

Biuletyn IKCSP Nr 1/97/zmiana nr 2 dotyczący przeglądów szybowców/ motoszybowców konstrukcji drewnianej eksploatowanych powyżej 25 lat

Biuletyn opracowano w celu określenia warunków dalszej eksploatacji szybowców/ motoszybowców konstrukcji drewnianej eksploatowanych powyżej 25 lat.

Z dniem wprowadzenia biuletynu

ustalam:

1. Postanowienia niniejszego biuletynu dotyczą szybowców/ motoszybowców wpisanych do PRPSP.
2. Warunkiem dopuszczenia do dalszej eksploatacji szybowców/ motoszybowców konstrukcji drewnianej mających powyżej 25 lat - licząc od daty produkcji - musi być poddanie ich przeglądom technicznym.
3. Przeglądy mogą być wykonywane wyłącznie w zakładach lotniczych posiadających Certyfikat IKCSP uprawniający do wykonywania obsługi i napraw szybowców/ motoszybowców konstrukcji drewnianej.
4. Ramowy zakres przeglądów szybowców/ motoszybowców :
 - SZD-9bis-1D Bocian D , SZD-9 bis-1E Bocian 1E;
 - **SZD-12 Mucha 100**, SZD-12A Mucha 100A, SZD-22 Mucha Standard ;
 - SZD-24C Foka C i SZD-32A Foka 5;
 - SZD-30 Pirat, SZD-30C Pirat C,
 - SZD-36A Cobra-15
 - SZD-45 Ogarokreślają „Wytyczne do wykonywania przeglądów szybowców/ motoszybowców drewnianych eksploatowanych powyżej 25 lat” stanowiące załącznik do niniejszego biuletynu.
5. Zasady i zakres wykonywania przeglądów szybowców/ motoszybowców wyprodukowanych lub eksploatowanych w pojedynczych egzemplarzach ustalać będzie Główny Inspektor IKCSP.
6. W przypadku uzyskania pozytywnego wyniku z przeprowadzonego przeglądu należy:
 - a. wystawić:
 - Protokół oceny stanu technicznego szybowca/ motoszybowca;
 - Protokół ważenia i określenia środka masy szybowca/ motoszybowca;
 - Protokół z przeprowadzonej niwelacji;
 - Protokół z prób w locie szybowca/ motoszybowca;
 - Świadectwo oględzin;
 - b. przedłużyć ważność Świadectwa Sprawności Technicznej o maksimum 12 miesięcy;

c. dokonać stosownego wpisu w „Książce szybowca/ motoszybowca” w Rozdziale VIII „Prace obsługowe”.

7. W przypadku uzyskania negatywnego wyniku z przeprowadzonego przeglądu należy wystawić:
- Protokół oceny stanu technicznego szybowca/ motoszybowca;
 - Świadectwo oględzin z zakwalifikowaniem szybowca/ motoszybowca do kategorii III-V oraz dokonać stosownego wpisu do Świadectwa Sprawności Technicznej.
8. Kopie Protokołu oceny stanu technicznego szybowca/ motoszybowca przechowuje Organizacja Obsługowa i właściciel szybowca/ motoszybowca.
9. Na szybowcach dopuszczonych do dalszej eksploatacji wprowadza się następujące ograniczenia eksploatacyjne:
- zakaz wykonywania akrobacji oraz zamierzonego korkociągu;
 - zakaz wykonywania lotów chmurowych i falowych;
 - ograniczenie współczynnika obciążeń dopuszczalnych (+4; -1,5) ;
 - ograniczenie prędkości holowania do 140 km/h ;
 - ograniczenia prędkości maksymalnej w km/h :

Typ szybowca	V_A /manewrowa/	V_B /wburziwej atmosferze/	V_{NE} /nieprzekraczalna/
SZD-9Bis Bocian 1E, 1D	110	110	185
SZD-12 Mucha 100 SZD-12 Mucha 100A	110	110	165
SZD-22 Mucha Std.	120	120	170
SZD-24 Foka 4	130	130	165
SZD-32 Foka-5	135	135	175
SZD-36A Cobra 15	140	140	185
SZD-30 Pirat SZD-30 C Pirat C	140	140	195
SZD-45 Ogar	150	150	190

Wprowadzone ograniczenia należy wpisać do „Książki szybowca/ motoszybowca”.

Informację o ograniczeniach i o zakazie akrobacji umieścić w kabinie szybowca/ motoszybowca w widocznym dla pilota miejscu.

Powyższe ograniczenia IKCSP musi potwierdzić w Instrukcji Użytkowania w Locie w Rozdziale „Ograniczenia Użytkowania”.


10. Okres ważności przeglądu, dla szybowców wymienionych w Punkcie 4, ustala się na 3 lata lub 200 godzin lotu.
11. W przypadku, gdy w okresie po 23 latach, a przed upływem 25 lat licząc od daty produkcji, na szybowcu/ motoszybowcu wykonano z wynikiem pozytywnym przegląd specjalny określony w „Wytycznych do wykonywania przeglądów szybowców/ motoszybowców drewnianych eksploatowanego powyżej 25 lat” (stanowiących

załącznik do niniejszego biuletynu), może on być eksploatowany do ukończenia okresu podanego w punkcie 10.

Oznacza to, że od chwili zakończenia w/w przeglądu, obowiązują dla danego szybowca/ motoszybowca ustalenia podane w pkt.10 biuletynu, natomiast ograniczenia podane w pkt.9 obowiązują z chwilą ukończenia przez szybowiec/ motoszybowiec 25 lat eksploatacji.

12. Niniejszy Biuletyn anuluje postanowienia Biuletynu IKCSP Nr 1/97 zmiana 1 z dnia 27.04.2000 roku natomiast "Wytyczne do wykonywania przeglądów szybowców/ motoszybowców konstrukcji drewnianej eksploatowanych powyżej 25 lat" stanowiące Załącznik do Biuletynu IKCSP Nr 1/97 z dnia 30 czerwca 1997 roku pozostają nadal obowiązujące.
13. Biuletyn obowiązuje od dnia podpisania.

Główny Inspektor IKCSP


mgr inż. Zygmunt MAZAN

Otrzymują:

1. Okręgi IKCSP
2. ZC
3. ZNEiN
4. Zakład Szybowcowy – Jeżów Sudecki

WYTYCZNE

do wykonywania przeglądów szybowców/ motoszybowców konstrukcji
drewnianej eksploatowanych powyżej 25 lat

I. UWAGI WSTĘPNE:

1. Przed przystąpieniem do przeglądu sprawdzić prawidłowość następującej dokumentacji:
 - a). Świadectwo Rejestracji;
 - b). Świadectwo Sprawności Technicznej;
 - c). „Instrukcja Obsługi Technicznej”
 - d). „Instrukcja Użytkowania w Locie”;
 - e). Książka Szybowca/ Motoszybowca;
 - f). Świadectwo Oględzin;
 - g). Protokół Ważenia;
 - h). Metryki przyrządów i zaczepów;
 - i). Protokół Oceny Stanu Technicznego Szybowca/ Motoszybowca z ostatniego przeglądu.
2. Sprawdzić aktualność wykonania biuletynów obowiązkowych.
3. Ocenę stanu technicznego wykonać według programu przeglądu podanego dla :
 - 3.1 szybowca SZD-9Bis Bocian - w Załączniku nr 1 do „Instrukcji Obsługi Technicznej”;
- wersji „1E” w Załączniku nr 3 ww Instrukcji;
- wersji „1D”, z uwzględnieniem postanowień biuletynów BE-020/80 i BE-027/86 Bocian;
 - 3.2 szybowca SZD-12 Mucha 100, SZD-12A Mucha 100A i SZD-22 Mucha Standard w Biuletynie BE-009/86 Mucha;
 - 3.3 szybowca SZD-24 Foka 4 w Załączniku nr 1 do „Instrukcji Obsługi Technicznej” wprowadzonego Biuletynem BE-005/75 „Foka 4” z uwzględnieniem uwag podanych w Biuletynie BE-06/4A/80 Foka 4;
 - 3.4. szybowca SZD-30 Pirat w Biuletynie BE- 027/80 Pirat;
 - 3.5. szybowca SZD-32 Foka 5 w „Programie przeglądów specjalnych dla szybowca SZD-32 Foka 5”- wydanie 1980 roku z uwzględnieniem uwag podanych w Biuletynie BE-005/81 Foka 5;
 - 3.6. szybowca SZD-36A Cobra 15 w Załączniku nr 5 do „Instrukcji Obsługi Technicznej”;
 - 3.7. motoszybowca SZD-45 Ogar w Załączniku nr 7 do „Instrukcji Obsługi Technicznej”.

4. W czasie przeglądu obowiązują ponadto:
 - 4.1 „Instrukcja napraw szybowców drewnianych” - Część I „Ogólna”, wydanie SZD Bielsko-Biała 1966;
 - 4.2 Biuletyny eksploatacyjne (obowiązkowe) dotyczące danego typu szybowca/ motoszybowca
 - 4.3 „Instrukcja przeglądu poresursowego oraz regeneracji zaczepów holowniczych typu SZD-III.A-56 rodzaju P i R” - wydanie PDPS „PZL-Bielsko”- 1987.
5. Wszystkie pomiary wykonywać w temperaturze 20 +/- 2° C.

II. PROCEDURA:

1. Czynności wstępne.
 - 1.1. W „Protokóle Oceny Stanu Technicznego Szybowca/ Motoszybowca” odnotować:
 - a). typ/nazwę szybowca/ motoszybowca
 - b). numer rejestracyjny
 - c). rok produkcji
 - d). nalot całkowity/ ilość startów i lądowań
 - e). ilość, zakres i przyczynę wykonanych napraw :
 - głównych
 - specjalnych
 - f). numer fabryczny
 - g). producenta
 - h). ilość lądowań
 - i). gatunek użytych klejów
 - 1.2. Szybowiec/ motoszybowiec umyć, osuszyć i usunąć smar.
 - 1.3. Szybowiec/motoszybowiec poddać sezonowaniu. Sezonowanie przeprowadzić przez okres minimum jednego tygodnia w miejscu o wilgotności 60+/- 15% i w temperaturze 20+/-2 C.
 - 1.4. Wykonać niwelację.
2. Sprawdzić częstotliwość drgań własnych skrzydła.
W tym celu :
 - ustawić kadłub na sztywnych podporach tak by koło i płozy nie dotykały podłoża;
 - wprawić w drgania koniec skrzydła;
 - zmierzyć ilość wychyleń w ciągu 1 min. Wyniki porównać z niżej podanymi:

SZD-36A Cobra 15	200/1 min
SZD-9BIS Bocian 1D, 1E	168/1 min
SZD-30 Pirat, SZD-30C Pirat C	164/1 min
SZD-12 Mucha , SZD-12A Mucha 100A	182/1 min
SZD-22 Mucha Std.	172/1 min

SZD-24 Foka 4
SZD-32 Foka 5

175/1 min
176/1 min

3. Wykonać przegląd wg. programu przeglądu, zgodnie z pkt. 1.3 podanym w Uwagach Wstępnych niniejszych „Wytucznych”
4. W przypadku wykonywania wykrojów kontrolnych wykonać je (jeśli to możliwe) w miejscach łączenia pokrycia z podłużnicami. W czasie odrywania wyciętego fragmentu pokrycia sprawdzić wytrzymałość kleju. Na powierzchni kleju w miejscu zerwania powinny pozostać włókna drewna sklejonych elementów konstrukcji.

UWAGA:

WSZELKIE NIEDOKLEJENIA I SZCZELINY POMIĘDZY CZĘŚCIAMI KLEJONYMI NALEŻY NAPRAWIĆ.

5. Usunąć stwierdzone niesprawności.
6. Wykonać ważenie i wyznaczenie środka ciężkości szybowca/ motoszybowca.
7. Wykonać niwelację szybowca/ motoszybowca.
8. Wyniki przeglądu porównać z danymi w dokumentacji technicznej szybowca/ motoszybowca.

Główny Inspektor IKCSP


mgr inż. Zygmunt MAZAN