

[Tłumaczenie dokumentu z języka czeskiego na język polski.]

SKYLANE UL

vl.5

INSTRUKCJA OBSŁUGI SAMOLOTU I LATANIA

Niniejsza instrukcja została wydana przez spółkę AirLony wyłącznie dla ultralekkiego samolotu SKYLANE UL vl.5

Copyright 2014 AirLony, rozpowszechnianie tekstu, powielanie dokumentu oraz fragmentów tekstu lub materiałów graficznych zawartych w dokumencie bez zgody autora jest przestępstwem i podlega karze zgodnie z przepisami prawnymi obowiązującymi w Republice Czeskiej.

S K Y L A N E – instrukcja obsługi samolotu i latania
Petr Lonský – AirLony, Tel.: +420731500095, Web: <http://www.airlony.cz> E-mail: airlony@airlony.cz

SKYLANE ROTAX 912ULS

INSTRUKCJA OBSŁUGI SAMOLOTU I LATANIA

~~SKYLANE~~ SP-SCSS

Numer seryjny: 138PL21C06r5vl

Wersja: Skylane v.5

Samolot musi być użytkowany zgodnie z informacjami i ograniczeniami przedstawionymi w niniejszej instrukcji.

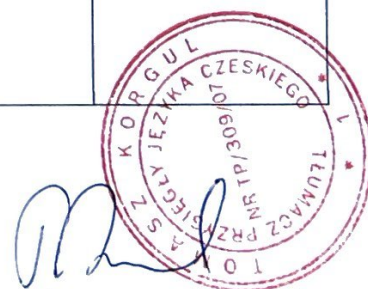
Data wydania dokumentu: 20.02.2014

WYKAZ ZMIAN

Wszelkie zmiany w niniejszej instrukcji za wyjątkiem aktualnych dotyczących masy samolotu, muszą zostać zaznaczone w poniższej tabeli.

Zmieniane lub uzupełniane fragmenty tekstu zostały oznaczone po wewnętrznej stronie linią pionową, dalej będą one oznaczane u dołu strony wraz datą wydania zmiany.

Lp. zmiany	Rozdział	Numery stron, których zmiana dotyczy	Akapit, powód wprowadzenia zmiany	Data wprowadzenia	Podpis



SPIS TREŚCI

Instrukcja obsługi samolotu i latania

- 1 Informacje ogólne
- 2 Ograniczenia w obsłudze
- 3 Procedury awaryjne
- 4 Procedury operacyjne
- 5 Osiągi
- 6 Masa i środek ciężkości
- 7 Opis samolotu i jego systemów
- 8 Obsługa i utrzymanie samolotu

Dziennik pokładowy

- 9 Przegląd wykonanych prac konserwacyjnych
- 10 Protokół z wprowadzenia biuletynu producenta lub zmiany wiążącej
- 11 Dzienny rejestr użytkowania

1 INFORMACJE OGÓLNE

Samolot SKYLANE należy do kategorii samolotów ultralekkich, zgodnie z Ustawą o lotnictwie cywilnym nr 49/97 Sb. [DzU] określanych jako Sportowy sprzęt latający.

Samolot posiada certyfikat wydany przez Stowarzyszenie Amatorskiego Lotnictwa Republiki Czeskiej [Letecká amatérská asociace ČR], które prowadzi administrację kategorii samolotów ultralekkich – Sportowego sprzętu latającego, z upoważnienia Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej. Samolot otrzymał Certyfikat typu LAA ČR numer ULL -04/2009.

1.1 WAŻNE INFORMACJE

Każdy właściciel samolotu, użytkownik, czy piloci latający samolotem SKYLANE muszą w pełni zapoznać się z niniejszą instrukcją. Instrukcja ta zawiera informacje na temat pilotażu i konserwacji tego typu samolotu. Nieodłączną częścią niniejszej instrukcji jest instrukcja obsługi silnika, śmigła oraz ewentualnie spadochronowego systemu ratunkowego.

Samolot ten został zaprojektowany do celów sportowych i rekreacyjnych. Posiada on certyfikat zgodny z normą techniczną UL-2 i nie można go używać w przypadku lotów komercyjnych za wyjątkiem prowadzenia szkoleń pilotów.

Samolot nie został wyposażony w certyfikowany silnik lotniczy wraz z wyposażeniem, dlatego pilot zobowiązany jest zawsze wybierać wysokość i tor lotu w sposób umożliwiający bezpieczne lądowanie awaryjne w przypadku zatrzymania silnika.

UWAGA!

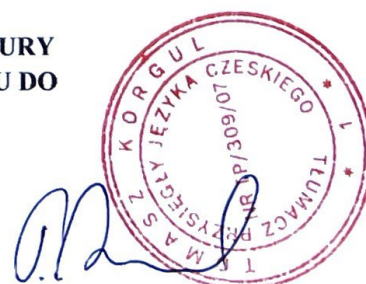
Samolot ten jest zaliczany do kategorii sportowo-rekreacyjnej i nie podlega zatwierdzeniu przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Republiki Czeskiej. Obsługujecie Państwo ten samolot na własną odpowiedzialność.

1.2 ZAGROŻENIE, OSTRZEŻENIE, UWAGA

Zawarte w instrukcji komunikaty mają następujące znaczenie:

ZAGROŻENIE

OZNACZA, ŻE NIEZACHOWANIE OKREŚLONEJ PROCEDURY PROWADZI BEZPOŚREDNIO LUB W ZNACZNYM STOPNIU DO ZMNIEJSZENIA BEZPIECZEŃSTWA LOTU!



OSTRZEŻENIE

OZNACZA, ŻE NIEZACHOWANIE OKREŚLONEJ PROCEDURY
PROWADZI DO MNIEJSZEGO LUB TAKŻE DO DŁUGOTRWAŁEGO
POGORSZENIA BEZPIECZEŃSTWA LOTU!

UWAGA

Skupia uwagę na specjalnych czynnościach, które nie są bezpośrednio
związane z bezpieczeństwem ale są ważne lub nietypowe.

1.3 DANE PODSTAWOWE**Krótki opis techniczny**

Ultralekki samolot – sportowy sprzęt latający, typ SKYLANE UL, to dwumiejscowy, jednosilnikowy, samonośny górnopłat z 2 miejscami dla załogi usytuowanymi obok siebie. Samolot ma konstrukcję z laminatu. Powierzchnie ogona mają klasyczny układ. Trójkątowe podwozie z kołem dziobowym jest teleskopowe i osadzone na amortyzatorze. Koła głównego podwozia są wyposażone w hamulce. Drzwi do kabiny znajdują się z obu stron samolotu. Zbiorniki paliwa są umieszczone w skrzydle samolotu.

Podstawowe dane techniczne

Rozpiętość skrzydeł	8,95 m
Długość	6,58 m
Wysokość	2,18 m
Szerokość kabiny	1,15 m
Skrzydło	
Powierzchnia skrzydła	10,59m ²
Wydłużenie płata	7,6
Profil skrzydła	MS-(1)-313
Głębokość skrzydła – nasada	1,30 m
– koniec	0,848m
Rozpiętość lotki	1,423m
Powierzchnia lotki	0,46m ²
Wychylenie lotki	w górę 18°, w dół 9°
Rozpiętość klapy	1,648m
Powierzchnia klapy	0,642m ²
Klapy (pozycja)	0°, (1.) - 13°, (2) - 30°, (3.) - 40°
Powierzchnie poziomego usterzenia ogonowego	
Powierzchnia	1,78 m ²
Rozpiętość	2,448m
Obszar powierzchni sterowej	0,79 m ²
Wychylenia steru – w górę	27°
– w dół	15°
Powierzchnie pionowego usterzenia ogonowego	
Powierzchnia	1,08 m ²
Wysokość	1,086 m
Wychylenia steru	+/- 30°
Podwozie	
Rozstaw kół	1,9 m
Rozstaw osi	1,29 m
Rozmiar kół podwozia głównego	450 x 190 mm
Rozmiar przedniego koła	360 x 120
Objętość zbiornika paliwa w skrzydle	1 x 47 L



1.4 RYSUNEK POGLĄDOWY

[rysunek na stronie 7 oryginalnej instrukcji – przyp. tłumacza]

2 OGRANICZENIA W OBSŁUDZE**2.1 WSTĘP**

Rozdział 2 zawiera ograniczenia eksploatacyjne i podstawowe etykiety, które są niezbędne dla bezpiecznego użytkowania samolotu, jego systemów i wyposażenia.

2.2 PRĘDKOŚCI LOTU

Prędkość		km/h IAS	Uwaga
V _{NE}	max. prędkość dopuszczalna	250	Nigdy nie przekraczać tej prędkości.
V _H	max. projektowa prędkość przelotowa	205	Nigdy nie przekraczać tej prędkości za wyjątkiem lotu w warunkach bezwietrznych i przy zwiększonej ostrożności.
V _A	prędkość obrotowa	159	Powyżej tej prędkości nie należy stosować pełnego wychylenia sterów ani też wykonywać szybkich manewrów, ponieważ może dojść do przeciążenia samolotu.
V _{FE}	max. prędkość przy wysuniętych klapach	117	Nie przekraczać tej prędkości przy wysuniętych klapach.
V _{SO}	prędkość przeciągnięcia	64	

2.3 JEDNOSTKA NAPĘDOWA – ROTAX 912 UL

Nr seryjny....., rok produkcji: 20....

TRYB	Moc silnika (HP)	Obroty (min-1)	Zycie paliwa (l/godz.)
Max. Startowy [MV] (max. 5 min.)	100	5800	27,0
Max. Stały [MT]	85	5500	18
Przelotowy 75% [MT]	75	5200	16
60% [MT]	60	4800	14
50% [MT]	50	4500	12
40% [MT]	40	4200	10
30% [MT]	30	4000	8
na biegu jałowym	----	--1100--	-----

Procedury zgodnie z Instrukcją silnika.

2.4 MASA I OBCIĄŻENIA

Masa maksymalna
łącznie z systemem ratunkowym

450 kg
472,5 kg

Masa pustego samolotu

274,7 kg

Ładowność

197,8 kg

Min. waga pilota

70 kg

Max. ciężar w przestrzeni bagażowej

30 kg



2.5 WYWAŻENIE SAMOŁOTU

Dopuszczalny zakres położenia środka ciężkości

najbardziej wysunięty do przodu	25 % SCA
najbardziej wysunięty do tyłu	36 % SCA

2.6 ZATWIERDZONE MANEWRY

Oprócz standardowych obrotów w locie samolot może wykonywać następujące manewry:

- Ostre skręty do pochylenia 60°
- Lot wznoszący i opadający z max. kątem $\pm 30^\circ$ od horyzontu wokół osi poprzecznej.

ZAGROŻENIE

AKROBACJE ORAZ CELOWE KORKOCIĄGI I SPADANIE SĄ ZABRONIONE!

2.4 WIELOKROTNOŚCI LOTU

Maksymalna dodatnia wielokrotność	+ 4,0 g
Maksymalna ujemna wielokrotność	- 2,0 g

2.5 ZAŁOGA

Liczba siedzeń 2

Minimalny ciężar załogi: 1 pilot 70 kg

Minimalna załoga 1 pilot na lewym siedzeniu

Max. dozwolony ciężar załogi w stosunku do ilości paliwa – patrz. 2.12

2.6 RODZAJE WYKONYWANEGO LOTU

Zgodnie z przepisami VFR dozwolone są jedynie loty dzienne.

ZAGROŻENIE

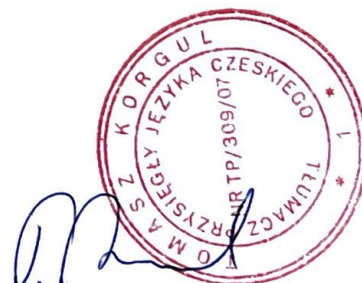
**ZGODNIE Z PRZEPISAMI VFR ZABRONIONE SĄ LOTY NOCNE, LOTY IFR ORAZ
CELOWE LOTY W WARUNKACH OBLÓDZENIA!**

2.7 PALIWO

- EUROSUPER RON 95 bezołowiowa zgodnie z EN 229 DIN 51607 (**BA 95 Natural**) [benzyna E95 – przyp. tłumacza]
- AVGAS 100 LL lub AVGAS 100/130
- **ZABRANIA SIĘ STOSOWANIA ETANOLU lub E 85 !!!!!**

2.8 INNE OGRANICZENIA

- Na pokładzie samolotu obowiązuje **ZAKAZ PALENIA !**



2.9 ETYKIETY I OZNACZENIA W KABINIE**TABLICZKA ZNAMIONOWA - SPORTOWY SPRZĘT LATAJĄCY:**

Tablica rejestracyjna: OK – ZUO44

Producent: Petr Lonský AirLony

Typ/Nazwa: UL SKYLANE v.5

Numer seryjny: 138PL21C06r5v1

DANE OPERACYJNE i OGRANICZENIA

Masa pustego samolotu: 247 kg

Max. masa startowa: 472,5 kg

Ładowność: 197 kg

Max. ciężar bagażu: 30 kg

Min. waga pilota: 70 kg

Max. dopuszczalna prędkość V_{NE} : 250 km/hPrędkość opadania i prędkość przeciągnięcia V_{SO} : 64 km/hMax. prędkość przy wysuniętych klapach V_{FE} : 117 km/h**MAX. CIĘŻAR ZAŁOGI (kg)****W ZALEŻNOŚCI OD ILOŚCI PALIWA ORAZ BAGAŻU:**

Napełnienie zbiornika →	Dane wskaźnika paliwa →	pełny	3/4	1/2	1/4	30 min. lotu
	ILOŚĆ PALIWA W LITRACH	47	35	23	12	5
Waga bagażu	MAX. 30 kg	130	141	151	161	164
	1/2 : 15 kg	145	156	166	174	179
	Bez bagażu	160	171	181	189	194

Ten produkt nie podlega dopuszczeniu Urzędu Lotnictwa Cywilnego Republiki Czeskiej i jest eksploatowany na własne ryzyko użytkownika. Wykonywanie akrobacji, celowe korkociągi i spadanie jest zabronione.

2.10 ODCHYLENIA PRĘDKOŚCIOMIERZ (KM/GODZ.)

	Konfiguracja przelotowa klapy zamknięte podwozie schowane	Konfiguracja startowa klapy startowe podwozie wysunięte	Konfiguracja do lądowania klapy w pozycji do lądowania, podwozie wypuszczone
IAS	CAS [km/h]		
70	80		
80	88		
90	93	94	94
100	100	97	97
110	111	106	105
120	116		
140	133		
160	153		
180	173		
200	187		
220	208		
240	224		
248	231		



3. PROCEDURY AWARYJNE

W tym rozdziale opisano podstawowe sytuacje awaryjne i procedury ich rozwiązywania. Nie wszystkie możliwe rodzaje sytuacji awaryjnych można tutaj opisać i dlatego zależy to od okoliczności zaistnienia sytuacji awaryjnej oraz doświadczenia załogi w konkretnym przypadku rozwiązywania danej sytuacji awaryjnej.

3.1 USTERKA SILNIKA

- | | |
|--|------------------|
| 1. Ster wysokości | w razie potrzeby |
| 2. Prędkość lotu ślizgowego | 110 km/h |
| 3. Awaryjne lądowanie na otwartej przestrzeni. | |

3.2 POŻAR SILNIKA

3.2.1 POŻAR NA ZIEMI PRZY PRACUJĄCYM SILNIKU

- | | |
|--|----------|
| 1. Zawór odcinający paliwo | zamknąć |
| 2. Zapłon, główny wyłącznik | wyłączyć |
| 3. Szybko opuścić pokład samolotu i starać się ugasić pożar, wezwać pomoc. | |

3.2.2 POŻAR PODCZAS LOTU

1. Ogrzewanie wyłączyć
2. Zawór odcinający paliwo zamknąć
3. Pełna przepustnica
4. Zapłon po zużyciu paliwa z gaźnika wyłączyć
5. Główny wyłącznik wyłączyć
6. Nie uruchamiać ponownie silnika
7. Wykonać lądowanie awaryjne

3.3 LĄDOWANIE AWARYJNE

- | | |
|--|-------------|
| 1. Dostosować prędkość optymalnie do opadania | 110-120km/h |
| 2. Zawór odcinający paliwo | zamknąć |
| 3. Zapłon | wyłączyć |
| 4. Pasy bezpieczeństwa | dociągnąć |
| 5. Wylądować na otwartej przestrzeni bez przeszkód, klapy w razie potrzeby | |

3.4 NIEUMYŚLNE WPROWADZENIE SAMOLOTU W KORKOCIĄG

- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| 1. Przepustnica | bieg jałowy |
| 2. Stery kierunku lotu | w położeniu neutralnym |
| 3. Stery kontroli wysokości | w położeniu neutralnym |

3.5 NADMIERNE WIBRACJE

W przypadku wystąpienia nadmiernych wibracji podczas lotu należy:

1. Ustawić obroty silnika na te powodujące najmniejsze wibracje.
2. Wylądować na najbliższym lotnisku lub wykonać lądowanie bezpieczeństwa albo w przypadku, jeśli wibracje zwiększają się – wyłączyć silnik i wykonać lądowanie awaryjne.

3.6 KORZYSTANIE Z SYSTEMU RATUNKOWEGO

(Jedynie w przypadku jego zainstalowania w samolocie)

- | | |
|---|-----------|
| 1. Dostosować prędkość optymalnie do opadania | 110 km/h |
| 2. Zawór odcinający paliwo | zamknąć |
| 3. Zapłon, główny wyłącznik | wyłączyć |
| 4. Pasy bezpieczeństwa | dociągnąć |
| 5. Pociągnąć za dźwignię systemu ratunkowego. | |



W PRZYPADKU AWARII POMIŃAĆ PUNKTY 1 – 4**4. PROCEDURY NORMALNE****4.1 INSPEKCJA PRZED LOTEM**

Przeprowadzaj przegląd każdego dnia lotu lub po każdym montażu samolotu przed pierwszym startem. Niekompletne lub niestaranne przeprowadzenie kontroli może spowodować wypadek. Inspekcję przeprowadza się w sposób wskazany w liście kontrolnej.

UWAGA

Słowo „stan” w procedurach oznacza wizualne oględziny powierzchni, uszkodzeń, odkształceń, zarysowań, ścierania się powierzchni, korozji lub innych zjawisk obniżających bezpieczeństwo lotu.

1	- zapłon - główny wyłącznik - oprzyrządowanie - wskaźnik paliwa - sterowanie - drzwi - kontrola, czy w kabinie znajdują się nieumocowane, swobodne przedmioty	- wyłączony - wyłączony - kontrola stanu - kontrola stanu paliwa - kontrola wzrokowa, kontrola funkcji aż do momentu lądowania - kontrola działania klap - stan mocowania, czystość
2	- stan pokryw silnika - stan śmigła i stożka śmigła - stan łoża silnika i układu wydechowego - kontrola poziomu oleju i płynu chłodzącego - kontrola wzrokowa stanu paliwa i układu elektrycznego - kontrola wzrokowa filtrów układu paliwowego - inne, zgodnie z zaleceniami producenta silnika	
3	- stan powierzchni skrzydła - stan krawędzi natarcia - kontrola stanu rurki Pitota	
4	- końcówki skrzydła - lotka - klapy	- stan powierzchni, mocowania - stan powierzchni, mocowania, swobody poruszania - stan powierzchni, mocowania, swobody poruszania
5	- podwozie - stan dolnej powierzchni kadłuba i skrzydła	- kontrola mocowania kół, hamulce, stan opon
6	- pionowe usterzenia ogona - poziome usterzenie ogona	- stan powierzchni, stan mocowania, swoboda poruszania, i kontrola pozycji skrajnych - stan powierzchni, stan mocowania, swoboda poruszania, i kontrola pozycji skrajnych



4.2 PROCEDURY NORMALNE I WYKAZ CZYNNOŚCI

4.2.1 PRZED URUCHOMIENIEM SILNIKA

1	Pasy bezpieczeństwa	ZAPIĄĆ, DOCIĄGNAĆ
2	Drzwi	ZAMKNIĘTE I ZABEZPIECZONE
3	Przyrządy silnika	WŁĄCZONE
4	Zawór paliwa	OTWARTY (do prawej lub lewej)
5	Ilość paliwa	Kontrola

4.2.2 URUCHOMIENIE SILNIKA

1	Główny wyłącznik	WŁĄCZYĆ
2	Układ zapłonowy	WŁĄCZYĆ
3	Ssanie	OTWORZYĆ (tylko na zimnym silniku)
4	Hamulce	NADEPNAĆ – KONTROLA FUNKCJI (lub założyć kliny pod koła)
5	Wolant	PRZYCIĄGNAĆ
6	Przepustnica	BIEG JAŁOWY (PODWYŻSZYĆ OBROTY NA BIEGU JAŁOWYM)
7	Komora śmigła	WOLNA
8	Rozrusznik	OBRÓCIĆ (po starcie silnika zwolnić)
9	Przepustnica	PODWYŻSZONE OBROTY BIEG JAŁOWY (max. 2500 obrotów/min.)
10	Ciśnienie oleju	KONTROLA – MIN. 1.5 bara
11	Ssanie	ZAMKNAĆ
12	Doładowanie	Kontrola
13	Awionika	Włączyć

OSTRZEŻENIE: 1) W PRZYPADKU, JEŚLI CIŚNIENIE OLEJU DO 5 SEKUND NIE OSIĄGNIĘ WARTOŚCI 1.5 BARA, NALEŻY ZATRZYMAĆ SILNIK I USUNĄĆ USTERKĘ.

2) MAX. CZAS UŻYCIA ROZRUSZNIKA WYNOŚI 10 SEKUND Z PRZERWAMI 1 MINUTY POMIĘDZY KOLEJNYMI PRÓBAMI URUCHOMIENIA SILNIKA, W CELU OCHŁODZENIA ROZRUSZNIKA.

3) PRZED URUCHOMIENIEM SILNIKA RADIO, XPD, GPS I INTERKOM MUSZĄ BYĆ WYŁĄCZONE PONIEWAŻ WARTOŚĆ SZCZYTOWA NAPIĘCIA PRĄDU MOŻE SPOWODOWAĆ USZKODZENIE TYCH URZADZEŃ.

Uwaga: Zawór paliwa jest otwarty, gdy dźwignia sterująca jest ustawiona w pozycji poziomej. Gdy dźwignia znajduje się w górnym położeniu, dopływ paliwa jest zamknięty.

4.2.3 ROZGRZEWANIE SILNIKA, PRÓBA NA ZIEMI

Próba silnika

Wykonaj zgodnie z instrukcją obsługi silnika. Przed uruchomieniem parametry silnika muszą mieścić się w dozwolonym zakresie.

Rozgrzej silnik przy 2000 - 2500 obrotów/minutę.



1	Wartości dla kontroli silnika	ciśnienie oleju temperatura oleju temperatura głowicy	2 – 5 bar 50 – 130° C 50 - 120° C
2	Obroty		4000 obrotów/min.
3	Kontrola zapłonu (tylko w przypadku podwójnego zapłonu)	PRZY WYŁĄCZENIU L. LUB P. ISKROWNIKA • MAX. SPADEK O 300 O/MIN. • MAX. DOZWOLONA RÓŻNICA MIĘDZY ISKROWNIKAMI WYNOŚI 120 O/MIN.	
4	Akceleracja	Z BIEGU JAŁOWEGO NA MAX. OBROTY PO 2 do 3 SEK.	
5	Tryb maksymalnej mocy	5800 o/min.	
6	Bieg jałowy	1000-1200 o/min.	

OSTRZEŻENIE: 1) PRÓBĘ SILNIKA NALEŻY PROWADZIĆ W USTAWIENIU POD WIATR.

2) PODWOZIE MUSI BYĆ ZABEZPIECZONE KLINAMI.

3) PRACĘ SILNIKA NA JEDNYM ISKROWNIKU NALEŻY OGRANICZYĆ DO MOŻLIWIE NAJKRÓTSZEGO CZASU.

4) PRÓBY SILNIKA NIE NALEŻY PROWADZIĆ NA SYPKIM PODŁOŻU (ŚMIGŁO WZBIJA DROBNE KAMIENIE, KTÓRE MOGĄ USZKODZIĆ JEGO CZOŁOWĄ KRAWĘDŹ) – ZALECA SIĘ WYKONYWAĆ PRÓBĘ NA TRAWIE.

5) Z POWODU PODWYŻSZONYCH WIBRACJI OBROTY SILNIKA NALEŻY UTRZYMYWAĆ POWYŻEJ 2 000 O/MIN.

UWAGA

Podczas użytkowania w okresie zimowym powierzchnia chłodnicy może być zmniejszona, co może powodować problemy z utrzymaniem parametrów silnika w zakresie roboczym.

4.2.4 KOŁOWANIE

1	Kliny	USUNIĘTE
2	Przepustnica	WEDŁE POTRZEBY (MAX. 10 KM/H)
3	Hamulce	KONTROLA (NA CHWILĘ PRZYHAMOWAĆ)
4	Sterowanie	PRZYCIĄGNAĆ DO OPORU
5	Przrzędy	KONTROLA

- Uwagi:
- 1) Prędkość kołowania max. 10 km/h. Dostosuj się do warunków terenowych, przeszkód, prędkości i kierunku wiatru.
 - 2) Przy kołowaniu skręca się przyhamowując koła głównego podwozia.
 - 3) Przy kołowaniu należy zawsze przyciągać do oporu ster wysokości.

Używaj hamulców jak najmniej! (hamulce nie posiadają chłodzenia).

W celu kontroli kierunku zawsze w pierwszej kolejności używaj steru kierunku a w następnej kolejności hamulców. Aby kontrolować kierunek, zawsze wciskaj pedał hamulca tylko na chwilę. Przed użyciem hamulców **ustaw** przepustnicę na biegu jałowym.



4.2.5 CZYNNOŚCI KONTROLNE PRZED STARTEM

Czynności te wykonuje się tuż przed wejściem na pas startowy w strefie oczekiwania na pas startowy.

1	Ręczne sterowanie	SWOBODA RUCHU
2	Nożne sterowanie	SWOBODA RUCHU
3	Wyważenie	2. pozycja środek ciężkości na nos
4	Kłapy	POZYCJA zamknięte (p. START jedynie w pełnej obsadzie)
5	Ilość paliwa	KONTROLA
6	Zawór paliwa	OTWARTY
7	Główny wyłącznik	WŁĄCZONY
8	Iskrowniki	WŁĄCZONE
9	Przyrządy	KONTROLA
10	Wysokościomierz, radio	USTAWIĆ STOSOWNIE DO POTRZEB
11	Pasy bezpieczeństwa	DOCIĄGAĆ, ZAPIĄĆ
12	Drzwi	ZAMKNIĘTE, ZABEZPIECZONE

4.2.6 START

1	Zegar	WŁĄCZ LICZNIK CZASU LOTU
2	Przepustnica	PLYNNIE DO MAX.
3	Drażek sterowniczy	UMIARKOWANIE PRZYCIĄGAĆ aby UNIEŚĆ DZIOBOWE KOŁO NAD ZIEMIĘ (3-5 cm nad ziemię)
4	ODERWANIE	70 KM/GODZ.

UWAGA

Podczas kołowania możliwie najszybciej unieść koło dziobowe (3-5cm nad ziemię). Pozycję utrzymać do oderwania.

4.2.7 WZNOSZENIE

1	Hamulce	WCISNAĆ HAMULEC
2	Przepustnica	MAX (maksymalnie 5 800o/min.)
3	Prędkość	95 – 100 KM/GODZ.
4	Kłapy	WSUNĄĆ NA BEZPIECZNEJ WYSOKOŚCI (50 m)
5	Prędkość	110 – 1120 KM/GODZ.
6	Wyważenie	STOSOWNIE DO POTRZEBY

4.2.8 LOT PO OKRĘGU

1	Przepustnica	4200 O/MIN.
2	Prędkość	ok. 160 KM/GODZ.
3	Wyważenie	STOSOWNIE DO POTRZEBY

4.2.9 LOT NA POZYCJI Z WIATREM

1	Przyrządy	KONTROLA
2	Ilość paliwa	KONTROLA
3	Pasy bezpieczeństwa	DOCIĄGAĆ



4.2.10 BASE LEG

1	Przepustnica	DOSTOSOWAĆ W RAZIE POTRZEBY
2	Prędkość	100 KM/H
3	Kłapy	START
4	Wyważenie	STOSOWNIE DO POTRZEBY
5	Przestrzeń końcowa	KONTROLA WOLNEGO TORU

4.2.11 FINAL

1	Przepustnica	DOSTOSOWAĆ W RAZIE POTRZEBY
2	Prędkość	90 KM/H
3	Kłapy	LĄDOWANIE nr 2
4	Wyważenie	STOSOWNIE DO POTRZEBY

4.2.12 LĄDOWANIE

1	Prędkość	90 KM/H
2	Przepustnica	PRZY WYSOKOŚCI OK. 10 M ZMINIEJSZYĆ OBROTY SILNIKA NA BIEGU JAŁOWYM
3	Wyrównanie	STOPNIOWO WYRÓWNUJĄC WYKONAĆ ŁUK PRZEJŚCIOWY
4	Podejście	0.2m NAD ZIEMIĄ STOPNIOWO WYTRACAĆ PRĘDKOŚĆ POPRZECZ DOCIĄGANIE DRAŻKA STEROWNICZEGO
5	Przyziemienie	PRZY PRĘDKOŚCI OK 60 KM/GODZ. SAMOŁOT WYLĄDUJE NA KOŁACH GŁÓWNYCH
6	Dobieg	DRAŻEK STERUJĄCY ZACIĄGNIĘTY

Uwagi:

- 1) Używaj hamulców tylko w razie konieczności.
- 2) W przypadku przyziemienia na przednim kole (bez kontaktu z ziemią kół głównych) zachodzi możliwość jego uszkodzenia.
- 3) Po przyziemieniu należy jak najdłużej kołować na kołach głównych i opaść na koło dziobowe dopiero przy możliwie najniższej prędkości.

4.2.13 PO WYLĄDOWANIU

1	Zegar	ZATRZYMAĆ LICZNIK CZASU LOTU
2	Kłapy	ZAMKNAĆ
3	Wyważenie	ŚRODEK CIĘŻKOŚCI NA OGON

4.2.14 LĄDOWANIE AWARYJNE

1	Przepustnica	DOSTOSOWAĆ W RAZIE POTRZEBY
2	Kłapy	LĄDOWANIE POZYCJA nr 3
3	Prędkość	80 KM/H
4	Wyważenie	STOSOWNIE DO POTRZEBY



4.2.15 ZATRZYMANIE SILNIKA

1	Zawór paliwa	ZAMKNAĆ
2	Awionika	WYŁĄCZYĆ
3	Przepustnica	BIEG JAŁOWY
4	Układ zapłonowy [iskrowniki]	WYŁĄCZYĆ
5	Główny wyłącznik	WYŁĄCZYĆ

OSTRZEŻENIE: 1) PRZED WYŁĄCZENIEM SILNIKA RADIO, XPD, GPS I INTERKOM MUSZĄ BYĆ WYŁĄCZONE PONIEWAŻ WARTOŚĆ SZCZYTOWA NAPIĘCIA PRĄDU MOŻE SPOWODOWAĆ USZKODZENIE TYCH URZĄDZEŃ.

2) ZAWORY PALIWA NALEŻY ZAMKNAĆ PRZED WYŁĄCZENIEM SILNIKA.

4.2.16 PARKOWANIE SAMOŁOTU

1	Układ zapłonowy [iskrowniki]	KONTROLA – WYŁĄCZONO
2	Główny wyłącznik	KONTROLA – WYŁĄCZONO
3	Umocowanie – kotwiczenie samolotu	ZAMOCOWAĆ DO PUNKTÓW ZACZĘPU SAMOŁOTU

UWAGA

Mocowanie odbywa się za punktami kotwiczenia na skrzydłach (skrzydło kolumny zawieszenia) oraz z tylnej części kadłuba i za przednim kołem. Zawsze parkuj pod wiatr. Upewnij się, że drzwi samolotu są zamknięte. Zakrycie kabiny pokryciem minimalizuje jej zabrudzenie lub przegrzanie. Mocowanie samolotu przed jego opuszczeniem jest istotne ze względu na to, że samolot nie jest wyposażony w hamulec postojowy.

INFORMACJE DODATKOWE**SPIS TREŚCI**

HOLOWANIE SZYBOWCÓW	2
- OGÓLNE	2
- OGRANICZENIA W OBSŁUDZE	2
- PROCEDURY NORMALNE	3



HOLOWANIE SZYBOWCÓW

0.1. NINIEJSZY DODATEK ZAWIERA INFORMACJE DOTYCZĄCE HOLOWANIA SZYBOWCÓW I UZUPEŁNIA POSZCZEGÓLNE ROZDZIAŁY INSTRUKCJI LATANIA O NASTĘPUJĄCE WYTYCZNE:

OGÓLNE

Samolot ultralekki SKYLANE vl.5 nadaje się do holowania szybowców. Dźwignia wypięcia urządzenia holowniczego jest oznaczona kolorem żółtym oraz etykietą **ZACZEP HOLOWNICZY**. Dźwignia jest umieszczona w środku kabiny przed siedzeniem 2 pilota po lewej stronie u dołu.

OGRANICZENIA W OBSUDZE

Holowanie szybowców jest dozwolone przy spełnieniu następujących warunków:

- | | |
|---|----------|
| 1. Maksymalna dopuszczalna masa startowa szybowca (certyfikowana) | 750 kg |
| 2. Maksymalna dopuszczalna masa startowa UL Skylane | 400 kg |
| 3. Maksymalne dopuszczalne obciążenie liny holowniczej wynosi | 3000 N |
| 4. Najniższa prędkość holowania z klapami w pozycji zamkniętej | 100 km/h |
| 5. Prędkość przy najkorzystniejszym wznoszeniu | 115 km/h |
6. Dowódca samolotu holującego musi zapoznać się z ograniczeniami dotyczącymi holowanego szybowca, przedstawionymi w jego instrukcji obsługi oraz ewentualnie zapoznać się z metodyką wznoszenia holowanego szybowca.
7. Podczas holowania szybowca muszą być zachowane ograniczenia przedstawione w sekcji 2, Ograniczenia w obsłudze.
8. Lina holownicza musi być typu ELASTIK o długości 60 metrów (w stanie nieobciążonym o długości 48 metrów, na przykład FRIEBE Nr 58.412). Linia holownicza musi być zaopatrzona w bezpiecznik przystosowany dla maksymalnej wytrzymałości 3000 N.
9. Krople deszczu oraz zanieczyszczenia czołowej krawędzi skrzydła samolotu holującego nie mają istotnego wpływu na wykonywaną czynność.
10. Pod wpływem wysokiej trawy, temperatury powietrza i wysokości n.p.m., długość startu może ulec wydłużeniu.
11. Podczas holowania szybowca w samolocie holującym może znajdować się jedynie pilot.
12. Ilość paliwa w samolocie podczas holowania szybowca może wynosić maksymalnie 30 litrów.
13. W przypadku samolotów ultralekkich zabrania się:
- holowania transparentów lub więcej niż jednego szybowca
 - holowania do tzw. długiej fali i do stref występowania rotorów
 - holowania szybowców z obszarów awaryjnych
 - wznoszenia szybowców ze skrzydłem mającym kontakt z ziemią

PROCEDURY NORMALNE

1. Ważne czynności przed startem na podstawie sekcji 4, Procedury normalne

2. Wykonanie startu:

- środek ciężkości w pozycji $\frac{1}{4}$ ciężkości na nos
- klapy **zamknięte**
- włączyć monitor kamery cofania
- włączyć pompę elektryczną
- wyrównać linę holowniczą pomiędzy samolotem i szybowcem, aby nie była ona naprężona ani też zbyt luźna
- drążek sterowniczy w pozycji neutralnej, ustawić przepustnicę na pełne obroty silnika
- samolot holujący kołuje ok 10 metrów i napręża linę holowniczą, która dzięki swojej sprężystości ułatwi ruszenie szybowca za kołującym już samolotem holującym. Samolot holujący nie może się zatrzymać ani cofać!
- podczas kołowania dochodzi do tzw. „pompowania”, przyspieszania i zwalniania samolotu holującego
- natychmiast po rozpoczęciu kołowania należy odciążyć koło dziobowe
- oderwanie samolotu holującego przy prędkości 70 km/h
- kontynuować do prędkości 80 do 135 km/h (zgodnie z ograniczeniami dot. holowanego szybowca)
- wznoszenie przy prędkości 100 - 140 km/h
- uwaga na przekroczenie maksymalnych dozwolonych obrotów silnika 5 800 o/min!
- obroty silnika powyżej 5 500 o/min – maksymalnie przez 5 minut!



3. Prędkość przelotowa podczas holowania:

- przestrzegać prędkości zgodnie z ograniczeniami dot. szybowca, prędkość maksymalna nie może jednak przekroczyć 180 km/h
- obroty silnika – max. 5 500 o/min

4. Zejście po odłączeniu szybowca od samolotu (zalecane):

- prędkość zejścia podczas turbulencji – max. 147 km/h
- zejście prowadzić serpentynowym torem lotu – kontrola wolnej przestrzeni
- w przypadku, jeśli temperatura płynu chłodniczego lub oleju albo wody opadnie poniżej 50°C, należy zwiększyć obroty silnika i rozgrzać bardziej silnik.
- przed lądowaniem temperatura płynu chłodniczego i oleju musi wynosić min. 50°C
- w przypadku nowego silnika – do 300 godzin nie zaleca się pracy silnika na biegu jałowym

5. Lądowanie z liną holowniczą:

- jest dozwolone w przypadku zachowania zasad określonych w UL-1.

5. OSIĄGI**5.1 UTRATA WYSOKOŚCI W PRZYPADKU OPADANIA**

W locie płaskim	20 m
W locie po łuku (prawidłowo prowadzony z zachowaniem kąta 30°)	25 m

PRĘDKOŚCI PRZELOTOWE

prędkość przelotowa	120 – 170 km/godz.
max. prędkość przelotowa (obroty silnika max. 5 500 o/min.)	200 km/h
optymalna prędkość przelotowa	140 – 170 km/godz.
ekonomiczna prędkość przelotowa	135 km/godz.

PRĘDKOŚCI OPADANIA

prędkość opadania V_{S0} (klapy max.)	solo 55 km/godz. podwójnie 61
prędkość opadania V_{S1} (klapy zamknięte)	solo 73 km/godz. podwójnie 78

WZNOSZENIE

wznoszenie solo	10 m/s
podwójnie	7,5 m/s

pułap solo	6000 m/s
podwójnie	5200 m/s

START

długość rozbiegu solo	65 m
podwójnie	85 m
długość wznoszenia (ponad 15 m)	
solo	150 m
podwójnie	170 m

LĄDOWANIE

długość lądowania (ponad 15m)	
solo	280 m
podwójnie	295 m
długość dobiegu solo	100 m
podwójnie	150 m



ZAPAS PALIWA I ZASIĘG

Zapasy paliwa

14 godz. (135 km/h)

Zasięg

1500 km

MAKSYMALNE SKŁADOWE WIATRU

Maksymalna składowa czołowa w osi ścieżki

12 m/s

Maksymalna składowa prostopadła

5 m/s

Maksymalna składowa wiatru z tyłu

2 m/s

6. MASA I ŚRODEK CIĘŻKOŚCI

Masa własna określona na podstawie ważenia

274,7 kg

Przesunięcie środka ciężkości określone na podstawie ważenia

25 do 36% b SCA

Dopuszczalny zakres położenia środka ciężkości

najbardziej wysunięty do przodu

25% SCA = 325 mm

najbardziej wysunięty do tyłu

36% SCA = 468 mm

SCA (Średnia cięciwa aerodynamiczna) 1300 mm

OSTRZEŻENIE**OBOWIĄZKIEM PILOTA JEST OBSŁUGA SAMOLOTU ZGODNIE Z DOZWOLONYM
ZAKRESEM OKREŚLONYM DLA MASY I WYWAŻENIA SAMOLOTU!****7. OPIS SAMOLOTU I JEGO SYSTEMÓW****Wstęp**

Samolot jest dwumiejscowym górnopłatem klasycznej koncepcji z jedną kolumną z podwoziem typu dziobowego. Samolot zbudowany jest z materiałów kompozytowych.

7.1 Konstrukcja płatowca

Kadłub jest wykonany jako czysta powłoka warstwowa z laminatu z przegrodami. W kadłubie umieszczono dwumiejscowy kokpit z siedzeniami obok siebie i przestrzenią bagażową za siedzeniami. Skrzydło jest konstrukcją warstwowej z laminatu z pojedynczą kolumną z belką i żebrami pomocniczymi. W prostokątnej części czołowej strony skrzydła znajdują się zintegrowane zbiorniki. Skrzydła są wyposażone w lotki oraz kłapy typu Fowler.

7.2 Sterowanie

Układ sterowania to połączenie linek sterowych i cięgien. Lotkami steruje się za pomocą drążka podłączonego do cięgien, kłapy wyposażone są w elektryczny serwomotor i rurę skrętną, sterowanie sterem kierunku jest linowe natomiast sterowanie statecznikami poziomymi odbywa się przez drążek oraz cięgna. Wyważanie wzdluzne to powierzchnia aerodynamiczna sterowana serwomotorem. W kokpicie znajduje się centralnie umieszczona kolumna z podwójnym wolantem. Hamulce kół głównych są sterowane za pomocą małych pedałów sterowania nożnego.

7.3 Tablica rozdzielcza

[Opis do rysunku znajdującego się na stronie 27 oryginalnej instrukcji – przyp. tłumacza]

1. Wolanty
2. Sterowanie klapami (sufit)
3. Wyważenie
4. Sterowanie przepustnicą silnika
5. Ssanie
6. Prędkościomierz
7. Kamera wsteczna (GPS)

17. Ogrzewanie kabiny
- 18.
19. Główny wyłącznik
20. Kontrola ładowania
21. Obrotomierz
22. Ciśnienie oleju
23. Ciśnienie paliwa



- | | |
|--|----------------------------------|
| 8. Wysokościomierz (Feet) | 24. Temperatura oleju |
| 9. Wariometr | 25. Temperatura głowicy cylindra |
| 10. | 26. Złącze zewnętrzne 12V |
| 11. | 27. |
| 12. Iskrowniki + starter (poz. w prawo – włączone) | 28. |
| 13. Przełączniki odcinkowe | 29. |
| 14. | 30. Główny zawór paliwa |
| 15. | 31. Woltomierz |
| 16. Radiostacja | 32. Wysokościomierz (metry) |

7.4 Podwozie

Jest układem o charakterystyce dziobowej z kołami głównymi amortyzowanymi elastyczną laminatową sprężyną i kołem dziobowym amortyzowanym stalową sprężyną śrubową. W skład podwozia głównego wchodzi koła o wymiarach 450x190, podwozie nosowe składa się z koła 360x115. Obydwa koła główne hamowane są hamulcami hydraulicznymi. Koła nie posiadają pokryw aerodynamicznych.

7.5 Siedzenia i pasy bezpieczeństwa

Samolot jest dwumiejscowy z siedzeniami obok siebie. Każde przesuwne siedzenie wyposażone jest w czteropunktowe pasy bezpieczeństwa. Całe wnętrze kabiny wyposażone jest w tapicerkę.

7.6 Przestrzeń bagażowa

Przestrzeń bagażowa znajduje się za siedzeniami. Maksymalna waga bagaży wynosi 30 kg. Należy upewnić się, że ilość bagaży nie przekroczy dozwolonej wartości i zakresu wyważenia a także, że masa startowa samolotu mieści się w dozwolonym zakresie. Kontrola wagi musi obejmować wszystkie bagaże znajdujące się na pokładzie samolotu.

7.7 Kabina

Drzwi do kabiny znajdują się z obu stron. Drzwi wyposażone są w transparentne okna z pleksiglasu. Przed użyciem samolotu należy się upewnić, że mechanizm zamykający drzwi został zabezpieczony po obu stronach kabiny. Drzwi mogą być wyposażone również w zamki.

7.8 Jednostka napędowa

Patrz dokumentacja silnika.
silnik Rotax 912ULS z wirnikiem Helix H50F.

7.9 Układ paliwowy

Składa się z dwóch zbiorników o pojemności po 47 l. umieszczonych w skrzydłach. Paliwo ze zbiorników jest transportowane do gaźnika za pomocą pompy paliwowej i przewodów paliwowych działających grawitacyjnie. Pod deską rozdzielczą znajduje się zawór paliwa zamykający wlot ze zbiorników do silnika. W skład układu paliwowego wchodzi filtry paliwa.

7.10 Układ elektryczny

Składa się z układu zasilanego napięciem 12 V oraz akumulatora 12 V / 5 Ah, umieszczonego pośrodku przegrody silnika.

7.11 System statyczny Pitota

Czujnik ciśnienia dynamicznego znajduje się na rozpórce pod skrzydłem. Czujniki ciśnienia statycznego po bokach kadłuba. Przewodzenie ciśnienia statycznego i dynamicznego zapewniają rury PE. Do statycznego systemu Pitota podłączone są następujące urządzenia: wysokościomierz, prędkościomierz i wariometr.

7.12 Inne wyposażenie

Samolot może być wyposażony w spadochronowy system ratunkowy.



8. OBSŁUGA I UTRZYMANIE SAMOŁOTU

8.1 WSTĘP

Rozdział ten zawiera zalecane przez producenta procedury prawidłowego obchodzenia się z samolotem i prawidłowej obsługi.

8.2 PRZEGLĄDY OKRESOWE SAMOŁOTU

Przedziały czasowe, w których konieczne jest wykonanie ogólnych przeglądów i ewentualnej konserwacji, zależą od warunków eksploatacyjnych i ogólnego stanu samolotu. Podczas wymiany i naprawy zawsze używaj tylko oryginalnych części dostarczanych zarówno przez producenta samolotu, jak i producenta silnika i śmigła.

Przeglądy okresowe muszą być przeprowadzane co najmniej w następujących odstępach czasu:

- po pierwszych 25 godzinach eksploatacji
- po każdych 50 godzinach eksploatacji
- po każdych 100 godzinach eksploatacji lub przynajmniej 1x w roku.

System konserwacji silnika jest podany w instrukcji silnika.

Śmigło należy utrzymywać zgodnie z warunkami określonymi w oryginalnej dokumentacji.

(podczas eksploatacji samolotu przez więcej użytkowników zaleca się wykonywanie 50 godzinnych przeglądów technicznych po każdych 25 godzinach eksploatacji)

8.3 WYKAZ PRAC PODCZAS PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH

8.3.1 PRZEGLĄD PO PIERWSZYCH 25 GODZINACH I PO 50 GODZINACH

Numer czynności	Opis czynności	Wykonał	Kontrolę przeprowadził
1	Ogólne Sprawdź liny pod kątem uszkodzeń, sprawdź zamocowanie wszystkich części (paliwo, olej, instalacja elektryczna). Sprawdź dokręcenie i zabezpieczenie wszystkich elementów złącznych.		
2	Sterowanie Sprawdź stalowe elementy pod kątem korozji. W razie konieczności przeprowadź naprawę. Nasmaruj ruchome części. Sprawdź płynność działania układu sterowniczego i jego prawidłowe zamocowanie.		
4	Podwozie Sprawdź obrót dziobowego podwozia, elementy sprężynowe. Sprawdź główne podwozie, osie, amortyzatory, zabezpieczenie wszystkich śrub.		
5	Koła Sprawdź ciśnienie w oponach, zużycie opon, felgi i układ hamulcowy. Jeśli widoczna jest pierwsza warstwa na oponie, wymień oponę.		
6	Silnik Sprawdź komorę silnika, reduktor, układ wydechowy, układ paliwowy, układ olejowy i układ chłodzenia silnika, a także wszystkie przewody w komorze silnika pod kątem uszkodzeń, zużycia, gromadzenia się płynów. Wyjmij i wyczyść pojemnik gaźnika. Sprawdź filtr powietrza, w razie potrzeby wymień go. Dalsze regularne czynności związane z utrzymaniem opisano w instrukcji obsługi silnika.		
7	Układ wydechowy Sprawdź układ pod kątem pęknięć, luznych, brakujących części.		
8	Pokrywy silnika Sprawdź osłony pod kątem luzów, pęknięć, uszkodzeń. Sprawdź kompletność elementów łączących.		



9	Śmigło Sprawdź końcówki śmigła i część natarcia pod kątem uszkodzeń Sprawdź stan śmigła, w razie potrzeby umyj powierzchnię śmigła.		
10	Paliwo Sprawdź części układu paliwowego pod kątem wycieków paliwa. Sprawdź płynność działania zaworu paliwa. Sprawdź filtry paliwa i w razie potrzeby wyczyść lub wymień filtry.		
11	Akumulator Sprawdź mocowanie akumulatora.		
12	Kabina Wyczyść i zakonserwuj materiały wnętrza za pomocą domowych środków czystości odpowiednich dla użytych materiałów. Nie zaleca się użycia wody i roztworów mydła – może dojść do usunięcia substancji zmniejszających palność, które są zawarte w materiałach wykończeniowych wnętrza.		
13	Pleksyglas Użyj preparatu Pronto. Nie stosować benzyny, alkoholu, oleju, benzenu, acetonu, itp. Korzystnie jest założyć na kabinę pokrowiec chroniący przed brudem, piaskiem i wzrokiem osób nieupoważnionych.		
14	Powierzchnia Sprawdź integralność powłoki lakierniczej – zadrapania, odpryski, wgniecenia.		
15	Elementy drewniane Sprawdź integralność i wytrzymałość wszystkich drewnianych elementów – uszkodzenia, rozklejenie, zmiany kształtu.		
16	Elementy laminowane Sprawdź powierzchnie pod kątem uszkodzeń i trwałości kształtu.		

8.3.2 PRZEGLĄD PO 100 GODZINACH EKSPLOATACJI LUB PRZEGLĄD ROCZNY

Numer czynności	Opis czynności	Wykonał	Kontrolę przeprowadził
1	Ogólne Oczyść zewnętrzną i wewnętrzną część samolotu. Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zużycia i korozji.		
2	Przednia część samolotu Sprawdź silnik (patrz. instrukcja obsługi silnika), sterowanie, przewody, łożo silnika, śmigło, akumulator, rury wydechowe, chłodnicę, ściankę ppoż., podwozie dziobowe i koło Sprawdź dokręcenie i zabezpieczenie wszystkich elementów złącznych.		
3	Układ paliwowy Sprawdź przewody pod kątem pęknięć, sprawdź stan przewodów i działanie zaworów. Sprawdź filtry paliwa, wyczyść lub wymień filtry.		
4	Kadłub Sprawdź powierzchnię i strukturę wewnętrzną pod kątem rozwarstwienia, sklejonnych części, pęknięć i odkształceń spowodowanych niewłaściwą obsługą i nadmiernym obciążeniem. Sprawdź stan powierzchni ciernych w dolnej części kadłuba.		
5	Sterowanie Sprawdź swobodę ruchu sterów, zużycie prowadnic i końcówek.		
6	Przyrządy Sprawdź śruby, bezpieczniki, oznaczenia, przełączniki, system Pitota. Upewnij się, że wszystkie urządzenia działają prawidłowo.		
7	Skrzydło Sprawdź powłokę, integralność i stabilność kształtu wszystkich elementów drewnianych, sprawdź zawiasy i odkształcenia spowodowane niewłaściwą obsługą pod kątem korozji, sprawdź krawędź natarcia i spływu. Zdejmij osłony i sprawdź śruby. Sprawdź ograniczniki powierzchni sterowych oraz połączenie lotek i klap.		



8	Powierzchnie ogona Sprawdź powłokę, integralność i stabilność kształtu wszystkich elementów drewnianych, sprawdź zawiasy i odkształcenia spowodowane niewłaściwą obsługą pod kątem korozji, sprawdź krawędź natarcia i spływu. Sprawdź zamocowanie do kadłuba, końce lin, powierzchnie wyważającą. Sprawdź zakres wszystkich ruchomych elementów sterowniczych.		
9	Podwozie Sprawdź zgodnie z zaleceniami dla 25 godzinnego przeglądu.		
10	Nasmaruj wszystkie elementy ruchome – patrz. plan smarowania.		
11	Sprawdź wszystkie zawiasy powierzchni sterowej i części ruchome. Jeśli prześwit przekracza 0,15 mm, wymień zawias.		

Przegląd może być wykonany jedynie przez mechanika przeszkolonego przez firmę AirLony (lub przez upoważnionego przedstawiciela) do obsługi modelu Skylane.

Po wykonanym przeglądzie i (lub) naprawie należy zamontować wszystkie wcześniej zdemontowane części oraz przeprowadzić próbę silnika.

8.3.3 PLAN SMAROWANIA

- a) **Stosowane smary**
 - Do smarowania używaj wazeliny technicznej
- b) **Miejsca smarowania**
 - Wszystkie łożyska
 - Całe sterowanie lotek (dźwignie, końcówki drążków sterowniczych) wewnątrz kadłuba
 - Rura skrętna sterowania
 - Ster wysokości i powierzchnia wyważająca (zawiasy i sterowanie)
 - Ster kierunku (zawiasy)
 - Wszystkie łożyska drążka sterowania (w kabinie)
 - Pedaly (3 łożyska, końce linek, pedały hamulca)
 - Zawiasy powierzchni wyważającej
 - Wszystkie końcówki linek (wewnątrz kadłuba)
 - Wszystkie łożyska kontroli przepustnicy
 - Kontrola ssania
 - Hamulce
 - Wszystkie zamki i łożyska pokryw
- c) **Smarem do łożysk kulkowych nasmaruj osie kół podwozia i wszelkie ciągną.**

8.4 MODYFIKACJE LUB NAPRAWY SAMOLOTU

8.4.1 USZKODZENIA METALOWYCH LUB LAMINOWANYCH ELEMENTÓW

Naprawy lub modyfikacje może wykonywać jedynie autoryzowany serwis. Właściciel może wykonywać jedynie drobne naprawy tylko po uzgodnieniu z inspektorem technicznym LAA (pod którymi działa UL).

OSTRZEŻENIE

NALEŻY UWAŻAĆ, ABY NIE DOSZŁO DO USZKODZENIA KONSTRUKCJI WEWNĘTRZNEJ

8.4.2 USZKODZENIA POWIERZCHNI

Zezwala się na naprawy jedynie drobnych uszkodzeń powierzchni (lakieru). Uszkodzenia nie mogą obejmować części nośnych samolotu.

Większe naprawy wykonuje jedynie producent lub autoryzowany serwis lub ewentualnie właściciel pod nadzorem inspektora technicznego.

OSTRZEŻENIE

NALEŻY UWAŻAĆ, ABY NIE DOSZŁO DO USZKODZENIA KONSTRUKCJI WEWNĘTRZNEJ



8.5 HOLOWANIE SAMOLOTU

Podczas operowania samolotem nie naciskaj na powierzchnie sterowe. Samolotem można operować ciągnąc go lub też pchając za piastę śmigła. Należy przestrzegać wszelkich zasad i środków bezpieczeństwa, szczególnie w obszarze śmigła.

8.6 NIWELACJA

Odchylenia

1. Lotki		
	w górę	18° +/-4
	w dół	9° +/-2
2. Ster wysokości		
	w górę	27° +/-4
	w dół	15° +/-2
3. Ster kierunku		
	w lewo	30° +/-4
	w prawo	30° +/-4
4. Kłapy	1. (start)	11° +/-2
	2. (lądowanie)	30° +/-3
	3. (lądowanie awaryjne)	40° +/-4

Dane dziennika pokładowego

- 9. przegląd wykonanych prac konserwacyjnych
- 10. protokół z wprowadzenia biuletynu producenta lub zmiany wiążącej
- 11. dzienny rejestr użytkowania

9. Przegląd wykonanych prac konserwacyjnych

[pozycje tabeli uzupełniono pismem odręcznym – przyp. tłumacza]

Przegląd wykonanych prac konserwacyjnych, zalecanych przeglądów, napraw, wymian ważnych części itp.			
Czynność (powód)	Data wykonania	Wykonano przy nalocie (godz.)	Podpis – wykonał
Przeprowadzono kontrolę przed pierwszym lotem w zakresie 100 h przeglądu	10.09.2021	0	[nieczytelny podpis] [Pieczęćka o treści: PETR LONSKY AIR LONY, NOVÉ NÁMĚSTÍ 702, 411 08 Štětí REGON: 42478952, NIP: CZ6501142142 tel.: 608 029 816, www.airlony.cz]

10. Protokół z wprowadzenia biuletynu producenta lub zmiany wiążącej

Numer porządkowy	Numer biuletynu	Data wykonania	Adnotacje	Podpis – wykonał
[brak wpisów – przyp. tłumacza]				



11. Dzienny rejestr użytkowania

[pozycje tabeli uzupełniono pismem odręcznym – przyp. tłumacza]

Data	Miejsce startu i lądowania	Załoga	Dzienny		Łącznie		Notatki dot. lotu (tor, wykonanie, usterki, naprawy itp.)
			Liczba startów	Liczba lotów	Liczba startów	Liczba lotów	
10.09.2021	LKRO	Lonsky Brüna	5	0'25	5	0'25	pierwszy lot, ustawienie O.K [Pieczętka o treści: PILOT TESTOWY LAA CZ nr 68] [nieczytelny podpis]
09.10.2021	LKRO EPWS	Jóźwicki	3	2'05	8	2:40	Przebazowanie do PL

Uwagi:

[brak wpisów – przyp. tłumacza]

Ja, tłumacz przysięgły mgr Tomasz Korgul, niniejszym poświadczam zgodność powyższego tłumaczenia z okazanym mi dokumentem w języku czeskim. Repertorium nr 147/2021.

Tomasz Korgul
Tłumacz przysięgły języka czeskiego
Nr TP/309/07

Chorzów, dnia 26.10.2021 r.

