

ORZECZENIE Nr 11/12/60

Dla Dyrekcji Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego

Przedmiot badania szybowiec SZD-9 bis "Kocian" wersja I D.

Cel badania

Podstawa Pismo D.S.L.S. nr. ITL-09/1599/60 z dn. 7.10.1960 r.

Wykonał Zakład TL

Pochodzenie i opis przedmiotu badanego

A.

Szybowiec seryjny typu SZD-9 bis wersja I B, konstrukcji S.S.D. produkcji Z.S.L.S. w Józowie Sudeckim.

Szybowiec wyszynowy, dwumiejscowy, wolnonośny średniopłat, konstrukcji drewnianej, kryty sklejką i płótnem, wyposażony w hamulce aerodynamiczne, hamowane kółko do startu i lądowania, autonomiczne sprzężenie napędów lotek i hamulców aerodynamicznych, sacsepy do startu przy pomocy samolotu i wyciągarki oraz hak i sacsep ogonowy do startu przy pomocy lin gumowych.

Od poprzedniej wersji I C szybowiec I D różni się głównie wzmocnieniem podwozia.

Zasadnicze wymiary szybowca:

Koszyczkość	18,1 m
Długość	6,0 m
Wysokość	1,8 m

Verto

Na podstawie kontroli dokumentacji zmian, przeprowadzonych przez SSB prób technicznych i badań w locie oraz na podstawie przeprowadzonych prób statycznych Instytut Lotnictwa dopuszcza samolot SSB-9 bis "Bocian" wersji I B do wykonywania lotów pod warunkiem przestrzegania warunków użytkowania samolotów w załączniku do niniejszego orzeczenia.

1. Kłopotnik.

Opracował:

[Signature]
.....
/ inż. S. Makuruk /

Zatwierdził:

Kierownik Pracowni Samolotów
[Signature]
.....
/ mgr inż. J. Bojanowski /

Kierownik
Zakładu Wytrzymałości

[Signature]
.....
/ inż. S. Chyliński /

Kierownik
Zakładu Badań w Locie

[Signature]
.....
/ inż. A. Abłasowicz /

Dyrektor Instytutu Lotnictwa

[Signature]
.....
/ mgr inż. H. Hladny /

Warunki użytkowania szybowca SZD-9 bis wersja I B.

1. Największy dopuszczalny ciężar własny/z aparaturą tlenową/. 360 kg
2. Największy dopuszczalny ciężar ładunku 180 kg
3. Największy dopuszczalny ciężar w locie 540 kg
4. Jeżeli załogę stanowi jeden pilot dopuszcza się jedynie pilota z przedniej kabiny.
5. Położenie środka ciężkości szybowca pustego w cm od punktu odniesienia 61,5 cm/odległość miernicza w linii lotu/.
Punktem odniesienia jest krawędź natarcia ciężiny przykadłubowej.
6. Tolerancja położenia środka ciężkości ± 2,5 cm
7. Współczynnik obciążenia dopuszczalnego +6 | -3
8. Współczynnik obciążenia niszczącego +10,5 | - 5,25

Dopuszczony do	tak nie	największa prędkość lotu w powietrzu w km/h		przy pomocy jakiego zaosepa	Uwagi
		spokojna	turbiwym = 10 m/sek		
9. Startu z lin gumowych	tak	-	-	-	
10. Startu przy pomocy wyciągarki	tak	115	90	przedni lub dolny	
11. Startu przy pomocy samolotu	tak	140	100	przedni	
12. Lotów szkolnych	tak	do szkolenia w lotach wycynowych.			
13. Lotów nurkowych	tak	200	150	-	
14. Lotów przy otwartych hamulc. aerodynamicznych	tak	180	150	-	

15. Przy użyciu do holowania linek stalowych stosować bezpieczniki wg. PN - 57 L-33010
16. Dopuszczony do lotów swobodnych przy wietrze poniżej 20 m/sec
17. Dopuszczony do lotów nieswobodnych przy wietrze poniżej 18 m/sek.

18. Dopuszczony do lotów w chmurach bez wyładowań elektrycznych i w warunkach halniakowych przy prędkości poniżej 130 km/h oraz wysokości poniżej 11000 m./dla lotów od 4500 - 11000m konieczność zamontowania sprawnej aparatury tlenowej/.
19. Dopuszczony do wykonywania ograniczonej akrobacji, można wykonywać figury: pętlę, korkociąg, przewrót, spiralę, wyrzut szybki.
20. Ograniczenia dodatkowe:
Przegląd saybowa konieczny do uzyskania świadectwa dopuszczenia do lotu należy wykonywać nie rzadziej niż co 90^h lotu lub co 4 miesiące.
21. Ilość obrotów w czasie skrzydła około 168/min.

[Handwritten signature]
[Handwritten text]