

**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.

<b>No Technical Objection</b> <b>(Brak przeciwskażeń technicznych</b> <b>w zakresie odejścia od specjalnych programów obsługi strukturalnych)</b>					
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 zabezpieczenie 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		

<b>Formularz oceny ryzyka w zakresie odstąpienia od wykonywania specjalnych programów obsługi strukturalnych w całości lub części</b>			
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. <sup>1)</sup>		
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. <sup>2)</sup>		
3.	Proszę podać przedział całkowitej liczby godzin lotu (FH). <sup>3)</sup>		
4.	Proszę określić odpowiedni dla SP przedział ilorazu całkowitej liczby godzin lotu oraz całkowitej liczby lądowań FH/FC. <sup>4)</sup>		
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 <sup>5)</sup>.</i>		
6.	Proszę podać czy specjalny program obsługi strukturalnych został wykonany? <sup>6)</sup>		
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 <sup>7)</sup>		
8.	Czy są wykonane na statku powietrznym modyfikacje strukturalne? <sup>8)</sup> Proszę wymienić wszystkie wykonane modyfikacje strukturalne.		
9.	Czy są wykonane na statku powietrznym naprawy strukturalne? <sup>9)</sup> Proszę wymienić wszystkie wykonane naprawy strukturalne.		
10.	Proszę obliczyć sumę punktów:	<b>SUMA PUNKTÓW:</b>	
11.	<b>Ocena:</b>	<b>Od 2 Do 6: ryzyko NIŻSZE</b>	<b>Od 7 Do 16: ryzyko ŚREDNIE</b>
<b>Od 17 Do 30: ryzyko WYŻSZE</b>			
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.