



AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
ESPAÑA

**DOCUMENTO QUE DEFINE LA CONFIGURACIÓN
del Modelo de Aeronave**

CSS-13 (POLIKARPOV PO-2) N/S 80518¹

**Aceptable para un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido de
la Agencia Estatal de Seguridad Aérea**

Este documento se emite de acuerdo a la Instrucción Circular 11-05A, estableciendo las condiciones y limitaciones bajo las cuales, la aeronave antes mencionada, se considera que reúne las condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con las mismas.

Lista de páginas efectivas:

Página	1	2	3	4														
Edición	1	1	1	1														

¹ Aeronave excluida de la aplicación del Reglamento (CE) nº 216/2008 por su artículo 4, apartado 4 (Anexo II).



CONTENIDO

SECCIÓN 1: Definición del Diseño de la Aeronave

1.1 General

La aeronave Polikarpov modelo PO-2 (también conocido como U-2) es un diseño de la Unión Soviética que voló por primera vez en 1927, no existiendo certificado de tipo asociado. Entre 1949 y 1955 fueron fabricadas bajo licencia en Polonia por WSK-Mielec y WSK-Warszawa-Okecie, siendo denominadas estas aeronaves como CSS-13.

Finalizada la producción en serie, la Autoridad Polaca autorizó la reconstrucción de una serie de aeronaves conforme al modelo CSS-13, asignándolas un número de serie y matrícula propios que les permitiera su puesta en servicio. Una de ellas fue la denominada N/S 80518 (inicialmente SP-APB), que finalmente fue matriculada en Francia en 1995 como F-AZPN. Desde entonces, esta aeronave ha estado operando bajo la supervisión de la Autoridad Francesa, disponiéndose de su historial de modificación y mantenimiento. La aeronave ha demostrado una experiencia en servicio satisfactoria.

1.2 Características Técnicas y Limitaciones de Operación

1. (Reservado)

2. Descripción: Avión biplaza con cabina descubierta, biplano, estructura de madera con revestimiento de tela, tren de aterrizaje fijo de dos neumáticos y patín de cola

3. (Reservado)

4. Dimensiones:

Envergadura:	ala superior:	11,40 m
	ala inferior:	10,65 m
Longitud:		8,17 m
Altura máxima:		3,50 m
Vía:		1,67 m

5. Motor: Motor alternativo Shvetsov M-11-FR, n/s 2436, 5 cilindros, 8600 cc. Potencia máxima continua 140 CV a 1760 rpm

5.1 Límites del motor: Régimen máximo despegue: 1760 rpm

6. (Reservado)

7. Hélice: Bipala de madera Poncelet 240x148, n/s 135/93



8. Fluidos:

- 8.1 Combustible: Gasolina de aviación 100 LL (no menor de 80 octanos)
8.2 Aceite motor: Aceite de aviación Aeroshell W 100 o similar

9. Capacidades de fluidos:

- 9.1 Combustible: 194 l
9.2 Aceite motor: 15 l

10. Velocidades:

- Máxima en descenso: 150 km/h
De crucero: 132 km/h
De pérdida: 72 km/h

11. Altura máxima 3000 m

12. Capacidad todo tiempo : VFR diurno
Prohibida la operación en condiciones de hielo

13. Masa máxima:

Despegue: 1120 kg

14. Rango Centro de Gravedad:

Vacío (770 kg) Límite anterior: 25,0% CMA Límite posterior: 30,8% CMA
Máximo al despegue: Límite anterior: 27,5% CMA Límite posterior: 32,5% CMA

15. Datum: Cuerda Media Aerodinámica (1556 mm)

16. Deflexiones de las superficies de control:

Timón de profundidad +28° / -13°
Timón de dirección +20° / -20°
Alerones +23° / -22°

17. (Reservado)

18. Tripulación mínima: 1 piloto

19. Máxima cap. asientos: 2, incluido el piloto

20. (Reservado)

21. (Reservado)

22. Ruedas y neumáticos:

Dimensiones tren principal: 700 x 150 mm



23. Límites de vida en servicio:

Célula:	800 horas O.H.
Motor:	400 horas O.H.
Hélice:	400 horas O.H.

24. Otras limitaciones: Maniobras acrobáticas prohibidas
Spinning intencional prohibido
Prohibido fumar en la aeronave

1.3 Instrucciones de Operación y Servicio

Mantenimiento: Informe de Revisión / Mantenimiento Programado FIO R100-Po2
Documentación técnica original del avión Polikarpov PO-2 / U-2 y
del motor Shvetsov M-11-FR

1.4 Notas

Ninguna

SECCIÓN 2: Directivas de Aeronavegabilidad

Son aplicables las directivas de aeronavegabilidad que emita AESA o las que hayan sido emitidas por otras Autoridades Aeronáuticas en relación a la aeronave, motor o hélice, y que sean aceptadas por AESA.

SECCIÓN 3: Notificación de Sucesos

Este Documento de Definición de la Configuración sirve como base para la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido de acuerdo a la Instrucción Circular 11-05A bajo las siguientes condiciones:

- El titular del Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido deberá informar a AESA de toda información relacionada con sucesos asociados a la operación de la aeronave que afecten o puedan afectar a la seguridad de la operación.
- Estos informes deberán ser presentados en el plazo de 72 horas desde el momento en el que el suceso haya sido identificado, a no ser que lo impidan circunstancias excepcionales.

SECCIÓN 4: Otras Limitaciones

Esta aeronave está limitada a operación no comercial.