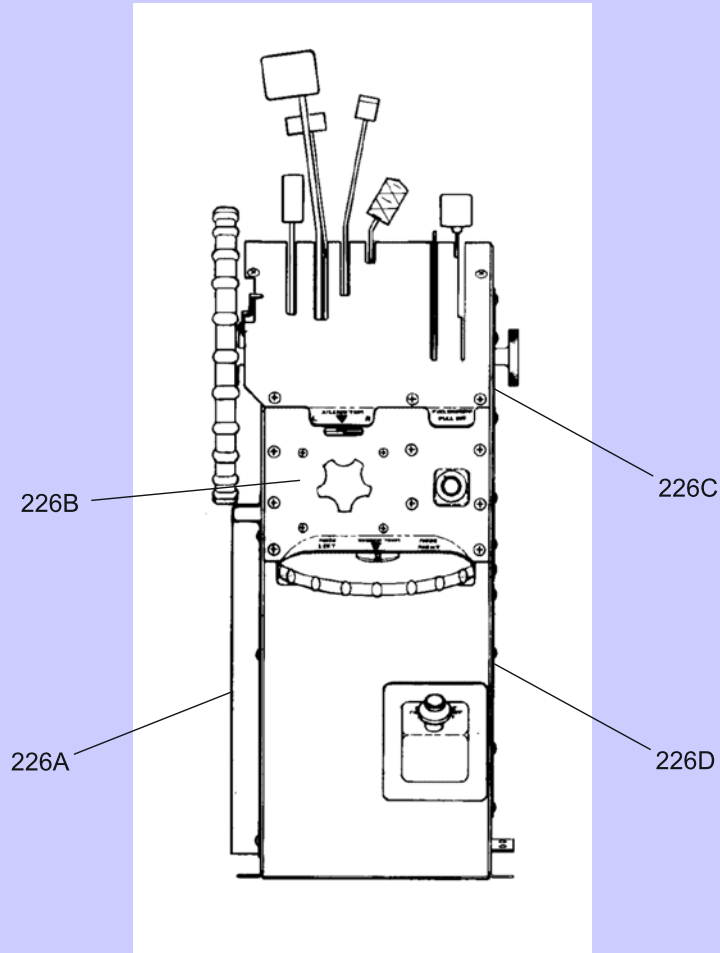
MODELO 208

2611R4005
2611R3001

Folha 1 de 1

Figura 6. Painéis

A22966



Tarefa 24-32-00-720**2. Verificação funcional da bateria de chumbo-ácido inundada com guelras (verificação de capacidade)****A. Em geral**

(1) Esta seção fornece as informações necessárias para fazer a verificação funcional da bateria de chumbo-ácido inundada.

B. Ferramentas especiais

(1) Medidor de inspeção Elcon nº 029 ou equivalente.

C. Acesso

(1) Abra a porta direita da capota para ter acesso à bateria. Consulte o Capítulo 71, Capota do motor e tampa do nariz - Práticas de manutenção.

D. Faça a verificação funcional da bateria de chumbo-ácido inundada com guelras (verificação de capacidade).

(1) Remova a bateria do avião. Consulte Bateria de chumbo-ácido inundada - Práticas de manutenção.

(2) Examine visualmente a bateria de chumbo-ácido quanto ao estado geral.

(3) Examine os terminais em busca de indicação de superaquecimento, queimaduras ou sinais de arco voltaico.

(4) Examine os tubos de ventilação quanto a deterioração ou desgaste.

(5) Certifique-se de que a bandeja da bateria esteja limpa.

(6) Faça uma verificação de capacidade da bateria de chumbo-ácido inundada. Consulte o suplemento do manual de manutenção da bateria principal de ácido-chumbo inundada com Gill.

(7) Instale a bateria no avião. Consulte Bateria de chumbo-ácido inundada - Práticas de manutenção.

E. Restaurar acesso

(1) Feche a porta da capota direita. Consulte o Capítulo 71, Capota do motor e tampa do nariz - Práticas de Manutenção.

Finalizar tarefa

Tarefa 24-33-00-720**2. Verificação funcional da bateria de chumbo-ácido selada Concord (verificação de capacidade)****A. Em geral**

(1) Esta seção fornece as informações necessárias para fazer a verificação funcional da bateria selada de chumbo-ácido.

B. Ferramentas especiais

(1) Nenhum

C. Acesso

(1) Abra a porta direita da capota para ter acesso à bateria. Consulte o Capítulo 71, Capota do motor e tampa do nariz - Práticas de manutenção.

D. Faça a verificação funcional da bateria de chumbo-ácido selada Concord (verificação de capacidade) (1) Para aviões que operam menos de 1.000 horas por ano:

(a) Faça a verificação da capacidade da bateria 12 meses corridos após a instalação inicial da bateria (mais ou menos um mês).

(b) Contanto que a verificação da capacidade da bateria esteja acima de 90%, você deverá fazer verificações subsequentes da capacidade da bateria a cada seis meses (mais ou menos um mês).

1 Se a verificação da capacidade da bateria estiver entre 85 e 90 por cento, você deverá fazer verificações subsequentes da capacidade da bateria a cada 3 meses (mais ou menos um mês).

2 Se a verificação da capacidade da bateria for inferior a 85%, instale uma bateria nova.

(2) Para aviões que operam 1.000 horas ou mais por ano:

(a) Faça a verificação da capacidade da bateria 1000 horas após a instalação inicial da bateria (mais ou menos 100 horas).

(b) Contanto que a verificação da capacidade da bateria esteja acima de 90%, você deverá fazer verificações subsequentes da capacidade da bateria a cada 500 horas (mais ou menos 100 horas).

1 Se a verificação da capacidade da bateria estiver entre 85 e 90 por cento, você deverá fazer verificações subsequentes da capacidade da bateria a cada 250 horas (mais ou menos 100 horas).

2 Se a verificação da capacidade da bateria for inferior a 85%, instale uma bateria nova.

(3) Remova a bateria do avião. Consulte Bateria selada de chumbo-ácido - Práticas de manutenção.

(4) Examine visualmente a bateria de chumbo-ácido quanto ao estado geral.

(5) Examine os terminais em busca de indicação de superaquecimento, queimaduras ou sinais de arco voltaico.

(6) Examine os tubos de ventilação quanto a deterioração ou desgaste.

(7) Certifique-se de que a bandeja da bateria esteja limpa.

(8) Faça uma verificação de capacidade da bateria de chumbo-ácido. Consulte o suplemento do manual de manutenção da bateria principal de ácido-chumbo regulada pela válvula Concorde.

(9) Instale a bateria no avião. Consulte Bateria selada de chumbo-ácido - Práticas de manutenção.

E. Restaurar acesso

(1) Feche a porta da capota direita. Consulte o Capítulo 71, Capota do motor e tampa do nariz - Práticas de Manutenção.

Finalizar tarefa

Tarefa 27-50-00-220**2. Inspeção detalhada do suporte de montagem do atuador de aba****A. Em geral**

(1) Esta tarefa fornece os procedimentos para fazer uma inspeção detalhada do suporte de montagem do atuador do flap.

B. Ferramentas especiais

(1) Nenhum

C. Acesso

(1) Abra (descompacte) o forro do teto em tecido (passageiro) ou remova o forro do teto rígido (carga) para ter acesso ao suporte de montagem do atuador do flap. Consulte o Capítulo 25, Estofamento da Cabine - Práticas de Manutenção.

D. Faça uma inspeção detalhada dos suportes de montagem do atuador flap.

AVISO: Se forem encontradas fissuras na estrutura de suporte, reforce ou substitua a estrutura conforme necessário. Parar de perfurar fissuras não é suficiente; mais reforço é necessário.

(1) Examine a estrutura de suporte do atuador da aba quanto a corrosão, rachaduras, deformação ou outros sinais de danos.

E. Restaurar o acesso.

(1) Feche (feche) o forro do teto em tecido (passageiro) ou instale o forro do teto rígido (carga). Consulte o Capítulo 25, Estofamento da cabine - Práticas de manutenção.

Finalizar tarefa

Tarefa 27-50-00-221**3. Inspeção detalhada do Flap Bellcrank****A. Em geral**

(1) Esta tarefa fornece os procedimentos para fazer uma inspeção detalhada das caixas de direção dos flaps.

B. Ferramentas especiais

(1) Nenhum

C. Acesso.

(1) Remova os painéis e tampas necessários para ter acesso aos componentes da aba em ambas as asas. Consulte Guia de montagem do flap - ajuste/teste, Figura 501.

D. Faça uma inspeção detalhada das alavancas dos flaps.

(1) Limpe e lubrifique os cotovelos das abas, as hastes de interconexão e as hastes de comando. Consulte o Capítulo 12, Controles de voo - Manutenção.

CUIDADO: Os suportes Bellcrank estão sujeitos a cargas elevadas. É obrigatória uma inspeção cuidadosa dos suportes e da estrutura adjacente.

(2) Examine as caixas de direção das abas, os tubos das caixas de direção, os rolamentos e as buchas quanto a corrosão, rachaduras, condições, deformações, sinais de danos e segurança da instalação.

(3) Examine os suportes da caixa de direção quanto a corrosão, rachaduras, condição, empenamento e segurança de instalação.

(4) Examine as extremidades do tubo em busca de interferência com a estrutura adjacente.

E. Restaurar o acesso.

(1) Instale os painéis e tampas aplicáveis que foram removidos para ter acesso aos componentes da aba em ambas as asas. Consulte Guia de montagem do flap - ajuste/teste, Figura 501.

Finalizar tarefa