



# LOM PRAHA

100 38 PRAHA 10 - MALEŠICE • ČERNOKOSTELECKÁ 270

ČESKÁ REPUBLIKA

## ZÁVAZNÝ BULLETIN

č.:

M 132A/6a  
M 132AK/6a  
M 137A/17a  
M 137AZ/12a  
M 332/75a  
M 332A/9a  
M 332AK/8a  
M 337/85a  
M 337A/11a  
M 337AK/8a

**Týká se:** Motorů vybavených vstříkovacími čerpadly s ručním ovládním korekce bohatosti směsi následujících typů: LUN 5151; 5152; 5150 (5150 - 8); 5150.01; 5151.02.

**Důvod:** Upřesnění obohacování palivové směsi při spouštění motoru, při řízení motoru za letu v různých letových hladinách a při přistávání, z důvodu vyloučení subjektivního vlivu obsluhy pro posuzování chodu motoru. S přibývajícím nadmořskou výškou letu dochází k ochuzování palivové směsi. V letových hladinách do 800m nadmořské výšky se projevuje nevýrazně. Ve vyšších letových hladinách se již projevuje tvrdší chod motoru, jemné nepravidelné vibrace, zvýšená teplota hlav válců a snížená stoupavost způsobená nižším výkonem motoru.

**Opatření:** Aby se dosáhlo měkkého pravidelného chodu motoru s maximálním výkonem je nutno směs se vzrůstající výškou postupně obohacovat. Obohacení směsi se provádí pákou korektoru vstříkovacího čerpadla podle následující tabulky:

VÝŠKA LETU	POLOHA PÁKY KOREKTORU VSTŘIKOVACÍHO ČERPADLA
0 metrů nad mořem	páka na dorazu (základní poloha páky)
800 metrů nad mořem	+ 1 dílek od dorazu
1600 metrů nad mořem	+ 2 dílky od dorazu
2600 metrů nad mořem	+ 3 dílky od dorazu
3700 metrů nad mořem	+ 4 dílky od dorazu
Nad výšku 3700 m nad mořem není nutno dodávku korigovat.	

Tato tabulka udává polohu páky korektoru vstřikovacího čerpadla v různých letových hladinách podle nadmořské výšky. **POZOR!** Nejedná se o výšku v metrech nad terénem! To znamená, že i po spuštění motoru musí být páka korektoru uvedena do takové polohy, která odpovídá nadmořské výšce letiště. Po vzletu se od této polohy dále směs koriguje dle tabulky. Při sestupu je nutné obohacení opět postupně vracet na výchozí nastavení dle tabulky.

**Příklad:**

Je-li motor provozován (spouštění na letišti a provoz) do 800 m nadmořské výšky, je výchozí poloha páky korekce na dorazu v minus. Je-li však provozován (spouštění na letišti a provoz) nad 800 m nadmořské výšky, je výchozí poloha páky korekce: + 1 dílek od dorazu. Nad 1600 m nadmořské výšky je výchozí poloha páky korekce: + 2 dílky od dorazu.....atd., až do 3700 m nadmořské výšky.

- Upozornění:**
1. Pro spuštění motoru lze směs dle potřeby více obohatit, ale po jeho spuštění musí být korekce uvedena do polohy dle tabulky.
  2. Snižování teplot hlav válců obohacováním směsi ruční korekcí je **nepřípustné**, protože dochází k nadměrnému opotřebování motoru!

**Náklady:** Nevzniknou.

**Platnost bulletinu:** Dnem obdržení tohoto bulletinu.

**V Praze dne:** 7. 1. 1998

**Ing. Vladimír Zasadil, CSc, v.r.**

zástupce výrobce  
motorů

**Ing. Josef Pietrik, v.r.**

zástupce odběratele  
motorů