

**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, zebra 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 11/98.

### 3.4. Terminarz prac okresowych .

Tabela . 3.

Termin pracy okresowej	Rodzaj pracy
- Na początku sezonu	1 ÷ 13
- Po każdym 50 godz. lotu	1 ÷ 13
- Po każdym 100 godz. lotu lub co rok	1 ÷ 11, 13
- Po każdym 500 godz. lotu	załącznik nr.1.
- 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 ÷ 13
- 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**

Tabela 1 : Dopuszczalne figury akrobacji.

L.p.	Nazwa figury	Symbol w katalogu FAI	Prędkość wprowadzenia IAS [km/h]	Średnie przeciężenie n
1.	Pętla normalna		190 ÷ 210	4
2.	Pętla odwrócona w górę / z lotu odwróconego /		240 ÷ 260	- 4
3.	Pętla odwrócona w dół		100 ÷ 110	- 4,5
4.	Przewrót normalny		200 ÷ 230	4
5.	Przewrót odwrócony		230 ÷ 250	- 4
6.	Beczka sterowana		180 (min.)	
7.	Beczka szybka normalna		160 ÷ 170	3,5 ÷ 4,5
8.	Beczka szybka odwrócona		160 ÷ 170	- 3,0 ÷ - 3,5
9.	Beczka szybka 45° w dół		130 ÷ 145 maks.	3,0 ÷ 3,5
10.	Beczka szybka odwrócona 45° w dół		130 ÷ 145 maks.	- 3,0 ÷ - 3,5
11.	Beczka szybka pionowa w dół		120 ÷ 145 maks.	3,0 ÷ 4,0
12.	Beczka szybka odwrócona , pionowo w dół		130 ÷ 140 maks.	- 2,8 ÷ - 3,5
13.	Korkociąg normalny		min.	do 3,5
14.	Korkociąg odwrócony		min.	do - 3,5
15.	Ślizg na ogon (nie dłuższy niż 2 sek.)		Podczas ślizgu na ogon przytrzymać mocno drążek i pedały , nie dopuścić do szarpnięcia	

**UWAGA:** W przypadku wyrwania drążka z rąk pilota podczas przedłużonego ślizgu na ogon dokonać przeglądu szybowca wg. Instrukcji Obsługi Technicznej, str. 40, Tabela .3.