

ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, Tel. (4822) 520 73 36, Fax (4822) 520 73 73

Warszawa, dn. 24.06.2004 r.
Warsaw, day/month/year

DYREKTYWA ZDATNOŚCI - AIRWORTHINESS DIRECTIVE
Nr SP-0064-2004-A

1. Przedmiot: (wyrób / model, wyposażenie, numery)

Product: (product name / model, appliances, numbers)

Samolot / TS-8 Bies/ jak w treści, /Airplane/ TS-8 Bies/ as bellow

2. Numer Świadectwa Typu /Orzeczenia: (Nazwa Nadzoru)

Type Certificate/Approval Number (Name of Authority)

Pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii Specjalnej, /Special Category Flight Permit

3. Dotyczy: (opis usterki, rysunek części)

Subject: (description of the problem, identification of part)

Cofnięcia zawieszenia użytkowania samolotów, wprowadzonego Dyrektywą Zdatności nr SP-0050-2004-A
Permission for operations of airplanes.

4. Przyczyna wydania: (dla wyrobów importowanych przywołać AD Nadzoru Lotniczego kraju producenta jak w pkt 6)

Reason for the issuance of this AD: (for imported products „as in AD” point 6.)

Wyniki badań wraku samolotu SP-YBE po wypadku lotniczym w dniu 27-05-2004r., przekazane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), pismem nr PKBWL/4431-512/04 z dnia 28.05.2004r.

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

Corrective action: (for imported products, as in "AD" point 6.)

Przeprowadzić kontrolę wewnętrznej powierzchni rur skrętnych lotek na okoliczność korozji metodą borskopii (endoskopii) zgodnie z zaleceniami Notatki Technicznej z dnia 16.06.2004. Następnie przeprowadzić kompleksowy Przegląd Specjalny zespołów samolotu według Załącznika Nr 1 do Notatki Technicznej z dnia 16.06.2004r. Na podstawie pozytywnych wyników ww. prac kontrolno – przeglądowych dopuszcza się samolot do dalszego użytkowania. Fakt wprowadzenia działań korygujących niniejszej Dyrektywy Zdatności należy odnotować w Książce płatowca samolotu.

6. Nazwa Władz Lotniczych wydających AD: (dot. zagranicznych AD, podać Nr i datę wydania) -----

Name of Aviation Authority that issued AD: (for foreign „AD” give Number and date of issue)

7. Dokumentacja związana: (Biuletyn Obowiązkowy) Dyrektywa Zdatności nr SP-0050-2004-A,
Notatka Techniczna oraz Zał. Nr 1 do Notatki Technicznej z dnia 16.06.2004.

Ref. publications: (Mandatory Bulletin) / Ref. Airworthiness Directive No. SP-0050-2004-A

Technical Note and Supplement No 1 dated: 16.06.2004,

Niniejsza Dyrektywa Obowiązuje z dniem: Po otrzymaniu

Effectivity date of this AD: (day/month/year) / After receiving

Zygmunt MAZAN



Inspektor IKCSP

Airworthiness Chief Inspector

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
INSPEKTORAT KONTROLI CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, Tel. (4822) 520 73 36, Fax (4822) 520 73 73

Warszawa, dn. 24.06.2004 r.

ULC/LTT-1/0064/2004/AD

Według rozdzielnika

Dotyczy: Wydania Dyrektywy Zdatności

Zatwierdzam i wprowadzam jako obowiązującą z chwilą otrzymania

Dyrektywę Zdatności Nr SP-0064-2004-A z dnia 24.06.2004 r.

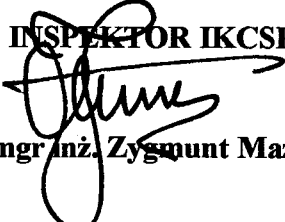
Dyrektywa Zdatności dotyczy: Cofnięcia zawieszenia użytkowania samolotów TS-8 Bies

Przyczyna wprowadzenia Dyrektywy Zdatności: wypadek lotniczy samolotu, który miał miejsce w dniu 27-05-2004 w Polsce.

Załączniki: Dyrektywa Zdatności AD Nr SP-0064-2004-A

Notatka Techniczna z dnia 16.06.2004r.

Zał. Nr 1 do Notatki Technicznej z dnia 16.06.2004 r.

INSPEKTOR IKCSP

mgr inż. Zygmunt Mazan

Rozdzielnik:

Użytkownicy sprzętu: - wg oddzielnego rozdzielnika – jak dla AD Nr SP-0050-2004-A;

Komórki organizacyjne ULC: - LTT-1, Warszawa, Łódź, Olsztyn ;
- DLG, Gdańsk;
- DLP, Poznań, Szczecin;
- DLW, Wrocław, Jeźów Sudecki;
- DLK, Kraków, Bielsko-Biała;
- DLR, Rzeszów, Mielec, Krosno, Lublin;
- LTT-2.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL)

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

Notatka Techniczna

ze spotkania na terenie Firmy Aero-Club Sp. z o. o.
w sprawie przywrócenia do eksploatacji samolotów TS-8 Bies:

- 1) SP- YBD - nr fabr. 1009,
- 2) SP-YSS - nr fabr. 1E0921

W spotkaniu uczestniczyli:

Przedstawiciele ULC:

- 1) Jerzy Borzyszkowski
- 2) Roman Woliński
- 3) Jan Janson

Przedstawiciele Użytkowników:

- 1) Krzysztof Maruszewski – mechanik lotniczy , nr licencji MO 8396
- 2) Włodzimierz Klósek – Inżynier Techniczny Firmy Aero-Club Sp. z o. o.

1. Przedmiotem spotkania było ustalenie zakresu prac niezbędnych do przeprowadzenia na ww. samolotach typu TS-8 Bies, których pozytywny wynik będzie stanowił podstawę do przywrócenia tych samolotów do eksploatacji, po zawieszeniu ich eksploatacji w wyniku pisma PKBWL/4431-512/04 z dnia 28-05-2004 (po wypadku samolotu TS-8 Bies o znakach rozpoznawczych SP-YBE) i Dyrektywy Zdatości ULC nr SP-0050-2004-A.

2. Komisja PKBWL w wyniku oględzin wraku samolotu TS-8 Bies , SP-YBE wykryła:

- urwaną dźwignę napędu lotki lewego skrzydła ze złomem noszącym wyraźne ślady korozji w miejscu spawania tej dźwigni do rury skrętnej (dźwigara lotki)
- korozję na całej powierzchni wewnętrznej rury skrętnej lotki .

3. Przedstawiciele ULC zapoznali się na miejscu z następującą dokumentacją samolotów TS-8 Bies :

- Opiszem technicznym,
- Albumem remontowym,
- Albumem schematów,
- Dziennikiem odbudowy samolotu nr 1E0921 SP-YSS
- Świadectwem Kontroli Budowy samolotu nr 1009 SP-YBD oraz
- Książkami płatowca, silnika oraz śmigła ww. egz. samolotów TS-8 Bies.

4. Przedstawiciele ULC dodatkowo po zapoznaniu się z dokumentacją ww. w punkcie nr 3 egzemplarzy samolotów , a także po obejrzeniu przez J. Borzyszkowskiego i J. Jansona uszkodzonego fragmentu lotki, pochodzącego z wraku samolotu TS-8 Bies (SP-YBE), uznali za niezbędne:

- a) przeprowadzenie kontroli wewnętrznej powierzchni rury skrętnej lotek w miejscu spawania dźwigni (dźwigara lotki) na okoliczność korozji, czyli obszaru wymienionego w punkcie 2 poniższej notatki – kontrola zostanie przeprowadzona metodą boroskopii.
- b) Po kontroli boroskopowej wykonanie pasywacji powierzchni wewnętrznej rury skrętnej oraz zamknięcie (zaślepienie) otworu

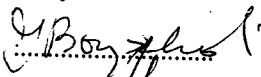

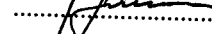
5. Dodatkowo konieczne jest przeprowadzenie kompleksowego przeglądu specjalnego innych zespołów samolotu TS-8 Bies wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszej Notatki Technicznej – w egzemplarzach: SP- YBD, nr fabr. 1009 i SP-YSS, nr fabr. 1E0921.

6. Użytkownik przekaze Urzędowi ULC informacje o własnościach zastosowanych materiałów do pasywacji i zabezpieczania antykorozyjnego elementów lotki – podlegającym badaniom boroskopowym oraz informację o sposobie uszczelnienia rury skrętnej.

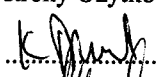

7. Pozytywny wynik prac wymienionych w pkt. 4 i 5 ,przeprowadzonych na samolotach SP- YBD, nr fabr. 1009 i SP-YSS, nr fabr. 1E0921 jest niezbędny do przywrócenia ich do dalszej eksploatacji.

Podpisy:

Ze strony ULC:

- 1) 
- 2) 
- 3) 

Ze strony Użytkowników:

- 1) 
- 2) 

Przegląd Specjalny samolotów TS-8 Bies, SP-YBD; SP-YSS

W celu wyeliminowania ewentualnych usterek (korozja i pęknięcia), które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo lotu proponuje się wykonać następujące prace przed każdym lotem samolotu.

1. Dokonać sprawdzenia elementów sterowania samolotem wykonanych z elektronu, stali, duraluminium. Sprawdzenie przeprowadzić wzrokowo używając lupy oraz latarki, ewentualnie lusterka dentystycznego.

Lp.	Nazwa elementu	Położenie	Wykonawca przeglądu Data
1.	Drażki Sterowania samolotem	Kabina	
2.	Podpory drążków sterowniczych	Kabina	
3.	Podpory szyn sterujących sterem kierunku	Kabina	
4.	Podpory dźwigni steru kierunku i steru wysokości	Kadłub	
5.	Dźwignie pośrednie steru kierunku i steru wysokości	Kadłub	
6.	Podpory mocowania dźwigni sterowania lotkami	Kadłub Skrzydła	
7.	Dźwignie pośrednie sterowania lotkami	Kadłub Skrzydła	
8.	Popychacze układu sterowania lotkami, sterem kierunku i sterem wysokości	Kadłub Skrzydła Kabina	
9.	Punkty mocowania lotek	Lotki	
10.	Punkty mocowania steru kierunku	Ster kierunku	
11.	Punkty mocowania klap	Klapy	
12.	Punkty mocowania steru wysokości	Ster wysokości	
13.	Punkty mocowania sterowania drążków sterowych do klap, lotek, steru kierunku i steru wysokości	Klapy Lotki Ster kierunku Ster wysokości	
14.	Punkty mocowania podwozia głównego oraz przedniego	Gondole podwozia	

Uwagi.

W razie zauważenia pęknięć, korozji należy bezzwłocznie wycofać samolot z dalszej eksploatacji do czasu usunięcia zauważonych usterek.