

Instrukcja prowadzenia
POKŁADOWEGO DZIENNIKA
TECHNICZNEGO

Dokument numer PDT-FB-01

Egzemplarz nr



*FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C.
K. Brandys, P. Caputa, Z. Duźniak, N. Szary
ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała
Tel: 693-375-085, e-mail: camo@flybielsko.com*

Na podstawie pkt. M.A.306(b) Załącznika 1 (Part-M) do Rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003 z dnia 20.11.2003 zatwierdzam niniejszy dokument.

Z upoważnienia Prezesa ULC

ZATWIERDZAM

NACZELNIK INSPEKTORATU
CERTYFIKACJI ORGANIZACJI OBSŁUGOWYCH
I ZARZĄDZAJĄCYCH CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ

Krzysztof Miediek

Pismo: VIL-LTF-2/43/44 = 0050/01/11 z dnia: 16.06.2011

Instrukcja prowadzenia Pokładowego Dziennika a Technicznego została wprowadzona do użytku służbowego w Organizacji CAMO FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C. Krzysztof Brandys, Piotr Caputa, Zbigniew Duźniak, Natalia Szary zarządzeniem Kierownika Odpowiedzialnego numer03/2011..... z dnia: 20.06.2011

KIEROWNIK ODPOWIEDZIALNY

Natalia Szary

20.06.2011

data

pieczęć i podpis Kierownika Odpowiedzialnego

A.1 Rozdzielnik

Nr egzemplarza	Posiadacz
1	Organizacja CAMO - FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C.
2	Urząd Lotnictwa Cywilnego LTT-2 (forma elektroniczna pdf.)
3, 4, 5,	Właściciel / Operator Statku Powietrznego

A.2 Wykaz obowiązujących stron

Strona numer	Zmiana numer	Data wydania zmiany	Strona numer	Zmiana numer	Data wydania zmiany
1	0	02.01.2011	16	4	19.06.2015
2	0	02.01.2011	17	3	22.07.2014
3	4	19.06.2015	18	4	19.06.2015
4	0	02.01.2011	19	4	19.06.2015
5	0	02.01.2011	20	4	19.06.2015
6	0	02.01.2011	21	4	19.06.2015
7	4	19.06.2015	22	4	19.06.2015
8	3	22.07.2014	23	4	19.06.2015
9	2	09.05.2013	24	4	19.06.2015
10	2	09.05.2013			
11	4	19.06.2015			
12	0	02.01.2011			
13	3	22.07.2014			
14	4	19.06.2015			
15	2	09.05.2013			

A.3 Wykaz wprowadzonych zmian

Nr zmiany	Data wydania zmiany	Podstawa wprowadzenia zmiany	Data wprowadzenia zmiany	Wprowadzona przez		Uwagi
				Imię i nazwisko	Podpis	
1	02.10.2011	Zarządzenie KO nr 05/2011	18.11.2011	Natalia Szary		-----
2	09.05.2013	Zarządzenie KO nr 05/2013	30.07.2013	Natalia Szary		-----
3	22.07.2014	Zarządzenie KO nr 11/2014	21.01.2015	Natalia Szary		-----
4	19.06.2015	Zarządzenie KO nr 08/2015	27.07.2015	Natalia Szary		-----

A.4 Spis treści

A.1 Rozdzielnik	3
A.2 Wykaz obowiązujących stron	3
A.3 Wykaz wprowadzonych zmian	4
A.4 Spis treści	5
1. Definicje	7
2. Cel zapisów w PDT	7
3. Zawartość Pokładowej Dokumentacji Technicznej:	7
4. Przekazywanie formularzy PDT do CAMO	7
5. Kontakt z CAMO:	8
6. Zasady ogólne wypełniania formularzy PDT:	8
7. Szczegółowe zasady wypełniania formularzy PDT	8

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

1. Definicje

CAMO – Organizacja Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C.

Lot – uznaje się czynności od momentu uruchomienia silnika z zamiarem startu do momentu wyłączenia silnika statku powietrznego (dla szybowców: od momentu rozpoczęcia startu za wyciągarką bądź w zespole do momentu zakończenie dobiegu po lądowaniu szybowca).

LT – czas lokalny

Pokładowa Dokumentacja Techniczna (PD)- zestaw dokumentacji statku powietrznego obejmujący: dokumenty pokładowe statku powietrznego, formularze Pokładowy Dziennik Techniczny (PDT), aktualny MS, aktualny CRS.

MEL – Lista Minimalnego Wyposażenia (Minimum Equipment List),

HIL (WOU) – Wykaz Odłożonych Usterek.

2. Cel zapisów w PDT


Celem prowadzenia PDT jest udokumentowanie całego cyklu techniczno - operacyjnego statku powietrznego, w tym:

- przebieg lotów i opis niesprawności
- wykonanie przeglądów, opis i poświadczenie usunięcia niesprawności
- potwierdzenie ilości paliwa i oleju na pokładzie samolotu
- potwierdzenie akceptacji stanu samolotu przez dowódcę przed każdym lotem.

3. Zawartość Pokładowej Dokumentacji Technicznej:

Pokładowa Dokumentacja Techniczna Statku Powietrznego składa się z trzech części umieszczonych w jednym, wspólnym folderze:

- **CZĘŚĆ I** – zawiera poniższą naklejkę na zewnętrznej stronie okładki PD danego statku powietrznego, w której umieszczony jest typ, model, znaki rejestracyjne i dane Operatora statku powietrznego, Drukowana jest z komputera.

	FLY Bielsko Usługi Lotnicze SC. Certyfikat numer PL.MG.070		
	Pokładowa Dokumentacja Techniczna		
Nazwa i adres operatora statku powietrznego			
Typ i model statku powietrznego		Znaki rejestracyjne statku powietrznego	

- **CZĘŚĆ II** – zawiera dokumenty pokładowe Statku Powietrznego, tj.
 - Świadectwo Zdatości do Lotu (CofA)
 - Świadectwo Rejestracji Statku Powietrznego
 - Zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej
 - Świadectwo Zdatości w zakresie hałasu (w oryginale lub kopii)
 - Poświadczenie Przeglądu Zdatości do Lotu (ARC)
 - Raport ważenia
 - Polisę ubezpieczeniową
 - Poświadczenie Obsługi (CRS) (przykładowy CRS – załącznik nr 2 do niniejszej Instrukcji)
 - Świadectwo obsługi technicznej (MS) (przykładowy MS – załącznik nr 1 do niniejszej Instrukcji)
- **CZĘŚĆ III** – główna część Pokładowej Dokumentacji Technicznej obejmująca:
 - Formularze Pokładowego Dziennika Technicznego (PDT).

4. Przekazywanie formularzy PDT do CAMO

Wypełnione formularze PDT należy przekazać do CAMO w formie elektronicznej (poprzez pocztę e-mail bądź fax) po zakończeniu lotów danego dnia najpóźniej do 3 dni roboczych. Obowiązek przekazanie kopii formularzy PDT do CAMO spoczywa na dowódcy, który wykonywał ostatni lot na danym statku powietrznym.

Co najmniej raz na 30 dni Operator ma obowiązek przysyłać kurierem lub pocztą komplet oryginałów stron PDT z ostatnich 30 dni na adres podany w rozdziale 5.

5. Kontakt z CAMO:

FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C. K. Brandys, P. Caputa, Z. Duźniak, N. Szary

ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała

e-mail: camo@flybielsko.com

telefon: 693-375-085


fax: (033) 482 79 97

6. Zasady ogólne wypełniania formularzy PDT:

- ✚ Formularz PDT należy wypełniać w języku polskim oraz używać czasu lokalnego.
- ✚ Formularz PDT należy wypełniać czytelnie, starannie i na bieżąco niebieskim lub czarnym długopisem. Zaleca się wypełniać je drukowanymi literami. W przypadku błędnego wpisu należy przekreślić, zaparafować i wpisać poprawne dane. Zabrania się nadpisywania, pogrubiania zapisów.
- ✚ Formularz PDT wypełnia dowódca statku powietrznego (posiadającego licencję lub upoważnienie), którego obowiązkiem jest wykonanie przeglądu przedlotowego przed każdym lotem, zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie danego statku powietrznego oraz po zakończonych lotach przesłanie kopii.
- ✚ Instrukcja wypełniania PDT powinna być udostępniona przez Operatora dla wszystkich pilotów korzystających z danego statku powietrznego i umieszczona w ogólnodostępnym dla nich miejscu.
- ✚ W przypadku wykonywania lotów w obrębie lotniska (bez planowanego lądowania na innym lotnisku) PDT może pozostawać na ziemi. W przypadku lotów, w których planowane jest lądowanie na innym lotnisku, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest zabrać go ze sobą.
- ✚ W przypadku wystąpienia usterki należy ją wpisać w rubryce „Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego”, a następnie niezwłocznie informuje CAMO o jej wystąpieniu poprzez e-mail lub fax. W przypadku braku kontaktu z Organizacją CAMO informuje on personel zakontraktowanej Organizacji Obsługowej Part-M/F lub Part-145 o wystąpieniu usterki. W przypadku wystąpienia usterki/zdarzenia statek powietrzny uznaje się za niezdalny do lotu do momentu usunięcia usterki. Przykłady usterek, tzw. troubleshooting znajdują się w załączniku numer 3 do niniejszej Instrukcji.
W przypadku wystąpienia zdarzenia lotniczego Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest ponadto do zgłoszenia w/w zdarzenia do PKBWL za pośrednictwem formularzy ściągniętych ze strony ULC: http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=93&Itemid=114 (strona ULC → zakładka Bezpieczeństwo Lotów → Powiadomienie o zdarzeniach) oraz niezwłocznego powiadomienia CAMO.
- ✚ Formularz PDT umożliwia zapisanie odpowiednio 7 lotów dla samolotów bez licznika mth, 9 lotów dla samolotów z licznikiem mth, 5 lotów dla samolotów dwusilnikowych i 30 dla szybowców. W przypadku większej ilości lotów danego dnia należy wystawić nowy formularz.
- ✚ Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest i ponosi pełną odpowiedzialność za nie przekroczenie czasów (godzinowo, kalendarzowo, po cyklach) podanych w MS, przy których mają nastąpić czynności obsługowe. W tym celu powinien wykonać przerwy w lotach w celu dokonania obliczeń całkowitego aktualnego czasu lotu.
- ✚ Formularz PDT są dostarczane przez FLY Bielsko Usługi Lotnicze SC.
- ✚ W przypadku wystąpienia usterki i jej usunięcia przez Mechanika, aby wykonać kolejny lot należy wypełnić PDT z kolejnym numerem, nawet jeśli będzie to tego samego dnia, którego wystąpiła usterka i jej usunięcie.

7. Szczegółowe zasady wypełniania formularzy PDT

Formularz dla szybowców

	FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C. Certyfikat nr: PL.MG.070 ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała Tel: 693-375-085, fax: (033) 482 79 97 e-mail: camo@flybielsko.com		Pokładowy Dziennik Techniczny Druk FB-006				Nr PDT: SP-3157/ 000020 / 2011				
	Typ szybowca: SZD-50-3 Puchacz		Znaki rejestracyjne: SP-3157		Data: 06.10.2011						
Informacje o statku powietrznym											
Operator Statku powietrznego: Aeroklub Bielsko-Bialski		ARC ważne do: 15.05.2012		Ubezpieczenie ważne do: 31.12.2011							
Miejsce startu: EPBA			Miejsce lądowania: EPBA								
Informacje o lotach:											
LP	Nazwisko		Przegląd przedlotowy		Wycze- -pienie	Zadanie	Godzina startu	Godzina lądowania	W powietrzu	Nalot całkowity	
	Pilota-dowódcy lub Ucznia	Instruktora	Nr licencji / upoważnienia	Podpis						Godziny	Lądowania
Z przeniesienia:										1234:56	987
1	Kowalski	Nowak	PL-1111-PL(G)	Podpis	800	AVII/1	10:30	12:00	1:00	1235:56	988
2	Nowak		PL-3333-PL(G)	Podpis	300	AVI/5	13:15	17:00	2:14	1238:10	989
3							:	:	:	:	
4							:	:	:	:	
5							:	:	:	:	
6							:	:	:	:	
7							:	:	:	:	
8							:	:	:	:	
9							:	:	:	:	
10							:	:	:	:	
11							:	:	:	:	
12							:	:	:	:	
13							:	:	:	:	
14							:	:	:	:	
15							:	:	:	:	
16							:	:	:	:	
17							:	:	:	:	
18							:	:	:	:	
19							:	:	:	:	
Do przeniesienia:										1238:10	989

										Z przeniesienia:			1238:10	989	
20							:	:	:	:					
21							:	:	:	:					
22							:	:	:	:					
23							:	:	:	:					
24							:	:	:	:					
25							:	:	:	:					
26							:	:	:	:					
27							:	:	:	:					
28							:	:	:	:					
29							:	:	:	:					
30							:	:	:	:					
										Do przeniesienia:			1238:10	989	
Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym		Nr licencji / upoważnienia*: PL-111-PL(G)		Podpis: Podpis		Potwierdzenie wykonania przeglądu po dniu lotnym		Nr licencji / upoważnienia*: PL-111-PL(G)		Podpis: Podpis					
Usterki / uwagi dotyczące statku powietrznego															
Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego				Nazwisko zgłaszającego / nr licencji				Potwierdzenie usunięcia usterki							
Twarde lądowanie				Nowak, PL-3333-PL(G)				Wykonano przegląd po twardym lądowaniu. Nie stwierdzono nieprawidłowości							
				Data, Podpis											
				01.06.2011, Podpis											
Poświadczają, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART-M/F/ PART-145* i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół* jest uznany za zdatny do użytkowania. Certyfikat Organizacji Obsługowej –				Osoba upoważniona do usunięcia usterki				Data: 01.06.2011		Nr licencji / upoważnienia* PL-3333-MML		Podpis Podpis			
Dane z PDT wprowadzono do systemu elektronicznych zapisów			Data:				Podpis:								

* -niepotrzebne skreślić

Numer PDT – nadrukowany lub naniesiony numeratorem 6-cyfrowy kolejno narastający numer formularza PDT

Data – należy podać datę lotu w formacie: ddmrrr lub ddmrrrr

Typ szybowca – należy wpisać typ danego szybowca; rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

Znaki rejestracyjne – wpisać pełne międzynarodowe znaki rejestracyjne statku powietrznego; rubryka może być wydrukowana wcześniej

Operator Statku Powietrznego – należy wpisać Operatora Statku Powietrznego, który jest wpisany w Świadectwo Rejestracji, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

ARC ważne do – należy podać datę ważności ARC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Ubezpieczenie ważne do - należy podać datę ważności polisy ubezpieczeniowej OC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Miejsce startu i lądowania – wpisać kod ICAO lotniska

Z przeniesienia - przepisać z poprzedniego PDTu rubrykę „Do przeniesienia”; przy braku potrzeby zliczania ilości lądowań kolumnę tą przekreśla się;

Nazwisko pilota -dowódcy – należy wpisać nazwisko (i imię) pilota – dowódcy, który wykonuje dany lot; dowódcą jest pilot, w lotach szkolnych dwusterowych – instruktor, uczeń-pilot w lotach samodzielnych szkolnych;

Nazwisko Instruktora – pole opcjonalne, należy wpisać nazwisko (i imię) Instruktora, który wykonuje dany lot z uczniem-pilotem, w przypadku braku potrzeby wypełniania tego pola pozostawić go pustym.

Numer licencji / upoważnienia – dotyczy osoby wykonującej przegląd przedlotowy; należy wpisać numer licencji pilota - dowódcy, bądź w przypadku jej braku numer upoważnienia nadany przez CAMO (dotyczy uczniów – pilotów)

Przegląd przedlotowy – należy złożyć podpis przez Pilota- Dowódcę potwierdzający pozytywny wynik wykonanie tego przeglądu. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę „Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego” i uznać SP za niesprawny.

Wyczepienie – pole opcjonalne, należy podać wysokość wyczepienia, w przypadku braku potrzeby wypełniania tego pola pozostawić go pustym.

Zadanie - pole opcjonalne, należy podać numer zadania, które wykonuje dany Pilot w danym locie, w przypadku braku potrzeby wypełniania tego pola pozostawić go pustym.

Godzina startu – należy podać godzinę pierwszego startu wykonanego przez daną załogę; podawać czas LT w formacie gg:mm;

Godzina lądowania – należy podać godzinę ostatniego lądowania wykonanego przez daną załogę; podawać czas LT w formacie gg:mm;

W powietrzu – należy podać sumaryczny czas lotów wykonany przez daną załogę odczytany z chronometraża; podawać w formacie gg:mm lub g:mm;

Nalot całkowity godziny – należy podać sumaryczny czas godzin z wiersza powyżej oraz godzin spędzonych w powietrzu wpisanych w danym wierszu. W przypadku zapasu godzin do najbliższych czynności (powyżej 3h) pole to można zostać puste.

Nalot całkowity lądowań – należy podać sumaryczną ilość lądowań z wiersza powyżej oraz ilość lądowań wpisaną w danym wierszu;

Do przeniesienia – należy wpisać ostatnią wyliczoną wartość „Nalotu całkowitego” z aktualnego PDTu;

Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym / po dniu lotnym - należy podać numer licencji Pilota, bądź upoważnienia w przypadku dokonywania przeglądu przez ucznia – pilota, dokonującego przegląd przed dniem lotnym/ po dniu lotnym oraz złożyć podpis. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę „Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego” i uznać SP za niesprawny.

Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego - w przypadku wystąpienia usterki, awarii, zdarzenia, przekroczenia warunków użytkowania, niestandardowych warunków lotu, zdarzeń, które mogą mieć wpływ na zdadność do lotu statku powietrznego bądź innej nieprawidłowości należy ją krótko, ale precyzyjnie opisać podając miejsce wystąpienia; w przypadku niewystąpienia usterki należy wpisać „BRAK lub wykreślić”;


Nazwisko zgłaszającego, nr licencji - należy wpisać czytelnie nazwisko oraz numer licencji osoby dokonującej wpisu o usterce bądź nieprawidłowości; osobą tą może być Pilot, uczeń-pilot bądź mechanik; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyzetować;

Podpis - osoba zgłaszająca usterkę winna złożyć podpis; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyzetować;

Potwierdzenie usunięcia usterki oraz rubryki data, nr licencji/ upoważnienia, podpis - rubryki te wypełnia osoba upoważniona przez CAMO do usunięcia usterki bądź upoważniony personel zakontraktowanej Organizacji Obsługowej; w przypadku wpisu o usterce statek powietrzny uznaje się za niezdatny do lotu do momentu wypełnienia przez w/w osoby powyższych rubryk;

STRONA CELOWO PUSTA

Formularz dla samolotów z licznikiem mth

	FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C. Certyfikat nr: PL.MG.070 ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała Tel: 693-375-085, fax: (033) 482 79 97 e-mail: camo@flybielsko.com		Pokładowy Dziennik Techniczny Druk FB-006										Nr PDT: SP-ATD/ 000099 / 2011					
			Typ samolotu: Cessna F150L			Znaki rejestracyjne: SP-ATD			Data: 01.06.2011									
Informacje o statku powietrznym																		
Operator Statku powietrznego: Aeroklub Bielsko-Bialski		ARC ważne do: 15.05.2012			Ubezpieczenie ważne do: 31.12.2011													
Informacje o lotach:																		
LP	Nazwisko Pilota-dowódcy	Przegląd przedlotowy		Miejsce startu	Miejsce lądowanie	Olej [l / q l]			Paliwo [l / gal]				Licznik mth		Czas całkowity	Ilość lądowań		
		Nr licencji / upoważnienia	Podpis			TOTAL 15W50			AVGAS 100LL				Przed uruchomieniem	Po wyłączeniu				
1	Kowalski	PL-111-PPL(A)	Podpis	EPBA	EPBA	5	0,5	5,5	42	54	EPBA	96	54	1234,8	1236,9	2:1	3	
2	Nowak	PL-222-PPL(A)	Podpis	EPBA	EPKW	5,2	-	5,2	54	-	-	54	44	1236,9	1237,4	0:5	1	
3	Nowak	PL-222-PPL(A)	-----	---	---	5,2	-	5,2	44	52	EPKW	96	-	-	-	-	-	
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
9																		
Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym		Nr licencji / upoważnienia*: PL-111-PPL(A)		Podpis: Podpis		Potwierdzenie wykonania przeglądu po dniu lotnym			Nr licencji / upoważnienia*: PL-111-PPL(A)		Podpis: Podpis							
Usterki / uwagi dotyczące statku powietrznego																		
Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego						Nazwisko zgłaszającego / nr licencji			Potwierdzenie usunięcia usterki									
Brak						----- Data, Podpis -----			-----									
Poświadczam się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART-MWF/ PART-145* i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół* jest uznany za zdatny do użytkowania. Certyfikat Organizacji Obsługowej –						Osoba upoważniona do usunięcia usterki			Data:		Nr licencji / upoważnienia*		Podpis					
Dane z PDT wprowadzono do systemu elektronicznych zapisów				Data:		Podpis:												

*- niepotrzebna skreślić

Numer PDT – nadrukowany lub naniesiony numeratorem 6-cyfrowy kolejno narastający numer formularza PDT

Data – należy podać datę lotu w formacie: ddmrr lub ddmrrrr

Typ samolotu – należy wpisać typ danego samolotu; rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

Znaki rejestracyjne – wpisać pełne międzynarodowe znaki rejestracyjne statku powietrznego; rubryka może być wydrukowana wcześniej

Operator Statku Powietrznego – należy wpisać Operatora Statku Powietrznego, który jest wpisany w Świadectwo Rejestracji, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

ARC ważne do – należy podać datę ważności ARC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Ubezpieczenie ważne do - należy podać datę ważności polisy ubezpieczeniowej OC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Nazwisko pilota -dowódcy – należy wpisać nazwisko (i imię) pilota – dowódcy, który wykonuje dany lot; dowódcą jest pilot, w lotach szkolnych dwusterowych – instruktor, uczeń-pilot w lotach samodzielnych szkolnych;

Numer licencji / upoważnienia – dotyczy osoby wykonującej przegląd przedlotowy, należy wpisać numer licencji pilota - dowódcy, bądź w przypadku jej braku numer upoważnienia nadany przez CAMO (dotyczy uczniów – pilotów)

Przegląd przedlotowy – należy złożyć podpis przez Pilota- Dowódcę potwierdzający pozytywny wynik wykonanie tego przeglądu. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę "Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego" i uznać SP za niesprawny.

Miejsce startu i lądowania – każdorazowo należy wpisać kod ICAO lotniska;

Miejsce tankowania – należy podać kod ICAO lotniska, na którym odbyło się tankowanie;

Olej – należy podać rodzaj oleju stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy oleju (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie miarki naczynia, którym dolany został olej) oraz stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia oleju);

Paliwo - należy podać rodzaj paliwa stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy paliwa (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan bądź odczytany z paliwomierzy), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie odmierzacza dystrybutora), stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia paliwa); po danym locie należy uzupełnić rubrykę „stan po locie” podając aktualną zmierzoną lub odczytaną z paliwomierzy ilość paliwa;

Licznik mth przed uruchomieniem – należy podać stan licznika mth przed uruchomieniem silnika,

Licznik mth po wyłączeniu – należy podać stan licznika po wyłączeniu silnika,

Czas całkowity – należy podać sumaryczny czas lotów obliczony na podstawie licznika mth po wyłączeniu i przed uruchomieniem;

Ilość lądowań – wpisać ilość lądowań wykonanych podczas danego lotu;

Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym / po dniu lotnym - należy podać numer licencji Pilota, bądź upoważnienia w przypadku dokonywania przeglądu przez ucznia – pilota, dokonującego przegląd przed dniem lotnym/ po dniu lotnym oraz złożyć podpis. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę "Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego" i uznać SP za niesprawny.


Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego - w przypadku wystąpienia usterki, awarii, zdarzenia, przekroczenia warunków użytkowania, niestandardowych warunków lotu, zdarzeń, które mogą mieć wpływ na zdatność do lotu statku powietrznego bądź innej nieprawidłowości należy ją krótko, ale precyzyjnie opisać podając miejsce wystąpienia; w przypadku niewystąpienia usterki należy wpisać „BRAK” lub wykreślić,

Nazwisko zgłaszającego, nr licencji - należy wpisać czytelnie nazwisko oraz numer licencji osoby dokonującej wpisu o usterce bądź nieprawidłowości; osobą tą może być Pilot, uczeń-pilot bądź mechanik; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyzetować;

Podpis - osoba zgłaszająca usterkę winna złożyć podpis; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyzetować;

Potwierdzenie usunięcia usterki oraz rubryki data, nr licencji/ upoważnienia, podpis - rubryki te wypełnia osoba upoważniona przez CAMO do usunięcia usterki bądź upoważniony personel zakontraktowanej Organizacji Obsługowej; w przypadku wpisu o usterce statek powietrzny uznaje się za niezdatny do lotu do momentu wypełnienia przez w/w osoby powyższych rubryk;

Formularz dla samolotów bez licznika mth

		FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C. Certyfikat nr: PL.MG.070 ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała Tel: 693-375-085, fax: (033) 482 79 97 e-mail: camo@flybielsko.com		Pokładowy Dziennik Techniczny Druk FB-006										Nr PDT:		SP-AAF / 000099 / 2011					
														Data:		01.06.2011					
Typ samolotu:				Jak 12M				Znaki rejestracyjne				SP-AAF									
Informacje o statku powietrznym																					
Operator Statku powietrznego				Aeroklub Bielsko-Bialski				ARC ważne do:				15.05.2012				Ubezpieczenie ważne do:				31.12.2011	
Informacje o lotach:																					
LP	Nazwisko Pilotą-dowódcy	Przeгляд przedlotowy		Miejsce startu	Miejsce lądowania	Olej [l / q]*			Paliwo [l / gal]*				Godzina		Czas pracy		Ilość lądowań				
		Nr licencji / upoważnienia	Podpis			TOTAL 15W50			AVGAS 100LL				startu	lądowania	W powietrzu	Na ziemi:					
						Stan początkowy	Pobra-no	Stan do lotu	Stan początkowy	Pobra-no	Miejsce tankowania	Stan do lotu	Stan po locie								
Z przeniesienia:															123:26		123				
1	Kowalski	PL-111-PPL(A)	Podpis	EPBA	EPBA	12	-	12	80	40	EPBA	120	75	13:09	14:25	1:12	0:10	3			
2														:	:	:	:				
3														:	:	:	:				
4														:	:	:	:				
5														:	:	:	:				
6														:	:	:	:				
7														:	:	:	:				
Do przeniesienia:															124:48		126				
Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym		Nr licencji / upoważnienia*: PL-111-PPL(A)		Podpis: Podpis		Potwierdzenie wykonania przeglądu po dniu lotnym				Nr licencji / upoważnienia*: PL-111-PPL(A)		Podpis: Podpis									
Usterki / uwagi dotyczące statku powietrznego																					
Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego						Nazwisko zgłaszającego / nr licencji						Potwierdzenie usunięcia usterki									
Za mało powietrza w lewym kole						Kowalski / PL-111-PPL(A)						Dopompowano powietrze w lewym kole									
						Data, podpis															
						01.06.2011, podpis															
Poświadcza się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART-M/F/ PART-145* i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół* jest uznany za zdatny do użytkowania. Certyfikat Organizacji Obsługowej -						Osoba upoważniona do usunięcia usterki						Data:		Nr licencji / upoważnienia *		Podpis					
												02.06.2011		FB-002/P		Podpis					
Dane z PDT wprowadzono do systemu elektronicznych zapisów				Data:				Podpis:													

* niepotrzebna skreślić

Numer PDT – nadrukowany lub naniesiony numeratorem 6-cyfrowy kolejno narastający numer formularza PDT

Data – należy podać datę lotu w formacie: ddmrrr lub ddmrrrr

Typ samolotu – należy wpisać typ danego samolotu; rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

Znaki rejestracyjne – wpisać pełne międzynarodowe znaki rejestracyjne statku powietrznego; rubryka może być wydrukowana wcześniej

Operator Statku Powietrznego – należy wpisać Operatora Statku Powietrznego, który jest wpisany w Świadectwo Rejestracji, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

ARC ważne do – należy podać datę ważności ARC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Ubezpieczenie ważne do - należy podać datę ważności polisy ubezpieczeniowej OC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Z przeniesienia - przepisać z poprzedniego PDTu rubrykę „Do przeniesienia”; przy braku potrzeby zliczania ilości lądowań kolumnę tą przekreśla się;

Nazwisko pilota -dowódcy – należy wpisać nazwisko (i imię) pilota – dowódcy, który wykonuje dany lot; dowódcą jest pilot, w lotach szkolnych dwusterowych – instruktor, uczeń-pilot w lotach samodzielnych szkolnych;

Numer licencji / upoważnienia – dotyczy osoby wykonującej przegląd przedlotowy, należy wpisać numer licencji pilota - dowódcy, bądź w przypadku jej braku numer upoważnienia nadany przez CAMO (dotyczy uczniów – pilotów)

Przegląd przedlotowy – należy złożyć podpis przez Pilota – Dowódcę potwierdzający pozytywny wynik wykonanie tego przeglądu. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę ” Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego” i uznać SP za niesprawny.

Miejsce startu i lądowania – każdorazowo należy wpisać kod ICAO lotniska;

Miejsce tankowania – należy podać kod ICAO lotniska, na którym odbyło się tankowanie;

Olej – należy podać rodzaj oleju stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy oleju (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie miarki naczynia, którym dolany został olej) oraz stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia oleju);

Paliwo - należy podać rodzaj paliwa stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy paliwa (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan bądź odczytany z paliwomierzy), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie odmierzacza dystrybutora), stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia paliwa); po danym locie należy uzupełnić rubrykę „stan po locie” podając aktualną zmierzoną lub odczytaną z paliwomierzy ilość paliwa;

Godzina startu – należy podać godzinę uruchomienia silnika; podawać czas LT w formacie gg:mm;

Godzina lądowania – należy podać godzinę wyłączeniem silnika; podawać czas LT w formacie gg:mm;

Czas pracy w powietrzu – należy podać sumaryczny czas lotów wykonany przez daną załogę odczytany z chronometraża; podawać w formacie gg:mm lub g:mm;

Czas pracy na ziemi – należy podać sumaryczny czas pracy silnika na ziemi wypracowany w czasie lotów przez daną załogę, odczytany z chronometraża (jest to czas pomiędzy uruchomieniem silnika, a rozpoczęciem rozbiegu, czas pomiędzy zakończeniem dobiegu po lądowaniu, a rozpoczęciem rozbiegu do następnego startu i czas pomiędzy zakończeniem dobiegu po lądowaniu, a wyłączeniem silnika); podawać w formacie gg:mm lub g:mm;

Ilość lądowań – wpisać ilość lądowań wykonanych podczas danego lotu;

Do przeniesienia – należy podać sumaryczny czas kolumn: „z przeniesienia”, „w powietrzu” oraz „na ziemi”, sumaryczną ilość lądowań z przeniesienia oraz wszystkich powyższych wierszy; przy braku potrzeby zliczania ilości lądowań kolumnę tą przekreśla się;

Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym / po dniu lotnym - należy podać numer licencji Pilota, bądź upoważnienia w przypadku dokonywania przeglądu przez ucznia – pilota, dokonującego przeglądu przed dniem lotnym/ po dniu lotnym oraz złożyć podpis. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę ”Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego” i uznać SP za niesprawny.



Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego - w przypadku wystąpienia usterki, awarii, zdarzenia, przekroczenia warunków użytkowania, niestandardowych warunków lotu, zdarzeń, które mogą mieć wpływ na zdolność do lotu statku powietrznego bądź innej nieprawidłowości należy ją krótko, ale precyzyjnie opisać podając miejsce wystąpienia; w przypadku niewystąpienia usterki należy wpisać „BRAK” lub wykreślić,

Nazwisko zgłaszającego, nr licencji - należy wpisać czytelnie nazwisko oraz numer licencji osoby dokonującej wpisu o usterce bądź nieprawidłowości; osobą tą może być Pilot, uczeń-pilot bądź mechanik; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyczekać;

Podpis - osoba zgłaszająca usterkę winna złożyć podpis; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyczekać;

Potwierdzenie usunięcia usterki oraz rubryki data, nr licencji/ upoważnienia, podpis - rubryki te wypełnia osoba upoważniona przez CAMO do usunięcia usterki bądź upoważniony personel zakontraktowanej Organizacji Obsługowej; w przypadku wpisu o usterce statek powietrzny znajduje się za niezdatny do lotu do momentu wypełnienia przez w/w osoby powyższych rubryk,

Formularz dla samolotów dwusilnikowych z licznikami mth

	FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C. Certyfikat nr: PL.MG.070 ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała Tel: 693-375-085, fax: (033) 482 79 97 e-mail: camo@flybielsko.com	Pokładowy Dziennik Techniczny Druk FB-006									Nr PDT: SP-MAR/ 000099 / 2011							
		Typ samolotu: EM-11C ORKA		Znaki rejestracyjne SP-MAR			Data: 01.06.2011											
Informacje o statku powietrznym																		
Operator Statku powietrznego		Aeroklub Bielsko-Bialski			ARC ważne do:		15.05.2012			Ubezpieczenie ważne do:		31.12.2011						
Informacje o lotach:																		
LP	Nazwisko Pilot-a-dowódcy	Przegląd przedlotowy		Miejsce startu	Miejsce lądowania	Paliwo [l / gal] ¹ AVGAS 100LL					Silnik numer	Olej [l / q] ² TOTAL 15W50			Licznik mth		Czas całkowity	Ilość lądowań
		Nr licencji / upoważnienia	Podpis			Stan początkowy	Pobrano	Miejsce tankowania	Stan do lotu	Stan po locie		Stan początkowy	Pobrano	Stan po locie	Przed uruchomieniem	Po wyłączeniu		
1	Kowalski	PL-111-PPL(A)	Podpis	EPBA	EPBA	142	54	EPBA	196	134	P	6	0,5	6,5	1234,8	1236,9	2.1	1
											L	7	-	7	1235,8	1237,9	2.1	
2											P							
											L							
3											P							
											L							
4											P							
											L							
5											P							
											L							
Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym		Nr licencji / upoważnienia ³ : PL-111-CPL(A)		Podpis: Podpis		Potwierdzenie wykonania przeglądu po dniu lotnym		Nr licencji / upoważnienia ³ : PL-111-CPL(A)		Podpis: Podpis								
Usterki / uwagi dotyczące statku powietrznego																		
Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego						Nazwisko zgłaszającego / nr licencji			Potwierdzenie usunięcia usterki									
Brak						-----												
						Data, Podpis												
Poświadczam, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART-MF/ PART-145 ⁴ i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół ⁵ jest uznany za zdolny do użytkowania. Certyfikat Organizacji Obsługowej –						Osoba upoważniona do usunięcia usterki			Data:		Nr licencji / upoważnienia ⁶		Podpis					
						-----			-----		-----							
Dane z PDT wprowadzono do systemu elektronicznych zapisów				Data:		-----				Podpis:		-----						

* - niepotrzebne skreślić

Numer PDT – nadrukowany lub naniesiony numeratorem 6-cyfrowy kolejno narastający numer formularza PDT

Data – należy podać datę lotu w formacie: ddmrr lub ddmrrrr

Typ samolotu – należy wpisać typ danego samolotu; rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

Znaki rejestracyjne – wpisać pełne międzynarodowe znaki rejestracyjne statku powietrznego; rubryka może być wydrukowana wcześniej

Operator Statku Powietrznego – należy wpisać Operatora Statku Powietrznego, który jest wpisany w Świadectwo Rejestracji, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

ARC ważne do – należy podać datę ważności ARC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Ubezpieczenie ważne do - należy podać datę ważności polisy ubezpieczeniowej OC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Nazwisko pilota -dowódcy – należy wpisać nazwisko (i imię) pilota – dowódcy, który wykonuje dany lot; dowódcą jest pilot, w lotach szkolnych dwusterowych – instruktor, uczeń-pilot w lotach samodzielnych szkolnych;

Numer licencji / upoważnienia – dotyczy osoby wykonującej przegląd przedlotowy, należy wpisać numer licencji pilota - dowódcy, bądź w przypadku jej braku numer upoważnienia nadany przez CAMO (dotyczy uczniów – pilotów)

Przegląd przedlotowy – należy złożyć podpis przez Pilota- Dowódcę potwierdzający pozytywny wynik wykonanie tego przeglądu. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę "Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego" i uznać SP za niesprawny.

Miejsce startu i lądowania – każdorazowo należy wpisać kod ICAO lotniska;

Miejsce tankowania – należy podać kod ICAO lotniska, na którym odbyło się tankowanie;

Paliwo - należy podać rodzaj paliwa stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy paliwa (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan bądź odczytany z paliwomierzy), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie odmierzacza dystrybutora), stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia paliwa); po danym locie należy uzupełnić rubrykę „stan po locie” podając aktualną zmierzoną lub odczytaną z paliwomierzy ilość paliwa;

Olej – należy podać rodzaj oleju stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy oleju (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie miarki naczynia, którym dolany został olej) oraz stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia oleju);

Silnik numer – litera P – oznacza silnik prawy, dla którego należy podać odpowiednio informacje odnośnie oleju, liczników mth oraz czasu całkowitego; litera L – oznacza silnik lewy, dla którego należy podać odpowiednio informacje odnośnie oleju, liczników mth oraz czasu całkowitego;

Licznik mth przed uruchomieniem – należy podać stan licznika mth przed uruchomieniem silnika,

Licznik mth po wyłączeniu – należy podać stan licznika po wyłączeniu silnika,

Czas całkowity – należy podać sumaryczny czas lotów obliczony na podstawie licznika mth po wyłączeniu i przed uruchomieniem;

Ilość lądowań – wpisać ilość lądowań wykonanych podczas danego lotu;

Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym / po dniu lotnym - należy podać numer licencji Pilota, bądź upoważnienia w przypadku dokonywania przeglądu przez ucznia – pilota, dokonującego przegląd przed dniem lotnym/ po dniu lotnym oraz złożyć podpis. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę "Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego" i uznać SP za niesprawny.


Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego - w przypadku wystąpienia usterki, awarii, zdarzenia, przekroczenia warunków użytkowania, niestandardowych warunków lotu, zdarzeń, które mogą mieć wpływ na zdatność do lotu statku powietrznego bądź innej nieprawidłowości należy ją krótko, ale precyzyjnie opisać podając miejsce wystąpienia; w przypadku niewystąpienia usterki należy wpisać „BRAK” lub wykreślić

Nazwisko zgłaszającego, nr licencji - należy wpisać czytelnie nazwisko oraz numer licencji osoby dokonującej wpisu o usterce bądź nieprawidłowości; osobą tą może być Pilot, uczeń-pilot bądź mechanik; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyczyścić;

Podpis - osoba zgłaszająca usterkę winna złożyć podpis; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyczyścić;

Potwierdzenie usunięcia usterki oraz rubryki data, nr licencji/ upoważnienia, podpis - rubryki te wypełnia osoba upoważniona przez CAMO do usunięcia usterki bądź upoważniony personel zakontraktowanej Organizacji Obsługowej; w przypadku wpisu o usterce statek powietrzny uznaje się za niezdatny do lotu do momentu wypełnienia przez w/w osoby powyższych rubryk;

Formularz dla samolotów z licznikiem mth latających w zarobkowym transporcie lotniczym

	FLY Bielsko Usługi Lotnicze S.C. Certyfikat nr: PL.MG.070 ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała Tel: 693-375-085, fax: (033) 482 79 97 e-mail: camo@flybielsko.com	Pokładowy Dziennik Techniczny Druk FB-006										Nr PDT:		SP-KSU/000052/2015						
												Data:		19.06.2015						
Typ samolotu:		Cessna 152				Znaki rejestracyjne				SP-KSU										
Informacje o statku powietrznym																				
Operator Statku powietrznego		Aeroklub Bielsko-Bialski		ARC ważne do:		16.05.2016		Ubezpieczenie ważne do:		30.01.2016		Nr obowiązująco akrusza HIL		1						
Informacje o lotach:																				
LP	Nazwisko Pilot-a-dowódcy	Przegląd przedlotowy		Miejsce startu	Miejsce lądowania	Olej [l / q]				Paliwo [l / gal]				Licznik mth		Czas całkowity	Ilość lądowań	Godzina		Rodzaj lotu
		Nr licencji / upoważnienia	Podpis			TOTAL 15W50		AVGAS 100LL		Przed uruchomieniem	Po wyłączeniu	Odlotu	przylotu							
						Stan początkowy	Pobra-no	Stan do lotu	Stan początkowy					Pobra-no	Miejsce tankowania			Stan do lotu	Stan po ląd.	
1	Kowalski	PL-111-PPL(A)	Podpis	EPBA	EPBA	5	0,5	5,5	42	54	EPBA	96	54	1234,8	1236,9	2.1	3	10:05	12:20	A
2	Nowak	PL-222-PPL(A)	Podpis	EPBA	EPBA	5,2	-	5,2	54	-	-	54	44	1236,9	1237,4	0.5	1	13:07	13:42	A
3	Nowak	PL-222-PPL(A)	Podpis	EPBA	EPBA	5,2	-	5,2	44	52	EPBA	96	80	1237,4	1327.9	0.5	1			E
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym		Nr licencji / upoważnienia* PL-111-PPL(A)		Podpis: Podpis		Potwierdzenie wykonania przeglądu po dniu lotnym				Nr licencji / upoważnienia* PL-222-PPL(A)		Podpis: Podpis								
Usterki / uwagi dotyczące statku powietrznego																				
Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego				Nazwisko zgłaszającego / nr licencji				Potwierdzenie usunięcia usterki												
1) Brak światła lądowania 2) za mało powietrza w przednim kole				Nowak, PL-222-PPL(A)				Zastosowano MEL do usterki 1 – patrz HIL 1/1 Usterka nr 2 – dopompowano powietrze w przednim kole												
				Data, Podpis 19.06.2015, podpis																
Poświadczam, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART-ME/ PART-145* i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół* jest uznany za zdalny do użytkowania. Certyfikat Organizacji Obsługowej – PL145.111				Osoba upoważniona do usunięcia usterki				Data:		Nr licencji / upoważnienia*		Podpis								
								20.06.2015		FB-001-P		Podpis								
Dane z PDT wprowadzono do systemu elektronicznych zapisów				Data:				Podpis:												

* - niepotrzebne skreślić

Numer PDT – nadrukowany lub naniesiony numeratorem 6-cyfrowy kolejno narastający numer formularza PDT

Data – należy podać datę lotu w formacie: ddmrr lub ddmrrrr

Typ samolotu – należy wpisać typ danego samolotu; rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

Znaki rejestracyjne – wpisać pełne międzynarodowe znaki rejestracyjne statku powietrznego; rubryka może być wydrukowana wcześniej

Operator Statku Powietrznego – należy wpisać Operatora Statku Powietrznego, który jest wpisany w Świadectwo Rejestracji, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

ARC ważne do – należy podać datę ważności ARC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Ubezpieczenie ważne do - należy podać datę ważności polisy ubezpieczeniowej OC, rubryka ta może być nadrukowana wcześniej;

Nr obowiązującego arkusza HIL – należy podać numer aktualnie obowiązującego nr HIL; numer ten powinna wpisać osoba wykonująca przegląd przed dniem lotnym; wpisanie tego numeru jest jednoznaczne z zapoznaniem się z usterkami wpisanymi do HIL.

Nazwisko pilota -dowódcy – należy wpisać nazwisko (i imię) pilota – dowódcy, który wykonuje dany lot; dowódcą jest pilot, w lotach szkolnych dwusterowych – instruktor, uczeń-pilot w lotach samodzielnych szkolnych;

Numer licencji / upoważnienia – dotyczy osoby wykonującej przegląd przedlotowy, należy wpisać numer licencji pilota - dowódcy, bądź w przypadku jej braku numer upoważnienia nadany przez CAMO (dotyczy uczniów – pilotów)

Przeгляд przedlotowy – należy złożyć podpis przez Pilota- Dowódcę potwierdzający pozytywny wynik wykonanie tego przeglądu. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę "Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego" i uznać SP za niesprawny (za wyjątkiem możliwości zastosowania MEL). Złożenie podpisu jest równoznaczne także z zapoznaniem się z wykazem HIL i jego akceptacją. W przypadku braku akceptacji należy usunąć usterkę przed lotem.

Miejsce startu i lądowania – każdorazowo należy wpisać kod ICAO lotniska;

Miejsce tankowania – należy podać kod ICAO lotniska, na którym odbyło się tankowanie;

Olej – należy podać rodzaj oleju stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy oleju (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie miarki naczynia, którym dolany został olej) oraz stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia oleju);

Paliwo - należy podać rodzaj paliwa stosowanego na danym statku powietrznym oraz jednostki w jakich jest podawany jego stan (galony lub litry); rubryki te mogą być nadrukowane wcześniej; następnie przed lotem należy wpisać stan początkowy paliwa (zmierzony miarką w samolocie aktualny stan bądź odczytany z paliwomierzy), ewentualne uzupełnienie (wpisane na podstawie odmierzacza dystrybutora), stan do lotu (suma stanu początkowego i ewentualnego uzupełnienia paliwa); po danym locie należy uzupełnić rubrykę „stan po locie” podając aktualną zmierzoną lub odczytaną z paliwomierzy ilość paliwa;

Licznik mth przed uruchomieniem – należy podać stan licznika mth przed uruchomieniem silnika,

Licznik mth po wyłączeniu – należy podać stan licznika po wyłączeniu silnika,

Czas całkowity – należy podać sumaryczny czas lotów obliczony na podstawie licznika mth po wyłączeniu i przed uruchomieniem;

Ilość lądowań – wpisać ilość lądowań wykonanych podczas danego lotu;

Godzina przylotu – dotyczy lotów wykonywanych w ramach AOC, AWC – należy podać czas rozpoczęcia kołowania, podawać czas LT w formacie gg:mm;

Godzina odlotu - dotyczy lotów wykonywanych w ramach AOC, AWC – należy podać czas zakończenia kołowania do locie, podawać czas LT w formacie gg:mm;

Rodzaj lotu – wpisać jeden z następujących skrótów:

- dla Aeroklubu ROW – **A** przewóz lotniczy; **B** usługi; **C** szkolenie; **D** wynajem SP; **E** loty niepłatne;

- dla Aeroklubu ABB - **01** przewóz lotniczy; **02** szkolenie; **03** wynajem SP; **04** loty niepłatne;

Potwierdzenie wykonania przeglądu przed dniem lotnym / po dniu lotnym - należy podać numer licencji Pilota, bądź upoważnienia w przypadku dokonywania przeglądu przez ucznia – pilota, dokonującego przegląd przed dniem lotnym/ po dniu lotnym oraz złożyć podpis. W przypadku stwierdzenia usterek bądź nieprawidłowości należy wypełnić rubrykę "Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego" i uznać SP za niesprawny (za wyjątkiem możliwości zastosowania MEL)

Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego - w przypadku wystąpienia usterki, awarii, zdarzenia, przekroczenia warunków użytkowania, niestandardowych warunków lotu, zdarzeń, które mogą mieć wpływ na zdatność do lotu statku powietrznego bądź innej nieprawidłowości należy ją krótko, ale precyzyjnie opisać podając miejsce wystąpienia; w przypadku niewystąpienia usterki należy wpisać „BRAK” lub wykreślić

Nazwisko zgłaszającego, nr licencji - należy wpisać czytelnie nazwisko oraz numer licencji osoby dokonującej wpisu o usterce bądź nieprawidłowości; osobą tą może być Pilot, uczeń-pilot bądź mechanik; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyczyścić;

Podpis - osoba zgłaszająca usterkę winna złożyć podpis; w przypadku niezgłaszania usterki miejsce to powinno zostać puste, można je wówczas wykreślić lub wyzetować;

Potwierdzenie usunięcia usterki oraz rubryki data, nr licencji/ upoważnienia, podpis - rubryki te wypełnia osoba upoważniona przez CAMO do usunięcia usterki bądź upoważniony personel zakontraktowanej Organizacji Obsługowej; w przypadku wpisu o usterce statek powietrzny uznaje się za niezdatny do lotu do momentu wypełnienia przez w/w osoby powyższych rubryk lub do momentu podjęcia decyzji o zastosowaniu MELa przez personel Organizacji Obsługowej lub Dowódcę zgodnie z zapisami w Zatwierdzonym MEL. Po podjęciu decyzji o zastowaniu MEL – personel Organizacji Obsługowej / Dowódca – powinien w tej rubryce wpisać „Zastosowano MEL” i podać odniesienie do arkusza HIL, na który zobowiązany jest w tym momencie wypełnić, a następnie w przeciągu max. 24 godzin przesłać do CAMO. Odniesienie do arkusza HIL powinno mieć następującą postać – „patrz arkusz HIL 1/5”, gdzie 1 – jest pierwszą liczbą jest kolejnym numerem arkusza (w tym przypadku 1), a liczba następną jest nr LP z wykazu HIL (w tym przypadku usterka wpisywana byłaby pod nr 5). Po wpisaniu decyzji o zastosowaniu MEL personel Organizacji Obsługowej / Dowódca zobowiązany jest wpisać datę, nr swojego upoważnienia / licencji i podpis. W przypadku paru usterek należy jednoznacznie wskazać dla której usterki zastosowano MEL.

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

WYKAZ ODŁOŻONYCH USTEREK (HIL)

Arkusz nr 1

OTWARCIE MEL									ZAMKNIĘCIE MEL				
LP	NR MEL	NR PDT	DATA I GODZINA MEL	OGRANICZENIA		KAT.	TERMIN USUNIĘCIA	OPIS	Nr upoważnienia / licencji, podpis	DATA I GODZINA	NR CRS/PDT	NR CERTYF.	Nr upoważnienia, podpis
1	33-40-02-07	SP-KSU/000052/2015	19.06.2015 17:20	(O)	(M)	C	29.06.2015 / 24:00	Brak światła lądowania	PL-222-PPL(A), podpis	25.06.2015 12:15	30/2015	PL 145.111	FB-001-P, podpis
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								
				(O)	(M)								

WYKAZ ODŁOŻONYCH USTEREK (HOLD ITEM LIST) - Wykaz ten służy do rejestrowania odłożonych usterek opisanych w polu „**Opis usterki lub uwagi odnośnie statku powietrznego**”. W przypadku wpisu usterki do PDT i zastosowaniu MEL, usterka musi zostać wpisaniu do HIL, przez Personel, który tą usterkę odłożył. Usterka może być odłożona przez personel obsługowy organizacji PART M/F / PART 145 lub dowódcę statku powietrznego zgodnie z procedurami znajdującymi się w zatwierdzonym MEL. Zarówno po wpisaniu usterki na listę HIL, jak i po jej usunięciu – osoba dokonująca wpisów zobowiązana jest przesłać do organizacji CAMO skan listy HIL w maksymalnie w przeciągu 24 godzin.

W przypadku możliwość odłożenia usterki (zastosowania MEL) osoba upoważniona do do odłożenia usterki wypełnia HIL zgodnie z poniższą instrukcją:

ARKUSZ NR – należy wpisać kolejny numer arkusza; nowy arkusz może być wystawiony / wydrukowany pod warunkiem, że wszystkie wpisane MELe są zamknięte. Rubryka ta może być nadrukowana wcześniej

LP - Kolejny numer stwierdzonej usterki na danym formularzu.

Nr MEL – należy podać numer zastosowanego MEL.

Nr PDT - należy wpisać numer PDT na którym nastąpiło otwarcie MEL dla danej usterki

DATA I GODZINA MEL – należy podać datę i godzinę użycia MEL dla usterki; datę należy podać w formacie: ddmrr lub ddmrrrr, a czas LT w formacie gg:mm;

OGRANICZENIA – należy podać rodzaj procedury dla danej usterki do zastosowania zgodnie z MEL.

KAT. – należy wpisać kategorię zastosowanego MEL (A, B, C, D) zgodnie z dokumentem MEL. Kategoria MEL określa równocześnie termin usunięcia usterki.

TERMIN USUNIĘCIA – na podstawie przyporządkowania odpowiedniej kategorii, należy na podstawie Instrukcji MEL wyznaczyć datę i godzinę do jakiej można eksploatować statek powietrzny z usterką i zastosowanym MEL.

OPIS – należy podać krótki opis usterki.

NR UPOWAŻNIENIA / LICENCJI, PODPIS – Należy podać nr upoważnienia personelu obsługowego lub w przypadku dowódcy statku powietrznego nr licencji osoby stosującej odłożenie usterki oraz podpis.

DATA I GODZINA - należy podać datę i godzinę usunięcia usterki i jednocześnie zamknięcia MEL; datę należy podać w formacie: ddmrr lub ddmrrrr, a czas LT w formacie gg:mm;

NR CRS / PDT – należy wpisać nr CRS lub PDT na którym usunięto usterkę. W przypadku osobnego CRS –ostatni PDT z wpisany MELEM musi być dołączony do CRS.

NR CERTYF. - należy wpisać nr certyfikatu organizacji obsługowej usuwającej usterkę.

NR UPOWAŻNIENIA / PODPIS - należy wpisać nr upoważnienia oraz podpis osoby usuwającej usterkę.

MIEJSCE CELOWO PUSTE



Świadectwo obsługi technicznej nr / 201....
(Maintenance Statement)

z dnia

Typ Statku Powietrznego	Nr fabryczny	Znaki rejestracyjne	Nalot (stan licznika mth)
Wydano na podstawie Świadectwa Obsługi (CRS) nr			
Świadectwo Obsługi Technicznej ważne do: (co nastąpi pierwsze)			
nalotu:	dnia:	cyklu:	
Najbliższa planowana obsługa (godzinowo):			
Najbliższa planowana obsługa (kalendarzowo):			
Pieczęć firmy:		Podpis:	



	POŚWIADCZENIE OBSŁUGI nr/2011 (Certificate of Release to Service)	FLY Bielsko Usługi Lotnicze SC Organizacja Obsługowa Certyfikat nr PL.MF.....
--	----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

1. Dane Statku Powietrznego: **SP-.....**

	Producent	Typ i model	Numer seryjny	Nalot
Płatowiec				
Silnik				
Śmigło				

2. Nazwa i identyfikacja dokumentu, na podstawie którego czynności zostały wykonane:

Program Obsługi Technicznej numer, wydanie zatwierdzone, zmiana numer, zatwierdzona

3. Dane dotyczące wykonanych czynności obsługowych:

a) Rodzaj obsługi: **Czynności okresowe**

Poziom obsługi:

b) Wykonano przeglądy specjalne z IOT:

Przegląd / punkt z IOT	Zakres czynności	Interwał	Uwagi

c) Wykonano:

Zakres czynności	Interwał	Uwagi

d) Wykonano Dyrektywy Zdatowności i Biuletyny serwisowe:

Nr AD	Nr SB	Zakres czynności	Interwał	Uwagi

e) Zabudowano:

Nazwa elementu	P/N, S/N	Interwał	Uwagi

4. **Nie wykonano następujących czynności:**
.....

5. **Wykaz sporządzonych dokumentów obsługi:**

Zamówienie obsługi nr / 2011

Karta przeglądu po każdychh



Poświadcza się, że wymienione w tym dokumencie prace oprócz tych, które zostały w nim wymienione jako nie wykonane, zostały zrealizowane zgodnie z wymaganiami Part-M i w zakresie wynikającym z tych prac statek powietrzny uznaje się za zdolny do użytkowania.

Data zakończenia obsługi:

Poświadczenie obsługi wystawił:

.....

Upoważnienie nr



LISTA PRZYKŁADOWYCH USTEREK PODLEGAJĄCYCH ZGŁOSZENIU

UWAGA: lista nie wyczerpuje wszystkich usterek podlegających zgłoszeniu i stanowi jedynie wskazówkę i pomoc w określeniu problemu i podejmowaniu decyzji o zgłoszeniu.

TROUBLESHOOTING

I. PODWOZIE I HAMULCE

1. Samolot przechyla się na jedno skrzydło.
2. Nadmierne zużycie opony.
3. Widoczne odskakiwanie koła na gładkiej powierzchni.
4. Wężykowanie podwozia przedniego.
5. Amortyzator goleni podwozia przedniego nie utrzymuje ciśnienia powietrza.
6. Przekieki płynu hydraulicznego z goleni podwozia przedniego.
7. Hamulce działają z oporem
8. Hamulce nie działają.
9. Stopniowe obniżanie skuteczności hamowania.

II. UKŁAD STEROWANIA LOTKAMI

1. Brak możliwości ruchu wolantów.
2. Opór ruchu wolantu.
3. Wolanty nie są ustawione w poziomie przy ustawieniu lotek w położeniu neutralnym.
4. Nieskoordynowane wychylenia sterownic.
5. Nieprawidłowe wychylenia lotek.

III. UKŁAD STEROWANIA KLAPAMI SKRZYDŁOWYMI

1. Obie kłapy nie wychylają się.
2. Zablockowany układ kiedy kłapy są wciągnięte lub opuszczone.
3. Lewa kłapa nie wychyla się.
4. Niewłaściwe wychylenie kłap.
5. Kłapy nie chowają się.
6. Kłapy nie wychylają się.
7. Hamulce nie wychylają się (szybowce)

IV. UKŁAD STEROWANIA STEREM WYSOKOŚCI

1. Brak reakcji sterów na ruchy wolantem do przodu i do tyłu.
2. Zakleszczenie się lub uczucie skokowej pracy układu sterowania sterem wysokości.
3. Ster wysokości nie wychyla się w pełnym zakresie.

V. UKŁAD STEROWANIA TRYMEREM STERU WYSOKOŚCI

1. Pokrętło sterowania trymerem porusza się z nadmiernym oporem.
2. Brak połączenia pomiędzy pokrętłem sterowania a trymerem.
3. Błędne wskazania wskaźnika położenia trymera.
4. Nieprawidłowy skok ruchu trymera.

VI. UKŁAD STEROWANIA STEREM KIERUNKU I TRYMEREM STERU KIERUNKU

1. Ster kierunku nie reaguje na ruch pedałów.
2. Zacinanie się lub skokowe ruchy pedałów steru kierunku.



3. Ster nie reaguje właściwie na wychylenia pedałów.
4. Niewłaściwe wychylenia steru.

VII. SILNIK

1. Nie można uruchomić silnika.
2. Silnik po uruchomieniu przestaje działać, lub nie pracuje na biegu jałowym.
3. Silnik działa nierównomiernie lub nie przyspiesza poprawnie.
4. Niedostateczne odcięcie przy biegu jałowym.
5. Brak ciśnienia oleju.
6. Niskie ciśnienie oleju.
7. Wysokie ciśnienie oleju.
8. Niska temperatura oleju.
9. Wysoka temperatura oleju.
10. Przeciek oleju na przedzie silnika.
11. Przeciek oleju przy obudowie tłoczyska.
12. Rozrusznik nie działa.
13. Silnik rozrusznika działa, lecz nie porusza wału korbowego.
14. Silnik rozrusznika działa z oporami.
15. Rozrusznik nadmiernie hałasuje.

VIII. INSTALACJA PALIWOWA

1. Brak paliwa w gaźniku.
2. Stałe zdławienie przepływu paliwa po uruchomieniu silnika.
3. Brak wskazania ilości paliwa.
4. Nadmierne ciśnienie w zbiorniku.

IX. PRZYRZĄDY I INSTALACJE PRZYRZĄDÓW

1. Instalacja ciśnienia całkowitego i statycznego
 - a) wolne lub zbyt wolne zmiany wskazań prędkości względem powietrza (zwykły wysokościomierz i wariometr).
 - b) niewłaściwa lub zbyt wolna odpowiedź (wszystkie trzy przyrządy).
2. Prędkościomierz
 - a. wskazówka nie porusza się.
 - b. niewłaściwe wskazania lub wskazówka oscyluje.
 - c. wskazówka oscyluje.
3. Wysokościomierz
 - a. przyrząd nie działa.
 - b. niewłaściwe wskazania.
 - c. wskazówka oscyluje.
4. Wskaźnik wariometru
 - a. przyrząd nie działa.
 - b. niewłaściwe wskazania.
 - c. wskazówka oscyluje.
 - d. wibracje wskazówki.
5. Ogrzewanie rurki Pitota
 - a. rurka nie jest nagrzana lub wyraźnie widać lód
6. Instalacja podciśnienia
 - a. duże odczyty podciśnienia



- b. normalne odczyty czujnika podciśnienia. Zbyt wolna lub błędna odpowiedź przyrządu giroskopowego.
 - c. niskie odczyty podciśnienia.
 - d. fluktuują wskazania czujnika podciśnienia.
7. Przyrządy giroskopowe
- a. pozioma kreska nie porusza się.
 - b. kreska pozioma nie ustala się.
 - c. pozioma kreska oscyluje lub nadmiernie drga.
 - d. nadmierny dryf w dowolnym kierunku.
 - e. tarcza przyrządu wiruje ciągle w jednym kierunku.
8. Pompa podciśnienia
- a. olej w wylocie.
 - b. duże ssanie.
 - c. niskie (małe) ssanie.
 - d. niskie ciśnienie.
9. Czujnik ciśnienia oleju
- a. czujnik nie działa.
 - b. wskazówka czujnika nie wraca do zera.
 - c. czujnik nie wskazuje prawidłowo.
 - d. czujnik nie działa prawidłowo.
10. Czujnika temperatury gaźnika
- a. wskazówka przyrządu stoi poniżej najniższego punktu podziałki.
 - b. wskazówka przyrządu stoi powyżej najwyższego punktu podziałki.
 - c. wskazówka działa w sposób przerywany.
 - d. nadmierne wychylenia wskazówki.
 - e. oczywiste błędne wskazania temperatury.
 - f. wskazówka nie przechodzi do położenia odpowiadającego wyłączeniu podczas kiedy zasilanie jest wyłączone.
11. Układ wskazań ilości paliwa
- a. brak wskazań.
 - b. poza zakresem kalibracji.
 - c. działanie wskaźnika oporne lub leniwe.
 - d. błędne wskazania
12. Koordynator zakrętu
- a. wskaźnik nie wraca do położenia centralnego.
 - b. nie wskazuje standardowej prędkości zakrętu (zbyt wolny).
 - c. hałaśliwy silnik.
 - d. silnik nie rozpoczyna pracy.
 - e. w niskich temperaturach wskazówka nie reaguje lub reaguje ospale.
 - f. hałaśliwy giroskop.
13. Zakrętomierz z chyłomierzem
- a. wskazówka wskaźnika nie porusza się.
 - b. wskazówka leniwie wraca do zera.
 - c. wskazówka nie wskazuje właściwie zakrętu.
 - d. wskazówka nie stoi na zerze.
 - e. w niskich temperaturach wskazówka wskaźnika nie reaguje lub reaguje ospale.
 - f. hałaśliwy giroskop.



X. INSTALACJE ELEKTRYCZNE

1. Instalacja ładowania akumulatora
 - a. akumulator nie dostarcza napięcia do szyny lub nie może uruchomić silnika.
2. Gniazdo zasilania ziemnego
 - a. rozrusznik uruchamia się gdy podłączone jest zasilanie naziemne.
 - b. zasilanie naziemne nie może uruchomić silnika.
3. Alternator
 - a. amperomierz wskazuje duże rozładowanie kiedy silnik nie pracuje lub bezpiecznik obwodu alternatora otwiera się przy włączaniu wyłącznika głównego.
 - b. układ alternatora nie utrzymuje akumulatora w stanie naładowanym.
 - c. alternator zbyt intensywnie ładuje akumulator – akumulator zużywa nadmierne ilości wody.
 - d. świeci się lampka ostrzegająca o przepięciu.
4. Układ oświetlenia samolotu
 - a. nie działają światła lądowania i kołowania.
 - b. nie działają światła lądowania i/lub kołowania.
 - c. światło błyskowe nie świeci się.
 - d. światło błyskowe świeci się w sposób ciągły.
 - e. nie świecą się wszystkie światła nawigacyjne.
 - f. jedno światło nawigacyjne nie działa.
 - g. kłopoty z oświetleniem kopułkowym.

XI UKŁAD ZACZEPU

1. Nastąpił samowyczep.
2. Zaczep nie zamyka się prawidłowo
3. Zaczepy przedni i dolny nie zwalniają się równocześnie
4. Znaczny opór przy zwalnianiu.
5. Uszkodzone cięgło wyczełu



**Zdarzenia dotyczące eksploatacji,
w związku z zaistnieniem których wymagane jest wykonanie przeglądu/czynności obsługowych
(Unscheduled servicing)**

1. Twarde lądowanie, lądowanie z przekroczoną masą dopuszczalną do lądowania, z nadmiernym bocznym obciążeniem
Lądowania twarde to wszelkie lądowania wykonane z nadmierną prędkością zniżania, z przekroczoną masą maksymalną do lądowania podaną w instrukcji użytkownika w locie, z nadmiernym obciążeniem bocznym podczas lądowania.
2. Przekroczenie dopuszczalnych prędkości VNE, manewrowej lub dopuszczalnej prędkości dla kłap (hamulców dla szybowca)
Przekroczenie dopuszczalnych prędkości występuje w następujących sytuacjach:
 - (a) Samolot użytkowano przy prędkości przekraczającej limit dla kłap
 - (b) Samolot użytkowano przy prędkości większej niż maksymalna prędkość konstrukcyjna (VNE).
 - (c) Szybowiec użytkowano przy prędkości przekraczającej limit dla kłap
 - (d) Szybowiec użytkowano przy prędkości większej niż maksymalna prędkość konstrukcyjna (VNE).
 - (e) Szybowiec holowano za samolotem lub wyciągarką z prędkościami większymi od dopuszczalnych.
3. Skrajne turbulencje lub gwałtowne manewry
Skrajne turbulencje są wynikiem warunków pogodowych, które powodują niebezpieczne naprężenia konstrukcji statku powietrznego. Gwałtowne manewry, to manewry przekraczające ograniczenia podane w Instrukcji Użytkownika w Locie.
4. Holowanie przy znacznej różnicy napelnienia zbiorników (nierównowaga) lub znaczne obciążenie boczne podczas manewrowania na ziemi.
Stan znacznego oporu i oddziaływania bocznego występuje kiedy statek powietrzny zarzuca lub najeżdża na powierzchnię nieutwardzoną z utwardzonej. Wstępuje również podczas lądowań, w czasie których występuje uszkodzenie (pęknięcie) opony, albo lądowań podczas których występuje poślizg na pasie, cyrkiel, zagrażający bezpieczeństwu statku powietrznego, lub gwałtowne wyhamowanie na miejscach np. podmokłych. Do takich sytuacji mogą być zaliczone starty i lądowania lub nienormalne warunki kołowania.
5. Uderzenia pioruna.
Jeśli statek powietrzny jest użytkowany w obszarze atmosfery, w którym występują wyładowania elektryczne, może być uderzony przez wyładowanie elektryczne przemieszczające się pomiędzy chmurami lub pomiędzy chmurą a ziemią. Przy uderzeniu pioruna ładunek przechodzi przez statek powietrzny opuszczając go zwykle w punkcie najbardziej oddalonym od punktu uderzenia. Końcówki skrzydeł, nos i ogon to obszary, gdzie najprawdopodobniej wystąpią uszkodzenia. Przy sprawdzeniu w większości przypadków, uszkodzenia są łatwo dostrzegalne, w niektórych przypadkach uderzenie pioruna powoduje uszkodzenia, które nie są łatwo dostrzegalne.
6. Uderzenie przez ciała obce
Uszkodzenia spowodowane przez ciała obce to uszkodzenia powstałe w wyniku uderzenia w statek powietrzny przez ptaki lub wszelkie inne ciała obce podczas użytkowania samolotu na ziemi lub w locie podczas normalnego użytkowania. Narzędzia, śruby nakrętki, środki i przybory czyszczące, nity, szmaty lub kawałki drutu pozostawione w statku powietrznym podczas prac obsługowych również mogą spowodować uszkodzenia.
7. Zanieczyszczone i niewłaściwe paliwo
8. Przekroczenie obrotów silnika lub doładowania
9. Uderzenie/utrata śmigła/ gwałtowne zatrzymanie śmigła.
10. Obsługa nieplanowa związana z użytkowaniem samolotu podczas bardzo zimnej pogody (w temperaturach poniżej 6°C) (AMM 12-30-00).
11. Przechowywanie samolotu w stanie gotowości do lotu (okres do 30 dni lub pierwsze 25 godzin eksploatacji w sposób nieciągły) – w przypadku braku użytkowania należy każdego 7 dnia ręcznie obrócić śmigło 5 razy.



Po upływie 30 dni samolot powinien być oblatany przez 30 minut, lub uruchomić silnik na ziemi tak długo, aby podnieść temperaturę oleju do zakresu dolnej części zielonego łuku. Unikać nadmiernie długiej pracy silnika na ziemi. Czynności te może wykonać pilot. Należy je odnotować w PDT.

12. Skrajne turbulencje lub gwałtowne manewry

Skrajne turbulencje są wynikiem warunków pogodowych, które powodują niebezpieczne naprężenia konstrukcji szybowca. Gwałtowne manewry, to manewry przekraczające ograniczenia podane w Instrukcji Użytkowania w Locie.