

Warszawa, dnia 27 lipca 2016 r.

Poz. 70

**WYTYCZNE NR 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 27 lipca 2016 r.

w sprawie specjalnych programów obsługi strukturalnych

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605 i 904) w związku z pkt M.A.302 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych przez ich użytkowników odpowiedzialnych za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu w zakresie wdrożenia specjalnych programów obsługi strukturalnych, zaleca się stosowanie niniejszych wytycznych.

2. Wytyczne nie mają zastosowania do specjalnych programów obsługi strukturalnych będących częścią ograniczeń zdatności do lotu (AWL), certyfikacyjnych wymagań obsługowych (CMR) lub dyrektyw zdatności do lotu (AD).

§ 2. Użyte w wytycznych skróty i definicje oznaczają:

- 1) użytkownik – użytkownika statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Part-M – załącznik I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;
- 4) Part-21 – załącznik I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.8.2012, str. 1, z późn. zm.²⁾);
- 5) POT – program obsługi technicznej;
- 6) CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;

¹⁾ Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 176 z 07.07.2015, str. 4-28 oraz w Dz. Urz. UE L 241 z 17.9.2015, str. 16-48.

²⁾ Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2016, str. 36-37, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 12-24, Dz. Urz. UE L 167 z 01.07.2015, str. 1-9 oraz w Dz. Urz. UE L 3 z 06.01.2016, str. 3-4.

- 7) AMO – (Approved Maintenance Organization) organizację obsługi technicznej i napraw;
- 8) NTO – (No Technical Objection) – dokument o braku przeciwwskazań technicznych w zakresie odejścia od specjalnych programów obsług strukturalnych;
- 9) MTOM – (Maximum Take – Off Mass) maksymalną masę startową statku powietrznego;
- 10) statek powietrzny ELA1 – załogowy europejski lekki statek powietrzny, o którym mowa w art. 2 lit. k pkt (i) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;
- 11) operacje zarobkowe – użytkowanie komercyjne, o którym mowa w art. 3 lit. i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę (Dz. Urz. UE L 079 z 19.3.2008, str. 1, z późn. zm.³⁾);
- 12) operacje zarobkowego transportu lotniczego – operacje wykonywane statkiem powietrznym, których celem jest przewóz pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego.

§ 3. Zaleca się łączne przeprowadzenie działań, o których mowa w § 5 oraz w § 6, w przypadku nieuwzględnienia w całości lub w części specjalnych programów obsług strukturalnych, o których mowa w instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu publikowanymi przez posiadacza certyfikatu typu zgodnie z Part-21 w POT szybowca, motoszybowca lub samolotu o MTOM mniejszym lub równym 2730 kg niewykorzystywanego w operacjach zarobkowego transportu lotniczego.

§ 4. 1. Zaleca się łączne przeprowadzenie działań, o których mowa w § 5 pkt 1–3, w przypadku nieuwzględnienia w całości lub w części specjalnych programów obsług strukturalnych, o których mowa w instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu publikowanymi przez posiadacza certyfikatu typu zgodnie z Part-21 przez użytkownika w zadeklarowanym, zgodnie z pkt M.A.302 lit. h pkt 4 Part-M, POT statku powietrznego ELA 1 niewykorzystywanego w operacjach zarobkowych.

2. Zastosowanie się do niniejszych wytycznych nie zwalnia właściciela statku powietrznego ELA 1 niewykorzystywanego w operacjach zarobkowych z obowiązku spełnienia wymagań przepisu pkt M.A.302 lit. h pkt 4 Part-M, zgodnie z którym właściciel deklaruje pełną odpowiedzialności za treść POT, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu.

§ 5. W przypadku nieuwzględnienia w całości lub w części specjalnych programów obsług strukturalnych w POT użytkownik lub CAMO podejmuje następujące działania:

- 1) w ramach obsługi rocznej lub równoważnej zleca AMO wykonanie przeglądu weryfikacyjnego struktury statku powietrznego, o którym mowa w pkt I załącznika nr 1 do wytycznych, na okoliczność występowania korozji oraz pęknięć zmęczeniowych w celu uzyskania NTO;
- 2) przeprowadza udokumentowaną ocenę ryzyka zgodnie z pkt II załącznika nr 1 do wytycznych z wykorzystaniem formularza określonym w załączniku nr 3 do wytycznych;
- 3) uwzględnia w POT:
 - a) wykonywanie co 12 miesięcy przeglądu weryfikacyjnego struktury statku powietrznego, o którym mowa w pkt I załącznika nr 1 do wytycznych,
 - b) wskazanie odstępstwa od zalecanych interwałów obsługowych z wykorzystaniem tabeli, której wzór określono w pkt III załącznika nr 1 wytycznych;
- 4) przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia POT, zgodnie z pkt M.A.302 lit. b Part-M, chyba, że POT jest objęty procedurą zatwierdzenia pośredniego, zgodnie z pkt M.A.302 lit. c Part-M.

³⁾Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 309 z 24.11.2009, str. 51-70 oraz w Dz. Urz. UE L 3 z 06.01.2016, str. 1-2.

§ 6. 1. Zaleca się uzupełnienie okresowej analizy POT, o której mowa w pkt M.A.302 lit. g Part-M, o analizę zapisów z planowej i nieplanowej obsługi technicznej oraz przeglądu zdatności do lotu, pod kątem oceny usterek lub niezgodności, w celu stwierdzenia czy POT, w którym nie uwzględniono specjalnych programów obsługi strukturalnych i który uwzględnia niniejsze wytyczne, zapewnia ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego.

2. Jeśli wyniki z okresowej analizy POT wykażą, że POT, w którym nie uwzględniono specjalnych programów obsługi strukturalnych i który uwzględnia niniejsze wytyczne nie zapewnia ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, wówczas zaleca się aby użytkownik lub CAMO:

- 1) powiadomił o tym fakcie Prezesa Urzędu tak szybko jak to możliwe;
- 2) zlecił AMO wykonanie czynności obsługowych w celu usunięcia stwierdzonych usterek.

§ 7. 1. Sposób wykonania przeglądu weryfikacyjnego struktury statku powietrznego, przeprowadzania oceny ryzyka, wskazania odstępstw od zalecanych interwałów obsługowych, zakres informacji załączanych do wniosku o zatwierdzenie POT określa załącznik nr 1 do wytycznych.

2. Wzór NTO określa załącznik nr 2 do wytycznych.

3. Formularz oceny ryzyka w zakresie odstąpienia od wykonywania specjalnych programów obsługi strukturalnych w całości lub części, określa załącznik nr 3 do wytycznych.

§ 8. Wykazanie zgodności POT z niniejszymi wytycznymi nie zwalnia właściciela statku powietrznego z obowiązku spełnienia wymagań pkt M.A.201 lit. a Part-M, zgodnie z którym właściciel odpowiada za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego oraz zapewnia, że żaden lot nie odbędzie się, o ile statek powietrzny nie jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu.

§ 9. 1. Zaleca się aby działania, o których mowa w § 5, dla szybowca, motoszybowca lub samolotu o MTOM mniejszym lub równym 2730 kg niewykorzystywanego w operacjach zarobkowego transportu lotniczego nastąpiły do dnia 1 października 2017 r.

2. Oświadczenia złożone zgodnie z wytycznymi nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 lutego 2014 r. w sprawie przeglądów strukturalnych samolotów typu CESSNA serii 100 (Dz. Urz. ULC poz. 9) tracą moc z dniem 1 października 2017 r.

§ 10. Tracą moc wytyczne nr 1 Prezesa Urzędu z dnia 14 lutego 2014 r. w sprawie przeglądów strukturalnych samolotów typu CESSNA serii 100 (Dz. Urz. ULC poz. 9).

§ 11. Wytyczne wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

**Załączniki do wytycznych nr 8
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 27 lipca 2016 r.**

Załącznik nr 1

I. Przegląd weryfikacyjny struktury statku powietrznego

1. W ramach przeglądu weryfikacyjnego struktury statku powietrznego upoważniony personel poświadczający AMO:
 - a) zapoznaje się z dokumentacją ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, a w szczególności ze statusem modyfikacji oraz napraw strukturalnych. Użytkownik statku powietrznego lub CAMO ma obowiązek udostępnić AMO dokumentację ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, o której mowa w pkt M.A.305 lit. b, d Part-M,
 - b) przeprowadza inspekcje wzrokowe zasadniczych elementów struktury statku powietrznego, ze szczególnym uwzględnieniem typowych miejsc występowania korozji, pęknięć zmęczeniowych oraz wykonanych modyfikacji oraz napraw strukturalnych.
2. Zaleca się stosowanie video boroskopów lub innych przyrządów w celu oceny elementów trudno dostępnych, struktury wewnętrznej (kadłub, skrzydło, statecznik pionowy, statecznik poziomy, ster kierunku, ster wysokości), elementów podwozia oraz ramy silnika. Inspekcje linek oraz innych elementów układu sterowania lotem wykonuje się zgodnie z instrukcjami w zakresie ciągłej zdatności do lotu posiadacza certyfikatu typu.
3. W przypadku, gdy instrukcje w zakresie ciągłej zdatności do lotu nie określają metod, technik i instrukcji w zakresie wykrywania i usuwania korozji oraz pęknięć zmęczeniowych należy zastosować akceptowane metody, techniki i praktyki dotyczące inspekcji i napraw statków powietrznych zawarte w materiałach doradczych publikowanych bezpłatnie na stronie internetowej przez FAA (Federal Aviation Administration - Federalna Administracja Lotnictwa) takich jak Advisory Circular AC 43.13-1B.
4. W celu udokumentowania przebiegu przeglądu weryfikacyjnego AMO opracowuje odpowiednie dla typu statku powietrznego karty zadaniowe.
5. W przypadku spełnienia niżej wymienionych warunków AMO wydaje dokument NTO, opracowany zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2, w którym stwierdza, że w trakcie przeglądu:
 - a) nie wykryto śladów korozji poziom 2 lub 3 (corrosion level 2 or 3), a ewentualne uszkodzenia korozji poziomu 1 (corrosion level 1) mogą występować jedynie miejscowo (local) i muszą być naprawione zgodnie z właściwą instrukcją obsługi technicznej lub instrukcją napraw strukturalnych,
 - b) nie wykryto uszkodzeń zasadniczych elementów struktury samolotu, a ewentualne uszkodzenia struktury mogą wystąpić jedynie miejscowo.

6. Definicje poziomu korozji 1, 2 oraz 3 znajdują się w odpowiednich instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu publikowanych przez posiadaczy certyfikatu typu lub materiałach doradczych publikowanych przez właściwe władze nadzorujące projekt typu statku powietrznego.
7. Korozja miejscowa jest korozją poszycia lub kształtownika lub elementu usztywniającego (skrzydła, kadłuba, usterzenia lub zastrzału) nie wykraczająca poza pojedynczą wręgę, podłużnicę lub sekcję usztywniającą. Korozja miejscowa zwykle ogranicza się do pojedynczej wręgi, żebra, podłużnicy lub elementu usztywniającego lub korozji więcej niż jednej wręgi, żebra, podłużnicy lub elementu usztywniającego tam, gdzie nie występuje korozja na dwóch przylegających elementach po każdej stronie elementu skorodowanego.
8. Zasadniczy Element Struktury (PSE): PSE jest elementem, który w istotny sposób uczestniczy w przenoszeniu obciążeń w locie, na ziemi lub od hermetyzacji i którego integralność ma zasadnicze znaczenie dla ogólnej integralności strukturalnej samolotu.

II. Udokumentowana ocena ryzyka

1. Ocenę ryzyka wykonuje użytkownik statku powietrznego lub CAMO, w oparciu o formularz oceny ryzyka, zgodny ze wzorem określonym w załączniku nr 3.
2. Formularz oceny ryzyka zawiera dziewięć pytań wraz z opracowanymi odpowiedziami, do których na podstawie wstępnej oceny ryzyka przeprowadzonej przez Prezesa Urzędu, mając na względzie potencjalny wpływ na ciągłą zdatność do lotu i bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych, przypisano odpowiednie liczby punktów. Liczba punktów uzyskana po zsumowaniu punktów z poszczególnych odpowiedzi podstawiona do odpowiedniego przedziału w pozycji nr 11 załącznika nr 3, identyfikuje szacowane ryzyko (wyższe, średnie, niższe) jakie może się wiązać z podjęciem decyzji o odstąpieniu od wykonywania specjalnych programów obsługi strukturalnych w całości lub części.

III. Program obsługi technicznej

1. Do programu obsługi technicznej wprowadza się tabelę „Odstępstwa od zalecanych interwałów obsługowych”, o której mowa w AMC Part – M do M.A.302 lit. e. Tabelę uzupełnia się w sposób określony w poniższym przykładzie:

Opis zadania	Interwał zalecany	Zaznacz: “zastosowane”, “nie zastosowane” lub “zastosowane z odstępstwem”	Alternatywna inspekcja / zadanie (jeśli zastosowane z odstępstwem)	Interwał zmieniony (jeśli zastosowany z odstępstwem)
Inspekcje SID	Zgodnie z IOT	Zastosowane z odstępstwem	Przegląd weryfikacyjny struktury statku powietrznego zgodnie z pkt. I załącznika nr 1 do wytycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nr. ... z dnia	12 m-cy

2. Do wniosku o zatwierdzenie programu obsługi technicznej załącza się dodatkowo:
 - a) Formularz oceny ryzyka zgodny z załącznikiem nr 3 ,

-
- b) NTO opracowany zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2. Poświadczenie obsługi technicznej (CRS) oraz zapisy z obsługi podczas której był wykonany przegląd weryfikacyjny struktury statku powietrznego zgodnie z pkt. I załącznika,
 - c) Status modyfikacji i napraw,
 - d) Kopie dokumentu zawierającego specjalny program obsług strukturalnych.

Załącznik nr 2

No Technical Objection (Brak przeciwskażeń technicznych w zakresie odejścia od specjalnych programów obsługi strukturalnych)					
Typ statku powietrznego (SP):		Znaki rozpoznawcze:		Numer seryjny:	
Liczba godzin lotu (FH) od budowy SP:			Liczba lądowań (FC) od budowy SP:		
Dane organizacji obsługowej					
Nazwa:			Numer Certyfikatu:		
Przegląd weryfikacyjny struktury statku powietrznego					
Data poświadczenia obsługi rocznej lub równoważnej:			Nr CRS		
Instrukcja obsługi technicznej (nr i zmiana):					
Instrukcja napraw strukturalnych (nr i zmiana):					
<p>W oparciu o dane obsługowe oświadczam, że podczas przeglądu weryfikacyjnego struktury ww. statku powietrznego:</p> <p><input type="checkbox"/> nie stwierdzono śladów korozji</p> <p><input type="checkbox"/> stwierdzono jedynie lokalną korozję poziomu 1 (corrosion level 1)</p> <p>Ponadto, w zakresie zasadniczych elementów struktury:</p> <p><input type="checkbox"/> nie stwierdzono uszkodzeń</p> <p><input type="checkbox"/> stwierdzono jedynie naprawialne uszkodzenia występujące miejscowo (lokalnie)</p>					
Uszkodzone elementy:					
<input type="checkbox"/>	Podłużnica / el. wzdłużny <i>Longeron / Stringer</i>	<input type="checkbox"/>	Ścianka <i>Web</i>	<input type="checkbox"/>	Łącznik <i>Fitting / Shear Tie</i>
<input type="checkbox"/>	Pas dźwigara <i>Spar Cap</i>	<input type="checkbox"/>	Żebro <i>Rib</i>	<input type="checkbox"/>	Wzmocnienie wokół wykroju / nakładka <i>Doubler</i>
<input type="checkbox"/>	Wręga <i>Frame</i>	<input type="checkbox"/>	Wręga siłowa <i>Bulkhead</i>	<input type="checkbox"/>	Pokrycie <i>Skin</i>
Lokalizacja uszkodzeń:					
STA:		WL:		BL:	
STA:		WL:		BL:	
STA:		WL:		BL:	
Przyczyny powstania uszkodzeń:					
<input type="checkbox"/>	Środowisko eksploatacyjne <i>Environmental</i>	<input type="checkbox"/>	Rozlanie cieczy chemicznej (nie dotyczy płynów eksploatacyjnych statku powietrznego) <i>Chemical Spill</i>	<input type="checkbox"/>	Wyciek wewnętrzny <i>Internal Leakage</i>
<input type="checkbox"/>	Mokre kołderki izolujące <i>Wet Insulation Blanket</i>	<input type="checkbox"/>	Zablokowany drenaż <i>Blocked Drain</i>	<input type="checkbox"/>	Brak zabezpieczenia przed korozją <i>Missing Corrosion Protection</i>

<input type="checkbox"/>	Przetarcia <i>Chafing</i>	<input type="checkbox"/>	Nadmierne naprężenia <i>Overstress</i>	<input type="checkbox"/>	Uszkodzenie przez ciało obce <i>Foreign Object Damage (FOD)</i>
Wszystkie stwierdzone uszkodzenia zostały usunięte oraz poświadczone zgodnie z pkt M.A.801 lit. b pkt 1 lub 145.A.50.					
W oparciu o aktualne dane obsługowe oraz na podstawie wykonanego przeglądu weryfikacyjnego struktury statku powietrznego oświadczam, że stan techniczny struktury ww. statku powierzanego umożliwia jego bezpieczną eksploatację do kolejnej planowej obsługi technicznej poziomu „roczny przegląd”.					
..... Data		 Nr upoważnienia i podpis personelu poświadczającego		

Załącznik nr 3

Formularz oceny ryzyka w zakresie odstąpienia od wykonywania specjalnych programów obsługi strukturalnych w całości lub części			
Znaki rozpoznawcze:		Data wyk. oceny:	
Typ statku powietrznego (SP):			
Nr seryjny:		Liczba godzin lotu (FH) od budowy SP:	
MTOM:		Liczba lądowań (FC) od budowy SP	
Rok budowy:		FH / FC	
Nazwa organizacji CAMO (jeśli dotyczy):			Nr certyfikatu (jeśli dotyczy):
Nazwa adres oraz telefon użytkownika SP:			
Formularz oceny ryzyka zawiera dziewięć pytań wraz z opracowanymi odpowiedziami, do których na podstawie wstępnej oceny ryzyka, mając na względzie potencjalny wpływ na ciągłą zdatność do lotu i bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych, przypisano odpowiednie liczby punktów. Liczba punktów uzyskana po zsumowaniu punktów z poszczególnych odpowiedzi podstawiona do odpowiedniego przedziału w pozycji nr 11 identyfikuje szacowane ryzyko (wyższe, średnie, niższe) jakie może się wiązać z podjęciem decyzji o odstąpieniu od wykonywania uzupełniających programów przeglądów strukturalnych w całości lub części.			
1.	Proszę podać kategorię SP. ¹⁾		
2.	Proszę podać czas kalendarzowy eksploatacji SP uwzględniając zastosowane zabezpieczenia antykorozyjne. Grupa 1: SP bez zabezpieczeń antykorozyjnych Grupa 2: SP, które posiadają zabezpieczenia antykorozyjne w postaci powłoki galwanicznej oraz pokrycia lakierniczego. ²⁾		
3.	Proszę podać przedział całkowitej liczby godzin lotu (FH). ³⁾		
4.	Proszę określić odpowiedni dla SP przedział ilorazu całkowitej liczby godzin lotu oraz całkowitej liczby lądowań FH/FC. ⁴⁾		
5.	Proszę ocenić wpływ środowiska eksploatacji, w którym znajdują się SP. (wilgotność, zasolenie, zanieczyszczenia atmosferyczne, sposób przechowywania). <i>Uwaga: ocenę należy wykonać w oparciu o instrukcje ciągłej zdatności do lotu (np. IOT) posiadacza certyfikatu typu lub z materiały doradcze publikowane przez państwo projektu typu lub Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego ⁵⁾.</i>		
6.	Proszę podać czy specjalny program obsługi strukturalnych został wykonany? ⁶⁾		
7.	Proszę podać rodzaj operacji lotniczych, które są wykonywane. Grupa 1 Zarobkowe ATO, Grupa 2 Zarobkowe operacje specjalistyczne (AWC), holowanie szybowców lub loty akrobacyjne Grupa 3 Wyłącznie loty prywatne ⁷⁾		
8.	Czy są wykonane na statku powietrznym modyfikacje strukturalne? ⁸⁾ Proszę wymienić wszystkie wykonane modyfikacje strukturalne.		
9.	Czy są wykonane na statku powietrznym naprawy strukturalne? ⁹⁾ Proszę wymienić wszystkie wykonane naprawy strukturalne.		
10.	Proszę obliczyć sumę punktów:	SUMA PUNKTÓW:	
11.	Ocena:	Od 2 Do 6: ryzyko NIŻSZE	Od 7 Do 16: ryzyko ŚREDNIE
Od 17 Do 30: ryzyko WYŻSZE			
Oświadczam, że podane w niniejszym formularzu informacje są zgodne z prawdą oraz wynikają z gruntownej analizy zapisów ciągłej zdatności do lotu, warunków eksploatacji jak również stanu technicznego statku powietrznego. Mając na uwadze wyniki przeglądu weryfikacyjnego zgodnie z pkt I Załącznika nr 1 do Wytycznych nr Prezesa ULC z dnia oraz udokumentowanej oceny ryzyka zgodnie z pkt II ww. wytycznych podejmuję decyzję o odstąpieniu od:			
..... (podać pełną nazwę specjalnego programu obsługi strukturalnych oraz nazwę, numer oraz numer i datę zmiany dokumentu w którym jest zawarty)			

..... Podpis właściciela/użytkownika Podpis CAMO
---	----------------------

- 1) Należy wpisać jedno z:
SP \leq 2730kg - ryzyko WYŻSZE: pkt. 2;
ELA1 - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 1;
LSA, VLA, CS22 - ryzyko NIEŻSZE: pkt. 0,5.
- 2) Należy wpisać jedno z:
Grupa 1: Powyżej 10 lat - ryzyko WYŻSZE: pkt. 4;
Grupa 1: Od 5 - Do 10 lat - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 3;
Grupa 1: Od 1 Do 5 lat - ryzyko NIŻSZE: pkt. 2;
Grupa 2: Powyżej 15 lat - ryzyko WYŻSZE: pkt. 3;
Grupa 2: Od 10 do 15 lat - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 2;
Grupa 2: Od 1 Do 10: ryzyko NIŻSZE: pkt. 1
- 3) Należy wpisać jedno z:
Powyżej 10 000 FH - ryzyko WYŻSZE: pkt. 4;
Od 3000 Do 10 000 FH - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 3;
Poniżej 3000 FH - ryzyko NIŻSZE: pkt. 2.
- 4) Należy wpisać jedno z:
Wartość nieznaną - ryzyko WYŻSZE: pkt. 4;
Poniżej 0.5 - ryzyko WYŻSZE: pkt. 4
Od 0,5 Do 1 - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 2;
Powyżej 1 - ryzyko NIŻSZE: pkt. 1.
- 5) Należy wpisać jedno z:
Ciężkie lub Nieznane - ryzyko WYŻSZE pkt. 4;
Średnie - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 2;
Łagodne - ryzyko NIŻSZE pkt. 1.
- 6) Należy wpisać jedno z:
Nie był wykonywany - ryzyko Wyższe: pkt. 0;
Był wykonany częściowo - ryzyko ŚREDNIE: pkt. - 2;
Było wykonany w całości - ryzyko NIŻSZE: pkt. - 5.
- 7) Należy wpisać jedno z:
Grupa 1 - ryzyko WYŻSZE: pkt. 4;
Grupa 2 - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 2;
Grupa 3 - ryzyko NIŻSZE: pkt. 1.
- 8) Należy wpisać jedno z:
NIE WIEM - ryzyko WYŻSZE: pkt. 4;
TAK - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 2;
NIE - ryzyko NIŻSZE: pkt. 0.
- 9) Należy wpisać jedno z:
NIE WIEM - ryzyko WYŻSZE: pkt. 4;
TAK - ryzyko ŚREDNIE: pkt. 2;
NIE - ryzyko NIŻSZE: pkt. 0.