

Nazwa
kwalifikacji:

Wykonywanie obsługi liniowej statków powietrznych i obsługi hangarowej wyposażenia awionicznego

Oznaczenie
kwalifikacji:

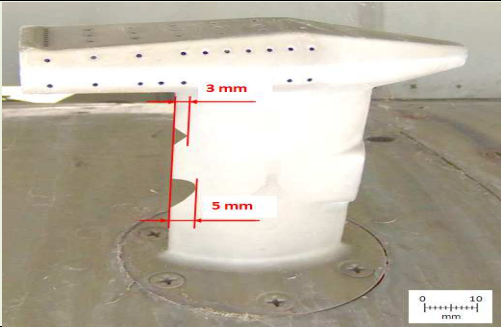
E.17

Numer zadania:

01

Kod arkusza:

E.17-01-19.01

Lp.	Elementy podlegające ocenie/kryteria oceny
R.1	Rezultat 1: Wykaz czynności wykonywanych podczas inspekcji czujnika TAT – tabela 1 (dopuszcza się inne sformułowania zachowujące sens rozwiązania) Zdający zapisał następujące czynności w rubryce
	<i>Przed przystąpieniem do inspekcji należy:</i>
R.1.1	wyciągnąć i zabezpieczyć bezpiecznik HEATERS TEMP PROBE (dopuszcza się podanie zamiast nazwy bezpiecznika jego numeru C00238)
	<i>Czynności wykonywane w ramach inspekcji:</i>
R.1.2	wizualnie ocenić czujnik TAT na obecność uszkodzeń takich jak pęknięcia, złamania, oddzielenia części trzonowej od główki
R.1.3	w przypadku stwierdzenia obecności pęknięć lub widocznego oddzielenia wymierzyć czujnik TAT
R.1.4	sprawdzić trzon czujnika na obecność wcięć, wyszczerbień większych niż 0,08 in. (2,03 mm) głębokości mierzonej od krawędzi natarcia trzonu czujnika
R.1.5	sprawdzić główkę czujnika na obecność wcięć, wyszczerbień większych niż 0,04 in. (1,02 mm) głębokości mierzonej od przodu główki
R.1.6	wizualnie sprawdzić wlot główki czujnika na obecność garbu
R.1.7	w przypadku braku garbu wymienić czujnik TAT
	<i>Po wykonaniu inspekcji należy:</i>
R.1.8	odbezpieczyć i wcisnąć bezpiecznik HEATERS TEMP PROBE (dopuszcza się podanie zamiast nazwy bezpiecznika jego numeru C00238)
R.2	Rezultat 2: Zwymiarowane głębokości uszkodzeń czujnika TAT oraz ocena uszkodzeń – rysunek 5 oraz tabela 2 (dopuszcza się inne sformułowania zachowujące sens rozwiązania)
	Rysunek do kryteriów R.2.1÷R.2.6 
R.2.1	narysowane pomocnicze linie wymiarowe dla uszkodzenia o głębokości 3 mm i 5 mm
R.2.2	narysowane główne linie wymiarowe dla uszkodzenia o głębokości 3 mm i 5 mm
R.2.3	umieszczona wartość wymiaru dla uszkodzenia o głębokości 3 mm (wartość wymiaru powinna być zawarta w przedziale 2÷4 mm)
R.2.4	umieszczona wartość wymiaru dla uszkodzenia o głębokości 5 mm (wartość wymiaru powinna być zawarta w przedziale 4÷6 mm)
	<i>Zdający zapisał w tabeli 2</i>
R.2.5	w rubryce <i>Miejsce uszkodzenia</i> : trzon czujnika
R.2.6	w rubryce <i>Rodzaj uszkodzenia</i> : Wcięcie lub wyszczerbienie lub wgniecenie lub odłamanie
R.2.7	w rubryce <i>Całkowita długość główek</i> : 88,90 mm ; w rubryce <i>Całkowita szerokość trzonu</i> : 41,91 mm
R.2.8	w rubryce <i>Głębokość uszkodzenia nr 1</i> : wartość wymiaru uszkodzenie z przedziału 2÷4 lub 4÷6 mm
R.2.9	w rubryce <i>Głębokość uszkodzenia nr 2</i> : wartość wymiaru uszkodzenie z przedziału 2÷4 lub 4÷6 mm przy czym musi być zapisana wartość z innego przedziału niż dla uszkodzenia nr 1

R.2.10	w rubryce <i>Zdatny do eksploatacji</i> : NIE ; w rubryce <i>Powód wymiany</i> : wymiary uszkodzeń przekraczają wartość 2,03 mm
R.3	Rezultat 3: Wykaz czynności związanych z montażem czujnika TAT
	<i>Zdający wypisał następujące czynności:</i>
R.3.1	upewnić się, że bezpiecznik HEATERS TEMP PROBE (dopuszcza się podanie zamiast nazwy bezpiecznika jego numeru C00238) jest wyciągnięty i zabezpieczony
R.3.2	oczyścić i przygotować miejsce montażu czujnika
R.3.3	umieścić nową podkładkę w miejscu montażu
R.3.4	usunąć osłonkę złączki elektrycznej
R.3.5	sprawdzić złączkę pod względem uszkodzeń
R.3.6	połączyć złączkę z czujnikiem TAT
R.3.7	umieścić czujnik na swoim miejscu
R.3.8	wkręcić wkręty mocujące czujnik
R.3.9	dokręcić wkręty siłą $18 \div 22 \text{ in} \cdot \text{lb}$ ($2 \div 2,5 \text{ N} \cdot \text{m}$)
R.4	Rezultat 4: Układ wybrany do pomiaru wartości rezystancji między czujnikiem a kadłubem oraz ocena poprawności montażu czujnika TAT – tabela 3 i tabela 4
	<i>W tabeli 3 w wierszu Układ poprawnego pomiaru napięcia zapisano w kolumnie</i>
R.4.1	Wartość mierzonej rezystancji: 0,01
R.4.2	Wartość błędu względnego pomiaru: $-(0,049 \div 0,05) \cdot 10^{-6}$
R.4.3	Przydatność układu do pomiaru rezystancji między czujnikiem a kadłubem: TAK
	<i>W tabeli 3 w wierszu Układ poprawnego pomiaru natężenia prądu zapisano w kolumnie</i>
R.4.4	Wartość mierzonej rezystancji: 0,01
R.4.5	Wartość błędu względnego pomiaru: 60,0
R.4.6	Przydatność układu do pomiaru rezystancji między czujnikiem a kadłubem: NIE
	<i>W tabeli 4 zapisano w kolumnie</i>
R.4.7	Rezystancja między czujnikiem TAT a kadłubem: 0,005
R.4.8	Poprawność montażu czujnika TAT: TAK
R.5	Rezultat 5: Wartość rzeczywistej prędkości lotu samolotu oraz etapy prowadzące do jej wyznaczenia – tabela 5
	<i>W tabeli zapisano odpowiednio w wierszu (wartości liczbowe w kryteriach R.5.1 ÷ R.5.5 podano z dokładnością do cyfr znaczących)</i>
R.5.1	Liczba Macha: 0,85
R.5.2	Temperatura całkowita (spiętrzenia): 263,00 K
R.5.3	Temperatura statyczna: 229,79 K
R.5.4	Rzeczywista prędkość lotu: 258,29 m/s
R.6	Rezultat 6: Wypełniony Pokładowy Dziennik Techniczny - tabela 6 (dopuszcza się inne sformułowania zachowujące sens rozwiązania)
	<i>W polu „Action taken” zdający umieścił następujące zapisy:</i>
R.6.1	Przegląd po zderzeniu z ptakiem
R.6.2	zgodnie z AMM 05-51-18 zm. maj/18
R.6.3	Wymiana /lub/ Demontaż, Montaż czujnika TAT
R.6.4	zgodnie z AMM 34-21-06 zm. maj/18