

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

Świadczenie danych do Świadectwa Typu nr BB-142	
Samolot PZL-106B "KRUK"	
PZL-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.

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

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

DANE CHARAKTERYSTYCZNE UŻYTKOWE I EKONOMICZNE SAMOLOTU

1. DANE OGÓLNE SAMOLOTU

Typ samolotu	-	PZL-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 cylindrowy, pojedyncza gwiazda śmigło US-133000
Wytwórca samolotu	-	WSK "PZL-Warszawa-Okęcie"
Rok budowy	-	1984 /przebudowa z PZL-106B na PZL-106BR/

Informacje dodatkowe

2 -

Arkusz danych do
Świadectwa Typu BB-142

Wydanie 4 1989.12.03

2. WYMIARY I MASY

Rozpiętość	- 15 m
Długość	9,25 m
Wysokość na postoju	- 3,32 m
Rozstaw podwozia	3,10 m
Masa do startu	3000kg dla kat.normalnej max.3450 kg dla kat.przeciążonej
Masa własna z wyposaż. standardowym	- 1790 ⁺ 1% kg
Masa użyteczna	- Zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie lecz nie więcej niż 1300 kg w zbiorniku chemikaliów

3. ZESPOŁ NAPĘDOWY

Liczba silników	- 1 /jeden/
Rozmieszczenie	- z przodu kadłuba
Typ	- PZL-3SR
Rodzaj silnika	- reduktorowy
Moc /max.,startowa/	- 441 kW /600 KM/
Wytwórca silnika	- WSK "PZL-Rzeszów"
Rok budowy	- 19.04.1984 /data wydania świadectwa typu na silnik/

4. ŚMIGŁO

Typ	- US 133000
Rodzaj	- metalowe, o stałych obrotach
Średnica	- 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/

3 -

Przekazany do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

5. CHARAKTERYSTYKA SILNIKA

Moc maksymalna /startowa/	- 441 kW /600 KM/
Obroty wału /max.startowe/	- 2200 obr/min
Dopuszczalne nadobroty wału głównego	- 2300 obr/min w czasie do 3 sek
Moc trwała	- 404 kW /550 KM/
Pułap pomiarowy osiągow mocy	- na poziomie morza
Przełożenie reduktora obrotów śmigła	- 0,7
Max. dopuszczalne ciśnienie ładowania	- 127 kPa /955 mmHg/
Max. temp. głowic	- 240°C w ciągu 15 min
Temp. zalecana	- 140+230°C
Max. temp. oleju	- 85°C w ciągu 15 min
Temp. oleju zalecana	- 40+75°C
Paliwo	- liczba oktanowa min. 91
Zamienniki paliwa	- B91/115 wg GOST 1012-72 100/130 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
Zamienniki oleju	- MS-20, MK-22 wg GOST21743-76 Aeroshell 100 wg MIL-L-6082 Aeroshell 100W wg MIL-L-22851
Zużycie paliwa	- 120+142 l/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 samolotu	- zgodne z Instrukcją Użytkowania w Locie

4 -

Wydanie 4		1989.12.03
-----------	--	------------

7. DOPUSZCZALNE WYWAŻENIA I PRZECIĄŻENIA

Długość ciężkiwy SCA	-	2160 mm
Odległość początku SCA od punktu odniesienia /punktem odniesienia" jest płaszczyzna wręgi I kratownicy kadłuba/	-	112 mm
Zakres położenia środka masy i ramię położenia środka masy względem początku SCA	-	dla kategorii normalnej 23,5% /615 mm/ do 40% /864 mm/ dla kategorii przeciążonej 28.5% /615mm/ do 34.0% /734mm/

Współczynniki dopuszczalne przeciążeń w locie

+3,55 g	dla kat. normalnej
-1.42 g	/3000 kg/
+3,0 g	dla kat. przeciążonej
-1,0 g	/3450 kg/

8. DANE OSIAGOWE SAMOLOTU

	kat.normalna	kat.przeciążona
Prędkość lotu EAS /IAS/:		
Prędkość dopuszczalna V_{NE}	- 270/265/	194/192/
Prędkość operacyjna V_{NO}	215/212/	194/192/
Prędkość ewolucyjna V_A	- 194/192/	194/192/
Max.prędkość z wychy- lonymi klapami na 40° V_{FE}	- 170/172/	170/172/
Prędkość przeciągnięcia:		
Prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do startu /z tunelem/	107/110/	115/117/
Prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania /z tunelem/	- 101/105/	108/111/

5 -

Arkusz danych do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

Prędkość przeciągnięcia
w zakręcie /klapy 0°,

z tunelem/

154/152/ 126/126/
przechylenie 60° przechylenie 30°

Max.wznoszenie

/z tunelem, moc nominalna
na poziomie morza,
temp. ISA/

- 2,7 m/sek 1,4 m/sek

Długość startów i lądowań

- zgodnie z Instrukcją Użytkowania
w Locie, rozdz.5 /Osiągi/

Pułap praktyczny
/max. operacyjny/

- 3650 m

9. OGRANICZENIA

Dopuszczalny wiatr czołowy

Dopuszczalny wiatr boczny /90°/ - 20 km/h

Dopuszczalne rodzaje lotów - dzienny VFR

Dopuszczenie do warunków lotu - nie dopuszczony do lotów przy
znanych warunkach oblodzenia

Dopuszczalne figury akrobacji - nie dopuszczony do wykonywania
akrobacji

Inne ograniczenia

zakręt z przechyleniem
powyżej 60° /dla kat. przecią-
żonej powyżej 30°/.

10. DANE KONSTRUKCYJNE

Układ płatów nośnych

- dolnopłat zastrzałowy

Obrys geometryczny płata

- prostokątny

Mechanizacja płata nośnego

- klapy

Profil płata

- NACA 2415

Kąt zaklinowania

- 6°6'

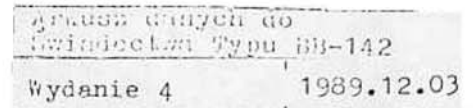
Wznios płata

- 4°

Skos płata

- 1°

- 6 -



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 l
Pojemność zbiornika oleju	- 54 l
Pojemność innych zbiorników /zbiornik chemikaliów/	- 1400 l
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	- $+3^{\circ}$
Wchylenie powierzchni sterowych i klap:	
lotki:	- w górę $21^{\circ} \pm 2^{\circ}$, w dół $15^{\circ} \pm 2^{\circ}$
ster wysokości	- w górę $28^{\circ} \pm 2^{\circ}$, w dół $15^{\circ} \pm 2^{\circ}$
ster kierunku	- w prawo $35^{\circ} \pm 2^{\circ}$, w lewo $35^{\circ} \pm 2^{\circ}$
klapy	- do startu 15° , do lądowania 40°
Miejsca i rodzaje wyważień samolotu:	
Trymer steru wysokości, trymer lotki, flettner steru kierunku, wyważenie aerodynamiczne na sterze wysokości, wyważenie masowe na sterze kierunku, na sterze wysokości i lotkach	
Obciążenie powierzchni nośnej	- $94,7 \text{ kg/m}^2$
Obciążenie 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

Arkusz danych do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

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	- sztywne /popychaczami/
Rodzaj sterowania nożnego	- linkowe
Automatyzacja sterowania	- nie zastosowano
Wyposażenie kontrolne i użytkowe:	
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	- wyposażenie do opylania, opryskiwania i gaszenia pożarów oraz kabina 206.00.000.00-0 służąca do przebrojenia s-tu z wersji jednosterowej na wersję dwusterową.
Instalacje:	
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	- jedнопrzewodowa, 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	
Dodatkowe możliwości zastosowania	
Strefy klimatyczne eksploatacji	- -20°C do +45°C
Porównanie z podobnymi konstrukcjami	
Opłacalność produkcji	-

8 -

Arkusz danych do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

Prace okresowe, okresy międzynaprawcze,
żywołność płatowca:

- Prace okresowe dla samolotu - 50-cio godzinne
200 godzinne i 600 godzinne
- Okresy międzynaprawcze
płatowca - eksploatacja bezremontowa
- Okres międzynaprawczy s-ka - 700 godzin
- Żywołność płatowca - 6000 godzin /przewidywany/
resurs wstępny 2000 godzin
- Ograniczenia czasowe - nie ma /wg stanu technicznego/

PRZEPISY, NORMY, PATENTY

Zastosowano przepisy krajowe

Zastosowano przepisy zagra-
niczne

- British Civil Airworthiness Requirements, Section K, Issue VI, April 1974 oraz dodatkowo dla kat. przeciążonej CAA, Airworthiness Notice No 90 Issue 1 April 1983

Zastosowano normy polskie

- PN i BN

Zastosowano normy zagraniczne

- Radzieckie normy GOST, OST i branżowe przyjęte w polskim przemyśle lotniczym

Zastosowane patenty polskie:

- 105 890 - Urządzenie do awaryjnego zrzutu zawartości zbiornika
- 109 030 - Mechanizm zamykania i otwierania pokrywy zbiornika
- 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
- 122 344 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszcza do opylaczy lotniczych
- 31 606 - Układ elementów zawieszenia zbiornika w samolocie rolniczym
- 131 560 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszcza do opylacza lotniczego
- 33 230 - Spulchniacz obrotowy
- 122 144 - Dozownik do środków sypkich
- 63 166 - Opylacz tunelowy

9 -

Ataśczony do Świadcstwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

P227411 - Samolot rolniczy
36 149 - Kadłub samolotu rolniczego
36 710 - Zbiornik laminatowy do materiałów sypkich i ciekłych
P239527 - Dozownik cieczy zwłaszcza do atomizerów agrolotniczych
Zastosowane patenty zagraniczne
Zastosowane warunki techniczne - Warunki Techniczne WSK "PZL-Warszawa-Okęcie" dotyczące s-tu PZL-106
Inne dane odnośnie produkcji

ŚWIADCSTWA TYPU I ORZECZENIA

Polskie świadcstwo typu lub orzeczenie na samolot i jego zespoły:

Śmigło US-133000, Świadcstwo Typu nr DB-141 z dnia 16.02.1984 - zgodność z przepisami FAR-35

Silnik PZL-3SR, Świadcstwo Typu nr CB-108 z dnia 19.04.1984 - zgodność z przepisami FAR 33

Pasy bezpieczeństwa pilota, Orzeczenie IKCSP nr HA-30/83 z dnia 9.09.1983 - zgodność z przepisami FAR 37.132 /TSO C22f/
Zbiornik-kabina instruktora, Orzeczenie IKCSP BB-14/87 z dnia 1987.06.30.-zgodność z przepisami BCAR cz.K
Zbiorniki paliwa podwieszane pod skrzydła, Orzeczenie IKCSP EK-13/87 z dnia 1987.06.26. -zgodność z przepisami BCAR cz.K2-10

INFORMACJE DODATKOWE

1. W przypadku użytkowania s-tu w wersji przeciążonej obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106BR wraz z Uzupełnieniem dotyczącym samolotu przeciążonego.
2. W przypadku zabudowy "Zbiornika-kabiny instruktora 206.00.000.00-0" obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106BR wraz z Uzupełnieniem dotyczącym wersji samolotu DWUSTER
3. Samolot jest przystosowany do podczepiania czterech zbiorników podskrzydłowych służących do przewożenia paliwa.
W przypadku podwieszenia zbiorników obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106BR wraz z Uzupełnieniem dotyczącym użytkowania s-tu z podwieszonymi zbiornikami.

10 -

Zbiór danych do Świadectwa Typu BB-142	
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	- PZL-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 napędowy	- silnik tłokowy, 9-cio cylindrowy, pojedyncza gwiazda śmigło 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 m
Długość	- 9,34 m
Wysokość na postoju	- 3,32 m
Rozstaw podwozia	- 3,10 m
Masa do startu	- 3000 kg dla kat. normalnej max 3500 kg dla kat. przeciążonej
Masa własna z wyposaż. standardowym	- 2080 kg
Masa użyteczna	- Zgodnie z Instrukcją Użytkownika w Locie lecz nie więcej niż 1300 kg; w zbiorniku chemikaliów

11 -

Zmiany w stosunku do Świadczenia Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

3. ZESPÓŁ NAPĘDOWY

Liczba silników	1 /jeden/
Rozmieszczenie	- z przodu kadłuba ASz-62IR
Rodzaj silnika	- reduktorowy
Moc /max. startowa/	- 721 kW /980 KM/
Wytwórca silnika budowy	- WSK "PZL-KALISZ" 1978.02.15 /Data wydania Świadczenia Typu na Silnik/

4. ŚMIGŁO

	AW-2-30
Rodzaj	- metalowe, o stałych obrotach
Średnica	- 3,30 m
Ilość łopat ustawienia łopat	- 4 /cztery/ - minimalny 18° na promieniu R=1000 mm Zakres przestawienia: 15°
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 świadczenia typu na śmigło/

5. CHARAKTERYSTYKA SILNIKA

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

12 -

Arkusz danych do	
Świadectwa Typu BL-142	
Wydanie 4	1989.12.03

Pułap pomiarowy osiąarów mocy	- na poziomie morza
Przełożenie reduktora obrotów śmigła	11/16
Max. dopuszczalne ciśnienie ładowania	- $140^{+3,3}$ kPa / 1050^{+25} mmHg/
Max. temperatura głowic	- 245°C w ciągu 5 min przy N_{max} i w ciągu 15 min przy pozostałych mocach
Temp. zalecane	- $150-215^{\circ}\text{C}$
Max. temperatura oleju	- 85°C w ciągu 3 min
Temp. oleju zalecana	- $60-75^{\circ}\text{C}$
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.2435
Olej	- Mineralne oleje lotnicze z dodatkami lub bez dodatków zmywających o lepkości nominalnej min. 20 cSt przy 100°C i wskaźniku 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	- $147-161$ l/h przy 0,6 Mn
Zużycie oleju /max.dopusz./	- 15 g/KWh
Ograniczenie silnika	- nie ma /wg certyfikatu CB-116/

6. DANE EKONOMICZNE SAMOLOTU

Przeznaczenie samolotu	- do prac agrolotniczych i do gaszenia pożarów
Załadowanie ekonomiczne samolotu	- zgodnie z Instrukcją Użytkownika w Locie

- 13 -

Zakład Lotniczy PZL-106B Lubuska ul. 142	
Wydanie 4	1989.12.03

7. DOPUSZCZALNE WYWAŻENIA I PRZECIĄŻENIA

Długość ciężkiwy SCA	- 2160 mm
Odległość początku SCA od punktu odniesienia	112 mm
/"punktem odniesienia" jest płaszczyzna wręgi I kratownicy kadłuba/	
Zakres położenia środka masy i ramię położenia środka masy względem początku SCA	- dla kat.normalnej 19% /410 mm/ - 31% /670 mm/ - dla kat.przeciążonej 21% /453 mm/ - 29% /626 mm/

Współczynniki dopuszczalne przeciążeń w locie	+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 wychylonami klapami na 40° V_{FE}	170 /174/	170 /174/

14 -

Załącznik nr 1 do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

Prędkości przeciągnięcia EAS/IAS/:

Prędkość przeciągnięcia
w konfiguracji do startu
/z tunelem/

101/102/

109/111/

Prędkość przeciągnięcia
w konfiguracji do lądowania
/z tunelem/

100 /102/

108/110/

Prędkość przeciągnięcia
w zakręcie /klapy 0°,
z tunelem/

145/146/

przechylenie 60°

119/122/

przechylenie 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 Instrukcją Użytko-
wania w Locie, rozdz. 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
akrobacji

Inne ograniczenia

- zakręt z przechyleniem
powyżej 60° /dla kat. prze-
ciążonej powyżej 30°/

15 -

Zmiany w stosunku do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

10. DANE KONSTRUKCYJNE

Układ płatów nośnych	- dolnopłat zastrzałowy
Obrys geometryczny płata	- prostokątny
Mechanizacja płata nośnego	- klapy
Profil płata	- NACA 2415
Kąt zaklinowania	- 6°6'
Wznios płata	- 4°
Skos płata	- 1°
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 l
Pojemność zbiornika oleju	- 67 l
Pojemność innych zbiorników /zbiornik chemikaliów/	- 1400 l
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°
Wchylenie powierzchni sterowych i klap:	
lotki	- w górę 21 ^{±2°} , w dół 15 ^{±2°}
ster wysokości	- w górę 28 ^{±2°} , w dół 15 ^{±2°}
ster kierunku	- w prawo 35 ^{±2°} , w lewo 35 ^{±2°}
klapy	- do startu 15°, do lądowania 40°
Miejsce i rodzaje wyważen samolotu:	
Trymer steru wysokości, flettner steru kierunku, wyważenie aerodynamiczne na sterze wysokości, wyważenie masowe na sterze kierunku, na sterze wysokości i lotkach	
Obciążenie powierzchni nośnej /dla wersji przeciążonej/	110,4 kg/m ²
Obciążenie mocy /dla wersji przeciążonej/	4.86 kg/kW / 3.57 kg/km/
Układ i rodzaj podwozia	- stałe, z kółkiem ogonowym
Rodzaj amortyzacji podwozia	- olejowo-pneumatyczne

16 -

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	- sztywne /popychaczami/
Rodzaj sterowania nożnego	- linkowe
Automatyzacja sterowania	- nie zastosowano
Wypośażenie kontrolne i użytkowe:	
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 przebrojenia s-tu z wersji jedno-sterowej na wersję dwusterową.
Instalacje:	
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	- 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	

18 -

Arkusze danych do Świadectwa 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
- 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 - Klatownica 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 ciśnieniowy 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

19 -

Aparat danych do Świadectwa Typu BB-14	
Wydanie 4	1989.12

Zastosowane patenty zagraniczne

Zastosowane warunki techniczne

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

Inne dane odnośnie produkcji

ŚWIADECTWA TYPU I ORZECZENIA

Polskie świadectwo typu lub orzeczenie na samolot
i jego zespoły:

Śmigło AW-230, 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 dnia 9.09.1983 - zgodność z przepisami 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 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 Uzupełnieniem dotyczącym wersji samolotu DWUSTER.

-20--

Zbiórka danych do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

III. Model: PZL-106BSA zatw.

DANE CHARAKTERYSTYCZNE UŻYTKOWE I EKONOMICZNE SAMOLOTU

1. DANE OGOLNE SAMOLOTU

samolotu	- PZL-106BSA
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, 9-cio cylindrowy, pojedyncza gwiazda śmigło 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 max 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 kg; w zbiorniku chemikaliów

21-

Świadectwa Typu RB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

3. ZESPOŁ NAPĘDOWY

Liczba silników	1 /jeden/
Rozmieszczenie	- z przodu kadłuba 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/

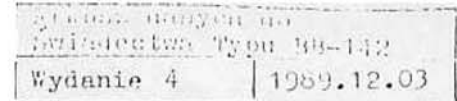
4. ŚMIGŁO

Typ	- AW-2-30
Rodzaj	- metalowe, o stałych obrotach
Średnica	- 3,30 m
Ilość łopat	- 4 /cztery/
Kąt ustawienia łopat	- minimalny 18° na promieniu R=1000 mm Zakres przestawienia: 15°
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

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

-22-



Pułap pomiarowy osiąarów mocy	na poziomie morza
Przełożenie reduktora obrotów śmigła	11/16
Max. dopuszczalne ciśnienie ładowania	$140^{+3,3}$ kPa / 1050^{+25} mmHg/
Max. temperatura głowic	- 245°C w ciągu 5 min przy N_{max} i w ciągu 15 min przy pozostałych mocach
Temp. zalecane	- 150-215°C
Max. temperatura oleju	- 85°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 dodatkami lub bez dodatków zmywających o lepkości nominalnej min. 20 cSt przy 100°C i wskaźniku 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 l/h przy 0,6 N_n
Zużycie oleju /max.dopusz./	- 15 g/KWh
Ograniczenie silnika	- nie ma /wg certyfikatu CB-116/

6. DANE EKONOMICZNE SAMOLOTU

Przeznaczenie samolotu	- do prac agrolotniczych i do gaszenia pożarów
Załadowanie ekonomiczne samolotu	- zgodnie z Instrukcją Użytkownika w Locie

-23-

Zakład Lotniczy Lubuski Lotniczy Sp. z o.o.	
Lubuski Lotniczy Sp. z o.o. 142	
Wydanie 4	1989.12.03

7. DOPUSZCZALNE WYWAŻENIA I PRZECIĄŻENIA

Długość cięciwy SCA	- 2160 mm
Odległość początku SCA od punktu odniesienia	112 mm
/"punktem odniesienia" jest płaszczyzna wręgi I kratownicy kadłuba/	
Zakres położenia środka masy i ramię położenia środka masy względem początku SCA	dla kat.normalnej 19% /410 mm/ - 31% /670 mm/ dla kat.przeciążonej 21% /453 mm/ - 29% /626 mm/

Współczynniki dopuszczalne przeciążeń w locie	- +3,55 g dla kat.normalnej -1,42 g /3000 kg/
	+3,0 g dla kat.przeciążonej -1,0 g /3600 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° V_{FE}	- 170 /174/	170 /174/

-24-

Wzrost danych do Świadectwa Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

Prędkości przeciągnięcia EAS/IAS/:

Prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do startu /z tunelem/	101/102/	111/113/
Prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania /z tunelem/	- 100 /102/	110/111/
Prędkość przeciągnięcia w zakręcie /klapy 0°, z tunelem/	145/146/ przechylenie 60°	121/124/ przechylenie
Max. wznoszenie /z tunelem, moc trwała, na poziomie morza, temp. ISA/	- 5,01 m/s	2.63 m/s
Długość startów i lądowań	- zgodnie z Instrukcją Użytko- wania w Locie, rozdz. 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 akrobacji
Inne ograniczenia	- zakręt z przechyleniem powyżej 60° /dla kat. prze- ciążonej powyżej 30°/

-25-

Zatwierdzenie do zwisdecji Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

10. DANE KONSTRUKCYJNE

Układ płatów nośnych	- dolnopłat zastrzałowy
Obrys geometryczny płata	- prostokątny
Mechanizacja płata nośnego	- klapy
Profil płata	- NACA 2415
Kąt zaklinowania	- 6°
Wznios płata	- 4°
Skos płata	- 1°
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 l
Pojemność zbiornika oleju	- 67 l
Pojemność innych zbiorników /zbiornik chemikaliów/	- 1400 l
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°
Wchylenie powierzchni sterowych i klap:	
lotki	- w górę $21^{\pm 2^{\circ}}$, w dół $15^{\pm 2^{\circ}}$
ster wysokości	- w górę $28^{\pm 2^{\circ}}$, w dół $15^{\pm 2^{\circ}}$
ster kierunku	- w prawo $35^{\pm 2^{\circ}}$, w lewo $35^{\pm 2^{\circ}}$
klapy	- do startu 10° , do lądowania 40°

Miejsce i rodzaje wyważań samolotu:

Trymer steru wysokości, trymer lotek, flettner steru kierunku, wyważenie aerodynamiczne na sterze wysokości, wyważenie masowe na sterze kierunku, na sterze wysokości i lotkach

Obciążenie powierzchni nośnej /dla wersji przeciążonej/	- 113.60 kg/m ²
Obciążenie mocy /dla wersji przeciążonej/	- 5.00 kg/kW /3.67 kg/KM/
Układ i rodzaj podwozia	- stałe, z kółkiem ogonowym
Rodzaj amortyzacji podwozia	- olejowo-pneumatyczne

-26-

Świadczenia do Świadczenia 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	- sztywne /popychaczami/
Rodzaj sterowania nożnego	- linkowe
Automatyzacja sterowania	- nie zastosowano
Wyposażenie kontrolne i użytkowe:	
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 przebrojenia s-tu z wersji jedno-sterowej na wersję dwusterową.
Instalacje:	
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	- jedнопrzewodowa, 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	

-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 międzynaaprawcze, żywotność płatowca:

Prace okresowe dla s-tu - dzienn.; 50-cio godzinne
200 godzinne i 600 godzinne

Okresy międzynaaprawcze
płatowca

- eksploatacja bezremontowa

Okres międzynaaprawczy
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
CAA, Airworthiness
Notice No 90 Issue 1
April 1983

Zastosowane normy polskie

- PN i BN

Zastosowane normy zagraniczne

- Radzieckie normy GOST, OST
i branżowe przyjęte w polskim
przemysle lotniczym

-28-

Arkusz danych do Świadectwa 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
- 129 647 - 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
- 122 344 - Siłownik ciśnieniowy zwłaszcza do opylaczy lotniczych
- 31 606 - Układ elementów zawieszenia zbiornika 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
- 36 149 - Kadłub samolotu rolniczego
- 710 - Zbiornik laminatowy do materiałów sypkich i ciekłych
- P239 527 - Dozownik cieczy zwłaszcza do atomizerów agrolotniczych

-29-

Świadczenia Typu BB-142	
Wydanie 4	1989.12.03

Zastosowane patenty zagraniczne

Zastosowane warunki techniczne

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

Inne dane odnośnie produkcji

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 dnia 9.09.1983 - zgodność z przepisami 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 użytkowania s-tu w wersji przeciążonej obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106BSA wraz z Uzupełnieniem dotyczącym samolotu przeciążonego.
2. W przypadku zabudowy "Zbiornika-kabiny instruktora 206.00.000.00-0" obowiązuje Instrukcja Użytkowania w Locie s-tu PZL-106BSA wraz z Uzupełnieniem dotyczącym wersji samolotu DWUSTER.

-KONIEC-



ce? Koo f.

(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.

PZL-106BR Kruk			
AD	No.	Date	Concerns
<i>None</i>			
MSB	No.	Date	Concerns
	10684137	84.05.03	
	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 hours for S/N 08850149 and up
	10696235	96.0603	Operation of PZL-106Kruk airplanes (all versions) up to S/N 10900248 evaluating the fabric skin "according to its technical condition"

PZL-106BS Kruk			
AD	No.	Date	Concerns
<i>None</i>			
MSB	No.	Date	Concerns
	10682111	82.12.29	
	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 hours for S/N 08850149 and up
	10696235	96.0603	Operation of PZL-106Kruk airplanes (all versions) up to S/N 10900248 evaluating the fabric skin "according to its technical condition"

PZL-106BSA Kruk			
AD	No.	Date	Concerns
<i>None</i>			
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	96.06.03	Operation of PZL-106Kruk airplanes (all versions) up to S/N 10900248 evaluating the fabric skin "according to its technical condition"

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