

SALT AVIATION

Pokładowy Dziennik Techniczny

Koncepcja i wykorzystanie

A decorative graphic element consisting of several horizontal lines of varying lengths and colors (teal and white) extending from the right side of the page.

Przepisy operacyjne



Początek

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (DZ.U. Nr 262 poz. 2609)
 - AOC (samoloty) – JAR-OPS1
 - AWC/FTO/prywatne – PL6
 - AOC (śmigłowce – JAR-OPS3
- ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego
 - tzw EU-OPS1 (zastąpił JAR-OPS1)

Obecnie

- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Przepisy techniczne



Początek

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (DZ.U. Nr 262 poz. 2609)

- AWC/FTO/prywatne – PL6

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. Tekst mający znaczenie dla EOG.

- Załącznik 1 – PART-M (zdadność i obsługa)
- Załącznik 2 – PART-145 (obsługa)
- Załącznik 3 – PART-66 (licencjonowanie mechaników)

Obecnie

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (DZ.U. Nr 262 poz. 2609)

- Statki powietrzne z „aneksu 2” – PL6

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

- Załącznik 1 – PART-M (zdadność i obsługa)
- Załącznik 2 – PART-145 (obsługa)
- Załącznik 3 – PART-66 (licencjonowanie mechaników)

Wymagania dotyczące Salt Aviation

Rozporządzenie Komisji UE nr 965/2012

ORO.MLR.110 Dziennik podróży

Szczegółowe dane dotyczące statku powietrznego, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się dla każdego lotu lub serii lotów w postaci dziennika podróży lub dokumentu równoważnego.

AMC1 ORO.MLR.110 Journey log

GENERAL

(a) The aircraft journey log, or equivalent, should include the following items, where applicable:

- (1) aircraft nationality and registration,
- (2) date,
- (3) name(s) of crew member(s),
- (4) duty assignments of crew member(s),
- (5) place of departure,
- (6) place of arrival,
- (7) time of departure,
- (8) time of arrival,
- (9) hours of flight,
- (10) nature of flight (scheduled or non-scheduled),
- (11) incidents, observations, if any,
- (12) signature of person in charge.

(b) The information, or parts thereof, may be recorded in a form other than on printed paper. Accessibility, usability and reliability should be assured.

(c) 'Journey log, or equivalent', means that the required information may be recorded in documentation other than a log book, such as the operational flight plan or the aircraft technical log.

(d) 'Series of flights', means consecutive flights, which begin and end:

- (1) within a 24 hour period;
- (2) at the same aerodrome or operating site or remain within a local area specified in the operations manual; and
- (3) with the same pilot-in-command/commander of the aircraft.

GM1 ORO.MLR.110 Journey log

SERIES OF FLIGHTS

The term 'series of flights' is used to facilitate a single set of documentation.

Rozporządzenie Komisji UE nr 1321/2014

M.A.306 System technicznej rejestracji przewoźnika

a) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, obok wymagań ujętych w pkt M.A.305, przewoźnik wykorzystuje system technicznej rejestracji statku powietrznego obejmujący w odniesieniu do każdego ze statków powietrznych następujące informacje:

1. informacje o każdym locie konieczne do zapewnienia trwałego bezpieczeństwa lotu; oraz
2. bieżący certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji; oraz
3. bieżący wykaz obsługi technicznej przedstawiający status obsługi technicznej statku powietrznego w zakresie kolejnych regularnych i nieplanowanych czynności obsługowych do wykonania, pominiawszy fakt, że właściwy organ może postanowić o innym miejscu przechowywania wykazu obsługi technicznej; oraz
4. wszystkie zaległe, zaplanowane na później naprawy usterek, które mają wpływ na eksploatację statku powietrznego;

oraz

5. wszelkie niezbędne wskazówki dotyczące warunków wsparcia obsługi technicznej.

b) System rejestracji technicznej statku powietrznego i jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.

c) Przewoźnik zapewnia, że techniczny rejestr statku powietrznego jest przechowywany przez okres 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

Kluczowe definicje

PDT - Pokładowy Dziennik Techniczny.

Dowódca statku powietrznego - Pilot wyznaczony przez użytkownika lub przez właściciela statku powietrznego, w przypadku lotnictwa ogólnego przeznaczenia, do pełnienia obowiązków dowódcy i ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne wykonanie lotu.

Poświadczenie obsługi - Dokument potwierdzający, że prace obsługowe, do których się odnosi, zostały wykonane zgodnie z zatwierdzonymi procedurami, opisanymi w instrukcji procedur organizacji (CRS)

PFI - Preflight Inspection (przeгляд przedlotowy)

MS - Maintenance Statement (świadcstwo obsługi)

Rola PFI w systemie zarządzania zdatnością do lotu

- Zarządzanie Ciągłą Zdatnością do Lotu jest procesem wielowątkowym i wymagającym szeregu następujących po sobie sprawdzeń. Sprawdzenia te wykonywane są przez personel organizacji obsługowej oraz personel przewoźnika.
- W ramach organizacji obsługowej kontrola zdatności do lotu statku powietrznego realizowana jest poprzez przeglądy wykonywane na podstawie zleceń obsługi (najczęściej jest to obsługa planowa) lub wpisów w PDT (przeważnie dotyczy to usuwania usterek). Rola personelu organizacji obsługowej jest ograniczona do zleconej obsługi.
- Personel przewoźnika dokonuje kontroli zdatności poprzez procedury organizacji zarządzającej (CAMO). Kontrole te odnoszą się do całości wykonanej obsługi przez cały okres eksploatacji sprzętu (kompletnego SP lub komponentów). Okres bierzącej zdatności wyrażany jest poprzez MS.
- Ostatnim etapem jest kontrola zdatności wykonywana przez dowódcę SP, w którego obowiązku leży wykonanie PFI (przeglądu przedlotowego) w oparciu o listy kontrolne opracowane przez właściciela certyfikatu typu (najczęściej producenta SP) publikowane w zatwierdzonych IUL oraz organizację, w ramach której SP jest eksploatowany. Elementy dodatkowe, których sprawdzenie jest wymagane przez procedury zarządzania to:

Wszelkie tymczasowe pokrowce	Zdejmij i umieść w bezpiecznym miejscu
Szron, lód lub śnieg	Usuń
Certyfikaty, instrukcje oraz inne dokumenty	Sprawdź kompletność zgodnie ze specyfikacją zawartą w PDT
Ważność Świadectwa Zdatności do Lotu (ARC)	Sprawdź datę ważności
Ważność Świadectwa Obsługi MS	Porównaj nalot aktualny samolotu z wartością graniczną podaną w MS. Różnica musi być wystarczająca w celu wykonania zaplanowanego zadania oraz dolotu do AMO w celu wykonania obsługi
Polisa ubezpieczeniowa	Ważność jest podana na Polisie ubezpieczeniowej, porównaj z datą dzisiejszą
Ważność Świadectwa Ważenia Samolotu	Świadectwo ważenia jest ważne przez 4 lata od daty ostatniego ważenia. Do daty ostatniego ważenia dodać 4 lata i porównać z datą dzisiejszą
Ważność Pozwolenia Radiowego	Ważność jest podana na Pozwoleniu Radiowym, porównaj z datą dzisiejszą
Zewnętrzne światła samolotu	Sprawdź działanie
Usterki	Sprawdź, czy wszystkie usterki zostały usunięte i odnotowane w formularzu PDT
Czystość płatowca i jego ogólny stan techniczny	Podczas przeglądu polegającego na obejściu samolotu, sprawdź wzrokowo jego stan ogólny. Przy niskich temperaturach, usuń wszelkie nawet małe nagromadzenia szronu, lodu lub śniegu ze skrzydeł i ogona oraz powierzchni sterowych. Upewnij się również, że powierzchnie sterowe nie zawierają nagromadzonego lodu lub ciał obcych. Jeżeli planowany jest lot nocny, sprawdź działanie wszystkich świateł i upewnij się, że światło mrugające jest dostępne.

Druki i dokumenty na pokładzie SP

Na pokładzie statku powietrznego znajduje się segregator z następującą zawartością:

Okładki segregatora Pokładowego Dziennika Technicznego zawierają stronę tytułową z następującymi danymi:

- nazwę i adres organizacji CAMO SALT AVIATION,
- nazwę dokumentu „Pokładowy Dziennik Techniczny”,
- typ statku powietrznego,
- znaki rejestracyjne statku powietrznego

Cześć I „Zapisy Techniczne”- służy do rejestrowania usterek, niesprawności, danych o nalocie i lądowaniach oraz przechowywania dokumentów stwierdzających ważność obsługi w postaci Świadectwa Ważności Obsługi (MS) oraz Poświadczenie Obsługi Technicznej (CRS) z ostatniej obsługi.

- Świadectwo Ważności Obsługi (MS)
- Poświadczenie Obsługi Technicznej (CRS), która została ostatnio wykonana
- Bloczek Formularzy Technicznych (PDT)
- Wykaz Odłożonych Usterek (WOU) (jeśli jest zatwierdzony MEL dla egzemplarz SP).

Cześć II „Dokumenty SP” – służy do przechowywania dokumentów, które zgodnie z wymaganiami odpowiednich przepisów Nadzoru muszą znajdować się na pokładzie statku powietrznego. Dokumenty te nie podlegają wypełnianiu. Są to co najmniej:

- Świadectwo Zdatności do Lotu
- Świadectwo Rejestracji
- Poświadczenie Przeglądu Zdatności do Lotu
- Pozwolenie Radiowe
- Świadectwo Zdatności w Zakresie Hałasu
- Wykaz dokumentów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego
- Protokół Ważenia
- Polisa Ubezpieczeniowa
- Instrukcja Użytkowania w Locie
- Instrukcja Operacyjna
- Minimum Equipment List (jeśli jest zatwierdzony dla egzemplarza SP).
- Instrukcja prowadzenia pokładowego dziennika technicznego

Opisany w tym punkcie zestaw dokumentów jest wymagany na pokładzie statku powietrznego w każdym locie trasowym połączonym z lądowaniem na lotnisku innym niż lotnisko bazowe SALT AVIATION, oraz w każdym locie trasowym, w którym może zaistnieć konieczność lądowania na obcym lotnisku.

Dla lotów po kręgu i lotów trasowych w czasie których nie jest wykonywane, ani też nie jest planowane lądowanie na lotnisku obcym, zestaw dokumentów na pokładzie ograniczyć można do tych wyszczególnionych w „Części I” powyższego opisu.

W każdym z wykonywanych lotów na pokładzie wymagana jest Instrukcja Użytkowania w Locie statku powietrznego.

Obieg Pokładowego Dziennika Technicznego

1. Wydawanie PDT

PDT użytkowane przez Salt Aviation Sp. z o.o. są dystrybuowane w bloczkach. Na jeden komplet składają się:

- Oryginał drukowany na papierze koloru białego (pozostaje w bloczku);
- Kopia żółta dla CAMO;
- Kopia lub kopie różowe w ilości odpowiadającej ilości operacji jakie można udokumentować na jednym PDT

Komplety zawarte w bloczku PDT posiadają numerację. Numeracja jest ciągła od numeru 1 dla wzoru PDT.

2. Obieg informacji

Druki PDT służą do bieżącego przekazywania informacji eksploatacyjnych. Druki te powinny zostać przekazane do CAMO na zakończenie dnia lotnego, jednak dopuszcza się okres oczekiwania do 14 dni kalendarzowych, pod warunkiem przekazania danych eksploatacyjnych w innej formie (e-mail, SMS itp.). Dane takie będą następnie potwierdzane z PDT po ich otrzymaniu (kopia żółta). Wyjątkiem od tej reguły są sytuacje stwierdzenia niesprawności, które wymagają natychmiastowego kontaktu z CAMO.

Po wyczerpaniu czystych formularzy PDT, zużyty bloczek jest przekazywany do CAMO. W takiej sytuacji żółte kopie mogą zostać zniszczone, lub też przekazane do innego działu przedsiębiorstwa. Druk PDT służy również do poświadczenia wykonania przeglądu przedlotowego (PFI). W tym celu, każdy rodzaj druku PDT posiada odpowiednio wyznaczone do tego pole. Dowód poświadczenia wykonania PFI musi zostać w miejscu startu. Służą do tego różowe kopie PDT.

3. Archiwizowanie PDT

Żółte kopie druku PDT przekazywane są do CAMO po zakończonym locie. Kopie te są przechowywane przez Szefa CAMO do czasu zakończenia wypełniania bloczku PDT. Zakończone bloczki PDT są przekazywane do CAMO celem archiwizacji przez cały okres eksploatacji sprzętu lotniczego i dodatkowo przez 36 miesięcy po dacie wycofania sprzętu z eksploatacji.

Szef CAMO zaprzestaje archiwizowania PDT i przekazuje wszystkie zapisy w przypadku przekazania zarządzania do innej organizacji.

Wypełnianie PDT

W Salt Aviation użytkowane są następujące druki PDT:

- [SALT-PDT.GASE](#) (dla SP jednosilnikowych)
- [SALT-PDT.GAME](#) (dla SP wielosilnikowych)
- [SALT-PDT.EC](#) (dla jednosilnikowych śmigłowców produkcji Airbus Helicopters)
- [SALT-PDT.MI2](#) (dla śmigłowców MI2)

Użytkowanie powyższych druków regulowane jest poprzez Instrukcję Prowadzenie Pokładowego Dziennika Technicznego (nr. Dok. SALT-PDT). Opis poszczególnych pól powyższych druków zawiera rozdział 1.2 „Instrukcji PDT”. Instrukcja jest na wyposażeniu KAŻDEGO egzemplarza eksploatowanego przez Salt statku powietrznego.

Kategorie lotów:

- 01 - Przewóz lotniczy
- 01A - Lot widokowy
- 02 - Operacje specjalne
- 02H - Operacje specjalne wysokiego ryzyka (High Risk)
- 03A - Szkolenie AOC
- 03B - Szkolenie ATO
- 03C - Szkolenie SPO
- 03D - Lot zapoznawczy
- 03E - Lot egzaminacyjny
- 04 - Wynajem SP
- 05 - Loty niepłatne
- 06 - Oblot techniczny
- 06A - Sprawdzenie SP
- 07 - Lot prywatny

Najczęściej występujące błędy

- błędy arytmetyczne $1+1 < > 2$
- brak informacji o tankowaniu lub podana nieprawdziwa pojemność zatankowanego paliwa
- kreślenie w PDT, piloci często nie wiedzą jak się nazywają, czym lecą, skąd i dokąd
- brak informacji o tankowaniu oleju silnikowego (przykład SPKWG na przestrzeni wypracowanych 400h zużył < 10l oleju silnikowego)
- określanie przyczyny usterki (np. wpis "niesprawność dajnika temperatury CHT" podczas gdy pilot widzi jedynie "zerowe" wskazania przyrządu)
- przekraczanie ograniczenia MS

THE END