

## INFORMACJA DLA WŁAŚCICIELI / UŻYTKOWNIKÓW SZYBOWCÓW

### Uwagi dotyczące „Uzupełnień” do IOT / IUL w kwestii zabudowy radiostacji innej jak RS-6101.

Jednym z wymogów Nadzoru, który weryfikuje dokumenty zgodności do lotu szybowca pozostającego w polskim rejestrze (np. z tytułu wydania ARC) jest, aby w przypadku zabudowy dodatkowego wyposażenia, użytkownik dysponował „uzupełnieniami”, zwanymi też (zresztą niesłusznie) „załącznikami” do:

- Instrukcji Użytkowania w Locie (IUL / FM) oraz
- Instrukcji Obsługi Technicznej (IOT / TSM).

W przypadku zabudowy radiostacji pokładowej **innej niż wycofywane z użycia RS-6101**, Nadzór domaga się od użytkownika szybowca okazania stosownych dokumentów, traktujących m.in. o warunkach tej zabudowy, wpływie na położenie środka ciężkości i załadowanie czy ewentualnej obsłudze.

Użytkownik opracowuje dokumenty we własnym zakresie lub może takie opracowanie zlecić.

Nadzór wymaga również aby przedmiotowe „uzupełnienia” użytkownik uzgadniał z Właścicielem Certyfikatu Typu szybowca (TCH).

Allstar PZL Glider otrzymuje liczne wnioski i zapytania w tej materii. Niestety, dokumenty spływające od użytkowników / właścicieli szybowców zawierają bardzo dużą ilość błędów merytorycznych oraz formalnych. Najczęściej dokumenty te są powielane (a wraz z tym powielane są błędy), niezależnie od faktu jakiego typu radiostacji czy szybowca dotyczą!

Uprzejmie informujemy, że także podlegamy ocenie ze strony Nadzoru. Nie dopuszczamy zatem jako TCH możliwości sygnowania dokumentów niedopracowanych, tak pod względem merytorycznym, formalnym jak i fizycznym (stylistyka, gramatyka, etc. – patrz zasady poprawnej pisowni i interpunkcji w języku polskim).

Przedstawiamy kilka sugestii odnośnie właściwego przygotowania „uzupełnień”. Dla tak opracowanych dokumentów pozostawiamy niezmiennione, symboliczne warunki finansowe z tytułu uzgodnienia, którego dokonujemy:

1. Prosimy o przesyłanie przemyślanych i skorygowanych dokumentów, nie będących efektem powielania, uwzględniających merytoryczne i formalne przesłanki celów, dla których zostały stworzone;
2. Akceptujemy wyłącznie pliki w formacie pdf – osobno dla uzupełnienia do IUL oraz IOT (TSM). Jedno wspólne uzupełnienie do IUL i IOT nie jest akceptowalne (to wymóg Nadzoru);
3. Powielenie treści dokumentów i przesłanie tożsamy, ale pod różną nazwą (jeden przypisany do IUL, drugi do IOT) nie jest akceptowalne. Należy rozgraniczyć sprawy związane z eksploatacją urządzenia a warunkami jego zabudowy i ew. obsługi;
4. Na stronie tytułowej należy jednoznacznie zidentyfikować zarówno szybowiec (poprzez podanie jego pełnej nazwy, numeru rejestracyjnego oraz fabrycznego) jak i radiostację;
5. Allstar nie „zatwierdza” dokumentów a jedynie może je uzgadniać. Prosimy, aby w pkt. "Uzgodniono", oprócz "Allstar PZL Glider Sp. z o.o.", znalazł się także dopisek "(Właściciel Certyfikatu Typu)";
6. Nie firmujemy dokumentów nie podpisanych – strona tytułowa powinna jednoznacznie wskazywać autora opracowania oraz zawierać jego podpis z imienia i nazwiska, względnie funkcję, którą sprawuje w organizacji;
7. Opracowanie powinno zawierać aktualną datę – dokumenty datowane „wstecz” nie będą w ogóle rozpatrywane;
8. Kolejne strony „uzupełnień” powinny być jednoznacznie identyfikowalne z całością (np. poprzez wprowadzenie wspólnych stopek bądź nagłówków);
9. W treści załączników należy zidentyfikować IUL i IOT poprzez podanie ich pełnych nazw i dat wydania (pomoc – zestawienia publikacji serwisowych na stronie internetowej: <http://szd.com.pl/downloads/5005a75886cdaindex-of-service-publications-szd-48-3-en.pdf> );
10. W uzupełnieniu do IOT należy zamieścić opis montażu składników radiostacji;
11. W dokumentach powinny znaleźć się odniesienia do danych masowych radiostacji (aparatury) i wpływie (bądź jego braku) na położenie środka ciężkości szybowca. Nawet jeżeli wpływ ten jest pomijalny, taka informacja musi się pojawić;
12. W uzupełnieniu do IOT powinien znaleźć się punkt traktujący o obsłudze okresowej radiostacji i odniesieniu do danych obsługowych (jeżeli takowe istnieją). Nawet, jeżeli producent urządzenia nie wymaga jego serwisowania (należy też o tym napisać), w treści powinien pojawić się warunek o konieczności sprawdzenia poprawności połączeń elementów instalacji oraz prawidłowości działania (określić czasokres);
13. Ilustracje (np. ukazujące miejsca zabudowy poszczególnych składników radiostacji), powinny odnosić się do właściwego typu szybowca;
14. „Uzupełnienie” powinno zawierać chociażby szczętkowe informacje n/t źródła zasilania radiostacji;
15. Decydując się na kopiowanie tekstu z mających zastosowanie instrukcji radiostacji, prosimy nie powielać akapitów dotyczących samolotów, interkomu, słuchawek, wpływu pracy silnika, czy wykorzystania radia do nawigacji VOR – przypominamy, zajmujemy się szybowcem;
16. Sugerujemy nie załączać skomplikowanych schematów elektronicznych tudzież przepisywać kompleksowo rozbudowanych rozdziałów instrukcji obsługowych, nie odnoszących się do rzeczywistych potrzeb użytkownika czy obsługi radiostacji w szybowcu;
17. Prosimy sprawdzić i skorygować błędy ortograficzne, interpunkcyjne i stylistyczne, bo tych pojawia się bardzo wiele. Zastrzegamy sobie prawo do „nie firmowania” rażących stylistycznie bądź ortograficznie opracowań, pomimo właściwej zawartości merytorycznej.

Przypominamy, że Allstar podejmuje się uzgadniać wyłącznie dokumenty dotyczące szybowców, dla których pozostaje Właścicielem Certyfikatu Typu (TCH), tj. SZD-48-3 „Jantar Std. 3”, SZD-50-3 „Puchacz”, SZD-51-1 „Junior”, SZD-55, SZD-59 „Acro”.

Koszt uzgodnienia jednego, prawidłowo opracowanego dokumentu, wynosi 50 PLN netto.

Przemyślane i gotowe „uzupełnienia” do „uzgodnienia” prosimy przysyłać na adres [techsupport@szd.com.pl](mailto:techsupport@szd.com.pl)

Wszelkie inne opracowania, wprowadzanie korekt itp. mogą być dokonywane wyłącznie na zasadach komercyjnych.