



Република България
Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията

Главна дирекция

ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ

ДО
СОБСТВЕНИЦИТЕ И ОПЕРАТОРИТЕ
НА САМОЛЕТИ CESSNA 100 SERIES

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА
ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“
Регистрационен индекс и дата
40-00-71/29.10.2013

Относно: *Наближаващ краен срок за изпълнение допълнителни инспекции на
конструкцията на самолети CESSNA 100 SERIES*

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Понастоящем в авиацията с общо предназначение (General Aviation(GA)) по света се експлоатират самолети Cessna 100 Series, произведени между 1946 г. и 1986 г., т. нар. „GAMA (General Aviation Manufacturers Association) регулирани“ самолети, за разлика от самолетите, произведени след 1996 г., които са т. нар. „ATA (Air Transport Association) регулирани“ самолети. Броят на GAMA самолетите е над 80% от общия брой самолети в GA.

С цел осигуряване на безопасна експлоатация на самолети Cessna 100 Series през 1995 г. Cessna Aircraft Co. разработи, а през 2006 г. FAA (Federal Aviation Administration) официално въведе Програма за постоянна летателна годност (ЛГ) CAP-100 на самолети Cessna 100 Series, произведени до 1986 г. (от Cessna 120 до Cessna 188). Тази програма включва изисквания за запазване целостта на конструкцията, включително елементи от програма за защита и предпазване от корозия (Corrosion Prevention Control Program(CPCP)) и допълнителни инспекции (Supplement Inspection Document(SID)).

Поради факта, че огромното мнозинство собственици и оператори на самолети Cessna 100 Series пренебрегваха изискванията на CAP-100 (по същество незадължителен документ за целите на поддържането на ЛГ и техническото обслужване(TO)), Cessna Aircraft Co. в качеството си на притежател на типовия сертификат за тези самолети прибегна до взимане на по-съществени мерки.

На 01 Декември 2011 г. Cessna Aircraft Co. въведе временни ревизии в Ръководствата за ТО (Cessna Service Manuals) на всички самолети Cessna 100 Series, произведени до 1986 г.

На 01 Април 2012 г. временните ревизии бяха инкорпорирани в съответните Ръководства за ТО като „Раздел 2А“ (обем около 250 страници).

СЪЩНОСТ НА РЕВИЗИИТЕ

Введените от притежателя на типовия сертификат Cessna Aircraft Co. ревизии на Ръководствата за ТО представляват **задължителни инспекции на конструкцията на самолети Cessna 100 Series, произведени до 1986 г., независимо от типа на опериране.**

Инспекциите включват детайлни огледи за корозия, пукнатини, следи от умора на материала, общи повреди и износване, както и отстраняване на дефектите, открити при извършването на тези инспекции.

Първоначалната инспекция (всъщност такава следва да преминат почти всички самолети Cessna 100 Series), включва демонтаж на основните компоненти на

конструкцията с цел оценка на съчлененията (състояние, износване, хлабини). **Крайният срок за изпълнение на първоначалната (най-голяма по обем) инспекция е 30 ЮНИ 2014 г.**

Организациите за ТО, които ще изпълняват предписаните инспекции и по-специално първоначалната такава, като минимум следва да са одобрени за изпълнение на стандартно базово ТО за Cessna 100 Series, включващо допълнително цялостно разглобяване на конструкцията, възможност за квалифицирани шлосерски услуги по ремонт на същата, включително замени на елементи от нея, оборудване и техника за контрол без разрушаване (Non Destructive Testing), както и специализирана бороскопна инспекция на вътрешността на полукрилата и опашните плоскости.

ВНИМАНИЕ

1. Оставащото време до настъпване крайния срок за изпълнение на първоначалната инспекция е твърде малко.

Към настоящия момент нито една въздухоплавателна администрация не е продължила срока за изпълнение на изискваните инспекции за Cessna 200 Series, който вече изтече през т.г. Не се очаква продължаване на този срок и за Cessna 100 Series, въпреки че техния брой е многократно по-голям от броя на Cessna 200 Series.

2. Като основен проблем се очертава възможността за намиране на време и място за изпълнение на горепосочените инспекции да бъде затруднена. Понастоящем организации за ТО, способни да изпълнят такава инспекция на самолети Cessna 100 Series в нашия регион са ограничен брой с оглед на обема и вида работа.
3. Независимо от първоначалното становище на Cessna Aircraft Co., че инспекциите по програма CAP-100 са относително прости, повсеместната практика на проведените инспекции на самолети Cessna 200 Series (крайният срок, на който изтече), както и практиката на досега изпълнените такива на самолети Cessna 100 Series, показват **значителна трудоемкост и необходимо технологично време** за отстраняването на дефекти, открити при извършването на инспекциите. Следва да се има предвид, че в някои случаи необходимата трудоемкост и време за отстраняване на дефектите са съизмерими с обема на стандартна инспекция.

За по-отдавна произведените самолети, които са по-податливи на корозия и умора на материала, се налага използването на определени методи за NDT, като за целта в центъра на Cessna Aircraft Co. в щата Уичита, САЩ постоянно се провеждат специализирани обучения, ориентирани към едномоторните самолети на компанията (Cessna 100 Series и Cessna 200 Series).

Настоящото писмо има информативен характер и цели да напомни и ориентира собствениците и операторите на самолети Cessna 100 Series за своевременно предприемане необходимите мерки за извършване на изискуемите инспекции по програмата CAP-100 с цел продължаване валидността на летателната годност на този тип самолети.

С уважение,

Владимир Димитров

*Директор дирекция „Авиационна безопасност”
ГД ГВА*