

**0. WYKAZ ZMIAN**

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

Lp.	Strona	Z m i a n a	Data	Podpis
1.	41, 42	Zmiany w terminarzu prac okresowych (Tabela 3) oraz dodanie punktów 14, 15 do listy prac okresowych	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 zawieszę 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).
13. Sprawdzić stan techniczny dźwigni lotek łączonych z popychaczem napędu zgodnie z Biuletynem nr BO 1/98.
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.

1

### 3.4. Terminarz prac okresowych .

Tabela. 3.

Termin pracy okresowej	Rodzaj prace
- Na początku sezonu	1 ÷ 13
- Po każdym 50 godz. lotu	1 ÷ 13
1   - Po każdym 100 godz. lotu lub co rok, co pierwsze	1 ÷ 11, 13, 14, 15
- Po każdym 500 godz. lotu	Załącznik nr. 1.
- Po lądowaniu z uszkodzeniem podwozia	1 ÷ 10
- Po twardym lądowaniu	1, 2, 7, 9
1   - 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 komorą 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**