

SEÇÃO II

MANUSEIO NO SOLO, SERVIÇOS E LUBRIFICAÇÃO

MANUSEIO NO SOLO

2-1. INFORMAÇÕES GERAIS

O manuseio do avião no solo compreende operações de reboque, de suspensão por macacos, de içamento com estropos, de estacionamento e de amarração.

Os procedimentos previstos para a execução das manobras corretas no solo podem variar de acordo com as condições existentes. Nos parágrafos seguintes, são dadas algumas informações gerais a respeito das principais operações do avião no solo.

Para informações mais detalhadas, consulte a publicação O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

2-2. REBOQUE DO AVIÃO

As operações de reboque do avião podem ser feitas manualmente ou por meio de trator. Para cada uma destas operações existem garfos apropriados.

Durante as operações de reboque, é imperativo que uma pessoa permaneça na cabine para acionar os freios em caso de necessidade.

Para os detalhes relativos às operações de reboque, consulte a Seção II da O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

2-3. SUSPENSÃO POR MACACOS

A suspensão do avião por macacos pode ser efetuada de duas formas:

- suspensão do avião completo com três macacos.
- suspensão de uma só perna de força do trem de pouso

para substituição de roda, com um macaco.

Para a suspensão de uma só perna, será necessário o uso de adaptadores para macaco e de barra de fixação do amortecedor.

No caso de suspensão do avião para remoção de motor, será necessário colocar um apoio sob a cauda.

Para informações detalhadas sobre a suspensão por macacos, consulte a Seção II da publicação O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

2-4. IÇAMENTO POR ESTROPOS

Não há provisões para içamento do avião completo por meio de estropo. No entanto, estropos especialmente projetados para o "Bandeirante" permitem o içamento da fuselagem sem as asas e o içamento individual das asas e empenagens.

2-5. ESTACIONAMENTO E AMARRAÇÃO

O estacionamento do avião deve ser efetuado de acordo com as normas vigentes no lugar onde o avião deve estacionar.

Durante estacionamento de longa duração, é necessário instalar os calços das rodas, travar os comandos de vôo, instalar as tampas de proteção das entradas de ar e dos tubos de escapamento, as capas de Pitot e os bloqueios das hélices.

Para os detalhes de estacionamento e amarração, consulte a Seção II da publicação O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

OPERAÇÕES DE SERVIÇO

2-6. REABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

Os tanques de combustível integrais, em cada asa,

armazenam 860 litros de combustível, dos quais 833 litros são utilizáveis.

O abastecimento é feito independentemente em cada asa, apenas por gravidade, através dos bocais adequados.

Operações de serviço

Durante as operações de reabastecimento, devem ser tomados os cuidados mencionados na O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

Para informações relativas aos tipos de combustível, consulte a última revisão do Boletim de Informação Embraer Nº 110-12-001.

2-7. DESTANQUEAMENTO E DRENAGEM

No intradorso de cada asa, na região próxima à raiz da asa, localizam-se o bujão de esvaziamento rápido e a válvula-dreno do tanque. Durante as operações de esvaziamento dos tanques, devem ser tomados os mesmos cuidados que durante o reabastecimento.

Fazem parte do procedimento de pré-vôo a drenagem e o recolhimento de amostras de combustível, que servirão para a eliminação de água e para a análise de contaminação por microorganismos.

2-8. REABASTECIMENTO DE ÓLEO DO MOTOR

O óleo do sistema de lubrificação do motor é contido em um tanque que é parte integral da estrutura do motor.

O abastecimento de óleo é feito manualmente, através do gargalo do tanque de óleo.

Para informações sobre o tipo de óleo, consulte a última revisão do Boletim de Informação Embraer Nº 110-12-001.

Para informações sobre períodos e procedimento de troca de óleo, drenagem e verificação de nível, consulte a Seção III da O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

2-9. RECARGA DE OXIGÊNIO

O cilindro de oxigênio pode ser recarregado através da conexão situada no cone de cauda. Esta conexão é acessível por uma janela de abertura rápida, instalada na porta de acesso à válvula de abastecimento.

A descarga do sistema de oxigênio é feita removendo-se o cilindro de oxigênio do seu alojamento e descarregando-o em local adequado.

Para a lavagem do sistema, é necessário remover o cilindro que deverá ser enviado à seção competente para descontaminação. Uma vez removido o cilindro, faz-se circular através do sistema um fluxo de nitrogênio seco seguido de um fluxo de oxigênio.

Para informações detalhadas sobre os serviços do sistema de oxigênio, consulte a Seção III da publicação

O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

2-10. SERVIÇOS DO TREM DE POUSO

As operações de serviço para o trem de pouso compreendem o abastecimento (óleo) e o enchimento (nitrogênio) dos amortecedores e o enchimento dos pneus.

2-11. ABASTECIMENTO E ENCHIMENTO DOS AMORTECEDORES

O abastecimento e o enchimento dos amortecedores são efetuados injetando-se fluido hidráulico e nitrogênio através das válvulas existentes nos amortecedores.

Para maiores informações, consulte a Seção III da publicação O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

2-12. ENCHIMENTO DOS PNEUS

Os pneus do trem de pouso principal e do trem de pouso de nariz devem ser enchidos com pressões adequadas aos diferentes pesos de operação.

A pressão correta de enchimento dos pneus é indicada na Seção III da publicação O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

2-13. SERVIÇOS DO SISTEMA HIDRÁULICO

As operações de serviço relativas a este sistema abrangem o abastecimento do reservatório de fluido hidráulico e o enchimento dos acumuladores hidráulicos.

2-14. ABASTECIMENTO DO RESERVATÓRIO DE FLUIDO HIDRÁULICO

O abastecimento do reservatório de fluido, que se localiza no cone de cauda, é feito enchendo-se o reservatório até os níveis indicados em dois visores.

Para informações sobre o fluido hidráulico, capacidade do sistema e condições necessárias ao abastecimento do sistema, consulte a Seção III da publicação O.T. 1C95-2-2 "Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula".

**2-15. ENCHIMENTO DOS ACUMULADORES
HIDRÁULICOS**

Os acumuladores são carregados com nitrogênio Espec. BB-N-411, Type I, Class I, Grade B, através da válvula apropriada existente na parte superior de cada acumulador.

Para as pressões corretas de enchimento dos acumuladores, consulte a Seção III da publicação O.T. 1C95-2-2

“Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula”.

2-16. DRENAGEM DO SISTEMA PITOT-ESTÁTICO

O sistema Pitot-estático é provido de válvulas-dreno em diversos pontos, para drenar a água de condensação oriunda da umidade atmosférica.

LUBRIFICAÇÃO**2-17. LUBRIFICAÇÃO**

Os pontos de lubrificação e os lubrificantes a serem usados são mostrados na publicação O.T. 1C95-2-2 “Manual de Manutenção – Manuseio no Solo, Serviços e Manutenção da Célula”.

Os lubrificantes são aplicados por meio de pistola à pressão, com almotolia, com pincel ou com a mão.

Muitos componentes devem ser lubrificados durante a montagem e a instalação; os procedimentos aplicáveis estão indicados no Manual que se refere ao sistema onde vai ser instalado o componente.

