

Warszawa, dnia 16 lutego 2017 r.

Poz. 219

**WYTYCZNE NR 3
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 17 lutego 2017 r.

w sprawie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904, 1361 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60) w związku z pkt M.A.305 i M.A.306 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.¹⁾) oraz pkt 8.2.6 i pkt 10.6 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. z 2004 r. poz. 2609) ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych przez ich użytkowników w zakresie prowadzenia dokumentacji statku powietrznego, zaleca się stosowanie niniejszych wytycznych.

2. W przypadku zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego innego sposobu prowadzenia dokumentacji statku powietrznego nie stosuje się niniejszych wytycznych.

§ 2. Użyte w wytycznych skróty i definicje oznaczają:

- 1) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) użytkownik – użytkownika statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) Part-M – załącznik I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;
- 4) PL-6 – załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych;
- 5) Part-ORO – załącznik III do rozporządzenia 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 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.²⁾);

¹⁾Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 176 z 07.07.2015, str. 4 oraz w Dz. Urz. UE L 241 z 17.9.2015, str. 16.

²⁾Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.04.2016, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 1.08.2015, str. 21, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016 str. 13.

- 6) Part-NCO – załącznik VII do rozporządzenia 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;
- 7) dziennik podróży – dokument, o którym mowa w pkt NCO.GEN.150 Part-NCO, ORO.MLR.110 Part-ORO oraz pkt 10.5 PL-6;
- 8) pokładowy dziennik techniczny – dokument, o którym mowa w pkt M.A.306 Part-M oraz pkt 10.6 PL-6;
- 9) książka – książkę statku powietrznego, książkę silnika, książkę śmigła, o których mowa w pkt M.A.305 lit. b ppkt 1 Part-M oraz pkt 8.2.6.2 PL-6;
- 10) karta podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania – dokument, o którym mowa w pkt M.A.305 lit. e Part-M oraz pkt 8.2.6.5 PL-6.

§ 3. 1. 1. Wzór oraz sposób prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego:

- 1) spełniającej wymagania określone w pkt M.A.305 Part-M oraz pkt 8.2.6 PL-6 dla:
 - a) książki statku powietrznego – określa załącznik nr 1 do wytycznych,
 - b) książki silnika – określa załącznik nr 2 do wytycznych,
 - c) książki śmigła – określa załącznik nr 3 do wytycznych;
- 2) stanowiącej załączniki do książek, o których mowa w pkt 1, która powinna podawać aktualny:
 - a) status dyrektyw zdatności – określa załącznik nr 4 do wytycznych,
 - b) status modyfikacji i napraw – określa załącznik nr 5 do wytycznych,
 - c) status zgodności z programem obsługi technicznej – określa załącznik nr 6 do wytycznych,
 - d) status podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania – określa załącznik nr 7 do wytycznych,
 - e) wykaz odłożonych obsług – określa załącznik nr 8 do wytycznych;
- 3) pokładowego dziennika technicznego spełniającego wymagania określone w pkt M.A.306 Part-M oraz pkt 10.6 PL-6 dla statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym nie użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3) – określa załącznik nr 9 do wytycznych;
- 4) karty podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania – określa załącznik nr 10 do wytycznych.

2. Pokładowy dziennik techniczny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, spełnia wymagania dla dziennika podróży określone w pkt NCO.GEN.150 Part-NCO, pkt ORO.MLR.110 Part-ORO oraz pkt 10.5 PL-6 i może być stosowany jako dokument równoważny z dziennikiem podróży.

§ 4. 1. 1. Prezes Urzędu zaleca, aby użytkownik prowadził dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1, w sposób i zgodnie z zasadami określonymi w załącznikach do wytycznych.

2. W przypadku statku powietrznego, dla którego założono książki, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, w sposób inny niż określony w załącznikach do wytycznych, użytkownik może je prowadzić, o ile książki te spełniają wymagania przepisów dotyczące dokumentacji ciągłej zdatności do lotu określone w pkt M.A.305 Part-M oraz pkt 8.2.6 PL-6.

§ 5. 1. 1. Prezes Urzędu zaleca, aby dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3, posiadały:

- 1) twardą okładkę,
- 2) formę zszytej książki z ponumerowanymi stronami w celu niedopuszczenia do wypadania, usuwania lub podmiany luźnych stron,
- 3) format A5 o poziomej orientacji strony,
- 4) nie mniej niż 70 kart na prowadzenie zapisów

- oraz były wykonane z papieru wytrzymującego normalne użytkowanie i archiwizowanie.
2. Prezes Urzędu zaleca, aby dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 4, posiadały:
- 1) formę wydruku komputerowego z ponumerowanymi stronami i naniesionymi cechami identyfikującymi statek powietrzny, silnik, śmigło lub podzespół,
 - 2) format A4 o poziomej orientacji strony
- oraz były wykonane z papieru wytrzymującego normalne użytkowanie i archiwizowanie.
- § 6.** Wytyczne wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

Załączniki do wytycznych nr 3
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 17 lutego 2017 r.

Załącznik nr 1



STATEK POWIETRZNY / AIRCRAFT	nr książki / Log Book No.
Znak rozpoznawczy / Aircraft registration	
Typ / Type	
Producent / Manufacturer	
nr certyfikatu typu / Type Certificate No.	
nr seryjny / Serial No.	Data budowy / Date of Manufacture
Użytkownik / Operator	
Nazwa / Name	
Adres / Address	
Nazwa / Name	
Adres / Address	
Nazwa / Name	
Adres / Address	

ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO**1. INFORMACJE OGÓLNE**

- 1.1. Książki statku powietrznego, książki silnika lub karty modułów silnika, książki śmigła wraz z załącznikami oraz kartami podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania spełniają wymagania załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.) oraz przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.) – w zakresie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
- 1.2. W Księżce statku należy dokonywać wpisów dotyczących statku powietrznego, stosując się do poniższych postanowień:
 - a) jeżeli nie jest prowadzony pokładowy dziennik techniczny, wpisów związanych z użytkowaniem statku powietrznego dokonuje się po zakończeniu lotu bądź serii lotów;
 - b) nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego statku powietrznego bez poświadczenia obsługi wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo;
 - c) po zakończeniu każdej obsługi technicznej do książki dołączane jest poświadczenie obsługi (każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługi technicznej);

INSTRUCTION FOR USE**1. GENERAL**

- 1.1. *Aircraft log books, engine log books and engine module log cards, propeller log books with attachments and limited life component cards comply with Annex I to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ UEL 362 of 17.12.2014, p.1, with later amendments) and regulations issued basing on art. 159 (1) of the Aviation Law Act of 3rd July 2002 (OJ of 2016, item 605 with later amendments) within the scope of continual airworthiness record keeping.*
- 1.2. *Information concerning the aircraft should be entered in The aircraft's log book applying the following provisions:*
 - a) *if a technical on board log book is not carried, the entries related to the aircraft's operations shall be concluded after the flight or a series of flights;*
 - b) *no aircraft shall be released to operations without a release certificate issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly;*
 - c) *a release certificate is attached to the log book on completion of each maintenance (each time the documentation is completed as soon as possible, but not later than 30 days after completing maintenance activities);*

- d) wszystkie wpisy muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku, gdy zachodzi konieczność skorygowania wprowadzonych wpisów, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jakie były pierwotne dane;
- e) wpisy w księżce dokonywane są w języku polskim lub angielskim w sposób staranny, czytelny i trwały, na podstawie prawidłowych i rzetelnych dowodów.

- 1.3. Dla określenia typu statku powietrznego, silnika i śmigła należy stosować oznaczenia określone w certyfikacie typu lub dokumencie równoważnym.

- d) *all entries have to be clear and accurate. In cases when there is a need to correct the entries, this should be done in a manner showing the previous data;*
- e) *the entries in the log book are made in Polish or English language, in an accurate, legible and permanent manner, basing on true and reliable evidence.*

- 1.3. *In order to define the aircraft, engine and propeller type please use markings defined in the type certificate or equivalent document.*

2. KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO

- 2.1. W kolumnie 1, 2 oraz 3 należy wpisać datę, liczbę oraz łączny czas lotów wykonanych w danym dniu.
- 2.2. W kolumnie 4 należy wpisać całkowity czas pracy od budowy statku powietrznego.
- 2.3. W kolumnie 5 należy wpisać liczbę cykli silnika liczoną według danych określonych w instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu, jeśli dotyczy.

UWAGA: 1. W przypadku prowadzenia pokładowego dziennika technicznego, w kolumnach 1–5, o których mowa w pkt 2.1–2.3, należy wpisać datę oraz skumulowane dane przy których wykonano obsługę.

2. W kolumnach 2, 4–5, o których mowa w pkt 2.1–2.3, w polu „razem” należy wpisać skumulowane dane od budowy lub od naprawy głównej statku powietrznego / zabudowanego silnika, które należy na następnej stronie przepisać w polu „z przeniesienia”.

2. AIRCRAFT LOG BOOK

- 2.1. *In column 1, 2 and 3 please enter the date, number and total flight hours conducted on the specific day.*
- 2.2. *In column 4 please enter total working hours since new.*
- 2.3. *In column 5 please enter number of engine cycles in accordance with data defined in continual airworthiness instructions, if relevant.*

Note: 1. If a technical on board log book is carried in column 1-5, referred to in pt. 2.1-2.3, insert date and cumulative data according to which the maintenance was performed.

2. In column 2, 4-5, referred to in pt. 2.1-2.3, in field 'total' please enter cumulative data from new or overhauled aircraft / installed engine, which should be copied on the next page in field 'as transferred'.

2.4. W kolumnie 6 należy wpisać:

- a) wszelkie znane lub podejrzewane usterki statku powietrznego, jeżeli nie zostały wpisane do pokładowego dziennika technicznego po zakończeniu lotu;
- b) podstawowe dane na temat czynności przeprowadzonej obsługi technicznej wykonywanych na statku powietrznym oraz jego wyposażeniu (bez obsługi silników i śmigieł), w tym usunięcia usterek, wykonania dyrektyw zdatności, modyfikacji i napraw, wymiany komponentów oraz obsługi planowej lub nieplanowej;
- c) odniesienia do danych obsługowych oraz ograniczenia zdatności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.

UWAGA: W przypadku wykonania obsługi technicznej w szerokim zakresie, poświadczenie obsługi może streszczać tę obsługę, jeśli możliwe jest proste przywołanie pakietu prac, zawierającego szczegóły wykonanej obsługi.

2.5. W kolumnie 7 należy wpisać datę dokonania wpisu w kolumnie 6, nr licencji lub upoważnienia (dotyczy personelu poświadczającego w imieniu organizacji obsługowej) oraz podpis osoby dokonującej wpisu.

Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 8 numer oznacza poświadczenie obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt 2.6.

2.6. W kolumnie 8 należy wpisać odpowiedni numer w zależności od tego kto wykonał prace, w celu zaznaczenia jakie oświadczenie dot. poświadczenia obsługi technicznej ma zastosowanie:

2.4. In column 4 please enter:

- a) all known or suspected aircraft defects if not entered into the on-board technical log-book after the flight;
- b) basic data concerning conducted maintenance activities on the aircraft and its equipment (without engine and propeller maintenance), including rectification of defects, ADs incorporation, modifications and repairs, exchange of components and scheduled or non-scheduled maintenance;
- c) reference to maintenance data and airworthiness or operation limitations, if any.

NOTE: In case of broad range maintenance, the release certificate can summarize scope of maintenance if quick-reference to work sheet containing details of such maintenance is possible.

2.5. In column 7 please enter the date of entry in column 6, licence number or authorization (refers to personnel certifying on behalf of the maintenance organization) and signature if person making the entry.

A signature in this column and number in column 8 means certificate of release to service compliant with the appropriate statement given in point 2.6.

2.6. In column 8, in order to indicate which statement concerning maintenance release is applicable, please mark the appropriate number depending on who performed the work:

Nr 1:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3 Part-M przez pilota-właściciela (dotyczy prywatnie eksploatowanego nieskomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, który nie jest użytkowany w operacjach zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO):

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana zgodnie z PART-M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.

Nr 2:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1 lub 2 Part-M tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami PART 66 (dotyczy statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nie użytkowanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego na podstawie koncesji lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych operacjach ATO) lub organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z Part-M Podczęść F:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdolny do użytkowania”.

No. 1:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 3 by pilot-owner (concerns private operated not complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs):

‘Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

No. 2:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 1 or 2 Part-M by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other than complex motor-powered aircraft not operated in commercial air transport on the basis of a concession or commercial special operations or commercial ATOs) or Part-M Subpart-F approved maintenance organization:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

Nr 3:

Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z pkt 145A.50 Part-145:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART 145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół jest uznany za zdolny do użytkowania”.

Nr 4:

Obsługa statku powietrznego posiadającego świadectwo zdolności do lotu wydane zgodnie z art. 49 ustawy Prawo lotnicze albo pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej wydane zgodnie z art. 53a ustawy Prawo lotnicze:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z wymaganiami przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdolny do użytkowania”.

No. 3:

Part-145 maintenance organization approved in accordance with 145A.50:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-145 and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service.’

No. 4:

Maintenance of aircraft holding an airworthiness certificate issued in accordance with Art. 49 of the Aviation Law Act or permit to fly in special category issued in accordance with Art. 53a of the Aviation Law Act:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with requirements of regulation issued basing on Art. 159 (1) of the Aviation Law Act of 3rd July 2002, and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

3. ZAŁĄCZNIKI DO KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO

3.1. Załączniki obejmują bieżący:

- a) status dyrektyw zdolności;
- b) status modyfikacji i napraw;
- c) status zgodności z programem obsługi;
- d) status podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania;
- e) wykaz odłożonych obsług.

3.2. W przypadku prowadzenia wspólnych statusów dla statku powietrznego, silnika i śmigła dane dotyczące ostatniego i następnego wykonania dyrektywy, modyfikacji, naprawy, obsługi technicznej oraz wykonania odłożonej obsługi należy określać w godzinach lotu / cyklach liczonych według danych statku powietrznego.

3.3. Prowadzenie wspólnych statusów dla statku powietrznego, silnika i śmigła jest dopuszczalne wyłącznie w przypadku, gdy liczba godzin pracy / cykli silnika i śmigła liczonych dla wykonanego lotu odpowiada liczbie godzin lotu / cykli statku powietrznego w tym locie.

3.4. W kolumnie „następne wykonanie” należy określić datę, godziny, cykle, przy których następne wykonanie dyrektywy, modyfikacji, naprawy, obsługi technicznej musi być spełnione, obliczane według interwału danej czynności. Dane te nie określają faktycznego wykonania.

3. ATTACHMENTS TO AIRCRAFT'S LOG BOOK

3.1. Attachments shall contain the current:

- a) Status of airworthiness directives;
- b) Status of modifications and repairs;
- c) Status of compliance with maintenance programme;
- d) Status of service life limited components;
- e) List of deferred maintenance.

3.2. If managing joint status for aircraft, engine and propeller, information concerning the last and next accomplishment of AD, modification, repair, maintenance or deferred maintenance shall be defined in flight hours / cycles calculated basing on aircraft data.

3.3. It is allowed to manage joint status for aircraft, engine and propeller only in the case when the number of working hours/engine and propeller cycles calculated for the completed flight corresponds to aircraft flight hours / cycles during that flight.

3.4. In the field 'next accomplishment' define the date, hour, cycle of the next AD, modification, repair, maintenance accomplishment calculated in accordance the activity's interval. The data does not determine the actual performance.

KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO
AIRCRAFT LOG BOOK

Data Date	Liczba lotów No. of Flights	Liczba godzin lotu / Flight Time				Liczba cykli silnika Engine Cycles	Podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej, ograniczenia operacyjne, jeśli występują Basic details of the maintenance carried out and the limitations to
		Dzienna/Daily		Od budowy/Since New			
		Godz. Hrs.	min Mins.	Godz. Hrs.	min Mins.		
1	2	3		4		5	6
Z przeniesienia Total bf.		-	-				
Razem Total cf.		-	-				

Załącznik nr 2

KSIĄŻKA SILNIKA
ENGINE LOG BOOKUrząd Lotnictwa Cywilnego
Wydanie 3, styczeń 2017 r.**SILNIK / ENGINE**

nr książki / Log Book No.

Typ / Type

Producent / Manufacturer

nr certyfikatu typu / Type Certificate No.

nr seryjny / Serial No. Data budowy / Date of Manufacture

Użytkownik / Operator

Nazwa / Name

Adres / Address

Nazwa / Name

Adres / Address

Nazwa / Name

Adres / Address

Nazwa / Name

Adres / Address

ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI SILNIKA**1. INFORMACJE OGÓLNE**

- 1.1. Książki statku powietrznego, książki silnika lub karty modułów silnika, książki śmigła wraz z załącznikami oraz kartami podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania spełniają wymagania załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.) oraz przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.) – w zakresie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
- 1.2. W Książce silnika należy dokonywać wpisów dotyczących silnika, stosując się do poniższych postanowień:
- wpisów związanych z użytkowaniem silnika dokonuje się po zakończeniu każdej obsługi technicznej silnika;
 - nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego silnika bez poświadczenia obsługi wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo;
 - po zakończeniu każdej obsługi technicznej do książki dołączane jest poświadczenie obsługi (každorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługi technicznej);

INSTRUCTION FOR USE**1. GENERAL**

- 1.1. *Aircraft log books, engine log books and engine module log cards, propeller log books with attachments and limited life component cards comply with Annex I to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ UEL 362 of 17.12.2014, p.1, with later amendments) and regulations issued basing on art. 159 (1) of the Aviation Law Act od 3rd July 2002 (OJ of 2016, item 605 with later amendments) within the scope of continual airworthiness record keeping.*
- 1.2. *Information concerning the engine should be entered in the engine's log book applying the following provisions:*
- all entries related to engine's use are completed after accomplishing every engine maintenance;*
 - no engine shall be released to operations without a release certificate issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly;*
 - a release certificate is attached to the log book on completion of each maintenance (each time the documentation is completed as soon as possible, but not later than 30 days after completing maintenance activities);*

- all entries have to be clear and accurate. In cases when there is a need to correct the entries, this should be done in a manner showing the previous data;*
- the entries in the log book are made in Polish or English language, in an accurate, legible and permanent manner, basing on true and reliable evidence.*

- 1.3. W przypadku silników o konstrukcji modułowej całkowity rzeczywisty czas eksploatacji całego silnika nie jest rejestrowany. Dla każdego modułu należy prowadzić zapisy całkowitego czasu eksploatacji i zapisy z obsługi technicznej. Powyższe zapisy ciągłej zdatności do lotu (karty modułów) są przechowywane wraz z modułem i powinny wykazywać spełnienie wszystkich obowiązkowych wymagań dotyczących danego modułu.
- 1.4. Jeżeli silnik jest przekładany na inny statek powietrzny, wpis w książce należy rozpocząć na nowej stronie.
- 1.5. Dla określenia typu statku powietrznego, silnika i śmigła należy stosować oznaczenia określone w certyfikacie typu lub dokumencie równoważnym.

- 1.3. *In the case of modular engines the true total time in service is not registered. Total time in service and maintenance records for each module are to be maintained. The above continuing airworthiness records (module log cards) are to be kept with the module and should show compliance with any requirements pertaining to that module.*
- 1.4. *If the engine is transferred to another aircraft start log book entries on a new page.*
- 1.5. *In order to define the aircraft, engine and propeller type please use markings defined in the type certificate or equivalent document.*

2. KSIĄŻKA SILNIKA

2.1. W kolumnie 1 i 2 należy wpisać datę i liczbę cykli silnika liczoną według danych określonych w instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu, jeśli dotyczy.

2.2. W kolumnie 3 i 4 należy wpisać całkowity czas pracy od budowy silnika i od naprawy głównej.

UWAGA: 1. W kolumnach 1-4, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2, należy wpisać datę oraz skumulowane dane, przy których wykonano obsługę.

2. W kolumnach 3-4, o których mowa w pkt 2.2, w polu „razem” należy wpisać skumulowane dane od budowy lub od naprawy głównej zabudowanego silnika, które należy na następnej stronie przepisać w polu „z przeniesienia”.

2.3. W kolumnie 5 należy wpisać:

- a) wszelkie znane lub podejrzewane usterki silnika, jeżeli nie zostały wpisane do pokładowego dziennika technicznego po zakończeniu lotu;
- b) podstawowe dane na temat czynności przeprowadzonej obsługi technicznej wykonywanych na silniku oraz jego wyposażeniu (bez obsługi śmigieł), w tym usunięcia usterek, wykonania dyrektyw zdatności, modyfikacji i napraw, wymiany komponentów oraz obsługi planowej lub nieplanowej;
- c) odniesienia do danych obsługowych oraz ograniczenia zdatności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.

UWAGA: W przypadku wykonania obsługi technicznej w szerokim zakresie, poświadczenie obsługi może streszczać tę obsługę, jeśli możliwe jest proste przywołanie pakietu prac, zawierającego szczegóły wykonanej obsługi.

2. ENGINE LOG BOOK

2.1. In column 1 and 2 please enter the date and number of engine cycles in accordance with data defined in continual airworthiness instructions, if relevant.

2.2. In column 3 and 4 please enter total working hours since new and since overhaul.

Note: 1. In column 1-4, referred to in pt. 2.1-2.2, insert date and cumulative data according to which the maintenance was performed.

2. In column 3-4, referred to in pt. 2.2, in field 'total' please enter cumulative data from new or overhaul for installed engine, which should be copied on the next page in field 'as transferred'.

2.3. In column 5 please enter:

- a) all known or suspected engine defects if not entered into the on-board technical log-book after the flight;
- b) basic data concerning conducted maintenance activities on the engine and its equipment (without propeller maintenance), including rectification of defects, ADs incorporation, modifications and repairs, exchange of components and scheduled or non-scheduled maintenance;
- c) reference to maintenance data and airworthiness or operation limitations, if any.

NOTE: In case of broad range maintenance, the release certificate can summarize scope of maintenance if quick-reference to work sheet containing details of such maintenance is possible.

2.4. W kolumnie 6 należy wpisać datę dokonania wpisu w kolumnie 5, nr licencji lub upoważnienia (dotyczy personelu poświadczającego w imieniu organizacji obsługowej) oraz podpis osoby dokonującej wpisu.

Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 7 numer oznacza poświadczenie obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt 2.5.

2.5. W kolumnie 7 należy wpisać odpowiedni numer w zależności od tego kto wykonał prace, w celu zaznaczenia jakie oświadczenie dot. poświadczenia obsługi technicznej ma zastosowanie:

Nr 1:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3 Part-M przez pilota-właściciela (dotyczy prywatnie eksploatowanego nieskomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, który nie jest użytkowany w operacjach zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO):

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana zgodnie z PART-M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdalny do użytkowania”.

Nr 2:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1 lub 2 Part-M tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami PART 66 (dotyczy statków

2.4. In column 6 please enter the date of entry in column 5, licence number or authorization (refers to personnel certifying on behalf of the maintenance organization) and signature if person making the entry.

A signature in this column and number in column 7 means release certificate compliant with the appropriate statement given in point 2.5.

2.5. In column 7, in order to indicate which statement concerning maintenance release is applicable, please mark the appropriate number depending on who performed the work:

No. 1:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 3 by pilot-owner (concerns private operated not complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs):

‘Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

No. 2:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 1 or 2 Part-M by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other than complex

powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieużytkowanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego na podstawie koncesji lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych (ATO) lub organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z Part-M Podczęść F:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdolny do użytkowania”.

Nr 3:

Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z pkt 145A.50 Part-145:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART 145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół jest uznany za zdolny do użytkowania”.

Nr 4:

Obsługa statku powietrznego posiadającego świadectwo zdolności do lotu wydane zgodnie z art. 49 ustawy – Prawo lotnicze albo pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej wydane zgodnie z art. 53a ustawy – Prawo lotnicze:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z wymaganiami przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdolny do użytkowania”.

motor-powered aircraft not operated in commercial air transport on the basis of a concession or commercial special operations or commercial ATOs) or Part-M Subpart-F approved maintenance organization:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

No. 3:

Part-145 maintenance organization approved in accordance with 145A.50:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-145 and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service.’

No. 4:

Maintenance of aircraft holding an airworthiness certificate issued in accordance with Art. 49 the Aviation Law Act or permit to fly in special category issued in accordance with Art. 53a of the Aviation Law Act:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with requirements of regulation issued basing on Art. 159 (1) of the Aviation Law Act of 3rd July 2002, and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

3. ZAŁĄCZNIKI DO KSIĄŻKI SILNIKA

3.1. Załączniki obejmują bieżący:

- a) status dyrektyw zdolności;
- b) status modyfikacji i napraw;
- c) status zgodności z programem obsługi;
- d) status podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania;
- e) wykaz odłożonych obsług.

3.2. W przypadku prowadzenia wspólnych statusów dla statku powietrznego, silnika i śmigła dane dotyczące ostatniego i następnego wykonania dyrektywy, modyfikacji, naprawy, obsługi technicznej oraz wykonania odłożonej obsługi należy określać w godzinach lotu / cyklach liczonych według danych statku powietrznego.

3.3. Prowadzenie wspólnych statusów dla statku powietrznego, silnika i śmigła jest dopuszczalne wyłącznie w przypadku, gdy liczba godzin pracy / cykli silnika i śmigła liczonych dla wykonanego lotu odpowiada liczbie godzin lotu / cykli statku powietrznego w tym locie.

3.4. W kolumnie „następne wykonanie” należy określić datę, godziny, cykle, przy których następne wykonanie dyrektywy, modyfikacji, naprawy, obsługi technicznej musi być spełnione, obliczane według interwału danej czynności. Dane te nie określają faktycznego wykonania.

3. ATTACHMENTS TO ENGINE'S LOG BOOK

3.1. Attachments shall contain the current:

- a) Status of airworthiness directives;
- b) Status of modifications and repairs;
- c) Status of compliance with maintenance programme;
- d) Status of service life limited components;
- e) List of deferred maintenance.

3.2. If managing joint status for aircraft, engine and propeller, information concerning the last and next accomplishment of AD, modification, repair, maintenance or deferred maintenance shall be defined in flight hours / cycles calculated basing on aircraft data.

3.3. It is allowed to manage joint status for aircraft, engine and propeller only in the case when the number of working hours / engine and propeller cycles calculated for the completed flight corresponds to aircraft flight hours / cycles during that flight.

3.4. In the field 'next accomplishment' define the date, hour, cycle of the next AD, modification, repair, maintenance accomplishment calculated in accordance the activity's interval. The data does not determine the actual performance.

KSIĄŻKA SILNIKA ENGINE LOG BOOK

Książka musi być dołączona do książki statku powietrznego
This log book must accompany the appropriate aircraft log book

Typ statku powietrznego / Aircraft Type

Znak rozpoznawczy / Aircraft registration

Data Date	Liczba cykli silnika Engine Cycles	Liczba godzin lotu od / Flight Time Since				Podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej, ograniczenia operacyjne, jeśli występują Basic details of the maintenance carried out and the limitations to
		budowy/New		naprawy głów./Overhaul		
		Godz. Hrs.	min Mins.	Godz. Hrs.	min Mins.	
1	2	3		4	5	
Z przeniesienia Total bf.						
Razem Total cf.						

Załącznik nr 3

**KSIĄŻKA ŚMIGŁA
PROPELLER LOG BOOK**

Urząd Lotnictwa Cywilnego
Wydanie 3, styczeń 2017 r.

ŚMIGŁO / PROPELLER

nr książki / Log Book No.

Typ / Type

Liczba łopat / No. of Blades Średnica / Diameter

Producent / Manufacturer

nr certyfikatu typu / Type Certificate No.

nr seryjny / Serial No. Data budowy / Date of Manufacture

Użytkownik / Operator

Nazwa / Name

Adres / Address

Nazwa / Name

Adres / Address

Nazwa / Name

Adres / Address

ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI ŚMIGŁA**1. INFORMACJE OGÓLNE**

- 1.1. Książki statku powietrznego, książki silnika lub karty modułów silnika, książki śmigła wraz z załącznikami oraz kartami podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania spełniają wymagania załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.) oraz przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.) – w zakresie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
- 1.2. W Książce śmigła należy dokonywać wpisów dotyczących śmigła, stosując się do poniższych postanowień:
 - a) wpisów związanych z użytkowaniem śmigła dokonuje się po zakończeniu każdej obsługi technicznej śmigła;
 - b) nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego śmigła bez poświadczenia obsługi wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo;
 - c) po zakończeniu każdej obsługi technicznej do książki dołączane jest poświadczenie obsługi (każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługi technicznej);

INSTRUCTION FOR USE**1. GENERAL**

- 1.1. *Aircraft log books, engine log books and engine module log cards, propeller log books with attachments and limited life component cards comply with Annex I to COMMISSION REGULATION (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ UEL 362 of 17.12.2014, p.1, with later amendments) and regulations issued basing on art. 159 (1) of the Aviation Law Act od 3rd July 2002 (OJ of 2016, item 605 with later amendments) within the scope of continual airworthiness record keeping.*
 - 1.2. *Information concerning the propeller should be entered in the propeller's log book applying the following provisions:*
 - a) *all entries related to propeller's use are completed after accomplishing every engine maintenance;*
 - b) *no propeller shall be released to operations without a release certificate issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly;*
 - c) *a release certificate is attached to the log book on completion of each maintenance (each time the documentation is completed as soon as possible, but not later than 30 days after completing maintenance activities);*
-
- d) *all entries have to be clear and accurate. In cases when there is a need to correct the entries, this should be done in a manner showing the previous data;*
 - e) *the entries in the log book are made in Polish or English language, in an accurate, legible and permanent manner, basing on true and reliable evidence.*
- 1.3. *If the propeller is transferred to another aircraft start log book entries on a new page.*
 - 1.4. *In order to define the aircraft, engine and propeller type please use markings defined in the type certificate or equivalent document.*

- d) wszystkie wpisy muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku, gdy zachodzi konieczność skorygowania wprowadzonych wpisów, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jakie były pierwotne dane;
 - e) wpisy w książce dokonywane są w języku polskim lub angielskim w sposób staranny, czytelny i trwały, na podstawie prawidłowych i rzetelnych dowodów.
- 1.3. Jeżeli śmigło jest przekładane na inny statek powietrzny, wpisy w książce należy rozpocząć na nowej stronie.
 - 1.4. Dla określenia typu statku powietrznego, silnika i śmigła należy stosować oznaczenia określone w certyfikacie typu lub dokumencie równoważnym.

2. KSIĄŻKA ŚMIGŁA

2.1. W kolumnie 1 należy wpisać datę zdarzenia, którego dotyczy wpis.

2.2. W kolumnie 2 i 3 należy wpisać całkowity czas pracy od budowy śmigła i od naprawy głównej.

UWAGA: 1. W kolumnach 1-3, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2, należy wpisać datę oraz skumulowane dane, przy których wykonano obsługę.

2. W kolumnach 2-3, o których mowa w pkt 2.2, w polu „razem” należy wpisać skumulowane dane od budowy lub od naprawy głównej zabudowanego śmigła, które należy na następnej stronie przepisać w polu „z przeniesienia”.

2.3. W kolumnie 4 należy wpisać:

- a) wszelkie znane lub podejrzewane usterki śmigła, jeżeli nie zostały wpisane do pokładowego dziennika technicznego po zakończeniu lotu;
- b) podstawowe dane na temat czynności przeprowadzonej obsługi technicznej wykonywanych na śmigle oraz jego wyposażeniu, w tym usunięcia usterek, wykonania dyrektyw zdatowności, modyfikacji i napraw, wymiany komponentów oraz obsługi planowej lub nieplanowej;
- c) odniesienia do danych obsługowych oraz ograniczenia zdatowności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.

UWAGA: W przypadku wykonania obsługi technicznej w szerokim zakresie, poświadczenie obsługi może streszczać tę obsługę jeśli możliwe jest proste przywołanie pakietu prac, zawierającego szczegóły wykonanej obsługi.

2. PROPELLER LOG BOOK

2.1. In column 1 please enter the date.

2.2. In column 2 and 3 please enter total working hours since new and since overhaul.

Note: 1. In column 1-3, referred to in pt. 2.1-2.2, insert date and cumulative data according to which the maintenance was performed.

2. In column 2-3, referred to in pt. 2.2, in field 'total' please enter cumulative data from new or overhaul for installed propeller, which should be copied on the next page in field 'as transferred'.

2.3. In column 4 please enter:

- a) all known or suspected propeller defects if not entered into the on-board technical log-book after the flight;
- b) basic data concerning conducted maintenance activities on the propeller and its equipment, including rectification of defects, ADs incorporation, modifications and repairs, exchange of components and scheduled or non-scheduled maintenance;
- c) reference to maintenance data and airworthiness or operation limitations, if any.

NOTE: In case of broad range maintenance, the release certificate can summarize scope of maintenance if quick-reference to work sheet containing details of such maintenance is possible.

2.4. W kolumnie 5 należy wpisać datę dokonania wpisu w kolumnie 4, nr licencji lub upoważnienia (dotyczy personelu poświadczającego w imieniu organizacji obsługowej) oraz podpis osoby dokonującej wpisu.

Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 6 numer oznacza poświadczenie obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt 2.5.

2.5. W kolumnie 6 należy wpisać odpowiedni numer w zależności od tego kto wykonał prace, w celu zaznaczenia jakie oświadczenie dot. poświadczenia obsługi technicznej ma zastosowanie:

Nr 1:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3 Part-M przez pilota-właściciela (dotyczy prywatnie eksploatowanego nieskomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, który nie jest użytkowany w operacjach zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO):

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana zgodnie z PART-M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdalny do użytkowania”.

Nr 2:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1 lub 2 Part-M tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami PART 66 (dotyczy statków

2.4. In column 5 please enter the date of entry in column 4, licence number or authorization (refers to personnel certifying on behalf of the maintenance organization) and signature if person making the entry.

A signature in this column and number in column 6 means release certificate compliant with the appropriate statement given in point 2.5.

2.5. In column 7, in order to indicate which statement concerning maintenance release is applicable, please mark the appropriate number depending on who performed the work:

No. 1:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 3 by pilot-owner (concerns private operated not complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs):

‘Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

No. 2:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 1 or 2 Part-M by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other complex motor-

powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieużytkowanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego na podstawie koncesji lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO) lub organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z Part-M Podczęść F:

„Poświadczają się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdolny do użytkowania”.

Nr 3:

Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z pkt 145A.50 Part-145:

„Poświadczają się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART 145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół jest uznany za zdolny do użytkowania”.

Nr 4:

Obsługa statku powietrznego posiadającego świadectwo zdolności do lotu wydane zgodnie z art. 49 ustawy – Prawo lotnicze albo pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej wydane zgodnie z art. 53a ustawy – Prawo lotnicze:

„Poświadczają się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z wymaganiami przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdolny do użytkowania”.

powered aircraft not operated in commercial air transport on the basis of a concession or commercial special operations or commercial ATOs) or Part-M Subpart-F approved maintenance organization:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

No. 3:

Part-145 maintenance organization approved in accordance with 145A.50:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-145 and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service.’

No. 4:

Maintenance of aircraft holding an airworthiness certificate issued in accordance with Art. 49 of the Aviation Law Act or permit to fly in special category issued in accordance with Art. 53a of the Aviation Law Act:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with requirements of regulation issued basing on Art. 159 (1) of the Aviation Law Act of 3rd July 2002, and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

3. ZAŁĄCZNIKI DO KSIĄŻKI ŚMIGŁA

3.1. Załączniki obejmują bieżący:

- a) status dyrektyw zdolności;
- b) status modyfikacji i napraw;
- c) status zgodności z programem obsługi;
- d) status podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania;
- e) wykaz odłożonych obsługa.

3.2. W przypadku prowadzenia wspólnych statusów dla statku powietrznego, silnika i śmigła dane dotyczące ostatniego i następnego wykonania dyrektywy, modyfikacji, naprawy, obsługi technicznej oraz wykonania odłożonej obsługi należy określać w godzinach lotu / cyklach liczonych według danych statku powietrznego.

3.3. Prowadzenie wspólnych statusów dla statku powietrznego, silnika i śmigła jest dopuszczalne wyłącznie w przypadku, gdy liczba godzin pracy / cykli silnika i śmigła liczonych dla wykonanego lotu odpowiada liczbie godzin lotu / cykli statku powietrznego w tym locie.

3.4. W kolumnie „następne wykonanie” należy określić datę, godziny, cykle, przy których następne wykonanie dyrektywy, modyfikacji, naprawy, obsługi technicznej musi być spełnione, obliczane według interwału danej czynności. Dane te nie określają faktycznego wykonania.

3. ATTACHMENTS TO ENGINE'S LOG BOOK

3.1. Attachments shall contain the current:

- a) Status of airworthiness directives;
- b) Status of modifications and repairs;
- c) Status of compliance with maintenance programme;
- d) Status of service life limited components;
- e) List of deferred maintenance.

3.2. If managing joint status for aircraft, engine and propeller, information concerning the last and next accomplishment of AD, modification, repair, maintenance or deferred maintenance shall be defined in flight hours / cycles calculated basing on aircraft data.

3.3. It is allowed to manage joint status for aircraft, engine and propeller only in the case when the number of working hours / engine and propeller cycles calculated for the completed flight corresponds to aircraft flight hours / cycles during that flight.

3.4. In the field 'next accomplishment' define the date, hour, cycle of the next AD, modification, repair, maintenance accomplishment calculated in accordance the activity's interval. The data does not determine the actual performance.

KSIĄŻKA ŚMIGŁA PROPELLER LOG BOOK

Książka musi być dołączona do książki statku powietrznego
This log book must accompany the appropriate aircraft log book

Typ statku powietrznego / Aircraft Type

Data zabudowy / Date Fitted Znak rozpoznawczy / Aircraft registration

Data Date	Liczba godzin lotu od / Flight Time Since				Podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej, ograniczenia operacyjne, jeśli występują <i>Basic details of the maintenance carried out and the limitations to</i>
	Budowy/New		naprawy głów./Overhaul		
	Godz. Hrs.	min Mins.	Godz. Hrs.	min Mins.	
1	2		3		4
Z przeniesienia Total bf.					
Razem Total cf.					

Załącznik nr 9

POKŁADOWY DZIENNIK TECHNICZNY

(dla statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym nie użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008)

[AIRCRAFT TECHNICAL LOG BOOK]

(For aircraft other than complex motor powered aircraft not used by air carriers licenced in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008)



Urząd Lotnictwa Cywilnego
Wydanie 3, styczeń 2017 r.

STATEK POWIETRZNY / AIRCRAFT

nr książki / Aircraft TLB No.

Znak rozpoznawczy / Aircraft registration

Typ / Type Producent / Manufacturer

nr seryjny / Serial No. Data budowy / Date of Manufacture

UŻYTKOWNIK / OPERATOR

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGŁĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU / CAMO

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ / AMO

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ORGANIZACJA

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ORGANIZACJA

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ORGANIZACJA

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ORGANIZACJA

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ZASADY PROWADZENIA PDT**1. INFORMACJE OGÓLNE**

- 1.1. Wymagania załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierżeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.) oraz przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.) określają, kiedy dokumentacja ciągłej zdatności do lotu obejmuje pokładowy dziennik techniczny statku powietrznego (PDT).
- 1.2. W PDT należy dokonywać wpisów dotyczących statku powietrznego, stosując się do poniższych postanowień:
- wpisów związanych z użytkowaniem statku powietrznego dokonuje się podczas przygotowania do lotu lub po zakończeniu lotu;
 - nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego statku powietrznego bez poświadczenia obsługi wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo;
 - do książki dołączane jest aktualne poświadczenie obsługi (CRS) kompletnego statku powietrznego, wydawane na ogół po zakończeniu ostatniego przeglądu obsługowego;
 - system PDT zapewnia, że dane wprowadzone do PDT, który pozostaje na statku powietrznym, są również przechowywane na ziemi do czasu zakończenia lotu którego dotyczą;

INSTRUCTION FOR USE**1. GENERAL**

- 1.1. *Requirements of Annex I to COMMISSION REGULATION (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (OJ UEL 362 of 17.12.2014, p.1, with later amendments) and regulations issued basing on art. 159 (1) of the Aviation Law Act od 3rd July 2002 (OJ of 2016, item 605 with later amendments) state when the continual airworthiness documentation includes the aircraft technical log book.*
- 1.2. *Information concerning the aircraft should be entered in the aircraft's technical log book applying the following provisions:*
- information concerning the use of the aircraft should be entered during pre-flight preparation or after completing the flight;*
 - no aircraft shall be released to operations without a release certificate issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly;*
 - all current CRSs should accompany the log book of the complete aircraft, normally issued after completing the last maintenance;*
 - the TLB system assures that data entered into the TLB, which remains on the aircraft, is also stored on ground until completing the flight to which it relates;*

UWAGA: Dotyczy systemu PDT, tam gdzie jest wymagany zgodnie z przepisami. System przekazywania danych i ich przechowywania na ziemi określają procedury operatora.

- e) wszystkie wpisy muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku, gdy zachodzi konieczność skorygowania wprowadzonych wpisów, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jakie były pierwotne dane;
 - f) wpisy w książce dokonywane są w języku polskim lub angielskim w sposób staranny, czytelny i trwały, na podstawie prawidłowych i rzetelnych dowodów.
- 1.3. Dla określenia typu statku powietrznego należy stosować oznaczenia określone w certyfikacie typu lub dokumencie równoważnym.

NOTE: Concerns the TLB system, if required by regulations. The transfer of data and their storage on ground is defined in operator's procedures.

- e) all entries have to be clear and accurate. In cases when there is a need to correct the entries, this should be done in a manner showing the previous data;*
 - f) the entries in the log book are made in Polish or English language, in an accurate, legible and permanent manner, basing on true and reliable evidence.*
- 1.3. In order to define the aircraft, engine and propeller type please use markings defined in the type certificate or equivalent document.*

2. Część A POKŁADOWY DZIENNIK TECHNICZNY

- 2.1. W kolumnie 1 należy wpisać datę lotu.
- 2.2. W kolumnie 2 należy wpisać nazwiska członków załogi lotniczej i przydzielone im funkcje.
- 2.3. W kolumnie 3 i 4 należy wpisać odpowiednio miejsce oraz godzinę odlotu i przylotu.
- 2.4. W kolumnie 5 i 6 należy wpisać odpowiednio czas lotu oraz liczbę cykli silnika liczoną według danych określonych w instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu, jeśli dotyczy.
- 2.5. W kolumnie 7 należy określić rodzaj lotu zgodnie z wymaganiami operacyjnymi.
- 2.6. W kolumnie 8 i 9 należy wpisać odpowiednio ilość paliwa oraz oleju (dla każdego silnika), gdzie pozycja odlot określana jest na podstawie danych z ostatniego przylotu i pobranej do następnego lotu ilości paliwa / oleju.
- 2.7. W kolumnie 10 należy podać informacje (godziny / cykle / data) dotyczące stanu obsługi technicznej statku powietrznego, tj. jakie planowe i nieplanowe obsługi mają zostać wykonane w następnej kolejności.
- 2.8. W kolumnie 11 należy wpisać wszelkie zaistniałe zdarzenia, jeżeli miały miejsce podczas lotu lub znane albo podejrzewane usterki statku powietrznego stwierdzone podczas lotu.
- 2.9. W kolumnie 12 pilot-dowódca poprzez złożenie podpisu bądź jego równoważnika podpisuje wpisy w PDT łącznie z zapisem o braku usterek, jeśli ma to miejsce, oraz poświadczając wykonanie przeglądu przedlotowego.

2. Part A TECHNICAL LOG BOOK

- 2.1. *In column 1 please enter the flight date.*
- 2.2. *In column 2 please enter the names of flight crew members and their duties.*
- 2.3. *In column 3 and 4, as appropriate, please enter location and hour of departure and arrival.*
- 2.4. *In column 5 and 6, as appropriate, please enter flight time and engine cycles, calculated in accordance with instructions concerning continual airworthiness, if applicable.*
- 2.5. *In column 7 please state type of flight in accordance with operational requirements.*
- 2.6. *In column 8 and 9, as appropriate, please enter fuel and oil (for each engine), where the departure item is defined basing on data from the last arrival and the amount of fuel and oil loaded for the next flight.*
- 2.7. *In column 10 please state information (hours/cycles/date) concerning the status of aircraft maintenance, i.e. what are the scheduled and non-scheduled maintenance to be accomplished.*
- 2.8. *In column 11 please specify all incidents or suspected defects that occurred during the flight.*
- 2.9. *In column 12 the pilot in command with his signature or its equivalent signs entries to the TLB including the entry stating no defects, if appropriate, and certifies the completion of the pre-flight inspection.*

Nr 1:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3 Part-M przez pilota-właściciela (dotyczy prywatnie eksploatowanego nieskomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, który nie jest użytkowany w operacjach zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO):

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana zgodnie z PART-M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdalny do użytkowania”.

Nr 2:

Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1 lub 2 Part-M tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami PART 66 (dotyczy statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym nieużytkowanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego na podstawie koncesji lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO) lub organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z Part-M Podczęść F:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART M i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdalny do użytkowania”.

No. 1:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 3 by pilot-owner (concerns private operated not complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs):

‘Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

No. 2:

EASA aircraft maintenance in accordance with M.A.801 letter b) point 1 or 2 Part-M by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other than complex motor-powered aircraft not operated in commercial air transport on the basis of a concession or commercial special operations or commercial ATOs) or Part-M Subpart-F approved maintenance organization:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

Nr 3:

Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z pkt 145A.50 Part-145:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z PART 145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny / podzespół jest uznany za zdalny do użytkowania”.

Nr 4:

Obsługa statku powietrznego posiadającego świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z art. 49 ustawy – Prawo lotnicze albo pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej wydane zgodnie z art. 53a ustawy – Prawo lotnicze:

„Poświadcza się, że, z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z wymaganiami przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany za zdalny do użytkowania”.

No. 3:

Part-145 maintenance organization approved in accordance with 145A.50:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-145 and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service.’

No. 4:

Maintenance of aircraft holding an airworthiness certificate issued in accordance with Art. 49 the Aviation Law Act or permit to fly in special category issued in accordance with Art. 53a of the Aviation Law Act:

‘Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with requirements of regulation issued basing on Art. 159 (1) of the Aviation Law Act of 3rd July 2002, and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.’

3. Część B WYKAZ ODŁOŻONYCH USTEREK

- 3.1. Wykaz odłożonych usterek powinien zawierać szczegółowe informacje dotyczące wszystkich nieusuniętych usterek, które mają lub mogą mieć wpływ na bezpieczne użytkowanie statku powietrznego, i które w związku z tym powinny być znane dowódcy statku powietrznego.
- 3.2. Wykaz odłożonych usterek musi umożliwiać zarejestrowanie następujących danych:
 - a) pierwsza data wystąpienia nieusuniętej usterki oraz krótki opis usterki umożliwiające przywołanie każdej nieusuniętej usterki i jej odnalezienie w PDT;
 - b) poświadczenie obsługi [CRS] i szczegóły ostatecznego usunięcia usterki lub wyraźne przywołanie dokumentu zawierającego szczegóły ostatecznego usunięcia usterki.
- 3.3. W kolumnie 1 należy wpisać kolejny numer umożliwiający przywołanie w kolumnie 13 PDT pozycji z wykazu odłożonych usterek.
- 3.4. W kolumnie 2 należy wpisać datę wystąpienia usterki po raz pierwszy.
- 3.5. W kolumnie 3 należy umieścić opis usterki przeniesiony z kolumny 11 PDT.
- 3.6. W kolumnie 4 należy przywołać dane obsługowe (MEL/CDL/IOT), na podstawie których odłożono usunięcie usterki oraz ograniczenia związane z odłożeniem.
- 3.7. W kolumnie 5 należy wpisać podstawowe dane na temat czynności przeprowadzonej obsługi technicznej wykonywanych na statku powietrznym podczas usunięcia usterki oraz odniesienia do danych obsługowych, zgodnie z którymi usterka została usunięta.

3. Part B LIST OF DEFERRED DEFECTS

- 3.1. *List of deferred defects should contain detailed information concerning all deferred defects, that have or can have effect on the safe operation of the aircraft and therefore should be known to the pilot in command.*
- 3.2. *List of deferred defects must allow the recording of the following data:*
 - a) *the first date when the deferred defect was detected and its short description allowing to refer to the deferred defect and tracing it in the TLB;*
 - b) *CRS and details of its final closure or clear reference to the document containing details of the final defect closure.*
- 3.3. *In column 1 please enter the next number enabling to refer to an item from the list of deferred defects in column 13 TLB.*
- 3.4. *In column 2 please state the date when the defect was first detected.*
- 3.5. *In column 3 please give the defect's description, as stated in column 11 TLB.*
- 3.6. *In column 4 please refer to maintenance data (MEL/CDL/IOT) that were the basis for defect deferring and related limitations.*
- 3.7. *In column 5 please state basic data concerning maintenance tasks conducted on the aircraft when closing the defect and reference to maintenance data) that were the basis for defect closure.*

- 3.8. W kolumnie 6 należy wpisać datę dokonania wpisu w kolumnie 5, nr licencji lub upoważnienia (dotyczy personelu poświadczającego w imieniu organizacji obsługowej) oraz podpis osoby dokonującej wpisu.

Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 7 numer oznacza poświadczenie obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt 2.12.

- 3.8. *In column 6 please give the date of insertion in column 5, licence number and authorization (concerns certifying personnel representing maintenance organisation) and the signature of the person making the entry.*

A signature in this column and number in column 7 means certificate of release to service with an appropriate statement given in point 2.12.

Część A / Part A
POKŁADOWY DZIENNIK TECHNICZNY
TECHNICAL LOG BOOK

A POKŁADOWY DZIENNIK TECHNICZNY / TECHNICAL LOG BOOK

Data Date	Załoga Operating Crew Nazwisko / funkcja Names/Duties	Miejsce Place odlotu / przylotu Departure/Arrival	Godzina Times odlotu / przylotu Departure/Arrival	Licz. godzin lotu Flight Time		Liczba cykli silnika Engine Cycles	Rodzaj lotu Nature of flight	Ilość paliwa Fuel Quantity Odlot / Przylot Departure/Arrival	Ilość oleju Oil Quantity Odlot / Przylot Departure/Arrival
				Godz. Hrs.	min Mins.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Z przeniesienia / Total bf.									
Liczba godzin lotu / cykli silnika do przeniesienia / Flight Time / Engine Cycles cf.									

