

Data wydania: xx.xx.2023	Data wejścia w życie: xx.xx.2023	Obowiązuje: do odwołania
Podstawa prawna: art. 33 ustawy o lotnictwie (864/2014)		
Sankcje za nieprzestrzeganie niniejszego rozporządzenia przewidziano w: art. 175 i 178 ustawy o lotnictwie (864/2014)		
Informacje o zmianach: Niniejsze rozporządzenie uchyla rozporządzenie AIR M2-19 Administracji Bezpieczeństwa Lotniczego Fińskiej Administracji Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 lutego 1981 r., zatytułowane „Wymogi dotyczące statków powietrznych o napędzie silnikowym podczas holowania”, oraz wycofuje dokument techniczny w zakresie informacji lotniczej AIR T2-4 wydany tego samego dnia, zatytułowany „Homologacja statku powietrznego o napędzie silnikowym do holowania szybowców”.		

WYMOGI DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH O NAPĘDZIE SILNIKOWYM PODCZAS HOLOWANIA

1	ZAKRES STOSOWANIA.....	1
2	HOMOLOGACJA STATKU POWIETRZNEGO DO HOLOWANIA.....	2
3	WYMAGANIA TECHNICZNE.....	2
4	ZATWIERDZANIE HOMOLOGACJI ZAGRANICZNYCH.....	4
5	ODSTĘPSTWA.....	4

1 ZAKRES STOSOWANIA

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do holujących statków powietrznych o napędzie silnikowym zarejestrowanych w Finlandii, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia podstawowego EASA¹ lub innymi przepisami są wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia UE. Niniejsze rozporządzenie nie ma jednak zastosowania do szybowców, które są ujęte oddzielnie w rozporządzeniu OPS M2-9, ani do bezzałogowych statków powietrznych.

2 HOMOLOGACJA STATKU POWIETRZNEGO DO HOLOWANIA

2.1 Do tego celu mogą być wykorzystywane wyłącznie statki powietrzne, które uzyskały homologację na holowanie. W celu uzyskania homologacji należy wykazać Fińskiej Agencji Transportu i Komunikacji, że statek powietrzny spełnia wymogi

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1-122)

określone w art. 3 niniejszego dokumentu. Ponadto należy przedłożyć Agencji załącznik dotyczący holowania do instrukcji lub podręcznika lotu.

2.2 Załącznik dotyczący holowania musi określać:

- a) dodatkowe wyposażenie wymagane do holowania (jeżeli tylko określony typ śmigła może być użyty do holowania, należy o tym wspomnieć)
- b) instrukcje instalacji i konserwacji wyposażenia holowniczego
- c) ograniczenia eksploatacyjne i dane dotyczące osiągnięć mające zastosowanie do holowania
- d) środki nadzwyczajne, jeżeli odbiegają one od wymienionych w innym miejscu instrukcji lub podręcznika lotu.

2.3 Jeżeli wyposażenie holownicze statku powietrznego spełnia wymagania specyfikacji certyfikacyjnej EASA CS-22 lub niemieckich przepisów dla samolotów ultralekkich *Bauvorschriften für Ultraleichtflugzeuge des DAeC* (BFU) lub *Lufttüchtigkeitsforderungen für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge* (LTF-UL), uznaje się je również za zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia.

3 WYMAGANIA TECHNICZNE

3.1 Struktura

Należy wykazać za pomocą obliczeń wytrzymałościowych i obciążeń próbnych, że konstrukcja holującego statku powietrznego jest w stanie wytrzymać maksymalne obciążenie przy zwolnieniu holu, jak określono w art. 3.6.2 niniejszego dokumentu.

3.2 Charakterystyka kontroli

Musi występować możliwość bezpiecznej kontroli holującego statku powietrznego podczas holowania. Zgodność z wymogami dotyczącymi charakterystyki kontroli jest wykazywana w lotach testowych (zob. art. 3.5).

3.3 Prędkość holowania

Minimalna prędkość podczas holowania oraz optymalna prędkość wznoszenia podczas holowania są określane w lotach testowych. Minimalna prędkość podczas holowania nie może być mniejsza niż 1,3 razy prędkość przeciągnięcia holującego statku powietrznego lub holowanego statku powietrznego, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

3.4 Osiągi

Prędkość startowa zespołu holowniczego przy maksymalnej masie musi być wystarczająca do kontrolowania szybowca i manewrowania nim. Zespół holowniczy musi osiągnąć wysokość 360 m w ciągu czterech minut od startu w normalnych warunkach.

3.5 Testy holowania

W celu określenia osiągnięć i charakterystyki lotu należy przeprowadzić wystarczającą liczbę testów holowania oraz prowadzić rejestr lotów testowych.

Ponadto testy holowania muszą być przeprowadzane z zapewnieniem, że holowany statek powietrzny jest szybowcem o maksymalnej masie, dla której wystąpiono o homologację. Ponadto testy holowania muszą być przeprowadzane przy różnych prędkościach holowania (zob. art. 3.3).

Jeżeli jednak statek powietrzny posiada już zagraniczny certyfikat typu zgodny z dopuszczalną normą, obejmujący homologację na holowanie, oddzielne loty testowe w Finlandii nie są wymagane.

3.6 Hak startowy

3.6.1 Hak startowy musi być typu homologowanego zgodnie z EASA CS-ETSO 2C513 lub równoważnego albo oddzielnie homologowany przez Fińską Agencję Transportu i Komunikacji.

3.6.2 Hak startowy musi być zamontowany na holującym statku powietrznym w taki sposób, aby mógł wytrzymać następujące siły w kierunku osi wzdłużnej samolotu bezpośrednio w kierunku do tyłu oraz pod kątem 20° w dół, 20° w górę i 20° na boki:

- 1,5-krotność maksymalnej dopuszczalnej wytrzymałości słabego ogniwa lub
- jeżeli nie ma ograniczeń co do maksymalnej wytrzymałości słabego ogniwa, 1,2-krotność maksymalnej dopuszczalnej masy holowanego statku powietrznego lub holującego statku powietrznego, w zależności od tego, która z tych wartości jest mniejsza.

3.6.3 Jeżeli zamocowanie haka startowego nie uzyskało uprzedniej homologacji, elementy mocujące haka startowego muszą zostać poddane badaniu wytrzymałościowemu. Alternatywnie należy wykazać, obliczeniowo lub za pomocą przyjętych wartości materiału, że elementy mocujące spełniają określone wymagania.

3.6.4 Prześwit za hakiem startowym musi być taki, aby lina holownicza mogła swobodnie obracać się w obszarze w kształcie stożka równoległym do osi wzdłużnej samolotu. Połowa kąta środkowego stożka musi wynosić 20°.

3.6.5 Dźwignia zwalnająca w kokpicie musi być łatwo dostępna, a siła zwalnająca nie może przekraczać 200 N, jeżeli hak startowy podlega obciążeniu granicznemu określönemu w art. 3.6.2. Rozmiar i kształt dźwigni zwalnającej muszą być odpowiednie, aby zapewnić, że można łatwo osiągnąć wymaganą siłę 200 N (= maksymalna dopuszczalna siła zwalnająca). Musi istnieć możliwość obsługi dźwigni tą samą ręką, co dźwigni przepustnicy i bez sięgania, gdy pasy bezpieczeństwa są napięte.

3.7 Pozostałe wyposażenie

Poza normalnym wyposażeniem holujący statek powietrzny musi być również wyposażony w następujące elementy:

- wskaźnik temperatury głowicy cylindrów dla temperatury krytycznej określonej w testach chłodzenia
- naramienne lub trzypunktowe pasy bezpieczeństwa dla każdego siedzenia używanego podczas holowania
- niezbędna liczba lusterek wstecznych lub wyświetlacz kamery, za pomocą których holowany statek powietrzny jest stale widoczny we wszystkich pozycjach określonych w art. 3.6.2. bez konieczności znacznego obracania głowy przez pilota
- załącznik do instrukcji lub podręcznika lotu.

4 ZATWIERDZANIE HOMOLOGACJI ZAGRANICZNYCH

Na wniosek Fińska Agencja Transportu i Komunikacji może zatwierdzić homologację zagranicznego haka startowego, jeżeli jest to homologacja BFU lub LTF-UL wydana przez niemiecki Urząd Lotnictwa Cywilnego lub upoważnioną przez niego organizację albo homologacja zgodna z normą UL2 lub równoważnymi wymogami wydanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Republiki Czeskiej lub upoważnioną przez niego organizację.

5 ODSZCZĘTOWA

Na wniosek Fińska Agencja Transportu i Komunikacji może przyznać odstępstwa od wymogów niniejszego rozporządzenia, jeżeli Agencja uzna, że odstępstwa są konieczne i że poziom bezpieczeństwa odpowiadający celowi rozporządzenia został osiągnięty za pomocą środków zaproponowanych przez wnioskodawcę.