



UWAGA: W celu poprawnego wypełnienia Wniosku należy zapoznać się z wyjaśnieniami na końcu wniosku. Należy wypełnić wszystkie jasne pola. Jeżeli jakiś element nie dotyczy danego statku powietrznego należy wpisać N/D.

Całkowicie wypełniony Wniosek powinien być złożony wraz z załącznikami do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (komórki organizacyjnej ULC, która będzie nadzorowała dany statek powietrzny)

WNIOSEK

Nr. Decyzji:

o wydanie Ograniczonego* Świadectwa zdatności do lotu (EASA)

Nazwa, adres, numer telefonu kontaktowego, e-mail Właściciela statku powietrznego :

Nazwa, adres, numer telefonu kontaktowego, e-mail Użytkownika statku powietrznego :

Nazwa, adres, numer telefonu kontaktowego, e-mail Przedstawiciela upoważnionego do wnioskowania przez Właściciela/Użytkownika (o ile dotyczy)

DANE STATKU POWIETRZNEGO

STATEK POWIETRZNY <input type="checkbox"/> Nowy <input type="checkbox"/> Używany			
Znaki rozpoznawcze	SP-	Poprzednie znaki rozpoznawcze	
Producent/Typ/Model	Seria	Numer seryjny	
Rok produkcji/Kraj produkcji	Numer Certyfikatu Typu/SAS EASA	Wydanie / data wydania	
MTOM [kg]	Ilość miejsc członków załogi (Uwaga 1)	Zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich/max. masa ładunku cargo	
Poprzedni rodzaj użytkowania			
Przewidywany rodzaj użytkowania	<input type="checkbox"/> Przewozy pasażerskie <input type="checkbox"/> Przewozy Cargo <input type="checkbox"/> Pozostałe		

Silniki	
Producent	
Model	
Numer Certyfikatu Typu	
Śmigła dla śmigłowca dane wirnika(ów) i śmigielka ogonowego, zespołów nośnych	
Producent	
Model	
Numer Certyfikatu Typu	
Pomocniczy Zespół napędowy (APU) o ile dotyczy	
Producent	
Model	
Numer Certyfikatu Typu	

WYMAGANE DOKUMENTY ZDATNOŚCI			
Załączone dokumenty <i>(patrz Uwaga 2)</i>	Typ dokumentu	Numer dokumentu	Data dokumentu
Instrukcja użytkownika w locie Nr instrukcji Zmiana/Data wydania			
Miejsce postoju statku powietrznego <i>(patrz UWAGA 3)</i>	Czy załączono pismo akceptujące pokrycie kosztów dodatkowych związanych z wyjazdem inspektorów ULC? TAK/NIE		

SYSTEMY, INSTALACJE I WYPOSAŻENIE STATKU POWIETRZNEGO (patrz UWAGA 4)

	Producent	Typ	Ilość
Autopilot Zwykły 3 kanałowy lub gorszy (bez V-NAV) Fail-passive Fail operational Fail-operational hybryd landing system			
Wyposażenie			
HF			
VHF/UHF (25/8.33MHz)			
Marker			
ADF			

DME			
Transponder ATC (Mode A/C/S)			
Radar meteorologiczny			
Radiowysokościomierz			
System ostrzegania GPWS/TAWS			
System unikania kolizji ACAS			
VOR			
GPS			
ELT			
INS			
FMS			
DFDR			
CVR			
Pozostałe zamontowane wyposażenie, które ma wpływ na:			
- operacje ETOPS			
- operacje Cat II/IIIa/IIIb			
- RVSM			

Odstępstwa od standardów budowy zatwierdzonych przez EASA (patrz UWAGA 5)	
Podaj szczegóły modyfikacji, które zostały wprowadzone od momentu produkcji. Podaj numer STC lub inne zatwierdzenie modyfikacji . (patrz UWAGA 6)	

OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisany oświadczam, dane zawarte we wniosku są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy (a) odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy

Podpis wnioskującego	Imię i nazwisko wnioskującego	Data:
Opłata lotnicza (kwota)	<input type="checkbox"/> Wpłynęła	
Inspektor prowadzący		
Data wpłynięcia wniosku		

INSTRUKCJA I UWAGI DOTYCZĄCE WYPEŁNIANIA WNIOSKU

UWAGA 1. Ilość miejsc członków załogi

Obejmuje to miejsca w kabinie załogi (w tym miejsce obserwatora) oraz ilość miejsc personelu pokładowego

UWAGA 2 Wymagane dokumenty zdatności

Proszę nie przysyłać oryginałów dokumentów. Oryginały zostaną przejrane przez inspektorów ULC podczas procesu wydawania Świadectwa Zdatości do lotu. Wszystkie dokumenty wymagane w konkretnym przypadku muszą być dołączone do wniosku.

Nowo wyprodukowany statek powietrzny

- Dla statków powietrznych wyprodukowanych we Wspólnocie Europejskiej (EU) należy przedłożyć Świadectwo zgodności (Statement of Conformity) na druku EASA form 52 wydane zgodnie z 21A.163(b) lub wydane zgodnie z 21A.130 i potwierdzone przez odpowiedni Nadzór lotniczy. Gdy posiada się Eksportowe Świadectwo Zdatości do lotu również należy je załączyć.
- Dla statków powietrznych wyprodukowanych poza Wspólnotą Europejską należy przedłożyć Eksportowe Świadectwo Zdatości do Lotu wydane przez Nadzór kraju producenta.

Dokumenty powyższe uważa się za ważne o ile dostarczono je do ULC w ciągu 60 dni od daty wydania.

Dla używanych statków powietrznych

Wymagane jest oświadczenie kompetentnego nadzoru z kraju, w którym jest lub był zarejestrowany statek powietrzny, odzwierciedlające stan zdatości statku powietrznego na moment wydania (*patrz Part21A.174*). Zwykle będzie to jedna z następujących dwóch możliwości:

1. Eksportowe świadectwo Zdatości do lotu wydane przez Nadzór lotniczy kraju eksportującego. Świadectwo to uznaje się za ważne, o ile jest wydane 60 dni przed dostarczeniem do ULC;
2. Dla statków powietrznych importowanych z kraju członkowskiego EU:
 - Świadectwo Zdatości do lotu wydane na druku EASA form 24 lub 25
 - Ważne poświadczenie przeglądu zdatości do lotu (ARC) wydane na druku EASA form 15A lub 15B

W przypadkach wątpliwości co do statusu posiadanych dokumentów należy skontaktować się z Dyrektorem Departamentu Techniki Lotniczej PRZED wyrejestrowaniem i importem statku powietrznego.

UWAGA 3 Miejsce postoju

W przypadku, gdy oględziny statku powietrznego do wydania Świadectwa Zdatości do lotu wykonywane są poza terytorium Polski, wnioskodawca musi załączyć pismo, w którym akceptuje pokrycie wszystkich kosztów dodatkowych. Koszty dodatkowe obejmują m.in. koszty podróży, pobytu, diety.

UWAGA 4 Systemy, instalacje i wyposażenie

Wnioskodawca powinien podać nazwę producenta oraz typ każdego zatwierdzonego, zainstalowanego wyposażenia z załączonej listy. Gdy nie ma danego wyposażenia należy wpisać „BRAK”

UWAGA 5 Odstępstwa od standardów budowy zatwierdzonych przez EASA

Należy załączyć oświadczenie producenta opisujące każdą różnicę od zatwierdzonego standardu produkcji. Jeżeli nie ma zmian należy wpisać „Nie ma”

UWAGA 6 Modyfikacje

Należy podać szczegóły opisujące wszystkie znaczące modyfikacje (np. dodanie, zamiana lub modyfikacja systemów lub wyposażenia) wykonane na danym statku powietrznym od momentu oryginalnej produkcji, w tym, Uzupełniające Certyfikaty Typu (STC). Każda wyszczególniona modyfikacja musi być wsparta dokumentacją opisującą modyfikację, status zatwierdzenia i zawierać suplement do Instrukcji Użytkowania w locie. Wszystkie modyfikacje muszą być zatwierdzone. Na Właścicielu spoczywa odpowiedzialność za udowodnienie, że modyfikacja została zatwierdzona (przez EASA). Przy każdej deklarowanej modyfikacji należy podać numer EASA STC lub innego zatwierdzenia. Modyfikacje, które nie posiadają odpowiedniego zatwierdzenia muszą być zatwierdzone przez EASA przed wydaniem Świadectwa Zdatości do Lotu.

Jeżeli nie wykonano modyfikacji należy wpisać „nie ma”.