

**CAP-21DS
I-SIVM S/N OK3**

**MANUALE DI
MANUTENZIONE**

EDIZIONE : 1
DATA : MARZO 2002
PAGINA : 1



**CAP-21DS S/N OK3
I-SIVM
MANUALE DI MANUTENZIONE**

INDICE

LISTA DELLE REVISIONI.....	4
INTRODUZIONE.....	5
SEZIONE I. GENERALITÀ E DESCRIZIONE DEL VELIVOLO.....	I.1
I.1. CARATTERISTICHE GENERALI.....	I.1
I.2. PIANI DI COSTRUZIONE IN 3 VISTE.....	I.2
I.2.1. Viste di fronte e di profilo.....	I.2
Vista dall'alto.....	I.3
I.3. DESCRIZIONE.....	I.4
I.3.1. Cellula.....	I.4
I.3.1.1. Ala.....	I.4
I.3.1.2. Fusoliera.....	I.4
I.3.1.3. Impennaggio Orizzontale.....	I.4
I.3.1.4. Impennaggio Verticale.....	I.4
I.3.1.5. Comandi di Volo.....	I.5
I.3.1.6. Carrello Principale.....	I.5
I.3.1.7. Carrello Posteriore.....	I.5
I.3.2. Gruppo Moto-Propulsore.....	I.5
I.3.3. Equipaggiamenti ed Installazioni di Bordo.....	I.5
I.3.3.1. Impianto Elettrico.....	I.5
I.3.3.2. Strumentazione di bordo.....	I.6
I.3.3.3. Cabina di Pilotaggio.....	I.6
I.3.4. Impianto di Lubrificazione.....	I.6
I.3.5. Impianto Carburante.....	I.6
I.4. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI.....	I.7
I.4.1. Ingombri Generali.....	I.7
I.4.2. Velatura.....	I.7
I.4.3. Alettoni.....	I.7
I.4.4. Impennaggio Orizzontale.....	I.7
I.4.5. Pitch Trim.....	I.7
I.4.6. Impennaggio Verticale.....	I.7
I.4.7. Carrello d'Atterraggio.....	I.7
I.4.8. Gruppo Moto-Propulsore.....	I.7
I.5. SCHEMI.....	I.9
I.5.1. Disposizione Cabina.....	I.9
I.5.2. Legenda schema disposizione cabina.....	I.10
I.5.3. Circuito Alimentazione Carburante.....	I.11
Circuito Lubrificazione.....	I.12
I.5.5. Circuito Elettrico.....	I.13
I.5.6. Comando Timone Direzione.....	I.14
Comando Timone Profondità.....	I.15
I.5.8. Comando Pitch Trim.....	I.16
Comando Alettoni.....	I.17
SEZIONE II. MANUTENZIONE.....	II.1
II.1. DOCUMENTI APPLICABILI.....	II.1
II.2. GENERALITÀ.....	II.1
II.3. VARIAZIONI RISPETTO AI DOCUMENTI APPLICABILI.....	II.1
II.3.1. IMPIANTO CARBURANTE.....	II.1
II.3.1.1. Ispezione filtro carburante pompa ausiliaria manuale.....	II.1

II.3.1.2.	Ispezione selettore carburante ausiliario.....	II.1
II.3.2.	CARRELLO PRINCIPALE.....	II.2
II.3.2.1.	Ispezione castelletto di sostegno gambe carrello.....	II.2
II.3.3.	BULLONI DI FISSAGGIO ALA.....	II.2
II.3.3.1.	Ispezione bulloni di fissaggio ala	II.2
SEZIONE III. MODELLI E TABELLE.....		III.1
III.1.	GENERALITÀ	III.1
III.2.	TABELLA DI CONTROLLO MODELLI	III.1
III.3.	MODELLI UTILIZZATI	III.2

LISTA DELLE REVISIONI

NUMERO	PAGINE MODIFICATE	MOTIVO DELLA MODIFICA	DATA APPROVAZIONE RAI	FIRMA FUNZIONARIO RAI
1		Prima emissione del documento		

INTRODUZIONE

Il presente documento descrive modalità e procedure delle attività di manutenzione e controllo del velivolo CAP-21DS I-SIVM, di seguito descritto:

Costruzione: Amatoriale, secondo la Circolare RAI n. 15 del 9/2/1976.

Costruttore: DALLAN Sergio, SALVADORI Luca.

Numero di Costruzione: OK3.

Anno di Costruzione: 1983.

**PAGINA LASCIATA
INTENZIONALMENTE
IN BIANCO**

SEZIONE I. GENERALITÀ E DESCRIZIONE DEL VELIVOLO

I.1. CARATTERISTICHE GENERALI

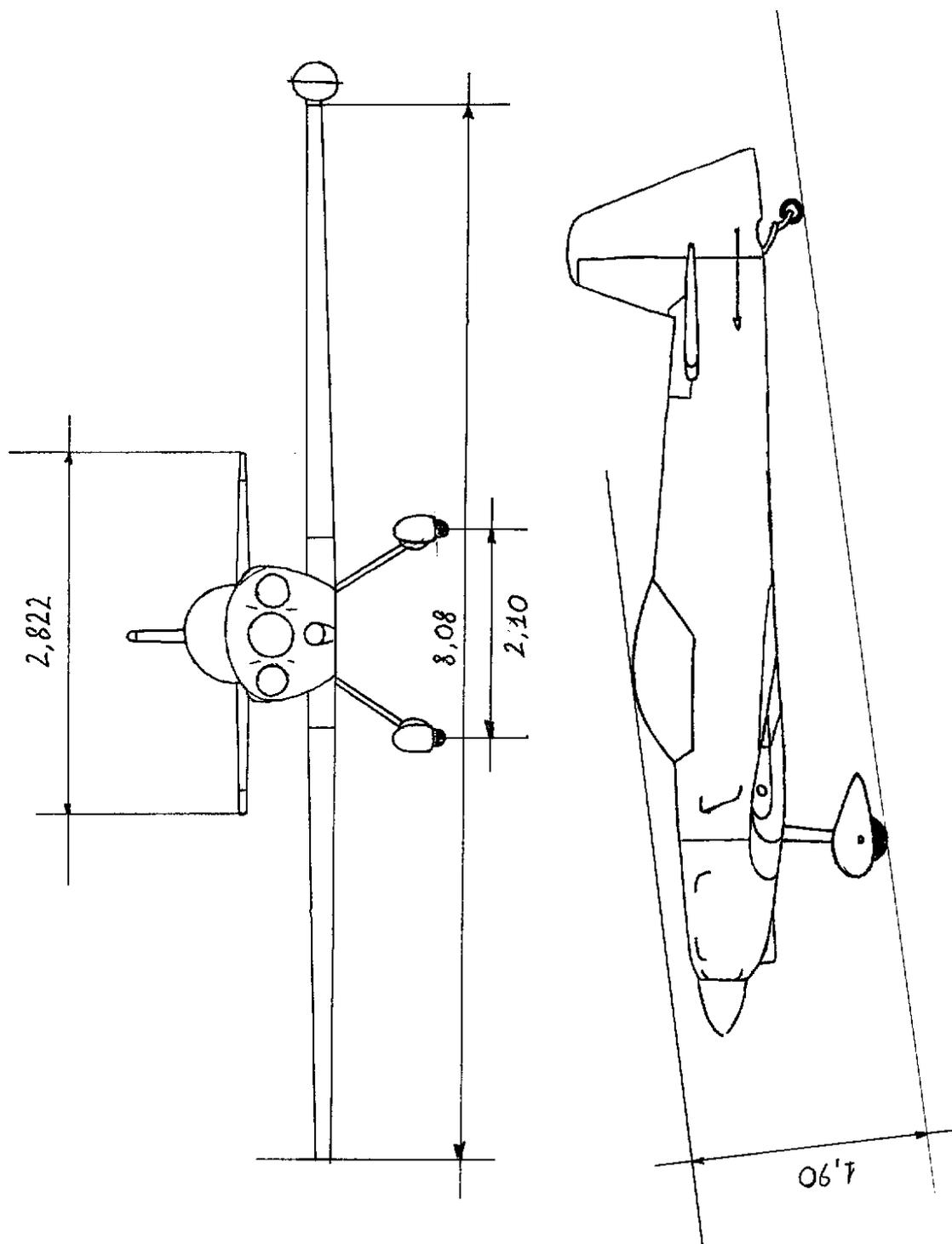
Il CAP-21DS è un velivolo monoposto acrobatico specificamente studiato per la competizione a livello internazionale. Le sue qualità di volo ne fanno peraltro un velivolo classico e sano che può essere affidato a piloti che diversamente non avrebbero potuto raggiungere livelli così elevati.

Il velivolo è ad ala bassa, terrestre, con carrello fisso a barre di fibra di vetro, di schema classico.

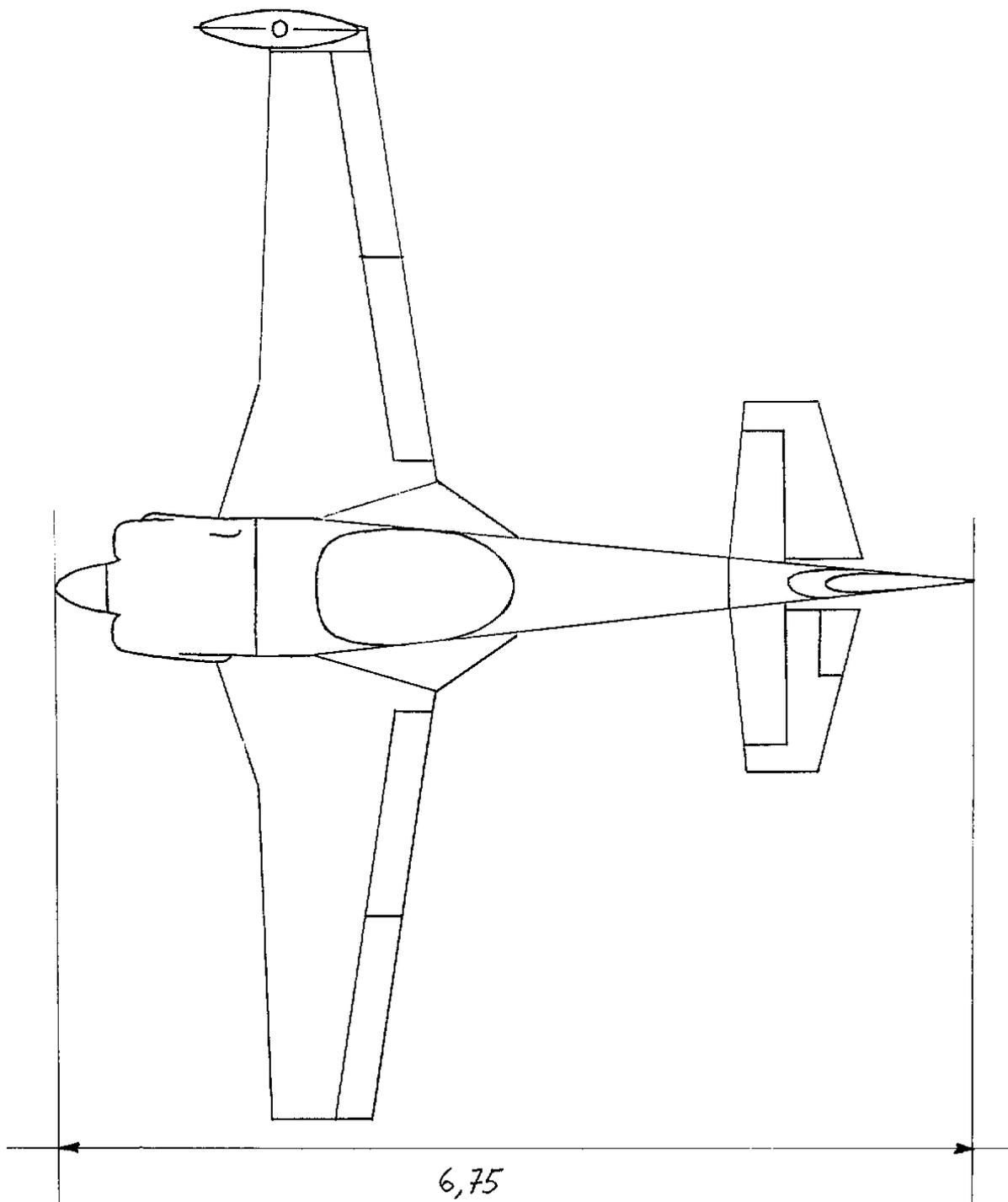
Il CAP-21DS è derivato dal velivolo acrobatico MUDRY CAP-21 di cui sono stati costruiti numerosi esemplari che hanno partecipato con successo a competizioni nazionali ed internazionali.

I.2. PIANI DI COSTRUZIONE IN 3 VISTE

I.2.1. Viste di fronte e di profilo



I.2.2. Vista dall'alto



I.3. DESCRIZIONE

I.3.1. Cellula

I.3.1.1. Ala

L'ala, in un sol pezzo, è di tipo monolongherone con due cassoni di torsione situati da una parte e dall'altra del longherone principale. Il cassone di torsione posteriore si interrompe in corrispondenza del longherone ausiliario.

Il longherone principale è composto da due solette in spruce unite da due anime di compensato. I diaframmi del longherone, siti al livello di ciascuna centina, sono in spruce. Il longherone ausiliario in spruce, di sezione piena e costante sull'intera apertura, è rinforzato sulla parte centrale, in corrispondenza dei bulloni di attacco con la fusoliera, dove la sezione aumenta gradatamente per consentire una migliore distribuzione dei carichi.

Le centine hanno struttura a traliccio in spruce. Sono costruite in due parti incollate sulla faccia anteriore e posteriore del longherone principale.

L'insieme dell'ala è ricoperto da un rivestimento in compensato okoumé da 2mm di spessore, disposto a 45° nella parte posteriore del longherone principale. Sul rivestimento in compensato sono applicati due strati di fibra di vetro unidirezionale disposti a 45° rispetto all'asse longitudinale del velivolo e sfalsati di 90° fra loro.

Gli alettoni, di costruzione lignea, occupano il 75% dell'apertura. Essi sono suddivisi in due sezioni, delle quali la sezione interna ha corda costante mentre la sezione esterna è leggermente rastremata verso l'esterno e presenta pertanto pianta trapezia. Sono compensati aerodinamicamente mediante becco debordante. L'equilibratura statica è realizzata mediante una massa collegata al supporto dell'aletta di servocomando aerodinamico, situata in corrispondenza dell'asta di comando.

I.3.1.2. Fusoliera

La fusoliera è a sezione mista a traliccio con rivestimento in compensato lavorante, con 4 longheroni formanti un cassone di torsione a sezione rettangolare. Sul rivestimento in compensato è applicato uno strato di fibra di vetro bidirezionale disposto a 45° rispetto all'asse longitudinale del velivolo.

Dorso e ventre sono carenature in compensato okoumé. I longheroni ed il traliccio sono in spruce. La parte anteriore di detti longheroni, che ricevono gli attacchi del castello motore, sono in frassino.

La deriva è parte integrante della fusoliera.

I.3.1.3. Impennaggio Orizzontale

Di concezione classica, è composto da un piano fisso e da un piano di governo munito di aletta trim.

Il piano fisso è monolongherone a singolo cassone di torsione. È fissato alla fusoliera in quattro punti: due punti sul bordo d'attacco e due sul longherone posteriore.

Il longherone è altresì di tipo classico a due solette in spruce unite da due anime in compensato.

Il rivestimento è in compensato okoumé.

Il piano mobile è in un sol pezzo articolato in tre punti, monolongherone ed interamente rivestito in compensato. Possiede un'aletta di compensazione (trim) incastrata, comandata manualmente dal posto di pilotaggio. La compensazione del piano mobile è operata aerodinamicamente mediante due becchi debordanti, con equilibratura statica mediante contrappesi annegati nella struttura.

I.3.1.4. Impennaggio Verticale

Il piano fisso appartiene all'insieme di fusoliera. Presenta un longherone a solette di spruce ed anima in compensato, un cassone di torsione ed un castello anteriore a trasferire i carichi di torsione alla fusoliera. È rivestito in compensato okoumé.

Il timone, di costruzione classica a pianta trapezia con superficie estesa rispetto alla versione CAP-21 originale, è ugualmente monolongherone con rivestimento in compensato okoumé. È compensato aerodinamicamente mediante becco debordante e staticamente mediante contrappeso annegato.

I.3.1.5. Comandi di Volo

Il comando di profondità è di tipo rigido ad aste e presenta tre bielle centrali: una nella sezione di cabina e due nella parte posteriore della fusoliera.

Il comando alettoni è anch'esso di tipo rigido ad aste. Presenta una biella, un rinvio ed una bielletta per ciascun lato della fusoliera. Il gruppo cloche è situato posteriormente al longherone principale dell'ala e riceve direttamente le aste di comando collegate mediante testine a sfere.

Il comando di direzione è composto da una traversa fissata direttamente sul timone e collegata alla pedaliera mediante cavi flessibili d'acciaio del diametro di mm 3,2.

I.3.1.6. Carrello Principale

Il carrello principale è costituito da due lame in vetroresina fissate su un castelletto in tubi d'acciaio situato fra la paratia antifiama ed il longherone principale dell'ala.

Detto castelletto, che si appoggia anteriormente alla parte posteriore della paratia antifiama e posteriormente alla parte anteriore della paratia di fissaggio dell'ala alla fusoliera, presenta fori di alloggiamento per i bulloni di fissaggio dell'ala ed è impaccato assieme a questi, contribuendo alla distribuzione degli sforzi verso la paratia ed il castello motore.

I freni sulle ruote sono a disco con comando idraulico.

I.3.1.7. Carrello Posteriore

È equipaggiato di ruotino piroettante installato su ammortizzatore a lame d'acciaio. Una sferetta mobile di acciaio, riportata nella pista di piroettamento del ruotino e spinta verso l'alto da una molla, consente di forzare una posizione preferenziale del ruotino allineata all'asse longitudinale del velivolo, semplificando la condotta del velivolo in rullaggio ad alta velocità (decollo ed atterraggio).

I.3.2. Gruppo Moto-Propulsore

Il motore è fissato ad un castello in tubi d'acciaio saldati e rinforzati mediante fazzoletti. Il castello motore è imbullonato alla paratia antifiama.

Dato il propulsore a 6 cilindri installato in sostituzione del 4 cilindri originale, il castello motore è assai compatto e conseguentemente rigido. Tuttavia tale compattezza rende difficile l'accesso ai maneti ed alla parte posteriore del motore, con conseguenti difficoltà nella manutenzione.

Per ovviare a tali problemi si è adottato un particolare accorgimento costruttivo che rende il castello motore, costruito in due pezzi, apribile a libro con cerniera verticale sul lato destro: lo scostamento del motore dalla paratia consentito da tale particolarità, con la semplice disconnessione di alcuni cablaggi elettrici e del cavo Bowden di comando del passo elica, consente di effettuare ispezione e manutenzione della parte posteriore del propulsore e degli accessori.

Il propulsore, AVCO-Lycoming Type AEIO-540-K1A5, è carenato con pannelli in vetroresina e fibra di carbonio ed eroga 300HP.

Le prese d'aria di raffreddamento circolari "LoPresti", situate a fianco della corona dell'elica, offrono bassa resistenza aerodinamica ed elevata portata di aria di raffreddamento.

L'elica installata è in legno-metallo, a giri costanti, quadripala, tipo MTV 14-B-C.

I.3.3. Equipaggiamenti ed Installazioni di Bordo

I.3.3.1. Impianto Elettrico

L'impianto elettrico è a 12V con negativo a massa. L'energia è fornita da un accumulatore sigillato a 12V-34AH alimentato da un alternatore di tipo ultraleggero azionato direttamente dal motore. Lo stato di carica è monitorato da un amperometro installato sul pannello strumenti.

Vista la destinazione agonistica della macchina e la forte corrente di scarica richiesta dallo starter, soprattutto per gli avviamenti a freddo, l'impianto è predisposto per il collegamento di una batteria ausiliaria esterna, con attacco in cabina a sinistra del sedile pilota.

I.3.3.2. Strumentazione di bordo

La strumentazione di bordo, ridotta al minimo vista la destinazione agonistica della macchina, è installata su un pannello collegato elasticamente con silent-bloc alla fusoliera.

I.3.3.3. Cabina di Pilotaggio

L'alloggiamento è monoposto, con sedile a schienale inclinato di circa 30° per consentire una maggiore sopportazione delle accelerazioni da parte del pilota. Il sedile, integrale alla struttura del velivolo, è equopaggiato con cuscini asportabili fissati tramite bottoni automatici e velcro.

I comandi di volo non sono regolabili.

Le cinture di sicurezza sono tipo Hooker a 5 punti di attacco

Posteriormente al pilota è disponibile un piccolo bagagliaio.

I.3.4. Impianto di Lubrificazione

L'impianto di lubrificazione motore è dotato di sistema Christen per il volo rovescio.

E' installato un radiatore dell'olio con presa d'aria a scoop sotto il ventre della fusoliera e scarico adiacente. La presa d'aria provvede anche ad inviare aria fresca in cabina.

I.3.5. Impianto Carburante

Il velivolo è dotato dei seguenti serbatoi:

- N.1 SERBATOIO PRINCIPALE. È situato in fusoliera fra la paratia antifiamma motore e la cabina di pilotaggio. Rifornimento attraverso tappo superiore munito di sportello controvento.
- N. 2 SERBATOI AUSILIARI. Amovibili, sono inseriti negli appositi fori di alloggiamento alle estremità alari. Rifornimento attraverso tappo superiore munito di catenella di sicurezza. Fissaggio tramite vite a galletto. Collegamento all'impianto carburante mediante tubazioni dotate di giunti con innesto a baionetta. Giunto e vite di fissaggio di ciascun serbatoio alare sono accessibili attraverso uno sportello di visita situato all'estremità della superficie inferiore dell'ala.
- N. 1 SERBATOIO AUSILIARIO CENTRALE. È situato sotto il sedile del pilota. Rifornimento attraverso tappo superiore accessibile dalla cabina di pilotaggio dopo aver sollevato il cuscino.

Sono presenti nella cabina di pilotaggio N. 2 selettori carburante:

- SELETTORE PRINCIPALE. È integrato con la pompa a mano, è situato alla sinistra del pilota.
 - Posizioni del rubinetto:
 - FUEL 1: seleziona il serbatoio principale.
 - OFF: interrompe il flusso del carburante al motore.
 - FUEL 2: seleziona il Selettore Serbatoi Ausiliari.
- SELETTORE SERBATOI AUSILIARI. È situato al centro della cabina di pilotaggio, davanti alla barra di comando.
 - Posizioni del rubinetto:
 - LEFT TIP: seleziona il serbatoio ausiliario alare sinistro.
 - RIGHT TIP: seleziona il serbatoio ausiliario alare destro.
 - REAR RESERVE: seleziona il serbatoio ausiliario centrale.

La pompa carburante ausiliaria è manuale, di tipo Christen, installata alla sinistra del pilota e dotata di filtro carburante microporoso in carta e decantatore con spurgo. Quest'ultimo è accessibile dall'esterno, in corrispondenza del trasparente applicato sul ventre della fusoliera sul lato sinistro.

I.4. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

I.4.1. Ingombri Generali

- Apertura alare: 8,08m
- Lunghezza: 6,76m
- Altezza: 1,90m

I.4.2. Velatura

- Superficie alare: 9,86m²
- Diedro: 2°
- Allungamento: 6,62
- Rastremazione: 0,56
- Calettamento: Nullo
- Profilo: V.16.F.D.M

I.4.3. Alettoni

- Superficie unitaria: 0,923m²
- Angolo di deflessione: 26° (+/-2°) verso il basso, 24° (+/-2°) verso l'alto
- Percentuale sull'apertura: 75%

I.4.4. Impennaggio Orizzontale

- Apertura: 2,822m
- Superficie equilibratore: 1,021m²
- Superficie stabilizzatore: 1,062m²
- Angolo di deflessione: 23° (+/-2°) verso il basso, 20° (+/-2°) verso l'alto

I.4.5. Pitch Trim

- Superficie: 0,078m²
- Angolo di deflessione: 15° (+/-2°) verso il basso, 25° (+/-2°) verso l'alto

I.4.6. Impennaggio Verticale

- Altezza: 1,25m
- Superficie deriva: 0,55m²
- Superficie timone: 0,77m²
- Angolo di deflessione: 30° (+0°/-2°)

I.4.7. Carrello d'Atterraggio

- Tipo: A lame in fibra di vetro
- Ruotino posteriore: Con ammortizzatore a balestra metallica, ruotino in gomma piena
- Passo: 2,10m
- Pneumatici: 5.00x5

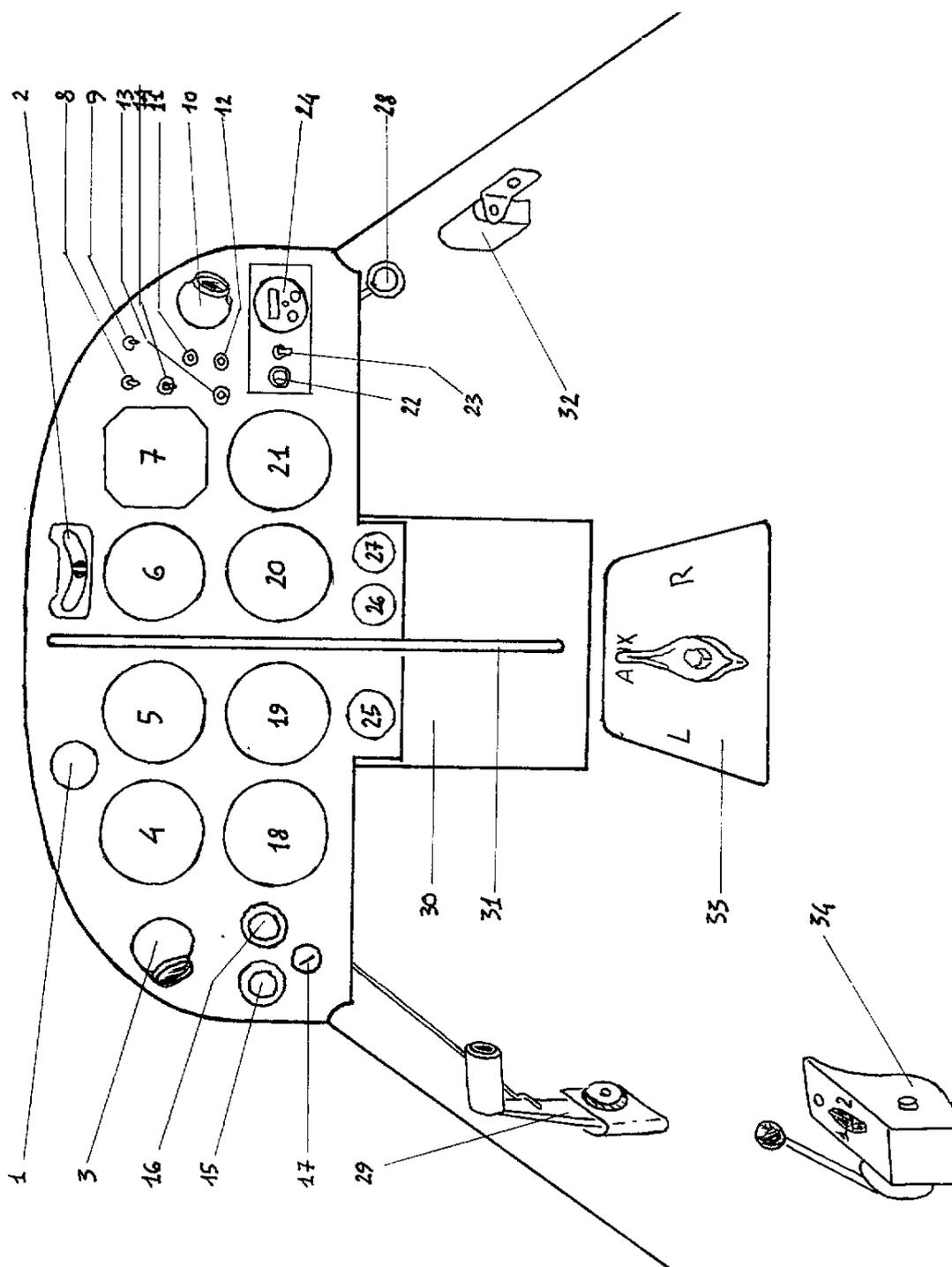
I.4.8. Gruppo Moto-Propulsore

- Motore: AVCO-Lycoming Type AEIO-540-K1A5 S/N L-11582-48
- Potenza: 300HP a 2700RPM
- Lubrificante: Capacità: 12Qts
- Quantità min. in volo acrobatico: 8Qts
- Quantità ideale in volo acrobatico: 9Qts
- Quantità min. in volo normale: 6Qts
- Qualità lubrificante:

- Sopra i 16°C: SAE 50
- Da 0°C a 32°C: SAE 40
- Da -20°C a +20°C: SAE 30
- Sotto i -20°C: SAE 20
- Elica: In legno-metallo, a giri costanti, quadripala, tipo MTV 14-B-C S/N 95054
- Carburante: Benzina Avio 100/130 minimo o AVGAS-100LL
- Capacità serbatoi:
 - Principale: 43l di cui 2l inutilizzabili in volo
 - N. 2 serbatoi supplementari, amovibili, all'estremità alare: 50l ciascuno
 - Supplementare centrale: 13,5l di cui 0,5l inutilizzabili in volo

I.5. SCHEMI

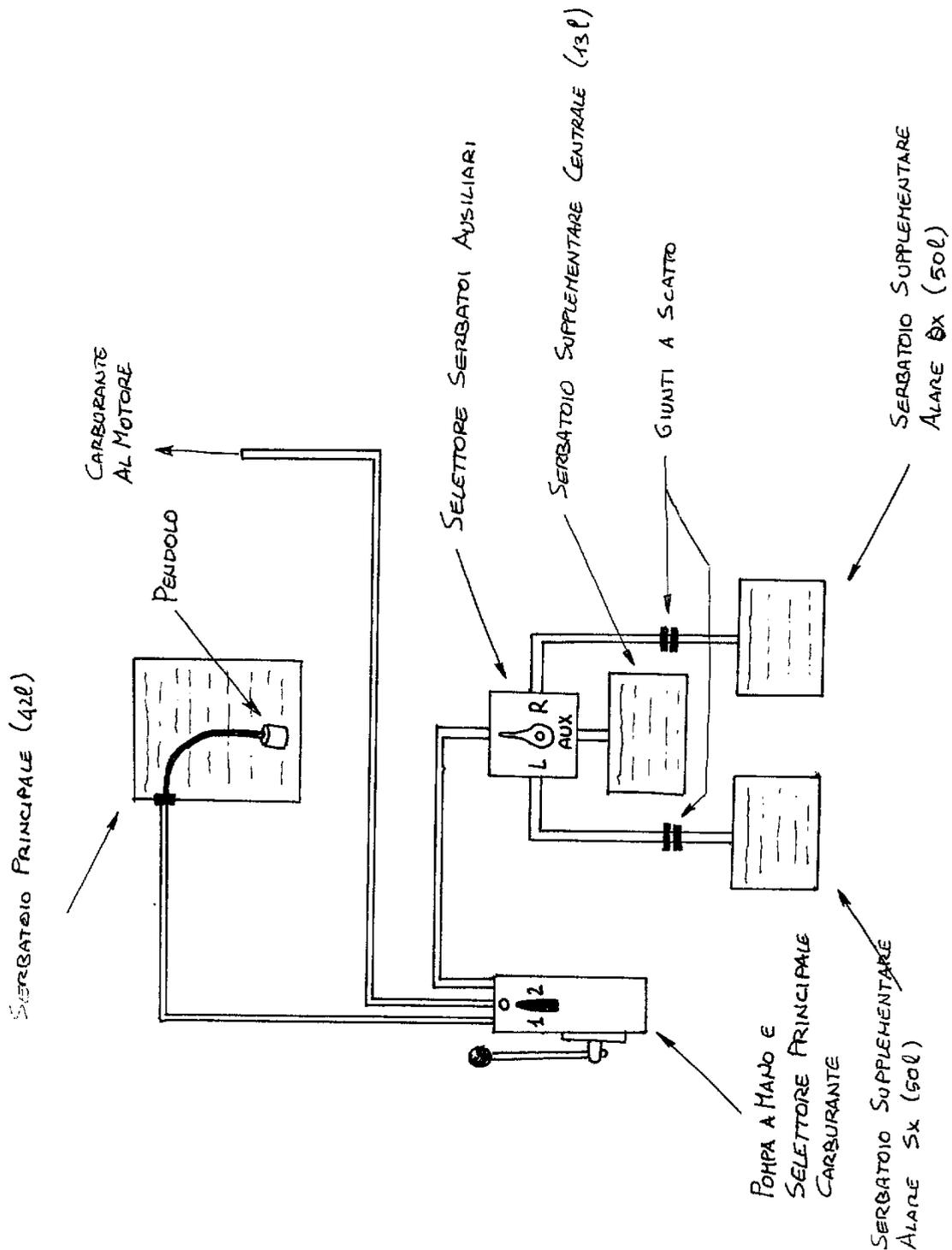
I.5.1. Disposizione Cabina



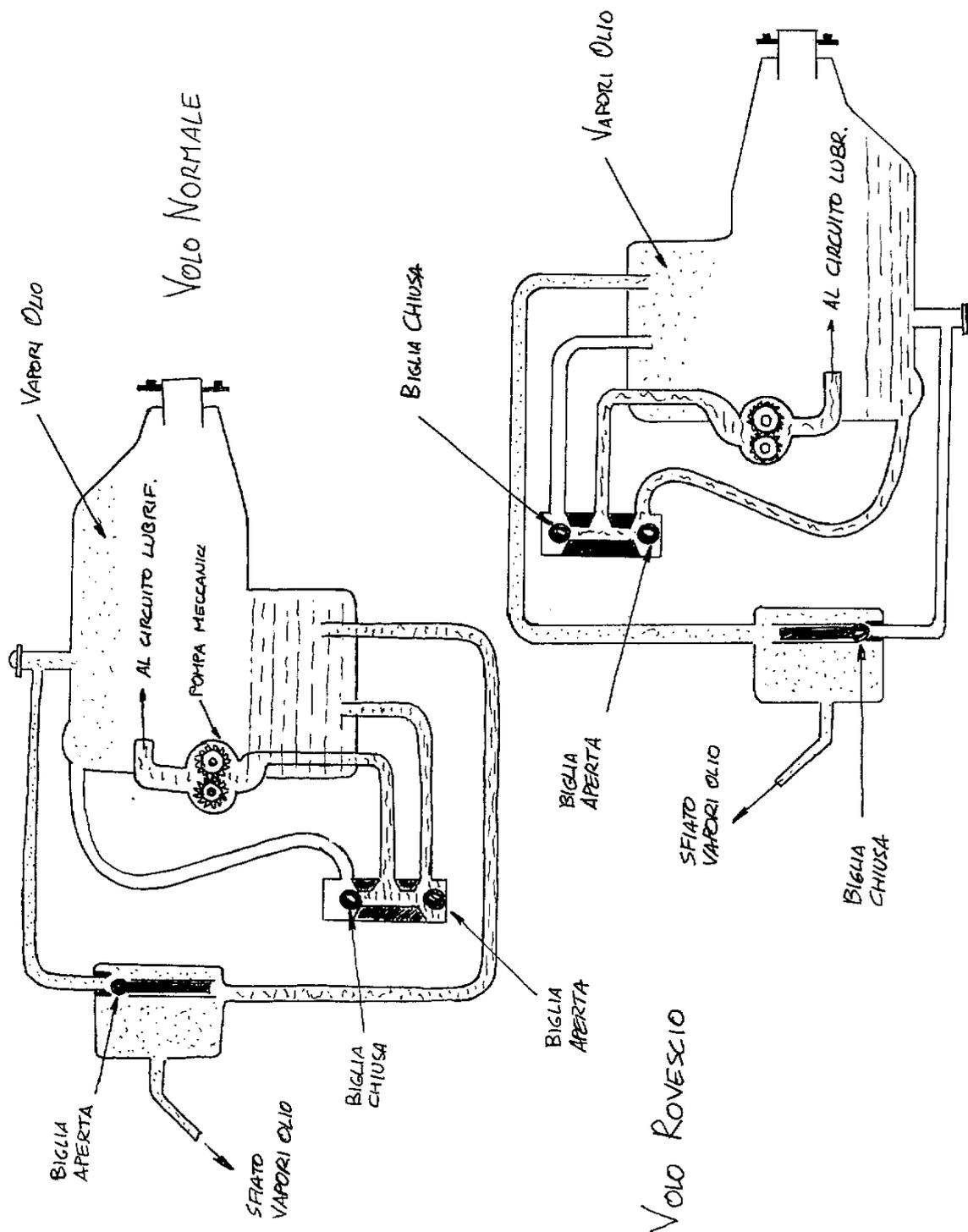
I.5.2. Legenda schema disposizione cabina

1. Bussola magnetica
2. Sbandometro
3. Bocchetta ventilazione cabina SX
4. Anemometro
5. Altimetro
6. Variometro
7. Vano portaoggetti
8. Interruttore Panel Lights
9. Interruttore Map Light
10. Bocchetta ventilazione cabina DX
11. Breaker AUX Power Socket e Strobe Lights
12. Breaker orizzonte artificiale
13. Breaker COM Radio
14. Interruttore Strobe Lights
15. Comando smagritore miscela
16. Comando passo elica
17. Commutatore magneti con starter
18. Contagiri motore
19. Indicatore MAP/Fuel Flow
20. Indicatore pressione e temperatura olio motore
21. Voltmetro digitale
22. AUX Power Socket
23. Interruttore generale (MASTER)
24. COM Radio
25. Indicatore EGT
26. G-Metro
27. Indicatore temperatura teste cilindri
28. Comando freno di parcheggio
29. Comando gas
30. Serbatoio principale 42l
31. Indicatore a tubetto trasparente livello serbatoio principale
32. Map Lights
33. Selettore carburante serbatoi ausiliari
34. Pompa a mano e selettore carburante principale

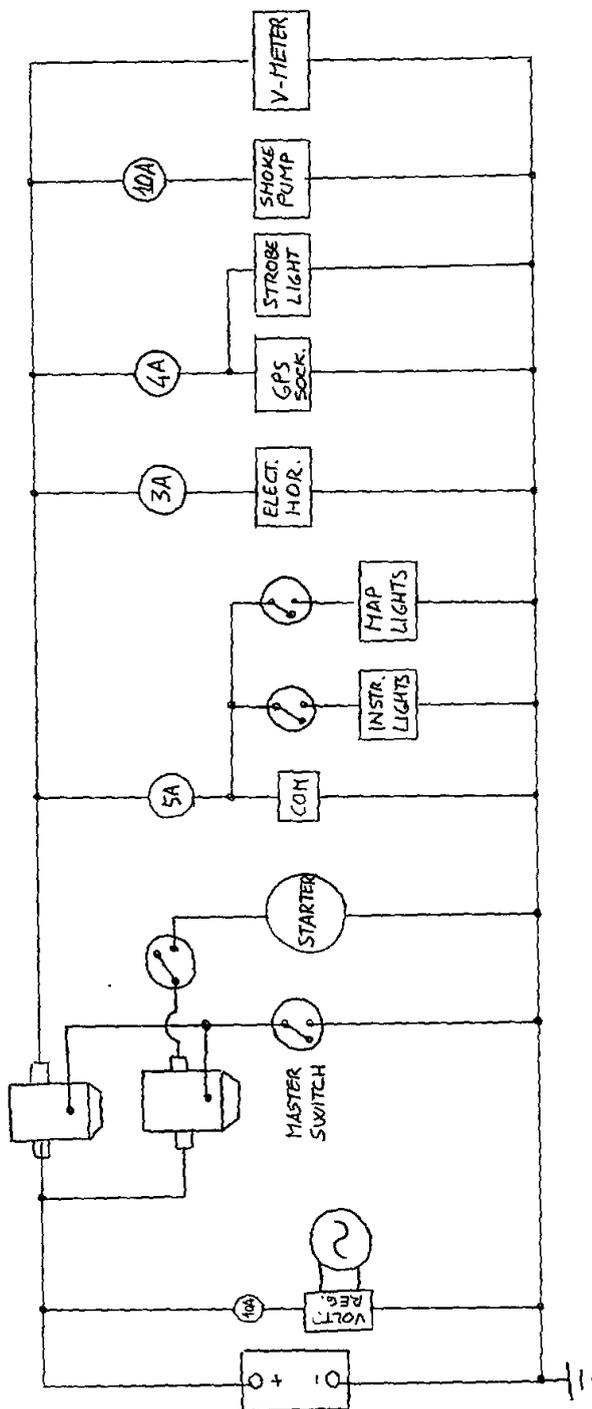
I.5.3. Circuito Alimentazione Carburante



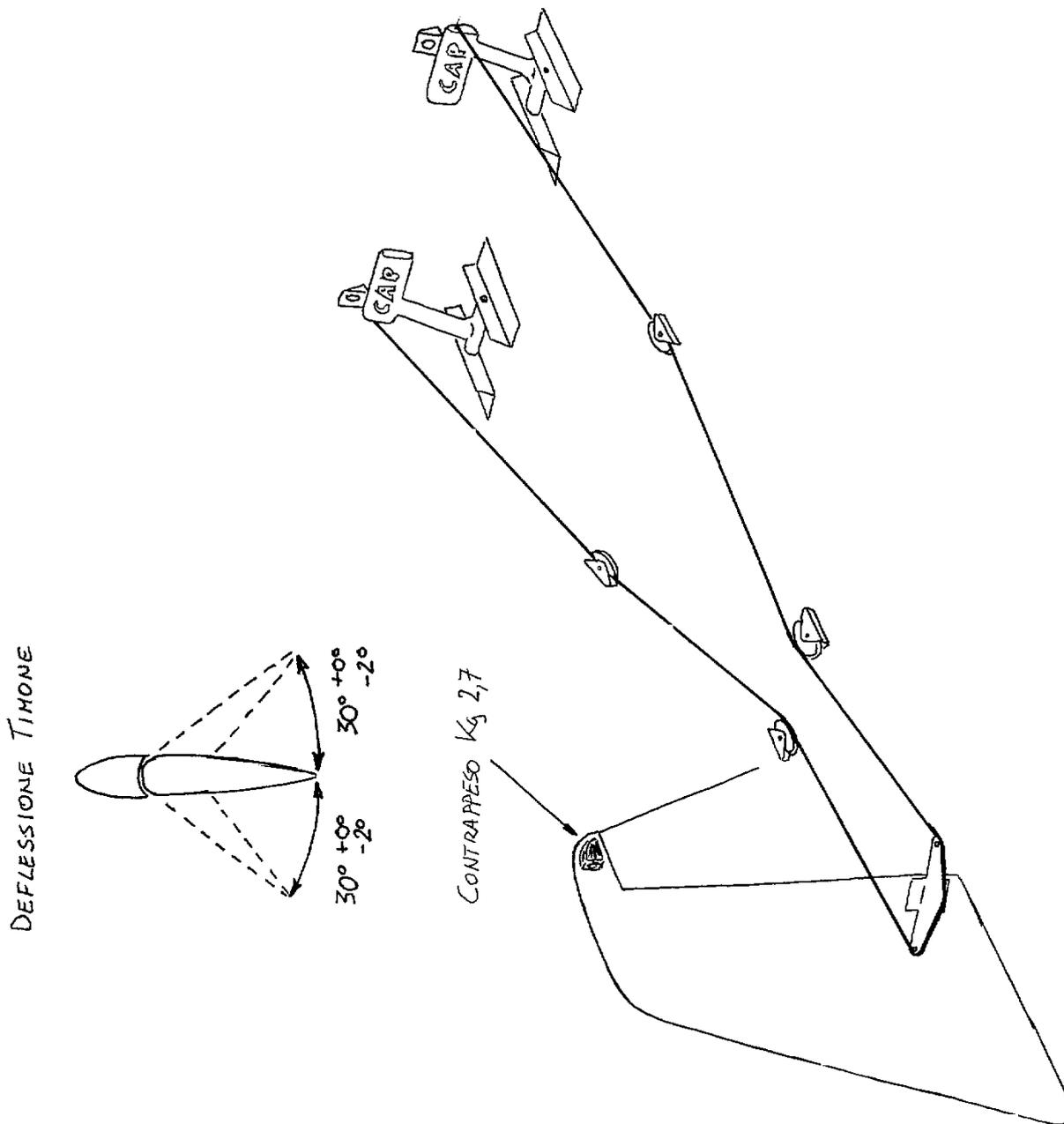
I.5.4. Circuito Lubrificazione



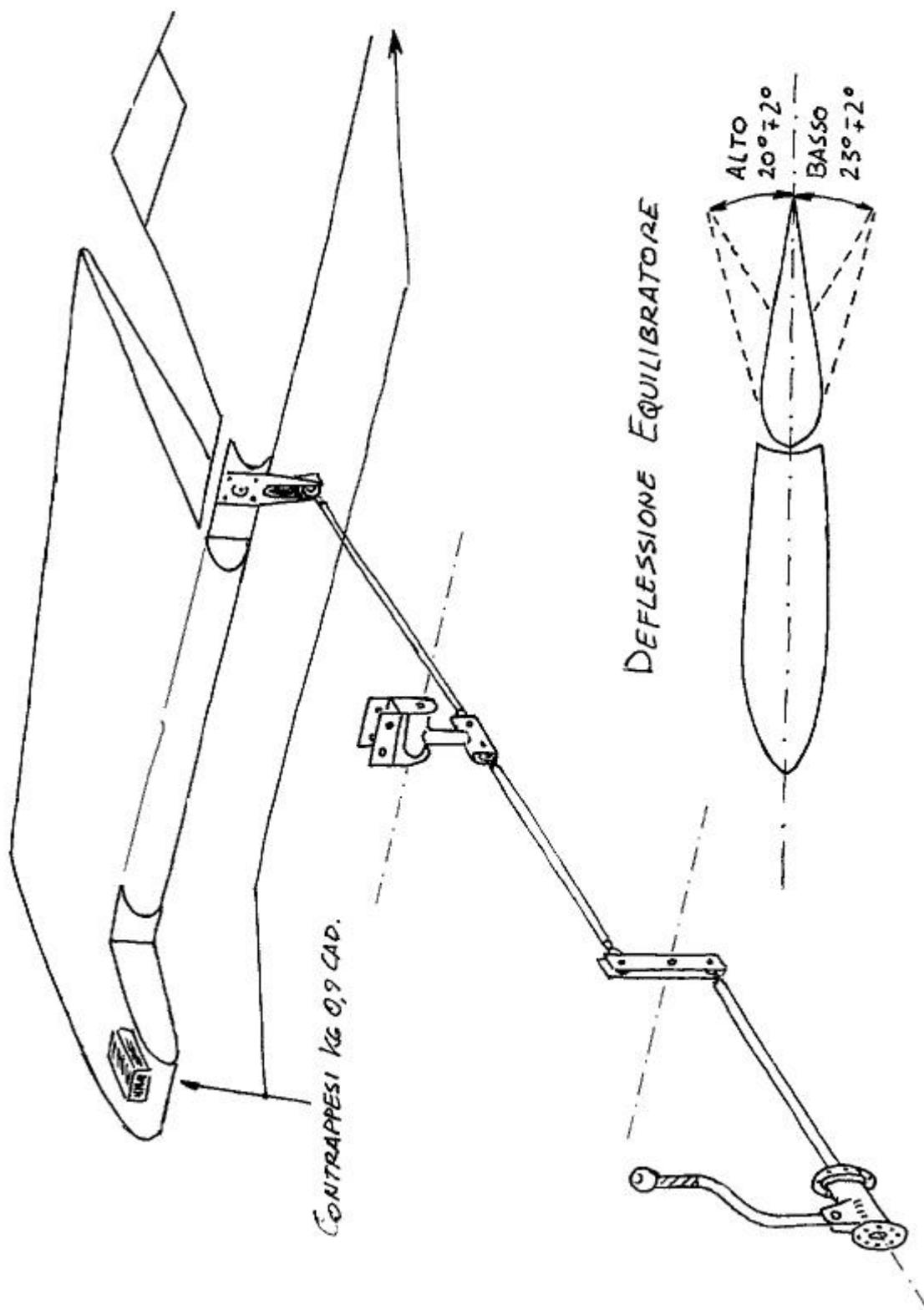
I.5.5. Circuito Elettrico



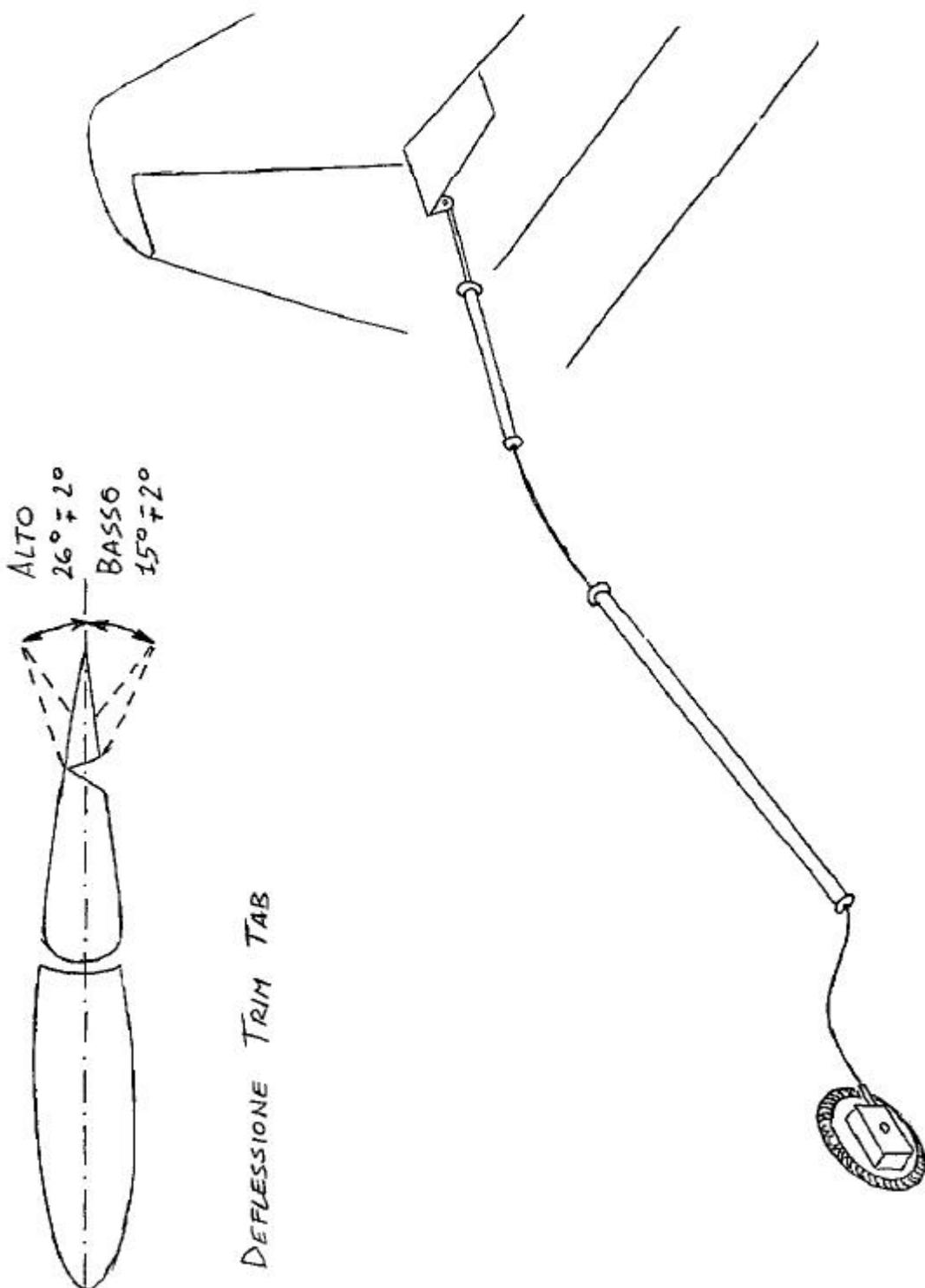
I.5.6. Comando Timone Direzione



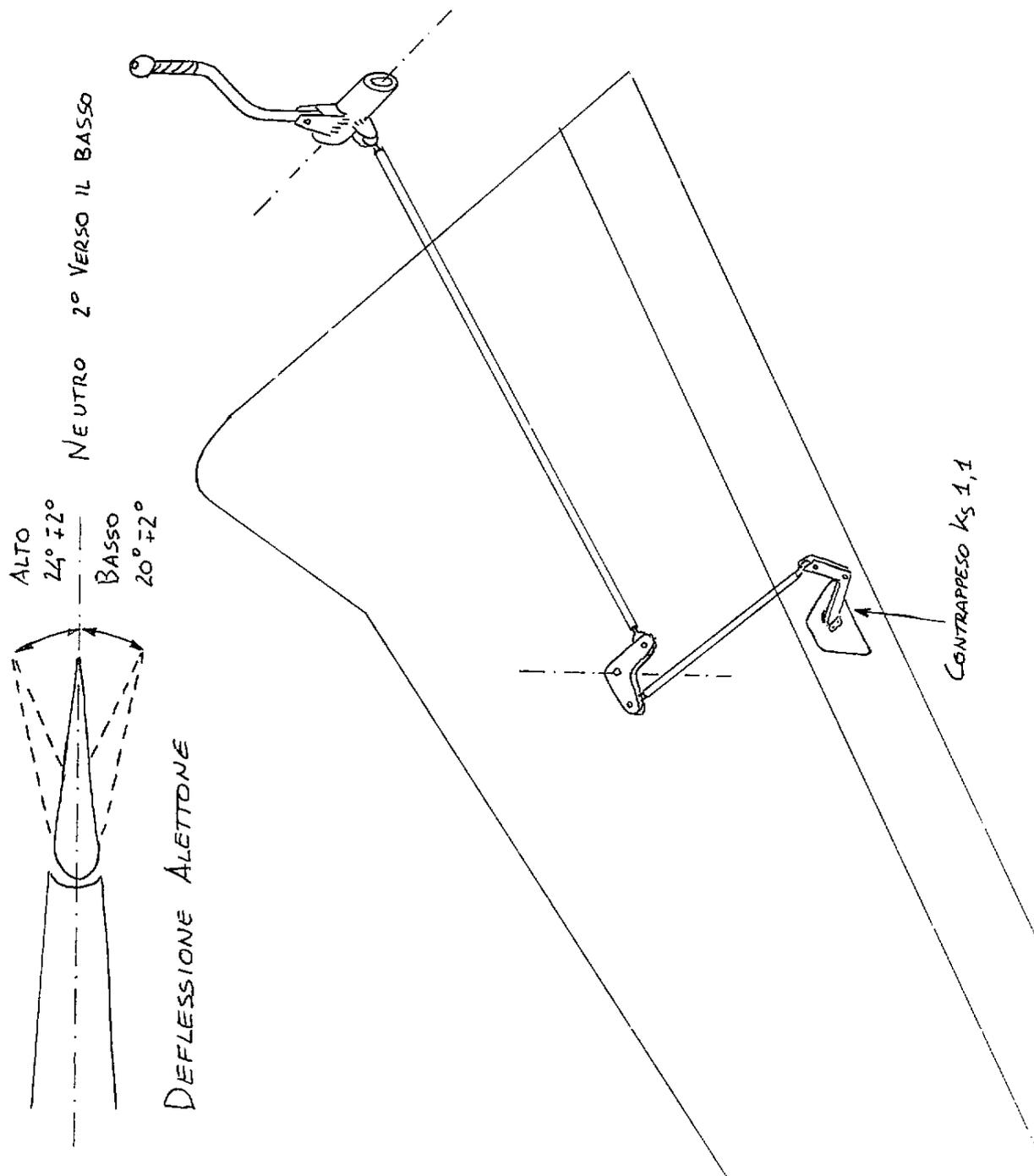
I.5.7. Comando Timone Profondità



I.5.8. Comando Pitch Trim



I.5.9. Comando Alettoni



**PAGINA LASCIATA
INTENZIONALMENTE
IN BIANCO**

SEZIONE II. MANUTENZIONE

II.1. DOCUMENTI APPLICABILI

Manuale di Manutenzione originale MUDRY "Manual D'Entretien CAP21" Ed. 1, 23/7/1982 e successive revisioni.

II.2. GENERALITÀ

Il programma di manutenzione corrisponde a quello pubblicato nel documento di cui al Paragrafo II.1.

II.3. VARIAZIONI RISPETTO AI DOCUMENTI APPLICABILI

Nel presente Paragrafo sono descritte le variazioni al programma di manutenzione del CAP-21DS I-SIVM rispetto al CAP-21 originale.

Tali variazioni sono dovute alle differenze nella configurazione e negli impianti di bordo che richiedono procedure o controlli differenti da quelli descritti nei documenti di cui al Paragrafo II.1.

II.3.1. IMPIANTO CARBURANTE

II.3.1.1. Ispezione filtro carburante pompa ausiliaria manuale

- **Ogni 25 ore:**
 - Disporre il selettore carburante principale (sulla pompa ausiliaria manuale) in posizione OFF.
 - Rimuovere il trasparente sinistro sul ventre dell'ala per accedere alla parte inferiore della pompa ausiliaria.
 - Aprire lo spurgo della pompa per drenarne il carburante.
 - Svitare il vaso di decantazione dal corpo della pompa, facendo attenzione a non forzare l'attacco della pompa al corpo dell'ala.
 - Ispezionare visivamente l'interno del vaso di decantazione per presenza di residui o morchie, ossidazione.
 - Ispezionare visivamente l'O-Ring e la filettatura del vaso di decantazione per integrità.
 - Rimuovere il filtro carburante.
 - Ispezionare visivamente il filtro carburante per integrità e stato.
 - Se in buone condizioni, pulire il filtro mediante getto di aria compressa diretto dall'interno all'esterno del filtro.
 - Rimontare il filtro carburante assicurandosi che la molletta di ritegno sia correttamente fissata.
- **Ogni 100 ore o annualmente:**
 - Sostituire il filtro carburante.

II.3.1.2. Ispezione selettore carburante ausiliario

- **Ogni 100 ore o annualmente:**
 - Verificare il movimento del selettore in tutte le posizioni.
 - Verificare che i fermi delle singole posizioni del selettore siano chiaramente identificabili durante l'azionamento.
 - In caso l'azionamento sia duro o faticoso, o le posizioni non siano chiaramente definite:
 - Sbarcare il selettore.
 - Procedere allo smontaggio completo, verifica interna, ingrassatura con grasso resistente al carburante, rimontaggio.
 - Reimbarcare il selettore.

II.3.2.CARRELLO PRINCIPALE

II.3.2.1. Ispezione castelletto di sostegno gambe carrello

- **Ogni 50 ore o annualmente:**
 - Ispezionare visivamente il castelletto per stato verniciatura, corrosione. Ispezionare con lente d'ingrandimento per cricche.
 - Ispezionare visivamente i bulloni di fissaggio del castelletto alla fusoliera per fissaggio, serraggio, ossidazione, linee di fede.
 - Ispezionare visivamente la struttura lignea di fusoliera attorno alla zona di attacco del castelletto per stato verniciatura, cricche, delaminazione, danneggiamenti.
- **Ogni 1000 ore:**
 - Sbarcare il castelletto.
 - Effettuare CND con liquidi penetranti.
 - In caso di dubbi effettuare CND mediante tecniche metalloscopiche.

II.3.3.BULLONI DI FISSAGGIO ALA

II.3.3.1. Ispezione bulloni di fissaggio ala

- **Ogni 1000 ore:**
 - Sbarcare bulloni di fissaggio ala e le boccole relative.
 - Verificare visivamente i bulloni per stato filettatura, danneggiamenti, corrosione.
 - Effettuare CND mediante tecniche metalloscopiche.
 - Reimbarcare e serrare come descritto nei documenti applicabili (V. Paragrafo II.1).
 - Applicare le coppie di sicurezza.

SEZIONE III. MODELLI E TABELLE

III.1. GENERALITÀ

Vengono riportati i modelli e le tabelle da utilizzare come riferimento e prova documentale della manutenzione del velivolo.

III.2. TABELLA DI CONTROLLO MODELLI

DESCRIZIONE	RIFERIMENTO MODELLO
Testata RdL	Mod.1 Ed.1 Rev.0
Prova a Terra	Mod.2 Ed.1 Rev.0
Prova in Volo	Mod.3 Ed.1 Rev.0
Rilevamento Compressioni	Mod.4 Ed.1 Rev.0
Foglio Lavori Straordinari Effettuati	Mod.5 Ed.1 Rev.0
Tabella di Controllo Indicazioni Bussola Magnetica	Mod.6 Ed.1 Rev.0
Ispezione delle 25 Ore	Mod.7 Ed.1 Rev.0
Ispezione delle 50/100 Ore o Annuale	Mod.8 Ed.1 Rev.0
Elenco Parti Sostituite	Mod.9 Ed.1 Rev.0

III.3. MODELLI UTILIZZATI

**PAGINA LASCIATA
INTENZIONALMENTE
IN BIANCO**

	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 1 di 1
--	------------------------	-------------

RAPPORTO DI LAVORO N°.....
 QUADERNO DI CONTROLLO N°.....

TIPO DI LAVORO:.....

		ORE DI FUNZIONAMENTO	
		DA U.R.	TOTALI
AEROMOBILE	MARCA Dallan-Salvadori TIPO CAP-21DS S/N OK3	.....	.....
MOTORE	MARCA AVCO-Lycoming S/N TIPO AEIO-540-K1A5 S/N L-11582-48	.....	.....
ELICA	MARCA MT-Propeller TIPO 14-B-C S/N 95054	.....	.....

ALLEGATI

N°1	Foglio dati velivolo		N°12	Foglio lavori straordinari	
N°2	Prova a terra		N°13	NdL e cont. Applicate	
N°3	Prova in volo		N°14	Documenti ditte esterne	
N°4	Prova compressioni		N°15	Elenco parti sostituite	
N°5	Stato aggiornamento PA		N°16	Prova a terra	
N°6	Stato aggiornamento SB		N°17	Prova in volo	
N°7	Ispezione 25 ore				
N°8	Isp. 50/100 ore o Annuale				
N°9	Tabelle e fogli di lavoro				
N°10	Foglio PA applicate				
N°11	Foglio SB applicati				

SI DICHIARA:

- Che il presente Rapporto di Lavoro è conforme alle direttive del R.T. del R.A.I.;
- Che l'aeromobile oggetto della presente operazione di Manutenzione è efficiente e pronto al volo;
- Che tutte le P.A. relative alla cellula ed agli altri componenti dell'aeromobile sono state introdotte.
- Che il velivolo oggetto della manutenzione è pronto al servizio.

DATA INIZIO LAVORI:.....

DATA FINE LAVORI:.....

LUOGO:.....

IL COSTRUTTORE:.....

	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 1 di 1
--	------------------------	-------------

RAPPORTO DI LAVORO N°.....
 QUADERNO DI CONTROLLO N°.....

PROVA A TERRA

DATA:.....

		ORE DI FUNZIONAMENTO	
		DA U.R.	TOTALI
AEROMOBILE	MARCA Dallan-Salvadori TIPO CAP-21DS S/N OK3	.....	.....
MOTIVO	.....	

CONTROLLI ESTERNI

CONTROLLI INTERNI

1) Presa aria motore libera		1) Commutatore magneti OFF	
2) Livello olio		2) Radio e apparati elettrici OFF	
3) Capottatura motore chiusa		3) Selettore carburante principale su FUEL1	
4) Tacchi alle ruote		4) Miscela RICCA	
		5) Passo elica giri MAX	
		6) Freno Parcheggio INSERITO	

PROVA MOTORE

1) Avviare il motore secondo le istruzioni del Manuale di Volo. Pressione olio in arco verde massimo 30"	
2) Eseguire riscaldamento a 1000-1200 giri.	

RILIEVI DA EFFETTUARE

Temperatura esterna		Passo elica a RPM	
Temperatura olio		a) aumento pressione alimentazione	
Temperatura cilindri		b) pressione olio nei limiti	
Pressione olio		c) ripristino RPM massimo in 3"	
Pressione carburante		Generatore e Voltmetro	
Miscela e idle cut off		Gas al minimo	
Pompa elettrica		Tutta potenza	
Selettore benzina tutte le posizioni		Prova massa magneti	
Magnetni prova a RPM			
Left diminuzione RPM			
Right diminuzione RPM			

IMPIANTI VARI

Ventilazione cabina			
Impianto radio			
Luci strumenti e cabina			
Interruttori elettrici e termici			
Comandi di volo movimenti liberi			
Comandi motore			
Indicatori livello carburante			

IL COSTRUTTORE:.....

RAPPORTO DI LAVORO N°.....
 QUADERNO DI CONTROLLO N°.....

PROVA IN VOLO

DATA:.....

		ORE DI FUNZIONAMENTO	
		DA U.R.	TOTALI
AEROMOBILE	MARCA Dallan-Salvadori TIPO CAP-21DS S/N OK3		
MOTIVO	.....	

- | | |
|--|--|
| 1) ESEGUIRE I CONTROLLI PRE-VOLO COME DA MANUALE DI VOLO | |
| 2) ESEGUIRE I CONTROLLI E I RILIEVI DELLA PROVA A TERRA | |

IN RULLAGGIO	RILIEVI	
Prova freni	Temperatura olio	
Anemometro inizio scala	Temperatura cilindri	
Altimetro QNH	Pressione olio	
Variometro funzionalità	Pressione carburante	
Bussola funzionalità	Selettore benzina tutti i serbatoi	
DECOLLO E SALITA	Generatore	
Temperatura olio	Voltmetro	
Temperatura cilindri	Velocità anemometrica	
Pressione olio	Altimetro	
Pressione carburante	Variometro	
Motore RPM	Bussola	
Pressione alimentazione	Radio e strumenti di navigazione	
Pitch Trim funzionalità	Comandi di volo funzionalità	
Velocità variometrica	Equilibratura velivolo	
Velocità anemometrica	Ventilazione cabina	
Salita a metri	Vibrazioni anomale	
CROCIERA		
Pressione alimentazione		
Giri motore		

OPERAZIONI	VELOCITA' MINIME	VELOCITA' MASSIME
Stallo pulito IAS		Velocità massima operativa VMO
Stallo configuraz. Decollo IAS		Velocità da non superare VNE
Vibrazioni anomale		Velocità a tutta potenza in
Equilibratura velivolo		Volo livellato a) IAS
		b) RPM
		c) MP
		Vibrazioni anomale
		Equilibratura velivolo

CONTROLLI POST-VOLO		
Prova massa magneti		Funzionamento freni
Controlli esterni		Controlli interni vano motore

VOLO DELLA DURATA DI:.....
IL PILOTA:.....

ESITO: FAVOREVOLE/NON FAVOREVOLE
IL COSTRUTTORE:.....

	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 1 di 1
--	-----------------	-------------

RAPPORTO DI LAVORO N°
 QUADERNO DI CONTROLLO N°

RILEVAMENTO COMPRESSIONI

DATA:

		ORE DI FUNZIONAMENTO	
		DA U.R.	TOTALI
AEROMOBILE	MARCA Dallan-Salvadori TIPO CAP-21DS S/N OK3		
MOTIVO	.....	

CYL N°1	CYL N°2	CYL N°3	CYL N°4	CYL N°5	CYL N°6
.....

PRESSIONE DI RIFERIMENTO: 80 PSI

VALORE MINIMO DATO DALLA CASA COSTRUTTRICE (Lycoming): 60 PSI o 4 PSI differenza max.

I valori sono stati determinati con apparecchiatura Aircraft Engine Cylinder compression tester tipo S-1

NOTE:

.....

.....

.....

OPERATORE:

Si dichiara che il valore della tenuta di compressione dei cilindri di questo motore **È/NON È** nei limiti dati dalla casa costruttrice.

PROSSIMO RILEVAMENTO: FRA ORE 100 o 12 mesi

IL COSTRUTTORE:.....

RAPPORTO DI LAVORO N°.....
QUADERNO DI CONTROLLO N°.....

TABELLA DI CONTROLLO INDICAZIONI BUSSOLA MAGNETICA

INDICAZIONE	ERRORE
0	
30	
60	
90	
120	
150	
180	
210	
240	
270	
300	
330	

IL COSTRUTTORE:.....

Pag. 1 di 2	CAP-21DS I-SIVM	RdL..... QdC.....
-------------	------------------------	----------------------

AEROMOBILE DI COSTRUZIONE AMATORIALE

CAP-21DS I-SIVM

ISPEZIONE DELLE 25 ORE

N°	OPERAZIONI	RIF.	OP.
A	ELICA	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Ispezionare le pale dell'elica per assenza di ammaccature, crinature e altri danni evidenti.		
2	Ispezionare l'ogiva, il disco portaogiva per ammaccature, integrità, assenza di crinature od altri danni.		
B	MOTORE	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Ispezionare il vano motore per perdite di olio e carburante. Pulire il motore.		
2	Ispezionare il castello motore. B.S. 2		
3	Drenare l'olio del motore, controllare e pulire i filtri dell'olio e reinstallarli, sostituire il filtro a cartuccia se installato. Serrare e frenare il tappo di scarico e quello di carico.		
4	Drenare l'olio motore a caldo e sostituirlo con nuovo della gradazione adeguata.		
5	Ispezionare le tubazioni flessibili dell'olio per integrità, assenza di perdite, usura, serraggio dei raccordi e frenatura.		
6	Pulire il filtro della presa aria motore.		
7	Controllare i comandi gas, comando passo elica e miscela per corsa corretta e condizioni operative		
C	IMPIANTO CARBURANTE	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Ispezionare le tubazioni flessibili del carburante per integrità, assenza di perdite, usura, serraggio dei raccordi e frenature.		
2	Ispezionare e drenare gli spurghi della benzina e pulire i filtri del carburante.		
3	Disporre il selettore carburante principale (sulla pompa ausiliaria manuale) in posizione OFF.		
4	Rimuovere il trasparente sinistro sul ventre dell'ala per accedere alla parte inferiore della pompa ausiliaria.		
5	Aprire lo spurgo della pompa per drenarne il carburante.		
6	Svitare il vaso di decantazione dal corpo della pompa, facendo attenzione a non forzare l'attacco della pompa al corpo dell'ala.		
7	Ispezionare visivamente l'interno del vaso di decantazione per presenza di residui o morchie, ossidazione.		
8	Ispezionare visivamente l'O-Ring e la filettatura del vaso di decantazione per integrità.		
9	Rimuovere il filtro carburante.		
10	Ispezionare visivamente il filtro carburante per integrità e stato.		
11	Se in buone condizioni, pulire il filtro mediante getto di aria compressa diretto dall'interno all'esterno del filtro.		
12	Rimontare il filtro carburante assicurandosi che la molletta di ritegno sia correttamente fissata.		
D	GRUPPO CARRELLO	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Ispezionare le gambe di forza del carrello per integrità, sicurezza di attacco e perdite di olio del circuito frenante.		
2	Ispezionare per usura e corretto gonfiaggio i pneumatici.		

ISPEZIONE 25H	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 2 di 2
----------------------	------------------------	-------------

N°	OPERAZIONI	RIF.	OP.
3	Ispezionare per perdite di olio i martinetti dei freni e relative tubazioni.		
4	Controllare per buon funzionamento i freni.		
5	Ispezionare il castelletto di supporto carrello per integrità e sicurezza di attacco alla fusoliera.		
6	Ispezionare il sistema di molleggio ruotino posteriore, stato del tampone di gomma, controllo per assenza di eccessivi giochi e lubrificazione del perno di cerniera.		
E	CELLULA	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Ispezionare esternamente tutta la struttura del velivolo.		
2	Rimontare tutte le capottature e sportelli rimossi ed effettuare una prova a terra.		
XXX	XX	XXXXXXXXXX	XXXXX

Pag. 1 di 5	CAP-21DS I-SIVM	RdL..... QdC.....
-------------	------------------------	----------------------

AEROMOBILE DI COSTRUZIONE AMATORIALE
CAP-21DS I-SIVM
ISPEZIONE DELLE 50/100 ORE O ANNUALE

N°	OPERAZIONI	RIF.	OP.
A	PRELIMINARI	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Effettuare una prova a terra a punto fisso osservando i parametri degli strumenti.		
2	Controllare la carica della batteria.		
3	Controllare l'interruttore dei magneti sia Bendix che di altro tipo per fissaggio e funzionalità.		
4	Controllare i documenti di bordo.		
5	Eeguire un accurato lavaggio del velivolo e del motore.		
6	Mettere a massa i magneti e sbarcare la batteria.		
7	Porre il velivolo sui cavalletti e sollevarlo.		
8	Scarenare il velivolo per quanto necessario all'ispezione, scapottare il motore.		
9	Ingrassare e lubrificare come previsto dal manuale di manutenzione MUDRY "Manual D'Entretien CAP21" Ed. 1, 23/7/1982 e successive revisioni applicabili		
B	GRUPPO MOTOPROPULSORE	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Drenare l'olio motore a caldo e sostituirlo con nuovo della gradazione adeguata.		
2	Sbarcare il filtro olio, se a cartuccia aprirlo, controllare per assenza di particelle metalliche e sostituirlo.		
3	Sbarcare le candele e pulirle.		
4	Controllare al cambio olio il filtro sul carter posteriore facendo attenzione alla guarnizione.		
5	Esame visuale della pompa di recupero dell'olio per assenza di perdite e fissaggio.		
6	Esame visivo del sistema di alimentazione olio per il volo rovescio per stato, fissaggio, raccordi.		
7	Eeguire una prova di compressione dei cilindri.	Allegata	
8	Sbarcare l'ogiva e ispezionarla per cricche, deformazioni e fissaggio.		
9	Ispezionare il piatto portaogiva per cricche.		
10	Elica: esame visuale della protezione, verifica della blindatura del bordo d'attacco, assenza di scollamenti.		
11	Elica: verificare il serraggio dei bulloni di fissaggio dell'elica rispettando la torsione indicata dal costruttore dell'elica.		
12	Elica: controllare eventuali perdite di olio o grasso.		
13	Ispezione della paratia parafiamma per stato.		
14	Ispezione di tutti i componenti per usura, frenalure, sicurezza di fissaggio.		
15	Verificare la pressione dell'accumulatore dell'elica se installato.		
16	Esame visuale delle capotte motore per cricche.		
17	Esame visuale dei punti di fissaggio delle capotte motore.		
18	Esame visuale del castello motore in modo particolare nei punti indicati dal Mudry BS 2.		
19	Esame dettagliato del castello motore per deformazioni e cricche, rigonfiamenti, bruciate vicine agli scarichi.		

ISPEZIONE 100H O ANNUALE	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 2 di 5
-------------------------------------	------------------------	-------------

N°	OPERAZIONI	RIF.	OP.
20	Esame visuale dei deflettori motore e della tela dei deflettori motore.		
21	Esame visivo dei supporti di fissaggio degli equipaggiamenti sul motore.		
22	Esame visuale dei tamponi motore per bruciature, cricche e deformazioni.		
23	Esame visivo dei carter motore per cricche e perdite di olio.		
24	Esame visivo dell'anello di tenuta olio sull'albero motore per perdite.		
25	Esame visivo dei cilindri, delle alette di raffreddamento, dei coperchi dei bilancieri per perdite.		
26	Togliere, se necessario, i coperchi dei bilancieri e sostituire le guarnizioni, ispezionando l'interno.		
27	Controllare la sonda di temperatura dell'olio.		
28	Controllare le tubazioni olio per perdite, stato e percorso.		
29	Esame visivo dei tubi del radiatore olio controllando la distanza dai tubi di scarico (minimo 50 mm).		
30	Esame visivo del radiatore olio per perdite, fissaggio, attacco corretto dei tubi.		
31	Esame visivo dei tubi di sfiato per ostruzioni.		
32	Esame del fissaggio dell'alternatore.		
33	Controllo della corona dentata di avviamento per usura.		
34	Controllo della paratia parafiamma per fissaggio alla struttura, passaggi dei comandi, cavi, etc.		
35	Esame visivo del carburatore/iniettore per perdite, fissaggio, spurgarlo.		
36	Esame visivo della scatola presa aria carburatore/iniettore, per stato della farfalla, dei comandi, fissaggio.		
37	Controllo del filtro dell'aria in aspirazione per stato, eventuale sostituzione.		
38	Controllo dei tubi flessibili carburante per stato, usura, percorso e scadenza.		
39	Esaminare, smontare e pulire il filtro carburante.		
40	Esame visivo della pompa carburante.		
41	Sbarco e sostituzione del filtro della pompa carburante manuale.		
42	Esame visivo del comando del gas sul carburatore/iniettore per libertà di movimento e corsa.		
43	Esame visivo e prova della leva della miscela, verificare posizione, libertà e corsa.		
44	Sbarco dei getti degli iniettori, controllo dei fori, pulizia.		
45	Ispezione visiva del distributore d'iniezione carburante.		
46	Pulizia e controllo dell'apertura degli elettrodi delle candele.		
47	Prova al banco delle candele, sostituire se necessario.		
48	Esame visivo dei cablaggi e dei terminali per usura e bruciature.		
49	Esame visivo dei magneti per cricche sulla carcassa, stato dei fili di massa.		
50	Verifica delle puntine platinata.		
51	Controllo dei feltrini delle puntine.		
52	Esame del blocco distributore magneti.		

ISPEZIONE 100H O ANNUALE	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 3 di 5
-------------------------------------	------------------------	-------------

N°	OPERAZIONI	RIF.	OP.
53	Controllo dell'isolamento dei filtri magneti.		
54	Rimontaggio delle candele e corretto serraggio.		
55	Esame visivo del complessivo di scarico per cricche, fissaggio, bruciature.		
56	Esame approfondito dello scambiatore di calore.		
57	Esame visivo del fissaggio del serbatoio di recupero olio sul castello motore, stato dei tamponcini di gomma, assenza di perdite.		
58	Esame visivo del fissaggio dello starter e dei cavi di alimentazione.		
59	Esame della connessioni elettriche dell'alternatore, serraggio, corrosione.		
C	CELLULA	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Controllare il livello dell'elettrolito della batteria se di tipo non sigillato.		
2	Controllare il livello del liquido idraulico impianto freni.		
3	Esame visivo del tettuccio trasparente per stato generale, funzionamento, cricche.		
4	Controllo del dispositivo di sgancio di emergenza del tettuccio, filo di comando, presenza delle targhette.		
5	Esame visivo della fusoliera per stato del fasciame.		
6	Esame visivo dei fori di drenaggio per eventuali ostruzioni.		
7	Esame visivo di tutto il rivestimento in legno per verniciatura, scollamenti, cricche, fissaggio.		
8	Esame visivo del rivestimento posteriore agli scarichi motore per bruciature.		
9	Esame visivo del cassone di fusoliera per stato e pulizia.		
10	Controllo dei cablaggi di alimentazione della radio.		
11	Effettuare una prova di trasmissione radio.		
12	Controllare la funzionalità degli interruttori magnetotermici.		
13	Controllare la presenza sul cruscotto di tutte le targhette di limitazione del velivolo.		
14	Eeguire una prova di funzionamento della pompa manuale carburante controllando l'indicazione della pressione.		
15	Controllare e provare i selettori carburante principale ed ausiliario		
16	Controllare il funzionamento degli indicatori elettrici.		
17	Esame visivo dei tamponi antivibranti del cruscotto.		
18	Controllare la presenza della tabella di compensazione bussola.		
19	Esame funzionale delle luci interne.		
20	Esame visivo dei supporti, cablaggi, circuiti.		
21	Esame visivo degli strumenti di bordo per fissaggio e visibilità.		
22	Esame visivo del sedile e selleria.		
23	Esame visivo delle cinture di sicurezza e delle bandoliere per fissaggio e funzionalità.		
24	Esame del pavimento per stato.		
25	Verificare il funzionamento dei piani di governo, alettoni, profondità, direzione, assenza di indurimenti, anormalità e giochi.		

ISPEZIONE 100H o ANNUALE	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 4 di 5
-------------------------------------	------------------------	-------------

N°	OPERAZIONI	RIF.	OP.
26	Verifica dell'aletta del trim, verticale e orizzontale per assenza di punti duri, libertà della corsa, giochi, controllo dell'indicazione di posizione in cabina.		
27	Controllo dei passaggi e dello stato dei cavi per usura.		
28	Controllo della tensione dei cavi (due volte l'anno).		
29	Esame visivo del fissaggio del supporto della batteria.		
30	Pulizia dei contatti della batteria, stato dei cablaggi di alimentazione, pulizia della batteria, leggero ingrassaggio dei poli con vaselina.		
31	Rimontare o sostituire la batteria, controllare il serraggio dei tappi.		
32	Esame visivo della presa statica sul tubo di Pitot per ostruzioni.		
33	Esame visivo dei tappi di rifornimento carburante per bloccaggio e targhette.		
34	Pulire i filtri serbatoi o drenare i pozzetti.		
35	Esame visivo dei serbatoi per assenza di perdite.		
36	Spurgo dei serbatoi e del filtro, controllo del flusso, pulizia del filtro, controllo dello spurgo. Se vengono riscontrate particelle di piombo smontare la massa di piombo del serbatoio.		
37	Controllare l'interno dei serbatoi.		
D	ALA	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Controllo del tubo di pitot per fissaggio e posizione.		
2	Togliere le carenature dell'ala.		
3	Esame visivo dell'ala per deformazioni, stato del rivestimento, assenza di deformazioni sul bordo d'attacco.		
4	Esame visivo dei fori di drenaggio per ostruzioni.		
5	Esame visivo del rivestimento per verniciatura, scollaggi e cricche.		
6	Esame visivo dell'ala sul passaggio entrata in cabina, stato del rivestimento antiscivolo e zone adiacenti.		
7	Esame visivo delle cerniere degli alettoni, serraggio delle viti di fissaggio, controllo usura dei perni di cerniera e dei cuscinetti.		
8	Controllo del serraggio degli attacchi dell'ala anteriori e posteriori.		
9	Esame del rivestimento inferiore alare		
10	Esame dettagliato del fissaggio delle masse di bilanciamento e servoalette degli alettoni.		
E	PIANI DI CODA	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Esame visivo del comando elevatore per fissaggio al cornetto di comando, stato e fissaggio snodi di aste di comando e bielle.		
2	Esame del rivestimento del piano fisso orizzontale per stato del compensato, bordo d'attacco, di fuga, controllo degli impennaggi.		
3	Esame del rivestimento del piano fisso verticale per deformazioni e cricche.		
4	Esame supporti e cerniere del timone di direzione per giochi e fissaggio.		
5	Esame supporti e cerniere del timone di profondità per giochi e fissaggio.		
6	Esame del piano di governo di profondità per rivestimento, deformazioni, usura.		

ISPEZIONE 100H O ANNUALE	CAP-21DS I-SIVM	Pag. 5 di 5
-------------------------------------	------------------------	-------------

N°	OPERAZIONI	RIF.	OP.
7	Controllo dell'aletta trim sul timone di profondità per gioco, fissaggio, collegamento, lubrificazione ed usura del cavo di comando.		
8	Rimontaggio di tutte le parti rimosse.		
F	CARRELLO PRINCIPALE	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Smontaggio delle carenature delle ruote per accedere ai freni.		
2	Esame visivo delle gambe, degli assali ruote, stato di usura dei freni.		
3	Esame visivo dei bulloni di attacco del carrello.		
4	Ispezionare visivamente il castelletto di sostegno carrello per stato verniciatura, corrosione. Ispezionare con lente d'ingrandimento per cricche.		
5	Ispezione visiva dei bulloni di fissaggio del castelletto di sostegno delle gambe carrello per tenuta, linee di fede, corrosione.		
6	Ispezionare visivamente i bulloni di fissaggio del castelletto alla fusoliera per fissaggio, serraggio, ossidazione, linee di fede.		
7	Ispezionare visivamente la struttura lignea di fusoliera attorno alla zona di attacco del castelletto per stato verniciatura, cricche, delaminazione, danneggiamenti.		
G	CARRELLO POSTERIORE	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Ispezione dell'ammortizzatore, delle molle, delle lame carrello, controllo stato dei cuscinetti, dei supporti dell'asse e del pneumatico.		
H	RUOTE - PNEUMATICI – FRENI	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Esame dei pneumatici per usura, tagli, pressione.		
2	Esame visivo dei cerchi per cricche, usura, ammaccature.		
3	Esame delle placchette dei freni per usura e stato dei dischi o tamburi.		
4	Esame dei tubi dei freni per usura, perdite, tagli, controllo del circuito idraulico.		
5	Esame del comando freno parcheggio, verifica della funzionalità.		
6	Rimontaggio di tutte le parti rimosse.		
I	CONTROLLI FINALI	XXXXXXXXXX	XXXXX
1	Firmare il rapporto di lavoro, rimontare tutte le carenature rimosse durante l'ispezione e le capotte motore.		
2	Verificare il livello olio motore, liquido batteria, liquido idraulico freni, pressione pneumatici.		
3	Preparare il velivolo per la prova a terra.		
4	Effettuare una prova a terra controllando i parametri.		
5	Controllare la tenuta dei freni e del freno parcheggio.		
6	Controllare dopo la prova l'assenza di perdite.		
7	Verificare i documenti di bordo.		
XX	XX	XXXXXXXXXX	XXXXX

