European Aviation Safety Agency

EASA

SPECIFIC AIRWORTHINESS SPECIFICATION

For models: PZL-106BR Kruk PZL-106BS Kruk PZL-106BSA Kruk

> This Specific Airworthiness Specification is issued in accordance with Regulation (EC) 216/2008 Article 20(1)(b). There is no valid Type Certificate for this aircraft type. The former type certificate holder was EADS PZL "Warszawa-Okęcie" S.A. Al. Krakowska 110/114 00-971 Warszawa POLAND]

List of effective Pages:

Page	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Issue	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Page	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
Issue	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	

CONTENT

SECTION 1: Aircraft Design Definition

This Section is the original Type Certificate Data Sheet, as it was prepared for the latest Polish Type Certificate for the aircraft. The document is in Polish, on Pages 03 to 31.

GŁÓWNY INSPEKTORAT LOTNICTWA CYWILNEGO Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych

Samolot CEL-10	J6B "KRUK"
221-106BR PZL-106BS PZL-106BSA	
Wydanie 4	1989.12.03

ARKUSZ DANYCH TECHNICZNYCH DO ŚWIADECTWA TYPU NR BB-142

Niniejszy arkusz danych technicznych jest częścią składową świadectwa typu nr BB-142 i podaje podstawowe dane techniczne, warunki oraz ograniczenia użytkowania, przy zachowaniu których spełnia wymagania zdatności do lotu.

WEASCICIEL:

PANSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE WARSZAWA OKECIE Al. Krakowska 110/114 00-973 Warszawa

I. Model: PZL-106BR, zatw. 20.07.1984

DANE CHARAKTERYSTYCZNE UŻYTNOWE I EMONOMICZNE SAMOLOTU

1.	DANE OGOLNE SAMOLOTU		
0.696	Typ samolotu		PZI-106BR
	Nazwa		"KRUK"
	Kategoria		normalna i przeciążona
	Układ płatów nośnych	-	dolnopłat zastrzałowy
	Konstrukcja kadłuba	-	kratowa
	Układ usterzeń	-	klasyczny
	Układ podwozia	· ••• :	stałe, z kółkiem ogonowym
	Zespół napędowy		silnik tłokowy, 7-mio cylin- drowy, pojedyńcza gwiazda śmigło US-133000
	Wytwórca samolotu	-	WSK "PZL-Warszawa-Okęcie"
	Rok budowy	-	1984 /przebudowa z PZI-106B na PZL-106BR/

Informacje dodatkowe

	2 - Arkuaz danych do Świadectwa Typu BB-142
	Wydanie 4 1989.12.0
. WYLLIARY I MASY	
Rozpiętość	- 15 m
Długość	9,25 m
Wysokość na postoju	- 3,32 m
Eozstaw podwozia	3,10 m
Kasa do startu	3000kg dla kat.normalnej max.3450 kg dla kat.przeciążonej
Lasa własna z wypogaż. standardowym	- 1790 ⁺ 1% kg
Kasa użyteczna	 Zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie lecz nie więcej niż 1300 kg w zbiorniku chemikaliów
-	
. ZESPOL NAPEDOWY	
Liczba silników	- 1 /jeden/
Rozmieszczenie	- z przodu kadłuba
Тур	- PZL-3SR
Rodzaj silnika	- reduktorowy -
Loc /max., startowa/	- 441 kW /600 KM/
Wytwórca silnika	- WSK "PZL-Rzeszów"
Rok budowy	- 19.04.1984 /data wydania świadectwa typu na silnik/
• ŚMIGŁO	
Тур	- US 133000
Rodzaj	- metalowe, o stałych obrotach
Srednica	- 3,10 m
Ilość łopat	- 4 /cztery/
Kąt ustawienia łopat	- minimalny 14°30' na promieniu 0,75R Zakres przestawiania: 20°.
Odległość końca łopat od ziemi	- 0,52 m
Materiał łopat	- stop duralowy
Wytwórca .	- WSK "PZL-Warszawa-Okęcie"
Rok budowy	- 16.02.1984 /data wydania Świadectwa Typu na śmigło/

Arkhan dauych do Świadcetwa Typu BB-142 3 -1989.12.03 Wydanie 4 5. CHARAKTERYSTYKA SILNIKA Moc maksymalna /startowa/ - 441 kW /600 KM/ Obroty wału /max.startowe/ - 2200 obr/min Dopuszczalne nadobroty - 2300 obr/min w czasie do 3 sek wału głównego - 404 kW /550 KM/ Moc trwała Pułap pomiarowy osiągów mocy - na poziomie morza Przełożenie reduktora obrotów - 0,7 śmigła Max. dopuszczalne ciśnienie - 127 kPa /955 mmHg/ ładowania * :... - 240°C w ciągu 15 min Max. temp. głowic - 140+230°C Temp. zalecana - 85°C w ciągu 15 min Max. temp. oleju \mathcal{A}^{2} · * ., - 40+75°C Temp. oleju zalecana Paliwo - liczba oktanowa min. 91 - B91/115 wg GOST 1012-72 Zamienniki paliwa 100/130 wg MIL-G5572E lub ASTM-D-910/68 100/130 wg D.Eng.RD.2485 Olej - olej silnikowy do pracy w okresie zimowym i letnim . o lepkości SAE50 Zamionniki oleju - MS-20, MK-22 wg GOST21743-75 Aeroshell 100 wg MIL-L-6082 Aeroshell 100W wg MIL-L-22851 Zużycie paliwa - 120:142 1/h przy 0,7 Nn Zużycie oleju max. dopuszcz. - 15 g/KMh Ograniczenie silnika - nie ma /wg certyfikatu CB-108/ 6. DANE EKONOMICZNE SAMOLOTU Przeznaczenie samolotu - do prac agrolotniczych i do gaszenia pożarów Załadowanie ekonomiczne

 zgodne z Instrukcją Użytkowania w Locie

0

samolotu

.

		4 - '		ľ	Arka Świna	an oligo loctwa f	n go 700 189-142	
		20 0 000 0000				nie 4	1989.12.03	3
7.	DOPUSZCZALNE WYWAŻENIA	I PRZECT	٨ŻŦ	INTA				
	Drugość cięciwy SCA		-	2160 mm	n			
	Odległość początku SCA od punktu odniesienia /punktem odniesienia" płaszczyzna wręgi I kratownicy kadłuba/	.a ·	-	112 am				
	Zakres położenia środk i ramię położenia środ masy względem początku	ka	-	/615 mm/ dla kate	do de gori:	40% /864 i przeci		
0	Współczynniki dopuszcz przeciązeń w locie	alne	-	+3;55 g -1.42 g +3,0 g -1,0 g		kat. no /3000 k kat. pr /3450 k	g/ zeciążonej	
8.	DANE OSIAGOWE SAMOLOTU	r		kat.norg	alna	kat.pr	zeciążona	
	Prędkość lotu EAS /IAS	/:						
	Prędkość dopuszczalna	V _{NE}	-	270/265	5/	194/1	92/	
	Prędkość operacyjna	V _{NO}		215/212	2/	194/1	92/	
	Prędkość ewolucyjna	VA	-	194/192	2/	194/1	92/	
	Max.prędkość z wychy-	A						
	lonymi klapami na 40 [°]	v _{fe}	-	170/172	2/	170/1	72/	
	Prędkość przeciągnięci	a:						
	Prędkość przeciągnięci w konfiguracji do star /z_tunelem/	·tu		107/110)/	115/1	17/	
	Prędkość przeciągnięci							
	w konfiguracji do lądo /z tunelem/	wania	-	101/105	5/	108/1	11/	

	5 -				danych ctwu Ty	uo pu BB-142
				Wydan	ie 4	1989.12.03
	Prędkość przeciągnięcia w zakręcie /klapy 0 ⁰ ,					
	z tunelem/ Max.wznoszenie		154 prz	/152/ echyleni	12 Le_60 ⁰ pr	26/126/ rzechylenie 30 ⁰
	/z tunelem, moc nominalna na poziomie morza, temp. ISA/		2,7	m/sek	. 0 1,4	m/sek
	Długość startów i lądowań	-	zgod w Lo	inie z In ocie, ros	nstrukc; zdz.5 /	ją Użytkowania Dsięgi/
•	Pułap praktyczny /max. operacyjny/	-	3650) m		
9.	OGRANICZENIA					
	Dopuszczalny wiatr czołowy					
	Dopuszczalny wiatr boczny /90°/	-	20	km/h		
	Dopuszczalną rodzaje lotów	-	dzi	enny VFF	2	
	Dopuszczenie do warunków lotu	-	nie zna	dopuszo nych war	zony do unkach	o lotów przy oblodzenia
	Dopuszczalne figury akrobacji		nie akr	dopuszc obacji	zony do	wykonywania
•	Inne ograniczenia		pow	ręt z pr yżej 60 ⁰ ej powyż	/dla k	at. przecia-
10.	DANE KONSTRUKCYJNE					
	Układ płatów nośnych	-	doln	opłat ża	strzało	wy
	Obrys geometryczny płata	-	pros	tokątny		
	Nechanizacja płata nośnego	-	klap	У		
	Profil płata	- 1	NACA	2415		
	Kąt zaklinowania	.	6°6*			
	Wanios płata	-	4 ⁰			
	Skos płata	-	1 ⁰			

Arnuss danyen do - 6 -Gwinniectawi Typu BB-142 1989.12.03 Wydanie 4 Wydłużenie płata 7,19 Konstrukcja kadłuba - kratowa Ilość miejsc - 2, uwaga: do lotu roboczego zajmowanie miejsca mechanika jest zabronione Ilość niezbędnej załogi - 1 Pojemność zbiorników paliwa - 560 1 Pojemność zbiornika oleju - 54 1. Pojemność innych zbiorników /zbiornik chemikaliów/ - 1400 1 Układ i rodzaj usterzeń - klasyczny Profile usterzeń: - NACA 66-012 modyfikowany wg rys.106.31.200.00-7 usterzenie poziome usterzenie pionowe - NACA 0012 modyfikowany wg rys.106.33.200.00-7 kąt zaklinowania usterzenia - +3° poziomego Wychylenie powierzchni sterowych i klap: - w górę 28^{0[±]2⁰} Lotki: ster wysokości - w prawo $35^{0^{\pm}2^{\circ}}$, w lewo $35^{0^{\pm}2^{\circ}}$ ster kierunku - do startu 15°, do ladowania 40° klapy Miejsca i rodzaje wyważeń samolotu: Trymer steru wysokości, trymer lotki, flettner steru kierunku, wyważenie aerodynamiczne na sterze wysokości, wyważenie masowe na sterze kierunku, na sterze wysokości i lotkach $- 94.7 \text{ kg/a}^2$ Obciążenie powierzchni nośnej Obciażenie mocy - 6.8 kg/kW /5.0 kg/kM/ Układ i rodzaj podwozia - stałe, z kółkiem ogonowym Rodzaj amortyzacji podwozia - olejowo-pneumatyczne Rodzaj hamulców - tarczowe, hydrauliczne

7	Arkass danych do Świadectwa Typu BB-142
	Wydanie 4 1989.12.03
Rodzaj i wymiary ogumienia	- niskociśnieniowe
	koła główne COOx260 koło tylne 350x155
Inne rodzaje podwozia	- nie zastosowano
Poziom hałasu	- nie zmierzono
Sterowanie płatowcem:	
Rodzaj sterowania ręcznego Rodzaj sterowania nożnego Automatyzacja sterowania	- sztywne /popychaczami/ - linkowe - nie zastosowano
Wyposażenie kontrolne i użytko	owe:
Podstawowe wyposażenie do lotów dziennych	- wg Instrukcji Użytkowania w Locie Rozdz. 7
Dodatkowe wyposażenie	- wg Instrukcji Użytkowania w Locie Rozdz. 7
Specjalne wyposażenie zgodne z przeznaczeniem Instalacje:	 wyposażenie do opylania, opryskiwania i gaszenia pożarów oraz kabina 206.00.000.00-0 służąca do przezbrojenia s-tu z wersji jed- nosterowej na wersję dwusterową.
Rodzaj instalacji paliwa	- opadowa z wymuszonym poborem paliwa przez pompę silnikową
Rodzaj instalacji oleju	 opadowa z wymuszonym poborem oleju przez pompę silnikową
Rodzaj instalacji elektrycznej	j - jednoprzewodowa, 27,5 V.
Rodzaj instalacji radio- nawigacyjnej	- radiostacje RS-6102
Instelecja pneumatyczna	 50 atn., służy do sterowania urządzeniami agro oraz hamowania kół
Przeznaczenie samolotu:	
Zalety ekonomiczne	
Dodatkowe możliwości zastosowania	
Strefy klimatyczne eksploatacji	20°C do +45° C
Porównanie z podobnymi konstrukcjami	
Opłacalność produkcji	. .

0

8 -	Arkusz danyen do Świadoctwa Typu BE-142
	Wydanie 4 1989.12.0
Prace okresowe, okresy międzynaprawcze żywotność płatowca:	2,
	ne, 50-cio godzinne odzinne i 600 godzinne
Okresy międzynaprawcze	patacja bezremontowa
Okres międzynaprawczy s-ka - 700 go	
Żywotność płatowca - 6000 g	odzin /przewidywany/ wstępny 2000 godzin
	/wg stanu technicznego/
PRZEPISY, NORMY, PATENTY	
Zastosowano przepisy krajowe	
" Requir Issue dodatk CAA, A	th Civil Airworthiness rements, Section K, VI, April 1974 oraz cowo dla kat. przeciążonej irworthiness No 90 Issue 1 1983
Zastosowano normy polskie - PN i B	3N
Zastosowano normy zagraniczne - Radzie i bran	ckie normy GOST, OST żowe przyjęte w polskim śle lotniczym
przemy	
이 이 가지 않는 것이 있다. 이 이 가지 않는 것이 있는 것이 없는 것이 없이 않이	
Zastosowane patenty polskie:	utu zawartości zbiornika
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz	
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier	ania pokrywy zbiornika
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza zrzutem zawartości
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zbiornika	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza zrzutem zawartości polotu
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zbiornika 108 148 - Kratownica nośna kadłuba sam 30 129 - Układ sterowania dozownikiem	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza a zrzutem zawartości polotu a opylacza aerodynamicznego
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zbiornika 108 148 - Kratownica nośna kadłuba sam	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza a zrzutem zawartości molotu a opylacza aerodynamicznego za do opylaczy lotniczych
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zbiornika 108 148 - Kratownica nośna kadłuba sam 30 129 - Układ sterowania dozownikiem 122 344 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszc 31 606 - Układ elementów zawieszenia rolniczym	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza a zrzutem zawartości olotu a opylacza aerodynamicznego za do opylaczy lotniczych zbiornika w samolocie
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zbiornika 108 148 - Kratownica nośna kadłuba sam 30 129 - Układ sterowania dozownikiem 122 344 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszc 31 606 - Układ elementów zawieszenia rolniczym	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza a zrzutem zawartości olotu a opylacza aerodynamicznego za do opylaczy lotniczych zbiornika w samolocie
Zastosowane patenty polskie: 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrz 109 030 - Mechanizm zamykania i otwier 29 647 - Hamulec wiatraka napędowego 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zbiornika 108 148 - Kratownica nośna kadłuba sam 30 129 - Układ sterowania dozownikiem 122 344 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszc 31 606 - Układ elementów zawieszenia rolniczym 131 560 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszc	ania pokrywy zbiornika do urządzeń agrolotniczych sterownicza a zrzutem zawartości olotu a opylacza aerodynamicznego za do opylaczy lotniczych zbiornika w samolocie

	9 -	Arlanz uniye Swindeetwa T	
		Wydanie 4	1989.12.03
	P227411 - Samolot rolniczy		*
	36 149 - Kadłub samoletu rolniczego		
	36 710 - Zbiornik laminatowy do materi i ciekłych	ałów sypkich	
	P239527 - Dozownik cieczy zwłaszcza do	atomizerów agro	olotniczych
	Zastosowane patenty zagraniczne		
	Wa. 8-	runki Technicz rszawa-Okęcie" tu PZL-106	ne WSK'"P2L- dotyczące
	Inne dane odnośnie produkcji		
	•		
	ŚWIADECTWA TYPU I ORZECZENIA		
	Polskie świadectwc typu lub orzeczenie m	na samolot i je	go
	zespoły:	2 3 4	
	Śmigło US-133000, Świadectwo Typu nr DB-	-141 z dnia 16.	02.1984 -
	zgodność z przepisami FAR-35		
	Silnik PZL-3SR, Świadectwo Typu nr CB-10	08 a dais 19 01	1984 -
	zgodność z przepisami FAR 33	50 2 unia 19.04	.1904 -
	Pasy bezpieczeństwa pilota, Orzeczenie 1		
	z dnia 9.09.1983 - zgodność z przepisami Zbiornik-kabina instruktora, Orzeczenie :		SO C221/
	z dnia 1987.06.30zgodność z przepisami		
	Zbiorniki paliwa podwieszane pod skrzydła	a,Orzeczenie IK	CSP EK-13/87
	z dnia 1987.06.26zgodność z przepisam	1 BCAR CZ.K2-10	
	INFCREACJE DODATKOWE		
1.	h przpadku użytkowania s-tu w wersji prze Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu P2L-	eciążonej obowi	ązuje
	dotyczącym samolotu przeciążonego.	TOODA WIAZ Z UZ	upernieniem
2.	W przypadku zabudowy "Zbiornika-kabiny i	nstruktora 206.	00.000.00-0"
	obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Loci z Uzupełnieniem dotyczącym wersji samol	e s-tu PZL-106B	R wraz
3	Samolot jest przystosowany do podczepian		orników
٠ر	podskrzydłowych służących do przewożenia	paliwa.	
•1	h przypadku podwieszenia zbiorników obow Użytkowania w Locie s-tu PZL-106BR wraz	iązuje Instrukc	ja
	użytkowania s-tu z podwieszonymi zbiornil		uovyczącym

10 -

Arlacz danyc Swiadectwa T	
Wydanie 4	1989.12.03

II. Model: PZL-106BS, zatw. 1985.06.28

DANE CHARAKTERYSTYCZNE UŻYTKOWE I EKONOMICZNE SAMOLOTU

1. DANE OGOLNE SAMOLOTU

	Typ samolotu	-	PZI-106BS
	Nazwa		"KRUK"
	Kategoria	-	normalna i przeciążona
	Układ płatów nośnych	-	dolnopłat zastrzałowy
	Konstrukcja kadłuba	-	kratowa
	Układ usterzeń	-	klasyczny
	Układ podwozia	-	stałe, z kółkiem ogonowym
	Zespół napędow y	-	silnik tłokowy, 9-cio cylindrowy, pojedyńcza gwiazda śmigłc AW-2-30
	Wytwórca samolotu	-	WSK "PZL-Warszawa-Okęcie"
	Rok budowy	-	1984 /przebudowa z PZL-106BR na PZL-106BS/
	Informacje dodatkowe		
2.	WYMIARY I MASY		
	Rozpiętość	-	15 ш
	Długość	-	9,34 m
	Wysokość na postoju		3,32 m
	Rozstaw podwozia	~	3,10 m
	Easa do startu	-	3000 kg dla kat. normalnej
		may	3500 kg dla kat. przeciążonej
	Masa własna z wyposaż. standardowym		2080 kg
	Masa użyteczna	-	Zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie lecz nie więcej niż 1300 k; w zbiorniku chemikaliów

	11 -	Wydanie 4 1989.12.03
3.	ZESPOŁ NAPEDOWY	
	Liczba silników	1 /jeden/
	Rozmieszczenie	- z przodu kadżubą
		ASz-62IR
	Rodzaj silnika	- reduktorowy
	Hoc /max. startowa/	- 721 kW /980 KM/
	Wytwórca silnika	- WSK "PZL-KALISZ"
	budowy	1978.02.15 /Data wydania Świadectwa Typu na Silnik/
4.	Smigho	
		AW-2-30
	Rodzaj	- metalowe, o stałych obrotach
	Średnica	- 3,30 m
	Ilość łopat	- 4 /cztery/
	ustawienia łopat	- minimalny 18 ⁰ na promieniu R=1000 mm
		Zakres przestawienia: 15 ⁰
	Odległość końca łopat od ziemi /postój na 3 punktach dla masy 3600 kg/	- 0,55 m
	Materiał łopat	- stop duralowy
	Wytwórca	- WSK "PZL-Warszawa-Okęcie"
	Rok budowy	- 1979.04.02 /data wydania świadectwa typu na śmigło/

5. CHARAKTERYSTYKA SILNIKA

Noc maksymalna /startowa/	- 721 kW /980 KM/
Obroty wału /max.,startowe/	- 2200 cor/min
Dopuszczalne nadobroty wału głównego	2220 obr/min
trwała	- 591 kW /804 KM/

	12 -		Arkusz danych do Swiadectwa Typu BE-142
			Wydanie 4 1989.12.03
	Pułap pomiarowy osiągów mocy	-	na poziomie morza
	Przełożenie reduktora obrotów śmigła		11/16
	Max. dopuszczalne ciśnienie ładowania	-	$140^{\pm 3}, 3_{kPa} / 1050^{\pm 20} \text{mmHg} /$
	Max. temperatura głowic	-	245 ⁰ C w ciągu 5 min przy N _{max} i w ciągu 15 min przy pozostałych wocach
	Temp. zalecane	-	150-215 ⁰ C
	Max. temperatura oleju	-	85 ⁹ C w ciągu 3 min
	•Temp. oleju zalecana	-	60 ÷ 75 [°] C
	Paliwo	-	liczba oktanowa min. 9
	Zamienniki paliwa	1	B91/115 i B95/130 wg GOST 1012-72_ 91/96 lub 100/130 wg MIL-G-5572F 91/96 oraz 100/130 wg D.Eng.RD.2435
	Olej	-	Mineralne oleje lotnicze z dodatka- mi lub bez dodatków zmywających o lepkości nominalnej min. 20 cSt przy 100°C i wskazniku lepkości min. 80.
	Zamienniki oleju	-	MS-20, MK-22 wg GOST 21743-76 oleje odpowiadające normom: MIL-L-6082 D /1100/ MIL-L-22851 C type II MIL-L-22851 C type II 6
	Zużycie paliwa	-	147:161 1/h przy 0,6 Nn
	Zużycie oleju /max.dopusz./	-	15 g/Khih
	Qgraniczenie silnika	-	nie ma /wg certyfikatu CB-116/
6.	DANE EKONOMICZNE SAMOLOTU		
	Przeznaczenie samolotu	-	do prac agrolotniczych i do gasze- nia pożarów
	Załadowanie ekonomiczne samolotu		zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie

- 13 -	Luzadootan Uppa Pien142
	Wydanie 4 1989.12.03
7. DOPUSZCZALNE WYWAŻENIA I PRZECIĄ	ŻENIA
Długość cięciwy SCA	- 2160 um
Odległość początku SCA od punktu odniesienia	112 mm
/"punktem odniesienia" jest płaszczyzna wręgi I kratownicy kadłuba/	
Zakres położenia środka masy	dla kat.normalnej
i ramię położenia środka masy względem początku SCA	19% /410 mm/ - 31% /670 mm/ dla kat.przeciążonej
. Współczynniki dopuszczalne przeciążeń w locie	21% /453 mm/ - 29% /626 mm/ +3,55 g dla kat.normalnej -1.42 g /3000 kg/ +3,0 g dla kat.przeciążonej -1,0 g /3500 kg/
8. DANE OSIĄGOWE SAMOLOTU	kat.normalna kat.przeciążona
Prędkości lotu EAS/IAS/:	
Prędkość dopuszczalna V _{NE}	- 270 /261/ 194 /189/
Prędkość operacyjna V _{NO}	- 215 /209/ 194 /189/
Prędkość ewolucyjna V _A	- 194 /189/ 194 /189/
Max. prędkość z wychylonymi klapami na 40 ⁰ V _{FE}	170 /174/ 170 /174/

	14		Askuus o Swindoot	unyel wa Ty	r do /pu BB-142
			Wydanie	4	1989.12.03
	Prędkości przeciągnięcia EAS/IAS	5/:			
	Prędkość przeciągnięcia w ronfiguracji do startu /z tunelem/		101/102/	ŝ	109/111/
	Prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania /z tunelem/		100 /102/	1	08/110/
	Prędkość przeciągnięcia w zakręcie /klapy 0°, z tunelem/		145/146/ przechylenie	60 ⁰ pr	9/122/ zechylenie 30
	Max. wznoszenie /z tunelem, moc trwała, na poziomie morza, temp. ISA/	-	5,01 m/s	2,	99 m/s
	Długość startów i lądowań	-	zgodnie z Instr wania w Locie,	ukcją rozdz	Użytko- • 5
	Pułap praktyczny /max. operacyjny/	-	3650 m		
9.	OGRANICZENIA				

Dopuszczalny wiatr czołowy



Dopuszczalny wiatr boczny /90°/ - 20 km/godz. Dopuszczalne rodzaje lotów - dzienny VFR Dopuszczenie do warunków lotu - nie dopuszczony do lotów przy znanych warunkach oblodzenia Dopuszczane figury akrobacji - nie dopuszczony do wykonywania

Inne ograniczenia

 zakręt z przechyleniem powyżej 60° /dla kat. przeciążoncj powyżej 30°/

akrobacji

0

*

gridust, wanyen no Swindertan Typu BB-142 15 -1989.12.03 Wydanie 4 10. DALLE KONSTRUKCYJNE Układ płatów nośnych - dolnopłat zastrzałowy Obrys geometryczny płata - prostokątny Mechanizacja płata nośnego - klapy Profil płata - NACA 2415 Kąt zaklinowania - 6°6' - 4⁰ Wznios płata - 1° Skos płata 1 1. " Wydłużenie płata - 7,19 Konstrukcja kadžuba - kratowa Ilość miejsc - 2; uwaga: do lotu -roboczego Zajmowanie miejsca mechanika jest zabronione Ilość niezbędnej załogi - 1 - 560 1 Pojemność zbiorników paliwa Pojemność zbiornika oleju - 67 1 Pojemność innych zbiorników /zbiornik chemikaliów/ - 1400 1 Układ i rodzaj usterzeń - klasyczny Profile usterzeń: Usterzenie poziome - NACA 66-012 modyfikowany wg rys. 106.31.200.00-7 Usterzenie pionowe - NACA 0012 modyfikowany wg rys. 106.33.200.00-7 kąt zaklinowania usterzenia poziomego - 0° Wychylenie powierzchni sterowych i klap: - w górę 21^{±2°} , w dół 15^{0±20} lotki - w górę 28^{±2°} , w dół 15°[±]2° ster wysokości? ster kierunku - w prawo 35°±2°, w lewo 35°±2° - do startu 15°, do lądowania 40° klapy Miejsce i rodzaje wyważeń samolotu: Trymer steru wysokości, flettner steru kierunku, wyważenie aerodynamiczne na sterze wysokości, wyważenie masowe na sterze kierunku, na sterze wysokości i lotkach 110,4 kg/m² Obciążenie powierzchni nośnej /dla wersji przeciążonej/ Obciążenie mocy 4.86 kg/kW /3.57 kg/KM/ /dla wersji przeciążonej/ Układ i rodzaj podwozia - stałe, z kółkicm ogonowym Rodzaj amortyzacji podwozia - olejowo-pneumatyczne

16 -	Araunt dauych do Świadectwa Typu BB-142
	Wydanie 4 1989.12.03
Rodzaj hamulców	- tarczowe, hydrauliczne
Rodzaj i wymiary ogumienia [.]	 niskociśnieniowe koła główne 800x260 koło tylne 350x155
Inne rodzaje podwozia	- nie zastosowano
Poziom hałasu	- nie zmierzono
Sterowanie płatowcem:	
Rodzaj sterowania ręcznego	<pre>> - sztywne /popychaczami/</pre>
Rodzaj sterowania nożnego	- linkowe
Automatyzacja sterowania	- nie zastosowano
Wyposażenie kontrolne i użyt	kowe:
Podstawowe wyposażenie do lotów dziennych	- wg Instrukcji Użytkowania w Locie Rozdział 7
Dodatkowe wyposażenie	- wg Instrukcji Użytkowania w Locie Rozdz. 7
Specjalne wyposażenie zgodne z przeznaczeniem	 wyposażenie do opylania, opryskiwania i gaszenia pożarów oraz kabina 206.00.000.00-0 służąca
Instalacje:	do przezbrojenia s-tu z wersji jedno- sterowej na wersję dwusterową.
Rodzaj instalacji paliwa	 opadowa z wymuszonym poborem paliwa przez pompę silnikową
Rodzaj instalacji oleju	- opadowa z wymuszonym poborem oleju przez pompę silnikową
Rodzaj instalacji elektry- cznej	- jednoprzewodowa, 27,5 V
Rodzaj instalacji radio- nawigacyjnej	- radiostacja RS-6102
Instalacja pneumatyczna	 50 atn., służy do sterowania urządzeniami agro oraz hamowania kół
Przeznaczenie samolotu:	
Zalety ekonomiczne	

Zalety ekonomiczne

17 -	Arkusz danych do Świadectwa Typu BB-142
	Wydanie 4 1989.12.03
Dodatkowe możliwości zastosowania	
Strefy klimatyczne eksploatacji	- klimat umiarkowany i tropikalny
Porównanie z podobnymi konstrukcjami	
Opłacalność produkcji	
Prace okresowe, okresy międ	lzynaprawcze, żywotność płatowca:
Prace okresowe dla s-tu () »	- dzienne; 50-cio godzinne 200 godzinne i 600 godzinne
Okresy międzynaprawcze płatowca	- eksploatacja bezremontowa
Okres międzynaprawczy silnika	1200 godz. /do-pierwszego remontu/ 1000 godz. /między następnymi remontami/
Żywotność płatowca	- 6000 godzin /przewidywany/ resurs wstępny 2000 godzin
Ograniczenie czasowe	- nie ma /wg stanu technicznego/

PRZEPISY, NORMY, PATENTY

Zastosowane	przepisy	krajowe	-	-
Zastosowane	przepisy	zagraniczne	-	British Civil Airworthiness Requirements, Section K, Issue VI, April 1974 oraz dodatkowe dla kat.przeciążonej
а ,		r. Na		CAA, Airworthiness Notice No 90 Issue 1 April 1983
Zastosowane	normy po	lskie	-	PN i BN
Zastosowane	normy zał	graniczne		Radzieckie normy GOST, OST i branżowe przyjęte w polskim przemyśle lotniczym
				0

18 - Arkunz danych do Swiadectwa Typu BB-142 Wydanie 4 1989.12.03
Zastosowane patenty polskie:
105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrzutu zawartości
zbiornika
109 030 - Mechanizm zamykania i otwierania pokrywy zbiornika
a.29 647 - Hamulec wiatraka napędowego do urządzeń
agrolotniczych
106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina sterownicza
- 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zrzutem zawartości zbiornika
108 148 - Kratownica nośna kadłuba samolotu
30.129 - Układ sterowania dozownikiem opylacza
aerodynamicznego
344 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszcza do opylaczy lotniczych
31 606 - Układ elementów zawieszenia zbiornika w samolocie rolniczym
131.560 - Siłownik ciśnicnicwy zwłaszcza do opylacza lotniczego
33 230 - Spulchniacz obrotowy
122 144 - Dozownik do środków sypkich
63 166 - Opylacz tunelowy
411 - Samolot rolniczy
36 149 - Kadłub samolotu rolniczego
36 710 - Zbiornik laminatowy do materiałów sypkich i ciekłych
P239 527 - Dozownik cieczy zwłaszcza do atomizerów agrolotniczych

1

19 -

graus	a don	yen a	0
Swind	ectwa	Typu	BB-14
Wyd	anie	4	1989.12

Zastosowane patenty zagraniczne Zastosowane warunki techniczne

Warunki Techniczne WSK "PZL-Warszawa-Okęci dotyczące s-tu PZL-106

Inne dane odnośnie produkcji

ŚWIADECTWA TYPU I ORZECZENIAPolskie świadectwo typu lub orzeczenie na samoloti jego zespoły:Śmigło AW-2=30, Świadectwo Typu nr DB-122z dnia 1979.04.02 - zgodność z przepisami FAR 35Silnik ASz-62IR, Świadectwo Typu nr CB-116z dnia 1978.02.15 - zgodność z przepisami FAR-33Pasy bezpieczeństwa pilota, Orzeczenie IKCSP nr HA-30/83z dnia 9.09.1983 - zgodność z przepisami FAR 37.132 /TSO C 22fZbiornik-kabina instruktora, Orzeczenie IKCSP BB-14/87z dnia 1987.06.30. - zgodność z przepisami BCAR cz.KZagraniczne Świadectwo Typu

INFORMACJE DODATKOWE

- 1.W przypadku użytkowania s-tu w wersji przeciążonej obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106 BS wraz z Uzupełnieniem dotyczącym samolotu przeciążonego.
- 2.W przypadku zabudowy "Zbiornika-kabiny instruktora 206.00.000. obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106 BS wraz z Uzupeżnieniem dotyczącym wersji samolotu DWUSTER.

-20--

Arlucz dany:	in do
Swindectwa 1	Pypu BB-142
Wydanie 4	1989.12.03

III. Hodel: FZL-106BSA zatw.

DAME CHARAKTERYSTYCZHE UŻYTKOWE I EKONOMICZNE SAMOLOTU

1. DANE OGOLNE SAMOLOTU

0505			
	samolotu	-	PZL-106BSA
	Nazwa	-	"KRUK"
	Kategoria	-	normalna i przeciążona
	Układ płatów nośnych	-	dolnopłat zastrzałowy
	Konstrukcja kadłuba	-	kratowa
	Układ usterzeń	-	klasyczn y
	Układ podwozia	-	stałe, z kółkiem ogonowym
	Zespół napędow y	-	silnik tłokowy, 9-cio cylindrowy, pojedyńcza gwiazda śmigłc AW-2-30
	Wytwórca samolotu	-	WSK "PZL-Warszawa-Okęcie"
	budowy	-	1989 /przebudowa z PZL-106BR na PZL-106BSA/
	Informacje dodatkowe		
2.	WYMIARY I MASY		
	Rozpiętość	-	15 m
	Długość	-	9,34 m
	Wysokość na postoju	-	3,32 m
	Rozstaw podwozia	~	3,10 m
	Masa do startu	-	3000 kg dla kat. normalnej
	1	may	3600 kg dla kat. przeciążonej
	Masa własna z wyposaż. standardowym	-	2080 kg
	Masa użyteczna	-	Zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie lecz nie więcej niż 1300 k; w zbiorniku chemikaliów

	21-		Windeetwa Typu BB-142
			Wydanie 4 1989.12.03
3.	ZESPOL NAPEDOWY		
	Liczba silników		1 /jcden/
	Rozmieszczenie	-	z przodu kadżubą
			ASz-62IR
	Rodzaj silnika	-	reduktorowy
	/max. startowa/	-	721 kW /980 KM/
	Wytwórca silnika	-	WSK "PZL-KALISZ"
	budowy		1978.02.15 /Data wydania Świadectwa Typu na Silnik/
4.	ŚMIGŁO		
	Тур	-	AW-2-30
	Rodzaj	-	metalowe, o stałych obrotach
	Średnica	-	3,30 m
	Ilość łopat	-	4 /cztery/
	Kąt ustawienia łopat	-	minimalny 18 ⁰ na promieniu R=1000 mm Zakres przestawienia: 15 ⁰
	Odległość końca łopat od ziemi /postój na 3 punktach dla masy 3600 kg/	-	0,55 m
	Materiał łopat	-	stop duralowy
	Wytwórca	-	WSK "PZL-Warszawa-Okęcie"
	Rok budowy	-	1979.04.02 /data wydania świadectwa typu na śmigło/
5.	CHARAKTERYSTYKA SILNIKA		
	Lioc maksymalna /startowa/	-	721 kW /980 KM/
	Obroty wału /max.,startowe/	-	2200 obr/min
	Dopuszczalne nadobroty wału głównego		2220 sbr/min

- 591 kW /804 KM/

trwała

	-22-		Wydanie 4 1989.12.03
	Pułap pomiarowy osiągów mocy		na poziomie morza
	Przełożenie reduktora obrotów śmigła		11/16
	Max. dopuszczalne ciśnienie ładowania		140 ^{±3,3} kPa /1050 ^{±25} nimHg/
	Max. temperatura głowic	-	245 ⁰ C w ciągu 5 min przy N _{max} i w ciągu 15 min przy pozostałych wocach
	Temp. zalecane	-	150-215 ⁰ C
	Lax. temperatura oleju	-	85 ⁹ C w ciągu 3 min
	Temp. oleju zalecana	-	60÷75°C
)	Paliwo	-	liczba oktanowa min. 9
	Zamienniki paliwa	-	B91/115 i B95/130 wg GOST 1012-72 91/96 lub 100/130 wg MIL-G-5572F 91/96 oraz 100/130 wg D.Eng.RD.2485
	Olej	-	Mineralne oleje lotnicze z dodatka- mi lub bez dodatków zmywających o lepkości nominalnej min. 20 cSt przy 100°C i wskazniku lepkości min. 80.
	Zamienniki oleju	-	MS-20, MK-22 wg GOST 21743-76 oleje odpowiadające normom: MIL-L6082 D /1100/ MIL-L-22851 C type II MIL-L-22851 C type II 6
•	Zużycie paliwa	-	147:161 1/h przy 0,6 Nn
	: Zużycie oleju /max.dopusz./	-	15 g/Khh
	Qgraniczenie silnika	-	nie ma /wg certyfikatu CB-116/
6:	DANE EKONOMICZNE SAMOLOTU		
	Przeznaczenie samolotu	-	do prac agrolotniczych i do gasze- nia pożarów
	Załadowanie ekonomiczne samolotu	-	zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie

		-23-			Lwind	locz.	i Lop	co 5 7° ->142
					Wyd	anie	4	1989.12.03
7.	DOPUSZCZALNE WYWAŻENIA	I PRZECIĄ	ŻEN	IA				
	Dlugość cięciwy SCA	1		2160	intal			
	Očległość początku SCA od punktu odniesienia			112	mm			
	/"punktem odniesienia" płaszczyzna wręgi I k kadłuba/							
	Zakres położenia środk i ramię położenia środ	a masy ka masy		dla	kat.r 19% /			31% /670 mm
	względem początku SCA			dla	kat.p 21% /	rzec (453	iążon mm/ -	ej 29% /626 mm/
	Współczynniki dopuszcz przeciążeń w locie	alne	-	+3,5 -1.4	55 в 12 в	dla	kat.r /3000	ormalnej) kg/
				+3,0 -1,0	g		kat.p /3600	orzeciążonej kg/
8.	DANE OSIĄGOWE SAMOLOTU							
	Prędkości lotu EAS/IAS	5/:		kat.	normal	lna	kat.p	rzeciążona
)	Prędkość dopuszczalna	V _{NE}	-	270	/261/		19	4 /189/
	Prędkość operacyjna	v _{NO}	-	215	/209/		19	4 /189/
	Prędkość ewolucyjna	V _A	-	194	/189/		19	4 /189/
	Làx. prędkość z wychylo klapami na 40 ⁰	nymi V _{FE}	-	170	/174/		170	0 /174/
		211						64 54 52

-24-		Arkuss Swiadco	tunych two Ty	do pu BB-142
		Wydani	e 4	1989.12.03
Prędkości przeciągnięcia EAS/IA	s/:			
Prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do startu /z tunelem/		101/102/	1	11/113/
Prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania /z tunelem/		100 /102/	1	10/111/
Prędkość przeciągnięcia w zakręcie /klapy 0°, z tunelem/		145/146/ przechylenie	12 60 ⁰ pr	1/124/ zechylenie
Max. wznoszenie /z tunelem, moc trwała, na poziomie morza, temp. ISA/	-	5,01 m/s	2.	63 m/s
Długość startów i lądowań	- Z{ Wa	godnie z Instr nia w Locie,	ukcją rozdz,	Użytko- 5
Pułap praktyczny /max. operacyjny/	- 36	550 m		

9. OGRANICZENIA

Dopuszczalny wiatr czołowy	
Dopuszczalny wiatr boczny /90°/	- 20 km/godz.
Dopuszczalne rodzaje lotów	- dzienny VFR
Dopuszczenie do warunków lotu	 nie dopuszczony do lotów przy znanych warunkach oblodzenia
Dopuszczane figury akrobacji	- nie dopuszczony do wykonywania akrobacji
Inne ograniczenia	- zakręt z przechyleniem powyżej 60° /dla kat. prze- ciążonej powyżej 30°/

APT HELE CONTRACTOR OF Swindentwn Typu BB-142 -25-1989.12.03 Wydanie 4 10. DANE KONSTRUKCYJNE Układ płatów nośnych - dolnopłat zastrzałowy Obrys geometryczny płata . - prostokątny Mechanizacja płata nośnego - klapy Profil płata - NACA 2415 - 6°6' Kąt zaklinowania - 4° Wznios płata - 1° Skos płata Wydłużenie płata - 7,19 Konstrukcja kadłuba - kratowa Ilość miejsc - 2; uwaga: do lotu roboczego Zajmowanie miejsca mechanika jest zabronione Ilość niezbędnej załogi - 1 Pojemność zbiorników paliwa - 560 1 Pojemność zbiornika oleju 67 1 Pojemność innych zbiorników /zbiornik chemikaliów/ - 1400 1 Układ i rodzaj usterzeń - klasyczny Profile usterzeń: Usterzenie poziome - NACA 66-012 modyfikowany wg rys. 106.31.200.00-7 Usterzenie pionowe - NACA 0012 modyfikowany wg rys. 106.33.200.00-7 - 0° kąt zaklinowania usterzenia poziomego Wychylenie powierzchni sterowych i klap: ±2° , w dół 15^{0±20} lotki w góre 21 ±2° , w dół 15^{0±20} ster wysokości? w góre 28 - w prawo 35°±2°, w lewo 35°±2° ster kierunku klapy - do startu 10°, do ladowania 40° Miejsce i rodzaje wyważeń samolotu: Trymer steru wysokości, trymer lotek, flettner steru kierunku, wyważenie aerodynamiczne na sterze wysokości, wyważenie masowe na sterze kierunku, na sterze wysokości i lotkach 113.60 kg/m² Obciążenie powierzchni nośnej /dla wersji przeciążonej/ Obciążenie mocy /dla wersji przeciążonej/ 5.00 kg/kW /3.67 kg/KM/ Układ i rodzaj podwozia - stałe, z kółkicm ogonowym Rodzaj amortyzacji podwozia - olejowo-pneumatyczne

-26-	Swiadectwa Typu BB-142
	Wydanie 4 1989.12.03
Rodzaj hamulców	- tarczowe, hydrauliczne
Rodzaj i wymiary ogumienia [.]	 niskociśnieniowe koła główne 800x260 koło tylne 350x155
Inne rodzaje podwozia	- nie zastosowano
Poziom hałasu	- nie zmierzono
Sterowanie płatowcem:	14 - No. 6
Rodzaj sterowania ręcznego	- sztywne /popychaczami/
Rodzaj sterowania nożnego	- linkowe
Automatyzacja sterowania	- nie zastosowano
Wyposażenie kontrolne i użyt	kowe:
Podstawowe wyposażenie do lotów dziennych	- wg Instrukcji Użytkowania w Locie Rozdział 7
Dodatkowe wyposażenie	- wg Instrukcji Użytkowania w Locie Rozdz. 7
Specjalne wyposażenie zgodne z przeznaczeniem	 wyposażenie do opylania, opryskiwania i gaszenia pożarów oraz kabina 206.00.000.00-0 służąca do przezbrojenia s-tu z wersji jedno-
Instalacje:	sterowej na wersję dwusterową.
Rodzaj instalacji paliwa	 opadowa z wymuszonym poborem paliwa przez pompę silnikową
Rodzaj instalacji oleju	- opadowa z wymuszonym potorem oleju przez pompę silnikową
Rodzaj instalacji e.ektry- cznej	- jednoprzewodowa, 27,5 V
Rodzaj instalacji radio- nawigacyjnej	- radiostacja KS-6102
Instalacja pneumatyczna	 50 atn., służy do sterowania urządzeniami agro oraz hamowania kół
Przeznaczenie samolotu:	
Zalety ekonomiczne	

ŧ

-27-	Arkusz danych do Świadectwa Typu BB-142
	Wydanie 4 1989.12.03
Dodatkowe możliwości zastosowania	
Strefy klimatyczne eksploatacji	- klimat umiarkowany i tropikalny
Porównanie z podobnymi konstrukcjami	
Opłacalność produkcji	
Prace okresowe, okresy międ	zynaprawcze, żywotność płatowca:
Prace okresowe dla s-tu	- dzienn; 50-cio godzinne 200 godzinne i 600 godzinne
Okresy międzynaprawcze płatowca	- eksploatacja bezremontowa
Okres międzynaprawczy silnika	- 1200 godz. /do pierwszego remontu/ 1000 godz. /między następnymi remontami/
Żywotność płatowca	- 6000 godzin /przewidywany/ resurs wstępny 2000 godzin
Ograniczenie czasowe	- nie ma /wg stanu technicznego/

PRZEPISY, NORMY, PATENTY

Zastosowane	przepisy	krajowe	-	-
Zastosowane	przepisy	zagraniczne	-	British Civil Airworthiness Requirements, Section K,
8		•		Issue VI, April 1974 oraz dodatkowe dla kat.przeciążonej
3		•		CAA, Airworthiness
	• •••			Notice No 90 Issue 1 . April 1983
Zastosowane	normy po	løkie	-	PN i BN
Zastosowane	normy za	graniczne		Radzieckie normy GOST, OST i branżowe przyjęte w polskim przemyśle lotniczym

Arkuoz danych do -28-Świadcctwa Typu BB-142 Wydanie 4 1989.12.03 Zastosowane patenty polskie 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrzutu zawartości zbiornika 109 030 - Mechanizm zamykania i otwierania pokrywy zbiornika 10: . . agrolotniczych e * 106 513 - Dodatkowa i wymienna kabina sterownicza - 106 247 - Opylacz tunelowy z awaryjnym zrzutem zawartości zbiornika 5.1.1.2 108 148 - Kratownica nośna kadłuba samolotu 30.129 - Układ sterowania dozownikiem opylacza aerodynamicznego afthe see 122 344 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszcza do opylaczy lotniczych , w samolocie rolniczym 560 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszcza do opylacza lotniczego 33 230 - Spulchniacz obrotowy 122 144 - Dozownik do środków sypkich 63 166 - Opylacz tunelowy P227 411 - Samolot rolniczy 1. 36 149 - Kadłub samolotu rolniczego 710 - Zbiornik laminatowy do materiałów sypkich i ciekłych 1 P239 527 - Dozownik cieczy zwłaszcza do atomizerów

agrolotniczych

÷

-29-

Swindertwa Ty	ио ри BB-142
Wydanie 4	1989.12.03

- Warunki Techniczne WSK "PZL-Warszawa-Okęcie" dotyczące s-tu PZL-106

Inne dane odnośnie produkcji

Zastosowane patenty zagraniczne

Zastosowane warunki techniczne

ŚWIADECTWA TYPU I ORZECZENIA

Polskie świadectwo typu lub orzeczenie na samolot i jego zespoły: Śmigło AW-2-30, Świadectwo Typu nr DB-122 z dnia 1979.04.02 - zgodność z przepisami FAR 35 Silnik ASz-62IR, Świadectwo Typu nr CB-116 z dnia 1978.02.15 - zgodność z przepisami FAR-33 Pasy bezpieczeństwa pilota, Orzeczenie IKCSP nr HA-30/83 z dria 9.09.1983 - zgodność z przepiśami FAR 37.132 /TSO C 22f/ Zbiornik-kabina instruktora,Orzeczenie IKCSP BB-14/87 z dnia 1987.06.30. - zgodność z przepisami BCAR cz.K Zagraniczne Świadectwo Typu - nie uzyskano

INFORMACJE DODATKOWE

1.W przypadku użytkowenia s-tu w wersji przeciążonej obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106BSA wraz z Uzupełnieniem dotyczącym samolotu przeciążonego.

2.% przypadku zabudowy "Zbiornika-kabiny instruktora 206.00.000.00-0" obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106 BSA wraz z Uzupeżnieniem dotyczacym manaji samolety DWUSCEP

z Uzupełnieniem dotyczącym wersji samolotu DWUSTER.

-KONIECle kon

(The end of the original TCDS)

SECTION 2: Airworthiness Directives

NOTE: Before 1998 the Polish Civil Aviation Office issued no AD, and the Mandatory Service Bulletins were the equivalent of the AD.

AD	No.	Date	Concerns
			None
MSB	No.	Date	Concerns
	10684137	84.05.03	Concerna
	10686156	86.04.08	
	10686157	86.04.08	
	10686167	86.11.05	
	10686169	86.11.03	
	10686170	86.12.31	
	10687174	87.02.10	
	10688199	88.03.07	
	10688202	88.06.01	
	10688204	88.12.15	
	10688205	88.12.29	Strengthening of the fin skin near No 3 rib for PZL- 106BR airplanes S/N from 09860179 to 09860212 inclusively and PZL-106BT airplanes S/N from 10880217 to 10880221 inclusively
	10689207	89.01.27	Strengthening of landing gear legs in the PZL-106 Kruk airplanes of all versions up to S/N 0880178
	10689210	89.02.16	Replacement of fuel gauges in the PZL-106BS airplanes(S/N 08850149 – 08850162) and PZL- 106BR airplanes (S/N 08850164 – 08850173 and 08860174 – 08860177)
	10689219	89.10.20	Change of overhaul I life to first overhaul of some certificated units installed in the PZL-106A, AS,B,BR,BS, and PZL-106BT airplanes
	10693232	93.09.02	Extension of the airframe initial service life of the PZL-106BR and PZL-106BS airplanes to 4000 hour for S/N 08850149 and up
	10696235	96.0603	Operation of PZL-106Kruk airplanes (all versions) u to S/N 10900248 evaluating the fabric skin "according to its technical condition"

AD	No.	Date	Concerns
			None
MSB	No.	Date	Concerns
IVI3D	10682111	82.12.29	Concerns
	10684137	84.05.03	
	10686156	86.04.08	
	10686157	86.04.08	
	10686161	86.05.10	
	10686164	86.06.03	
	10686167	86.11.05	
	10686169	86.11.03	
	10686172	86.12.30	
	10687174	87.02.10	
	10687179	87.03.27	
	10687185	87.05.18	
	10688198	88.02.12	
	10688202	88.06.01	
	10689207	89.01.27	Strengthening of landing gear legs in the PZL-106 Kruk airplanes of all versions up to S/N 0880178
	10689210	89.02.16	Replacement of fuel gauges in the PZL-106BS airplanes(S/N 08850149 – 08850162) and PZL- 106BR airplanes (S/N 08850164 – 08850173 and 08860174 – 08860177)
	10689219	89.10.20	Change of overhaul I life to first overhaul of some certificated units installed in the PZL-106A, AS,B,BR,BS, and PZL-106BT airplanes
	10693232	93.09.02	Extension of the airframe initial service life of the PZL-106BR and PZL-106BS airplanes to 4000 hour for S/N 08850149 and up
	10696235	96.0603	Operation of PZL-106Kruk airplanes (all versions) u to S/N 10900248 evaluating the fabric skin "according to its technical condition"

AD	No.	Date	Concerns
	NO.	Duto	None
MSB	No.	Date	Concerns
	10686156	86.04.08	
	10686157	86.04.08	
	10686167	86.11.05	
	10687174	87.02.10	
	10689207	89.01.27	Strengthening of landing gear legs in the PZL-106
			Kruk airplanes of all versions up to S/N 0880178
	10696235	96.0603	Operation of PZL-106Kruk airplanes (all versions) u
			to S/N 10900248 evaluating the fabric skin

SECTION 3: Occurrence Reporting

The Specific Airworthiness Specification may be used as a basis for the issue of a Restricted Certificate of Airworthiness in accordance with 21A.173(b)(2) under the following conditions:

- a) The holder of a Restricted Certificate of Airworthiness based on this Specific Airworthiness Specification shall report to the State of Registry all information related to occurrences associated with the operation of the aircraft which affects or could affect the safety of operation¹.
- b) Such reports shall be despatched within 72 hours of the time when the occurrence was identified unless exceptional circumstances prevent this.
- c) The State of Registry shall forward the information received under (a) to the Agency when it relates to failures, malfunctions, defects or other occurrences which cause or might cause adverse effects on the continuing airworthiness of the aircraft.

SECTION 4: Other Limitations

[This is reserved for EASA use. Additional limitations may be necessary, as found necessary to reduce the risks associated with deficiencies in the reporting chain in Section 3. These may be based on the expectation that specific maintenance may be required due to aircraft ageing, etc.]

(CAA Proposal:) There are no additional limitations.

THE END

¹ AMC 20-8 contains guidance describing the occurrences which are to be reported