

Warszawa, dnia 14 lutego 2014 r.

Poz. 9

**WYTYCZNE Nr 1
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 lutego 2014 r.

w sprawie programu przeglądów strukturalnych samolotów typu CESSNA serii 100

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz.1393) oraz M.A.201 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, str. 1, z późn. zm.) ogłasza się, co następuje:

§ 1. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych typu CESSNA serii 100, zaleca się stosowanie jednolitych wymagań w zakresie programu przeglądów strukturalnych samolotów typu CESSNA serii 100, określonych w załączniku do wytycznych.

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski

Załącznik do wytycznych Nr 1
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 14 lutego 2014 r.

Wymagania w zakresie programu przeglądów strukturalnych samolotów typu CESSNA serii 100

Rozdział 1

Wprowadzenie

W dniu 01.12.2011 r. Cessna Aircraft Company, jako posiadacz certyfikatu typu, opublikował nowe instrukcje w zakresie ciągłej zdatności do lotu dla samolotów Cessna serii 100, zawierające istotne wymogi w zakresie planowania i wykonywania obsługi technicznej tych statków powietrznych.

Zostały one opracowane w formie zmian tymczasowych do aktualnie obowiązujących instrukcji obsługi technicznej (Service Manual) i dotyczą m.in.:

- 1) uzupełniającego programu przeglądów strukturalnych – *Supplemental Inspection Documents Information (SIDs)*;
- 2) programu zapobiegania i kontroli korozji – *Corrosion Prevention and Control Program (CPCP)*;
- 3) inspekcji linii układu sterowania – *Control Cable Inspection Information - Expanded Maintenance (EM)*;

W dniu 08.10.2012 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Urzędem”, opublikował na swojej stronie internetowej komunikat „Programy Obsługi Technicznej dla samolotów typu CESSNA serii 100”, w którym przedstawiono terminy oraz sposób, w jaki wskazanym jest realizować postanowienia instrukcji obsługi technicznej. Określono również, że wszystkie zadania w zakresie programu SID, CPCP oraz EM powinny być w całości zrealizowane do dnia 30.06.2014 r., tj. zgodnie z terminem wyznaczonym przez posiadacza certyfikatu typu.

W dniu 07.01.2014 r. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) opublikowała dokument „*EASA Safety Information Bulletin*” (SIB) nr 2014-01, „Cessna – Programy Uzupełniających Inspekcji (Strukturalnych)”, w którym prezentuje swoje stanowisko oraz zalecenia związane z realizacją programów inspekcji strukturalnych na samolotach typu Cessna serii 100.

W świetle oficjalnego stanowiska EASA, wyrażonego w dokumencie SIB nr 2014-01, Urząd rekomenduje działania służące wdrażaniu programu przeglądów strukturalnych na samolotach Cessna serii 100, określone w rozdziale 2 załącznika.

Jednocześnie Urząd odstępuje od rekomendacji zaleceń określonych w komunikacie z dnia 08.10.2012 r. pt. „Programy Obsługi Technicznej dla samolotów typu CESSNA serii 100”.

Rozdział 2

Proponowane działania

Zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydaje niniejsze wytyczne i zaleca, aby program przeglądów strukturalnych, wynikający z instrukcji obsługi technicznej, został zaimplementowany do programu obsługi technicznej (POT).

Zgodnie z punktem M.A.201 wymagań Part-M stanowiących załącznik I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, str. 1, z późn. zm.), za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel/użytkownik, który musi zapewnić, że lot nastąpi tylko wtedy, jeśli statek powietrzny jest zdadny do lotu. Wobec powyższego właściciel/użytkownik jest zobowiązany m.in. do dokonywania analizy nowych lub zmienionych instrukcji ciągłej zdadności do lotu, jak również – w oparciu o występujące warunki eksploatacji oraz stan techniczny statku powietrznego – odpowiednio dostosowywać POT, w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji wszystkich statków powietrznych (SP) objętych danym POT.

- I. Podjęcie decyzji o nie zaimplementowaniu programu przeglądów strukturalnych powinno być poprzedzone szczegółową, udokumentowaną analizą, pod kątem jej wpływu na zdadność SP do lotu oraz bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych.

Powinno się uwzględniać w szczególności następujące zagadnienia:

- a) liczbę godzin lotu, lądowań oraz okres eksploatacji od momentu budowy SP,

- b) środowisko eksploatacji, w którym znajdował się SP do tej pory oraz w którym będzie eksploatowany w przyszłości, tj. wilgotność, zasolenie, zanieczyszczenia atmosferyczne, etc.,
- c) rodzaj operacji lotniczych, które były wykonywane w przeszłości oraz są planowane w przyszłości,
- d) zapisy ciągłej zdatności do lotu - w zakresie wpisów dotyczących uszkodzeń strukturalnych, tj. pęknięć zmęczeniowych lub korozji,
- e) wykonane naprawy strukturalne,
- f) wykonane modyfikacje,
- g) rzeczywisty stan techniczny samolotu.

- II. W przypadku braku przesłanek mogących świadczyć o negatywnym wpływie czynników wskazanych w pkt 1 na zdatność do lotu SP lub bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych, fakt podjęcia decyzji o niezastosowaniu się do programu przeglądów strukturalnych wyrażony jest w formie oświadczenia, umieszczonego w sposób trwały w książce statku powietrznego (wpis lub wklejka).

Oświadczenie podpisuje właściciel/użytkownik SP wraz z kierownikiem organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) – jeśli dotyczy.

Wzór oświadczenia:

Oświadczam, że na statku powietrzym nie są wykonywane uzupełniające przeglądy strukturalne „Supplemental Inspection Documents” wynikające z instrukcji ciągłej zdatności do lotu, tj.

..... nr dokumentu

(podać pełną, oryginalną nazwę instrukcji obsługi technicznej, np. „Model 150 Series 1969 Thru 1976 Service Manual”)

Decyzja ta została poprzedzona gruntowną analizą zapisów ciągłej zdatności do lotu, warunków eksploatacji oraz stanu technicznego statku powietrznego.

*Decyzja w zakresie programu przeglądów strukturalnych jest zgodna z zatwierdzoną polityką dotyczącą nieobowiązkowych modyfikacji i/lub inspekcji, wymaganą zgodnie z M.A.301 ppkt. 7.**

.....

Podpis właściciela/użytkownika

.....

*Podpis organizacji zarządzania
ciągłą zdatnością do lotu (CAMO)*

** Dotyczy komercyjnego przewozu lotniczego*

Uwaga:

Zgodnie z M.A.201 a) 1 za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który musi zapewnić, że lot nastąpi wtedy jeśli statek powietrzny jest zdalny do lotu, wobec czego właściciel/użytkownik, który nie zdecyduje się zaimplementować do POT nowych lub zmienionych instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności bierze pełną odpowiedzialność za swoją decyzję.

Wyniki analizy, wraz z uzasadnieniem, powinny być sporządzone w formie pisemnej oraz dostępne dla Urzędu lub zatwierdzonej, zakontraktowanej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO), posiadającej przywilej zatwierdzenia pośredniego zgodnie z M.A.302 d).

- 1) Zaleca się, aby w działania określone w pkt I i II były zaangażowane organizacje zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz organizacje obsługi technicznej.
- 2) Operatorzy lotniczy wykorzystujący samoloty do komercyjnego przewozu lotniczego powinni zapewnić, że decyzja w zakresie programu SID jest zgodna z zatwierdzoną polityką dotyczącą nieobowiązkowych modyfikacji i/lub inspekcji, wymaganą zgodnie z M.A.301 ppkt 7.
- 3) W przypadku podjęcia decyzji o wdrożeniu programu przeglądów strukturalnych zmianę do POT zatwierdza Urząd lub odpowiednio zatwierdzona, zakontraktowana CAMO.
- 4) W przypadku, gdy zatwierdzony POT uwzględnia program przeglądów strukturalnych, ale nie jest możliwe dotrzymanie wskazanej daty realizacji inspekcji SID, datę tę należy zmienić w oparciu o zatwierdzenie nowej zmiany POT. Zmianę zatwierdza Urząd lub odpowiednio zatwierdzona, zakontraktowana CAMO.
- 5) W celu przedłużenia lub wydania poświadczenia ARC personel przeglądu zdatności do lotu upewnia się, czy zatwierdzony program obsługi technicznej obejmuje program przeglądów strukturalnych. Jeśli nie, sprawdza, czy w książce statku powietrznego znajduje się oświadczenie, o którym mowa jest w pkt II.