

**0. WYKAZ ZMIAN**

Zmianę tekstu niniejszej Instrukcji należy oznaczyć Lp. i pionowa linią po lewej stronie nowego tekstu.

Lp.	Strona	Z m i a n a	Data	Podpis
1.	21	Wymiana strony „Układ sterowania sterem kierunku i hamulcami” – (Biuletyn BE-07/97).	25.8.97	
2.	6, 34	Zwiększenie maksymalnego ciężaru szybowca. (Biuletyn BE – 08/97)	29.10.97	
3.	29A	Dodanie strony 29A (Biuletyn BE 09/98)	16.02.98	
4.	39, 40	Wprowadzenie zmian w Tabeli 3. (terminarz prac okresowych) oraz dodanie punktu 13. do listy prac okresowych.	04.06.98	
5.	7	Zmiana sposobu pomiaru wychylenia steru wysokości, korekta błędów wartości liniowych wychylenia lotek.	16.02.98	
6.	29A	Usunięcie kompensatora energii całkowitej z instalacji ciśnieniowej przyrządów pokładowych.	31.03.98	
7.	6, 34, 35, 46	Ciężarki wyważające 11 kG (Biuletyn BO-13/98)	20.01.99	
8.	36	Właściwe wyważenie steru wysokości (Biuletyn BO-14/99)	20.01.99	
9.	39, 40	Zmiany w terminarzu prac okresowych (Tabela 3) oraz dodanie punktów 14, 15 do listy prac okresowych. (Biuletyn BO-18/2011)	30.11.11	

**UWAGA :**

**W przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych obciążeń szybowca należy bezwzględnie szybowiec zdemontować i dokonać możliwie dokładnego przeglądu struktury szybowca a w szczególności :**

- stanu wystających części dźwigarów skrzydeł, żebra zamykającego oraz ich połączeń (czy nie występują zabielenia laminatu),
- stanu rękawa w kadłubie w który wchodzi wystające części dźwigarów, - czy na powierzchniach lakierniczych nie pojawiły się pęknięcia szczególnie w części nasadowej skrzydeł i centralnej części kadłuba,
- stanu połączeń usterzenia wysokości z kadłubem,
- czy nie pojawiły się w układzie sterowania nie występujące uprzednio luzy, obniżenie sztywności lub nadmierne tarcie,

Zaleca się dla usunięcia wątpliwości skontrolować wychylenia sterów i porównać je z uprzednio wykonanymi.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości , konieczny jest kontakt z Producentem.

**3.3 Prace okresowe .**

1. Sprawdzić stan struktury szybowca ze szczególnym zwróceniem uwagi na elementy silnie obciążone w czasie startu , lotu i lądowania.
2. Sprawdzić stan powierzchni głównych okuć i sworzni ,oraz luzy montażowe.
3. Sprawdzić pewność zabezpieczeń elementów montażowych głównych zespołów szybowca , oraz układów sterowania.
4. Sprawdzić pewność zamykania i zrzutu awaryjnego osłony kabiny.
5. Sprawdzić stan i poprawność działania zaczepu holowniczego przy naciągu liny ręką .
6. Sprawdzić stan powierzchni i zawieszonych sterów, lotek, hamulców aerodynamicznych, oraz poprawność działania napędów.
7. Sprawdzić siły tarcia układów sterowania i uruchamiania urządzeń.
8. Sprawdzić stan podwozia - koła głównego, ogonowego, oraz działanie hamulca koła.
9. Sprawdzić stan i poprawność działania przyrządów pokładowych.
10. Sprawdzić stan powłok ochronnych elementów metalowych, zwłaszcza narażonych na uszkodzenia mechaniczne i korozje (linki, elementy podwozia).
11. Oczyszczyć i nasmarować odpowiednim smarem łożyska i elementy montażowe wg. planu smarowania (Rys. 15) .W przypadku zablokowania się łożyska należy np. penetratorem WD-40 przepłukać je ,do momentu poprawnego działania .
12. Sprawdzić kąty wychyleń powierzchni sterowych (Rys. 1).
- 4 | 13. Sprawdzić stan techniczny dźwigni lotek łączonych z popychaczem napędu zgodnie z Biuletynem nr BO 11/98.
- 9 | 14. W układzie sterowania lotką sprawdzić stan konsoli dźwigni oraz jej zabudowy w skrzydle – zgodnie z Biuletynem BO-18/2011.
15. W układzie sterowania sterem wysokości, sprawdzić stan powierzchni zewnętrznej popychacza pierwszego /licząc od strony steru/ oraz rurkę i mocowanie końcówek popychacza drugiego – zgodnie z Biuletynem BO-18/2011.

### 3.4. Terminarz prac okresowych .

**Tabela . 3.**

	Termin pracy okresowej	Rodzaj pracy
4	- Na początku sezonu	1 ÷ 13
	- Po każdym 50 godz. lotu	1 ÷ 13
9	- Po każdym 100 godz. lotu lub co rok, co pierwsze	1 ÷ 11, 13, 14, 15
	- Po każdym 500 godz. lotu	Załącznik nr.1.
4, 9	- Po lądowaniu z uszkodzeniem podwozia	1 ÷ 10
	- Po twardym lądowaniu	1,2,7,9
	- Po przedłużonym ślizgu na ogon z wystąpieniem wyrwania drążka sterowego z rąk pilota	1 ÷ 15
	- Po zakończeniu sezonu lotnego lub przed długim hangarowaniem	wg. pkt. 3.6.

### 3.5. Dopuszczalny czas użytkowania szybowca .

Dopuszczalny czas użytkowania szybowca - 3000 h.

Wprowadza się obowiązek wykonywania przeglądów po każdym 500 godzinach lotu .

Powyższe nie dotyczy:

- zaczepów do holu,
- przyrządów pokładowych,

których okres użytkowania jest podany w metrykach tych urządzeń.

### 3.6. Hangarowanie i transport

W przypadku przewidywanego dłuższego wyłączenia szybowca z eksploatacji, zaleca się demontaż zespołów.

Okucia i elementy metalowe nasmarować.

Założyć indywidualne pokrowce na główne zespoły.

Kadłub ustawić w obejmach umiejscowionych przed komora podwozia i pod statecznikiem pionowym, a skrzydła podeprzeć podpórkami na krawędziach natarcia w 2/3 ich rozpiętości oraz pod wysięgnikami dźwigarów przy żebrze zamykającym, w pozycji pionowej.

Zmniejszyć ciśnienie powietrza w ogumieniu.

**UWAGA :**

**NIGDY NIE HANGAROWAĆ SZYBOWCA W MOKRYCH POKROWCACH**