|  |  |
| --- | --- |
|  | **Prezes**  **Urzędu Lotnictwa Cywilnego** |

**WNIOSEK**

**o zatwierdzenie NON-ETOPS/ER (Extended Range) dla samolotów klasy osiągowej A, niewymagających zezwolenia ETOPS**

Dotyczy: Zezwolenia operacji wydłużonego zasięgu (ER) samolotami dwusilnikowymi, o napędzie turboodrzutowym (MOPSC≤19, w zakresie (120-180> minut dystansu od właściwego lotniska, zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) 965/2012 CAT.OP.MPA.140(a)(2); CAT.OP.MPA.140(c)

Sposób wypełnienia: Pola oznaczone (\*) powinny być wypełniane dla procedury NON-ETOPS/ER w typie/modelu samolotu danego Operatora. Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji Operatora, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.

Wnioskowanie: Wniosek o zatwierdzenie NON-ETOPS/ER wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 5 Wniosku należy złożyć do:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

**Departament Operacyjno-Lotniczy**

**ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

**1. OGÓLNE**

|  |  |
| --- | --- |
| **Informacje ogólne** | |
| * 1. Wnioskodawca/Operator: Nr AOC: | |
| * 1. Adres, numer telefonu, adres poczty elektronicznej wnioskodawcy: | |
| * 1. Znaki rejestracyjne statku powietrznego: |  |
| * 1. Producent statku powietrznego: |  |
| * 1. Oznaczenie typu/modelu statku powietrznego   *(zgodnie z ICAO Doc 8643*): |  |
| * 1. Seria/Numer seryjny: |  |
| * 1. Konfiguracja statku powietrznego:   1.7.1 MOPSC (maximum operational passenger seating configuration)  1.7.2 MTOM (maximum take-off mass) | |
| * 1. Producent silnika: |  |
| * 1. Oznaczenie typu/modelu silnika: |  |
| * 1. Producent APU (AUXILIARY POWER UNIT): |  |
| * 1. Oznaczenie typu/modelu APU: |  |
| * 1. Kierownik Operacji Lotniczych: |  |
| * 1. Kierownik Zarządzania Ciągła Zdatnością : |  |
| * 1. Kierownik Szkolenia Załóg: |  |
| **Rodzaj Wniosku** | |
| 1.15 Zatwierdzenie ( w typie/modelu samolotu)    Dotychczasowe doświadczenie NON-ETOPS: | |
| 1.16 Zakres: | |
| Wnioskowany NON-ETOPS/ER *( proszę wykazać)*  **MINUT** | |
| Zatwierdzona prędkość OEI - z niepracującym silnikiem na poziomie przelotowym **(ONE ENGINE INOPERATIVE CRUISE SPEED):** (*proszę podać TAS)*  **KTS** | |

**2. ZDATNOŚĆ DO LOTU**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Wymagania w zakresie zdatności do lotu (\*)** | | | |
| 2.1 Płatowiec | | **TAK** | **NIE** |
| 2.1.1 Czy samolot jest certyfikowany zgodnie z CS-25. Jeśli nie, podaj podstawę certyfikacji: | |  |  |
| 2.1.2 Czy samolot spełnia wszystkie obowiązkowe wymagania zdatności określone przez Nadzór Państwa Projektu, EASA, ULC (tzn. dyrektywy zdatności AD,ograniczenia zdatności, CMR, LLP, itp.). | |  |  |
| 2.1.3 Czy jest dostępny Raport zgodności z CAT.OP.MPA.140(c) opracowany przez posiadacza certyfikatu TC?  Dane Raportu: | |  |  |
| 2.1.4 Czy płatowiec spełnia wymagania AMC1 CAT.OP.MPA.140(c)? | |  |  |
| 2.2 Zespół napędowy | | | |
| 2.2.1 Czy zespół napędowy jest certyfikowany zgodnie z CS25 i CS-E. Jeśli nie, podaj podstawę certyfikacji. | |  |  |
| 2.2.2 Czy zespół napędowy spełnia wszystkie obowiązkowe wymagania zdatności określone przez Nadzór Państwa Projektu, EASA, ULC (tzn. dyrektywy zdatności AD,ograniczenia zdatności, CMR, LLP, itp.). | |  |  |
| 2.3 APU (AUXILIARY POWER UNIT) | | | |
| 2.3.1 Czy APU jest certyfikowane zgodnie z CS-25 i CS-APU. Jeśli nie, podaj podstawę certyfikacji: | |  |  |
| 2.3.2 Czy APU spełnia wszystkie obowiązkowe wymagania zdatności określone przez Nadzór Państwa Projektu, EASA, ULC (tzn. dyrektywy zdatności AD,ograniczenia zdatności, CMR, LLP, itp. | |  |  |
| 2.4 System paliwowy | | | |
| 2.4.1 Czy system paliwowy spełnia wymaganie dodatkowej ilości paliwa w zakresie wykonania wnioskowanej operacji? | |  |  |
| **Doświadczenie operacyjne (\*)** | | | |
| 2.5 Statystyka operacyjna (płatowiec/silnik) dla wnioskowanego statku powietrznego: | | | |
| 2.5.1. Liczba miesięcy/lat doświadczenia operacyjnego: |  | | |
| 2.5.2 Liczba wykonanych sektorów o wydłużonym zasięgu: |  | | |
| 2.5.3 Liczba wykonanych sektorów pozostałych: |  | | |
| 2.5.4 Całkowita ilość godzin lotu (FH) płatowca: |  | | |
| 2.5.5 Całkowita ilość cykli płatowca (FC): |  | | |
| 2.5.6 Całkowita ilość godzin lotu silników (FH): LE (LEFT ENGINE)  RE (RIGHT ENGINE)  w tym podwyższony zakres mocy: LE (LEFT ENGINE)  RE (RIGHT ENGINE) | | | |
| **Niezawodność operacyjna (\*)** | | | |
| 2.6 Statystyka niezawodności operacyjnej (płatowiec/silnik) dla wnioskowanego statku powietrznego:  2.6.1 Współczynnik IFSD (IN-FLIGHT SHUTDOWN) – (wszystkie przypadki -ostatnie 12 m-cy / 1000 FH):  Flota Operatora:  Flota światowa:  2.6.2 Współczynnik URR (UNSHEDULED ENGINE REMOVAL RATE) – (1000 FH):  Flota Operatora:  Flota światowa: | | | |
| 2.7 Dostępność danych: | | **TAK** | **NIE** |
| MTBF (MEAN TIME BETWEEN FAILURES) dla głównych podzespołów (nalot FH, Ilość usterek) | |  |  |
| Niezawodność uruchamiania i pracy APU (AUXILIARY POWER UNIT) | |  |  |
| Opóźnienia I odwołania spowodowane usterkami głównych podzespołów | |  |  |
| Niekontrolowana zmiana mocy, brak sterowania mocą, wyłączenia silników w powietrzu. | |  |  |
| **Program obsługi technicznej (MAINTENANCE PROGRAM) (\*)** | | | |
| 2.8 Program obsługi technicznej (MAINTENANCE PROGRAM) uwzględniający wymagania wnioskowanego zakresu NON-ETOPS/ER: | | | |
| **MEL (MINIMUM EQUIPMENT LIST) (\*)** | | | |
| 2.9 Dokument MEL uwzględniający wymagania systemowe dla wnioskowanego zakresu operacji NON-ETOPS/ER: | | | |

**3. OBSŁUGA TECHNICZNA (MAINTENANCE)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Praktyki i procedury obsługowe (\*)** | |
| 3.1 Operator jest zobowiązany ustanowić procedury i praktyki uwzględniające proces ciągłego monitorowania zdatności w zakresie operacji NON-ETOPS/ ER. | |
| **Zakres zatwierdzonych procedur obsługi technicznej ER:** | *Wypełnia Wnioskodawca:*  **Referencje procedur i praktyki obsługowych ER** *(podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):* |
| **3.1.1 Opis procedur ER** *(status statku powietrznego, ograniczenia, wpisy dziennika pokładowego, weryfikacja procedur MEL, dokumentowanie wykonania sprawdzeń i procedur obsługowych).* |  |
| **3.1.2 Program obsługi technicznej ER/ procedura wykonania przeglądu przed lotem i zdefiniowany zakres tego przeglądu.** |  |
| **3.1.3 Program niezawodności ER** |  |
| 3.1.3.1 Program monitorowania zużycia oleju silników i APU. |  |
| 3.1.3.2 Program monitorowania stanu silników |  |
| 3.1.3.3 Raportowanie usterek systemów mających bezpośredni wpływ w zakresie realizacji ER |  |
| 3.1.3.4 Raportowanie zdarzeń ER (wyłączenia w locie, odejścia na lotnisko zapasowe, zawrócenia z trasy, niekontrolowana zmiana mocy, brak sterowania mocą) |  |
| 3.1.3.5 Podejmowanie działań korygujących w zakresie realizacji operacji ER. |  |
| **3.1.4 Procedura wymagań kontraktowych Operatora w zakresie ER w stosunku do organizacji obsługowej.** |  |
| **3.1.5 Procedura ustanowienia i nadzoru w zakresie kompetencji personelu uczestniczącego w procesie ciągłego nadzoru zdatności i obsługi technicznej floty ER** *(programy szkoleniowe, autoryzacja Part 145)* |  |

**4. OPERACJE LOTNICZE**

|  |  |
| --- | --- |
| **Praktyki i procedury operacyjne (\*)** | |
| 4.1 Operator jest zobowiązany ustanowić procedury i praktyki operacyjne w zakresie operacji NON-ETOPS/ER (zał. 4 AMC 20-6). | |
| **Zakres:** | *Wypełnia Wnioskodawca:*  **Referencje procedur i praktyki operacyjnych ER**  *(podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):* |
| **4.1.1 Procedury przygotowania lotu** *(status statku powietrznego w zakresie operacji ER, sprawdzenia zapisów dziennika pokładowego, wykorzystanie MEL, przegląd zewnętrzny statku powietrznego, etc).* |  |
| **4.1.2 Procedury planowania lotu**  *(ograniczenia statku powietrznego, przygotowanie danych osiągowych, przygotowanie komputerowego planu lotu, przygotowanie nawigacyjne, zabezpieczenie środków łączności, dobór trasowych lotnisk zapasowych, weryfikacja trasowej informacji meteorologicznej).* |  |
| **4.1.3 Zabezpieczenie w paliwo i olej** *(scenariusz krytyczny).* |  |
| **4.1.4 Procedury trasowe** *(monitorowanie statusu statku powietrznego, statusu lotnisk trasowych, pozostałości paliwa, warunków pogodowych).* |  |
| **4.1.5 Procedury w zakresie postępowania załóg lotniczych w sytuacjach awaryjnych** (reakcja na sytuacje awaryjne, etc.). |  |
| **4.1.6 Procedury po wykonaniu lotu** (wpisy dziennika pokładowego, opis usterek, etc.). |  |
| **Trasowe lotniska zapasowe (\*)** | |
| 4.2 Operator powinien zapewnić odpowiednie trasowe lotniska zapasowe ERA (ENROUTE ALTERNATE) dla przewidywanych operacji NON-ETOPS/ER.zgodnie z AMC1 CAT.OP.MPA.140d lit h pkt 4 | |
| **Zakres:** | *Wypełnia Wnioskodawca:*  **Referencje procedur i praktyki operacyjnych ER** *(podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):* |
| **4.2.1 Wykaz przewidywanych tras ER.** |  |
| **4.2.2 Wykaz zatwierdzonych trasowych lotnisk zapasowych ERA** (dystans w zakresie 180 min. dla prędkości OEI (ONE ENGINE INOPERATIVE)). |  |
| **4.2.3 Charakterystyki lotnisk zapasowych oraz ich minimów pogodowych.** |  |
| **4.2.4 Dostępność informacji meteorologicznej.** |  |
| **Szkolenia, kwalifikacje załóg lotniczych (\*)** | |
| 4.3 Operator jest zobowiązany zapewnić program szkoleń i kwalifikacji –podstawowych, okresowych NON-ETOPS/ER zgodnie z ORO.FC i AMC1 CAT.OP.MPA.140d lit e | |
| **Zakres:** | *Wypełnia Wnioskodawca:*  **Referencje instrukcji operacyjnej** *( o ile dotyczy, rozdział i podrozdział):* |
| **4.3.1 Informacje ogólne** *(definicje, zakres zatwierdzenia, trasy i zapasowe lotniska trasowe, minima meteorologiczne, komputerowy plan lotu, paliwo krytyczne).* |  |
| **4.3.2 Procedury NORMAL** *(planowanie, ograniczenia MEL, zapisy dziennika pokładowego, monitorowanie przebiegu lotu, kalkulacja pozostałości paliwa, sprawdzenie krzyżowe wskazań paliwomierzy).* |  |
| **4.3.3 Procedury ABNORMAL i CONTINGENCY** *(usterki istotnych dla przebiegu lotu systemów, odejścia na lotnisko zapasowe, procedura DRIFT-DOWN, ocena warunków meteorologicznych, zarządzanie paliwem, ograniczenia operacyjne).* |  |
| **4.3.4 Szkolenia NON-ETOPS/ER innego personelu operacyjnego.** |  |

**5. PAKIET WNIOSKU**

|  |  |
| --- | --- |
| **Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem** | |
| 5.1 Kopie zatwierdzeń certyfikacyjnych zgodnie z pkt. 2.1-2.4 Wniosku |  |
| 5.2 Kopie zapisów CAME, potwierdzających procedury i praktyki w zakresie obsługi ER (\*) |  |
| 5.3 Program obsługi technicznej (Maintenance Program) w zakresie ER (\*) |  |
| 5.4 Dokument MEL (Minimum Equipment List) w zakresie ER (\*) |  |
| 5.5 Programy i sylabusy szkolenia NON-ETOPS/ER załóg lotniczych: wstępne i okresowe (\*) |  |
| 5.6 Instrukcja Operacyjna i listy kontrolne zawierające procedury i praktyki NON-ETOPS/ER (OM-A, OM-B, OM-C, OM-D, QRH, etc.) (\*) |  |

1. **OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe, oraz że systemy instalacji, ich ciągła zdatność do lotu, minimalne wyposażenie, procedury operacyjne i program szkolenia załóg jest zgodny z wymogami Rozporządzenia Komisji (UE) 965/2012 AMC1 CAT.OP.MPA140 dla operacji wydłużonego zasięgu NON-ETOPS/ER samolotów klasy osiągowej A. | | |
| **Kierownik Nominowany Operacji Lotniczych:** | **Podpis** | **Data:** |
| **Kierownik Nominowany Zarządzania Ciągłą Zdatnością:** | **Podpis** | **Data:** |
| **Kierownik Nominowany Szkolenia Załóg:** | **Podpis** | **Data:** |