

ul. Marcina Flisa 2 02-247 Warszawa, Tel. (4822) 520 73 36, Fax. (4822) 520 73 73

Warszawa, dn. 03.07.2012 r.

DYREKTYWA ZDATNOŚCI - AIRWORTHINESS DIRECTIVE
Nr SP-0001-2012-A

1. **Przedmiot** (*wyrób/ model, wyposażenie, numery*): Samoloty PZL-101/PZL-101A Gawron i Jak-12A/Jak-12M, wszystkie samoloty ujęte w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych, prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
2. **Numer Świadectwa Typu /Orzeczenia** (*Nazwa Nadzoru*): Pozwolenia na wykonywanie lotów w kat. specjalnej.
3. **Dotyczy** (*opis usterki, rysunek części*): Oderwania górnego pokrycia płóciennego lewego skrzydła
4. **Przyczyna wydania** (*dla wyrobów importowanych przywołać AD Nadzoru Lotniczego kraju producenta*):

W związku z wypadkiem samolotu PZL-101 Gawron spowodowanym oderwaniem się pokrycia płóciennego z górnej, przykadłubowej części skrzydła, wprowadzono działania korygujące określone niniejszą dyrektywą. Celem dyrektywy jest wykonanie jednorazowych czynności przeglądu stanu pokryć i przypomnienie wszystkim użytkownikom samolotów objętych tą dyrektywą o konieczności wykonywania systematycznych przeglądów stanu pokryć z tkaniny bawełnianej lub syntetycznej, samolotów eksploatowanych wg stanu technicznego. W wyniku procesu starzenia się, następuje obniżenie wytrzymałość pokryć z tkanin bawełnianych lub syntetycznych, a stan techniczny pokryć zależy od wpływu wielu czynników, takich jak: czynniki środowiska (wilgotność, temperatura, promieniowanie UV, zapylenie itp.), a także od sposobu hangarowania oraz użytkowania samolotu.

5. Działania korygujące (*dla wyrobów importowanych wpisać „jak w AD” pkt. 6*):

- 5.1. Po otrzymaniu niniejszej dyrektywy, przed najbliższym lotem wykonać przegląd stanu pokrycia tkaniną następujących elementów samolotu:
 - skrzydeł (górną i dolną powierzchnię)
 - lotek i kłap skrzydłowych
 - usterzeń,
 - kadłuba.
 - 1) Celem przeglądu jest ocena stanu technicznego, na okoliczność występowania pęknięć, odklejeń, zesterzenia się, zbutwienia, przetarcia, rozerwania itp. oznak zużycia niżej wymienionych elementów samolotu:
 - pokrycia tkaniny,
 - nici mocujących pokrycie tkaniny do struktury płatowca
 - taśm osłaniających szwy
 - pokrycia lakierniczego.
 - 2) Zewnętrzny przegląd stanu pokrycia przeprowadzić wzrokowo.
- 5.2. W przypadku wykrycia lub stwierdzenia podczas przeglądu:
- miejscowego pęknięcia lub odklejenia taśmy osłaniającej szwy
 - pęknięcia pokrycia tkaniny,
 - oznak starzenia się tkaniny i nici

- przekroczenia przez tkaninę i nici bawełniane lub lniane okresu kalendarzowego -4 lata, a dla tkaniny i nici syntetycznych - 10 lat

należy wyłączyć samolot z użytkowania i przekazać do naprawy lub szczegółowego przeglądu stanu pokryć i szwów od wewnątrz struktury.

UWAGA:

- 1) Wykrycie pęknięcia taśm osłaniających szwy na skrzydle (w szczególności w miejscu zamocowania pokrycia do kesonu na górnej lub dolnej powierzchni skrzydła), lub na usterzeniu poziomym i pionowym wymaga przeprowadzenia szczegółowego przeglądu stanu szwów, także wewnątrz struktur (np. przy pomocy sondy endoskopu, lub boroskopu). Zalecane miejsca wykonania dodatkowych wzierników dla samolotu PZL-101/101A Gawron oraz Jak-12M, na dolnej pow. w pokryciu skrzydła znajdują się między 7 i 8 żebrem oraz 12 i 13 żebrem. W przypadku samolotu Jak-12A należy wykorzystać istniejące wzierniki między 12 i 13 żebrem, 15 i 16 oraz dodatkowo na lewym skrzydle między 3 i 4 żebrem.
 - 2) Można odstąpić od wykonywania oceny stanu szwów od wewnątrz struktury w przypadku, gdy pokrycie tkaniną płatowca nie przekracza okresu kalendarzowego:
 - dla tkaniny i nici bawełnianych lub lnianych – 4 lata
 - dla tkaniny i nici syntetycznych – 10 lat
- 5.3 Naprawę pokrycia tkaniną oraz zaklejenia wzierników należy wykonać zgodnie z „Instrukcją Napraw Samolotu PZL-101”, wydanie WSK -Warszawa-Okęcie, 1969r. lub w oparciu o technologię dokumentacji remontowej samolotu.

OSTRZEŻENIE:

Niedopuszczalne jest stosowanie materiałów i sposobów naprawy innych niż określonych w „Instrukcji Napraw Samolotu PZL-101”, wydanie WSK -Warszawa-Okęcie 1969r. lub w technologii dokumentacji remontowej samolotu.

- 5.4 Naprawę pokrycia wykonuje personel przeszkolony w zakresie wymiany lotniczych pokryć z tkaniny lub certyfikowana organizacja obsługi i napraw, posiadająca w swoim zakresie uprawnień remonty i naprawy struktur samolotów PZL-101A Gawron i Jak-12A/Jak-12M.
- 5.5. W przypadku pozytywnej oceny stanu pokrycia tkaniny wg zaleceń działań korygujących pkt. 5 samolot przekazać do użytkowania.
- 5.6. Odnotować w książce płatowca, fakt realizacji niniejszej dyrektywy z określeniem pkt.5.

6. Nazwa Władz Lotniczych wydających AD (dot. zagranicznych AD, podać nr i datę wydania): N/A

7. Dokumentacja związana (Biuletyn Obowiązkowy): N/A

Niniejsza Dyrektywa Obowiązuje z dniem: Po otrzymaniu, przed następnym lotem.

Zygmunt MAZAN

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Techniki Lotniczej**

CIVIL AVIATION OFFICE
URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
DEPARTAMENT TECHNIKI LOTNICZEJ

ul. Marcina Flisa 2 02-247 Warszawa, Tel. (4822) 520 73 36, Fax. (4822) 520 73 73

Warszawa, dn. 03.07.2012 r.

ULC/LTT-3/0001/2012/AD

Według rozdzielnika

Dotyczy: Wydania Dyrektywy Zdatności

Zatwierdzam i wprowadzam, jako obowiązującą z chwilą otrzymania **Dyrektywę Zdatności**
Nr SP-0001-2012-A z dnia 03.07.2012 r.

Dyrektywa Zdatności dotyczy:

- Samolotów typu: PZL-101/PZL-101A Gawron i Jak-12A/Jak-12M ujętych w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych, prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- Wykonania natychmiastowego, jednorazowego przeglądu stanu pokrycia tkaniną samolotu zgodnie z pkt. 5 niniejszej Dyrektywy Zdatności.

Przyczyna wprowadzenia Dyrektywy Zdatności:

W związku z wypadkiem samolotu PZL-101A Gawron, spowodowanym oderwaniem się pokrycia płóciennego z górnej powierzchni skrzydła, wprowadzono działania korygujące określone w pkt. 5. Dyrektywy Zdatności AD Nr SP-0001-2012-A, 03.07.2012 r.

Celem dyrektywy jest wykonanie jednorazowych czynności przeglądu stanu pokryć z tkaniny i przypomnienie wszystkim użytkownikom samolotów objętych tą dyrektywą o konieczności wykonywania systematycznych przeglądów stanu pokryć z tkaniny bawełnianej lub syntetycznej, samolotów eksploatowanych wg stanu technicznego. W wyniku procesu starzenia się, następuje obniżenie wytrzymałość pokryć z tkanin bawełnianych lub syntetycznych, a stan techniczny pokryć zależy od wpływu wielu czynników takich, jak: czynniki środowiska (wilgotność, temperatura, promieniowanie UV, zapylenie itp.), a także od sposobu hangarowania oraz użytkowania samolotu.

Załączniki: 1. Dyrektywa Zdatności AD Nr SP-0001-2012-A, 03.07.2012 r.

Zastępca Dyrektora
Departamentu Techniki Lotniczej


Zygmunt Mazan

Rozdzielnik:

Użytkownicy sprzętu:

- wg oddzielnego rozdzielnika;

Komórki organizacyjne ULC: - DLC Warszawa, Łódź

- DLG, Gdańsk;

- DLP, Poznań, Szczecin;

- DLW, Wrocław;

- DLK, Kraków, Bielsko-Biała;

- DLR, Rzeszów, Mielec, Krosno, Lublin;

- LBL

- LTT-1, LTT-2, LTT-3, LTT-5.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL)

UWAGA: Delegatury ULC powiadomią wszystkich znanych sobie użytkowników sprzętu objętego niniejszą Dyrektywą Zdatności, o jej treści.