



DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia czwartek, 26 stycznia 2023 r.

Poz. 5

WYTYCZNE NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 17 stycznia 2023 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 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642) w związku z pkt ML.A.305 załącznika Vb (Part-ML) 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⁾), 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. poz. 2609) oraz § 37 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1122) ogłasza się, co następuje:

§ 1.1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych 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 niniejszych wytycznych nie stosuje się.

3. Niniejsze wytyczne dotyczą:

- 1) statków powietrznych podlegających przepisom Part-ML;
- 2) statków powietrznych kategorii konwencyjnej (K2);
- 3) statków powietrznych kategorii specjalnej (K3).

§ 2. Użyte w wytycznych skróty i definicje oznaczają:

- 1) dziennik podróży – dokument, o którym mowa w pkt NCO.GEN.150 (Part-NCO), ORO.MLR.110 (Part-ORO), pkt SAO.GEN.160 (Part-SAO) oraz pkt 10.5 (PL-6);
- 2) dziennik techniczny balonu – dokument, o którym mowa w pkt BOP.BAS.065 (Part-BOP);
- 3) dyrektywa zdatności do lotu (*Airworthiness Directive* – AD) – dokument, który zobowiązuje do podjęcia na statku powietrznym działań dla przywrócenia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa, gdy dowody

¹⁾ Zmiany tekstu wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 176 z 07.07.2015, str. 4 Dz. Urz. UE L 241 z 17.9.2015, str. 16, Dz. Urz. UE L 50 z 28.2.2017 str. 13, Dz. Urz. UE L 126 z 23.5.2018 str. 1, Dz. Urz. UE L 207 z 16.8.2018 str. 2, Dz. Urz. UE L 228 z 4.9.2019 str. 1, Dz. Urz. UE L 228 z 4.9.2018 str. 106, Dz. Urz. UE L 56 z 27.2.2020 str. 20, Dz. Urz. UE L 257 z 6.8.2020 str. 14, Dz. Urz. UE L 143 z 27.4.2021 str. 6, Dz. Urz. UE L 145 z 28.4.2021, str. 20, Dz. Urz. UE L 400 z 12.11.2021 str. 18 i Dz. Urz. UE L 84 z 11.3.2022 str. 20.

wskazują, że poziom bezpieczeństwa tego statku powietrznego może być zagrożony; dyrektywy zgodności do lotu oznaczają odpowiednio:

- a) dla statków powietrznych podlegających przepisom Part-ML – dyrektywy zgodności do lotu wydane lub przyjęte przez EASA,
 - b) dla statków powietrznych kategorii konwencyjnej (K2) i kategorii specjalnej (K3) – dyrektywy zgodności wydane przez Prezesa Urzędu oraz właściwy organ państwa projektu;
- 4) karta lub metryka podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania – dokument, o którym mowa w pkt ML.A.305 lit. b i lit. e Part-ML oraz pkt 8.2.6.2 i 8.2.6.5 PL-6;
 - 5) książka – książkę statku powietrznego, książkę silnika, książkę śmigła, o których mowa w pkt ML.A.305 lit. b Part-ML oraz pkt 8.2.6.2 PL-6;
 - 6) Part-BOP – załącznik II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
 - 7) Part-ML – załącznik Vb do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zgodności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;
 - 8) Part-NCO – załącznik VII do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
 - 9) Part-ORO – załącznik III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;
 - 10) Part-SAO – załącznik II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (UE) nr 2018/1139;
 - 11) PL-6 – szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników, stanowiące załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz.U. poz. 2609);
 - 12) pokładowy dziennik techniczny – dokument, o którym mowa w pkt 10.6 PL-6;
 - 13) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 - 14) rozporządzenie nr 1321/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zgodności 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.);
 - 15) rozporządzenie nr 2018/1139 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22/08/2018, str. 1, z późn. zm.);
 - 16) rozporządzenie nr 2018/1976 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz. Urz. UE L 326 z 20.12.2018, str. 64, z późn. zm.);
 - 17) rozporządzenie nr 965/2012 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych

zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.);

- 18) rozporządzenie o SP kategorii specjalnej – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1122);
- 19) statek powietrzny podlegający przepisom Part-ML – inny niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym, który nie jest wymieniony w certyfikacie przewoźnika lotniczego koncesjonowanego 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 z późn. zm.):
 - a) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 730 kg,
 - b) wiropląt o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, certyfikowany dla maksymalnie 4 osób,
 - c) inny statek powietrzny ELA2;
- 20) statki powietrzne kategorii konwencyjnej (K2) – statki powietrzne zdefiniowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 25);
- 21) statki powietrzne kategorii specjalnej (K3) – statki powietrzne zdefiniowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych;
- 22) właściciel – właściciela statku powietrznego lub inną osobę fizyczną lub prawną wpisaną jako użytkownik statku powietrznego w dokumencie rejestracyjnym zgodnie z § 6 wytycznych nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie wpisywania użytkowników statków powietrznych do rejestru cywilnych statków powietrznych i ich ujawniania w świadectwie rejestracji statku powietrznego oraz określenia ich odpowiedzialności za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego (Dz. Urz. ULC poz. 49).

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

- 1) spełniającej wymagania określone w pkt ML.A.305 Part-ML, pkt 8.2.6 PL-6 oraz § 37 rozporządzenia o SP kategorii specjalnej 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, które powinny podawać aktualny:
 - a) status dyrektyw zdadności – 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 obsłóg – określa załącznik nr 8 do wytycznych;
- 3) spełniającej wymagania pokładowego dziennika technicznego, określone w pkt 10.6 PL- 6 dla statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym wykorzystywanych do usług lotniczych – określa załącznik nr 9 do wytycznych;
- 4) spełniającej wymagania dziennika podróży lub dziennika technicznego balonu lub prowadzenia zapisów, które są określone w:
 - a) pkt NCO.GEN.150 Part-NCO, pkt SAO.GEN.160 Part-SAO, pkt BOP.BAS.065 Part-BOP,
 - b) pkt 10.5 PL-6,

c) § 37 rozporządzenia o SP kategorii specjalnej

– dla statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym niewykorzystywanych do usług lotniczych – określa załącznik nr 10 do wytycznych;

5) w zakresie karty podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania – określa załącznik nr 11 do wytycznych.

2. Wzór statusu dyrektyw zdadności, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, zawiera kolumnę odnoszącą się do biuletynów serwisowych w celu spełnienia wytycznych nr 1 Prezesa Urzędu z dnia 11 stycznia 2023 r. w sprawie stosowania biuletynów serwisowych (Dz. Urz. ULC poz. 3).

3. Pokładowy dziennik techniczny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, spełnia wymagania dziennika podróży, dziennika technicznego balonu, prowadzenia zapisów, o których mowa w ust. 1 pkt 4, i może być stosowany jako dokument równoważny.

§ 4. 1. Prezes Urzędu zaleca, aby właściciel prowadził dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1, w sposób zgodny 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 niniejszych wytycznych, właściciel może je prowadzić, o ile książki te spełniają wymagania przepisów dotyczące dokumentacji ciągłej zdadności do lotu, określone w pkt ML.A.305 Part-ML, pkt 8.2.6 PL-6 oraz § 37 rozporządzenia o SP kategorii specjalnej.

§ 5. 1. Prezes Urzędu zaleca, aby dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3, były wykonane z papieru wytrzymującego normalne użytkowanie i archiwizowanie oraz 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.

2. Prezes Urzędu zaleca, aby dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 4, były wykonane z papieru wytrzymującego normalne użytkowanie i archiwizowanie oraz 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.

§ 6. Tracą moc wytyczne nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 lutego 2017 r. w sprawie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego (Dz. Urz. ULC poz. 219).

§ 7. Wytyczne wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Piotr Samson

Załączniki do wytycznych nr 2
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 17 stycznia 2023 r.
Załącznik nr 1

KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO
AIRCRAFT LOGBOOK



Urząd Lotnictwa Cywilnego
Wydanie 4, styczeń 2023 r.

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	
SILNIK / ENGINE			
Typ / Type	nr seryjny / Serial No.	Data zabudowy / Installation Date	Data wybudowy / Deinstallation Date
.....			
.....			
.....			
ŚMIGŁO / PROPELLER			
Typ / Type	nr seryjny / Serial No.	Data zabudowy / Installation Date	Data wybudowy / Deinstallation Date
.....			
.....			
.....			

Użytkownik / Operator	
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....

ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO	INSTRUCTION FOR USE
1. INFORMACJE OGÓLNE	1. GENERAL
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 Vb do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. oraz przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) – w zakresie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.	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 Vb to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 and regulations issued under Art. 159 para 1 of the Act of 3 rd July 2002 – Aviation Law (OJ of 2022 item 1235, with later amendments) within the scope of continual airworthiness record keeping.
1.2. W Książce statku powietrznego należy dokonywać wpisów dotyczących SP, stosując się do poniższych postanowień:	1.2. Information concerning the aircraft should be entered in the Aircraft Logbook applying the following provisions:
a) Wpisów związanych z użytkowaniem statku powietrznego dokonuje się po zakończeniu lotu bądź serii lotów w danym dniu. b) Nie dopuszcza się do eksploatacji statku powietrznego bez Poświadczenia Obsługi (CRS) wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo. c) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej należy odnotować wykonane czynności podając numer CRS (każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługowych).	a) The entries related to the aircraft's operations shall be concluded after the flight or a series of flights on the specific day. b) No aircraft shall be released to operations without the Certificate of Release to Service (CRS) issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly. c) After completion of each maintenance, performed maintenance should be recorded with CRS number (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 wskazuje, 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.	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 logbook are made in Polish or English language, in an accurate, legible and permanent manner, basing on true and reliable evidence.
1.3. Dla określenia typu statku powietrznego, silnika i śmigła należy stosować oznaczenia określone w certyfikacie typu lub dokumencie równoważnym.	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. AIRCRAFT LOG BOOK
2.1. W kolumnie 1, 2 oraz 3 należy wpisać datę, liczbę oraz łączny czas lotów wykonanych w danym dniu.	2.1. In column 1, 2 and 3 please enter the date, number and total flight hours conducted on the specific day.
2.2. W kolumnie 4 należy wpisać całkowity czas pracy od budowy statku powietrznego.	2.2. In column 4 please enter total working hours since new aircraft.
2.3. W kolumnie 5 należy wpisać liczbę cykli silnika liczoną według danych określonych w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu (ICA), jeśli dotyczy.	2.3. In column 5 please enter number of engine cycles in accordance with data defined in instructions for continued airworthiness (ICA), if relevant.
<u>Uwaga:</u> 1. W kolumnach 1–5, o których mowa w pkt. 2.1 – 2.3, należy wpisać datę oraz skumulowane dane, przy których wykonano obsługę techniczną. 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, które należy na następnej stronie przepisać w polu „z przeniesienia”.	<u>Note:</u> 1. In column 1-5, referred to in point 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, which should be copied on the next page in field „as transferred”.

2.4.	W kolumnie 6 należy wpisać:	2.4.	In column 6 please enter.
a)	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 zdadności, modyfikacji i napraw, wymiany komponentów oraz obsługi planowej lub nieplanowej.	a)	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 unscheduled maintenance.
b)	Odniesienia do danych obsługowych oraz ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.	b)	Reference to maintenance data and airworthiness or operation limitations, if any.
<u>Uwaga:</u>	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.	<u>Note:</u>	In case of broad range maintenance, the Certificate of Release to Service can summarize scope of maintenance if quick-reference to work sheet containing details of such maintenance is possible.
2.5.	W kolumnie 7 należy wpisać datę dokonania wpisu w kolumnie 6, nr licencji lub upoważnienia (dotyczy personelu poświadczającego w imieniu organizacji obsługi technicznej) oraz podpisać przez osobę dokonującą wpisu.	2.5.	In column 7 please enter the date of entry in column 6, licence or authorization number (applies to certifying staff on behalf of the maintenance organization) and sign it by person making the entry.
	Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 8 numer oznacza Poświadczenie Obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt. 2.6.		A signature in this column and number in column 8 means the Certificate of Release to Service compliant with the appropriate statement specified in point 2.6.
2.6.	W kolumnie 8 należy wpisać odpowiedni numer w zależności od tego kto wykonał prace, w celu zaznaczenia jakie oświadczenie dotyczące poświadczania obsługi technicznej ma zastosowanie:	2.6.	In column 8 please mark the appropriate number depending on who performed the work in order, to indicate which maintenance certification statement is applicable:

Nr 1A:	Nr 1A:
Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. ML.A.801 lit. b. ppkt 3 (Part-ML) 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 lub DTO):	EASA aircraft maintenance in accordance with point ML.A.801 letter b point 3 by pilot-owner (concerns private operated other than complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2 730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs):
„Poświadcza, że ograniczenie dla pilota-właściciela zadania obsługi technicznej, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczenia obsługi”.	„Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”
Nr 1B:	No. 1B:
Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjna (K2) lub Specjalna (K3) zgodnie z pkt. 8.6.3.2 (PL-6) przez pilota-właściciela (dotyczy użytkowanego prywatnie statku powietrznego prostej konstrukcji, o maksymalnej masie do startu poniżej 2730 kg, szybowca i balonu):	Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.3.2 (PL-6) by pilot-owner (concerns private operated aircraft of simple structure with a maximum take-off mass of less than 2730 kg, a sailplane and a balloon):
„Poświadcza się, że za wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.	„It is certified that, except as otherwise specified, the listed pilot-owner limited maintenance was performed and, in respect to that work, aircraft is certified as airworthy.”

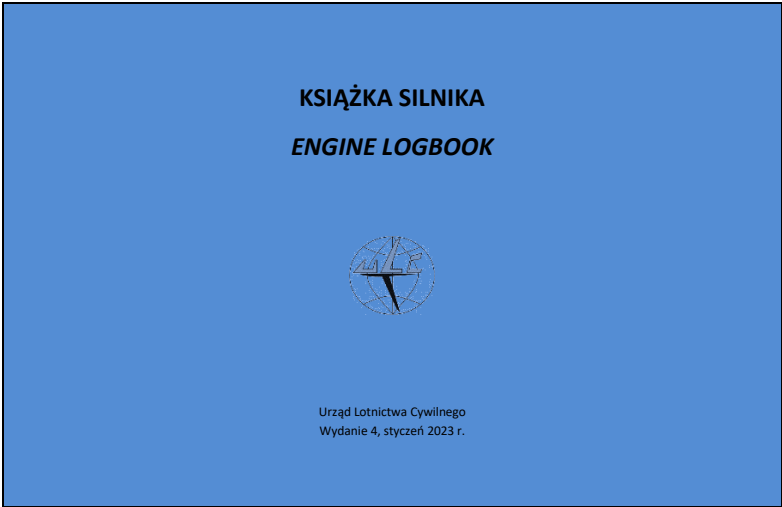
Nr 2:	Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. ML.A.801 lit. b ppkt 1 lub 2 (Part-ML) tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami Part-66 (dotyczy statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieużytkowanych w operacjach koncesjonowanego zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO lub DTO) lub organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z Part-CAO: „Poświadczam, że wymienione zadania, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczania obsługi.”	No. 2:	EASA aircraft maintenance in accordance with point ML.A.801 letter b point 1 or 2 (Part-ML) by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other than complex motor-powered aircraft not operated in concessioned commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs) or Part-CAO approved maintenance organization: „Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”
Nr 3:	Organizacja obsługi technicznej Part-145 posiadająca zatwierdzenie zgodnie z pkt. 145.A.50: „Poświadczam się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z Part-145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny/podzespół statku powietrznego jest uznany za zdolny do użytkowania.”	No. 3:	Part-145 maintenance organization approved in accordance with point 145.A.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.”
Nr 4:	Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjnej (K2) lub Specjalnej (K3) zgodnie z punktem 8.6.1 (PL-6): „Poświadczam się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.	No. 4:	Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.1 (PL-6): „Certifies that, except as otherwise specified, the listed maintenance was carried out and in respect to that work, the aircraft is considered airworthy.”

3. ZAŁĄCZNIKI DO KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO	3. ATTACHMENTS TO EN AIRCRAFT'S LOG BOOK
3.1. Załączniki obejmują bieżący:	3.1. Attachments shall contain the current:
a) status dyrektyw zgodności;	a) Status of airworthiness directives;
b) status modyfikacji i napraw;	b) Status of modifications and repairs;
c) status zgodności z programem obsługi;	c) Status of compliance with maintenance programme;
d) status podzespół o ograniczonym czasie użytkowania;	d) Status of service life limited components;
e) wykaz odłożonych obsłóg.	e) List of deferred maintenance.
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/cykłach liczonych według danych statku powietrznego.	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. 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.	3.3. 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. W kolumnie „następne wykonanie” należy określić datę, godzinę, cykl, przy których następne wykonanie dyrektywy, modyfikacji, naprawy, obsługi technicznej musi być spełnione, obliczane według interwału danej czynności. Dane te nie określają faktycznego wykonania.	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.

AIRCRAFT LOG BOOK[illegible]

A solid blue rectangle with a thin black border, occupying the entire frame.

Załącznik nr 2



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		

Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....

ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI SILNIKA	INSTRUCTION FOR USE
1. INFORMACJE OGÓLNE	1. GENERAL
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 Vb do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. oraz przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) – w zakresie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego.	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 Vb to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 and regulations issued under Art. 159 para 1 of the Act of 3 rd July 2002 – Aviation Law (OJ of 2022 item 1235, with later amendments) within the scope of continual airworthiness record keeping.
1.2. W Księżce silnika należy dokonywać wpisów dotyczących silnika, stosując się do poniższych postanowień:	1.2. Information concerning the engine should be entered in the Engine Logbook applying the following provisions:
a) Wpisów związanych z użytkowaniem silnika dokonuje się po zakończeniu każdej obsługi technicznej silnika.	a) All entries related to engine's use are completed after accomplishing every engine maintenance.
b) Nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego silnika bez Poświadczenia Obsługi wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo.	b) No engine shall be released to operations without the Certificate of Release to Service issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly.
c) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej należy odnotować wykonane czynności podając numer Poświadczenia Obsługi (każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługowych).	c) After completion of each maintenance, performed maintenance should be recorded with Certificate of Release to Service number (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.	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)	Wpisy w książce dokonywane są w języku polskim lub angielskim w sposób staranny, czytelny i trwały, na podstawie prawdziwych i rzetelnych dowodów.	e)	The entries in the logbook 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 ciąglej zdadności do lotu (karty modułów) są przechowywane wraz z modulem i powinny wykazywać spełnienie wszystkich obowiązkowych wymagań dotyczących danego modułu.	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.	Jeżeli silnik jest przekładany na inny statek powietrzny, wpisy w książce należy rozpocząć na nowej stronie.	1.4.	If the engine is transferred to another aircraft start log book entries on a new page.
1.5.	Dla określenia typu statku powietrznego, silnika i śmigła należy stosować oznaczenia określone w certyfikacie typu lub dokumencie równoważnym.	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. ENGINE LOG BOOK	
2.1.	W kolumnie 1 i 2 należy wpisać datę i liczbę cykli silnika liczoną według danych określonych w instrukcjach w zakresie ciągłej zdadności do lotu, jeśli dotyczy.	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.	W kolumnie 3 i 4 należy wpisać całkowity czas pracy od budowy silnika i od naprawy głównej.	2.2.	In column 3 and 4 please enter total working hours since new and since overhaul.

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”.	Note:	1. In column 1-4, referred to in point 2.1 – 2.2, insert date and cumulative data according to which the maintenance was performed. 2. In column 3–4, referred to in point 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.	W kolumnie 5 należy wpisać:	2.3.	In column 5 please enter:
a)	Podstawowe dane na temat czynności przeprowadzonej obsługi technicznej wykonywanych na silniku oraz jego wyposażeniu (bez obsługi śmigieł), w tym usunięcia usterek, wykonania dyrektyw zdadności, modyfikacji i napraw, wymiany komponentów oraz obsługi planowej lub nieplanowej.	a)	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 unscheduled maintenance.
b)	Odniesienia do danych obsługowych oraz ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.	b)	Reference to maintenance data and airworthiness or operation limitations, if any.
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.	Note:	In case of broad range maintenance, the Certificate of Release to Service 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 obsługi technicznej) oraz podpisać przez osobę dokonującą wpisu.	2.4.	In column 6 please enter the date of entry in column 5, licence number or authorization (ref applies to certifying staff on behalf of the maintenance organization) and sign it by person making the entry.
Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 7 numer oznacza Poświadczenie Obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt. 2.5.		A signature in this column and number in column 7 means the Certificate of Release to Service compliant with the appropriate statement specified in point 2.5.	

2.5. W kolumnie 7 należy wpisać odpowiedni numer w zależności od tego kto wykonał prace, w celu oznaczenia jakie oświadczenie dotyczące poświadczenia obsługi technicznej ma zastosowanie:	2.5. In column 7 please mark the appropriate number depending on who performed the work, in order to indicate which maintenance certification statement is applicable:
Nr 1A: Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. ML.A.801 lit. b pkt 3 (Part-ML) 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 używany w operacjach zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO lub DTO): „Poświadczam, że ograniczone dla pilota-właściciela zadania obsługi technicznej, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczenia obsługi”.	No. 1A: EASA aircraft maintenance in accordance with point ML.A.801 letter b point 3 by pilot-owner (concerns private operated other than complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2 730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs): „Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”
Nr 1B: Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjna (K2) lub Specjalna (K3) zgodnie z pkt. 8.6.3.2 (PL-6) przez pilota-właściciela (dotyczy użytkowanego prywatnie statku powietrznego prostej konstrukcji, o maksymalnej masie do startu poniżej 2730 kg, szybowca i balonu): „Poświadczam się, że za wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.	No. 1B: Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.3.2 (PL-6) by pilot-owner (concerns private operated aircraft of simple structure with a maximum take-off mass of less than 2730 kg, a sailplane and a balloon): „It is certified that, except as otherwise specified, the listed pilot-owner limited maintenance was performed and, in respect to that work, aircraft is certified as airworthy.”
Nr 2: Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. ML.A.801 lit. b pkt 1 lub 2 (Part-ML) tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami Part-66 (dotyczy statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieużywanych w operacjach koncesjonowanego zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO lub DTO) lub organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z Part-CAO: „Poświadczam, że wymienione zadania, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczenia obsługi”.	No. 2: EASA aircraft maintenance in accordance with point ML.A.801 letter b point 1 or 2 (Part-ML) by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other than complex motor-powered aircraft not operated in concessioned commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs) or Part-CAO approved maintenance organization: „Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”
Nr 3: Organizacja obsługi technicznej Part-145 posiadająca zatwierdzenie zgodnie z pkt. 145.A.50: „Poświadczam się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z Part-145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny/podszesół statku powietrznego jest uznany za zdolny do użytkowania”.	No. 3: Part-145 maintenance organization approved in accordance with point 145.A.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.”
Nr 4: Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjnej (K2) lub Specjalnej (K3) zgodnie z punktem 8.6.1 (PL-6): „Poświadczam się, że za wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.	No. 4: Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.1 (PL-6): „Certifies that, except as otherwise specified, the listed maintenance was carried out and in respect to that work, the aircraft is considered airworthy.”

3. ZAŁĄCZNIKI DO KSIĄŻKI SILNIKA	3. ATTACHMENTS TO ENGINE'S LOG BOOK
3.1. Załączniki obejmują bieżący: a) status dyrektyw zgodności; b) status modyfikacji i napraw; c) status zgodności z programem obsługi; d) status podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania; e) wykaz odłożonych usług.	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. 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/cykłach liczonych według danych statku powietrznego.	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. 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.	3.3. 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. 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.	3.4. 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

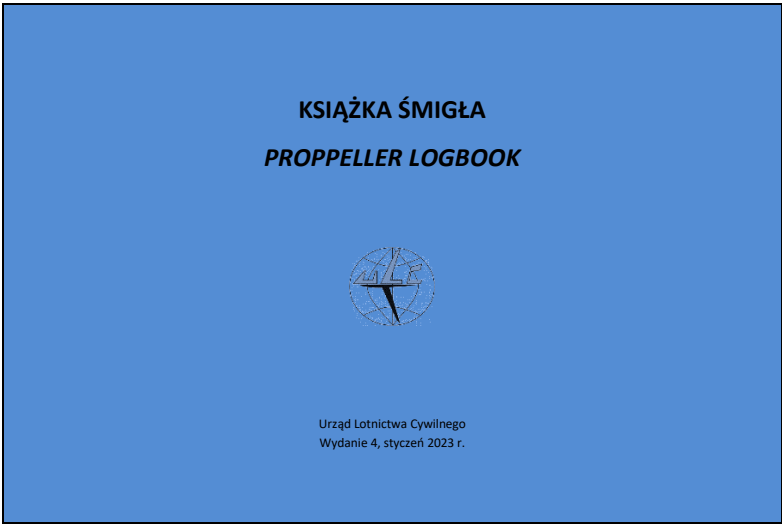
ENGINE LOG BOOK

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

[illegible]



Załącznik nr 3



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		
Nazwa / Name		
Adres / Address		

Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....
Nazwa / Name	.....
Adres / Address	.....

ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI SILNIKA	INSTRUCTION FOR USE
1. INFORMACJE OGÓLNE	1. GENERAL
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 Vb do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. oraz przepisy wydane na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) – w zakresie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.	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 Vb to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 and regulations issued under Art. 159 para 1 of the Act of 3 rd July 2002 – Aviation Law (OJ of 2022 item 1235, with later amendments) within the scope of continual airworthiness record keeping.
1.2. W Książce śmigła należy dokonywać wpisów dotyczących śmigła, stosując się do poniższych postanowień:	1.2. Information concerning the propeller should be entered in the Propeller Logbook applying the following provisions:
a) Wpisów związanych z użytkowaniem śmigła dokonuje się po zakończeniu każdej obsługi technicznej śmigła.	a) All entries related to propeller's use are completed after accomplishing every engine maintenance.
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.	b) No propeller shall be released to operations without the Certificate of Release to Service issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly.
c) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej należy odnotować wykonane czynności podając numer Poświadczenia Obsługi (każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługowych).	c) After completion of each maintenance, performed maintenance should be recorded with Certificate of Release to Service number (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 książce dokonywane są w języku polskim lub angielskim w sposób staranny, czytelny i trwały, na podstawie prawdziwych 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”.	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 logbook 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. 2. PROPELLER LOG BOOK 2.1. In column 1 please enter the date of the occurrence to which the entry relates. 2.2. In column 2 and 3 please enter total working hours since new and since overhaul of the propeller. Note: 1. In column 1–3, referred to in point 2.1 and 2.2, insert date and cumulative data according to which the maintenance was performed. 2. In column 2–3, referred to in point 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. W kolumnie 4 należy wpisać: a) Podstawowe dane na temat czynności przeprowadzonej obsługi technicznej wykonywanych na śmigle oraz jego wyposażeniu, w tym usunięcia usterek, wykonania dyrektyw zdatności, modyfikacji i napraw, wymiany komponentów oraz obsługi planowej lub nieplanowej. b) 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. 2.4. W kolumnie 5 należy wpisać datę dokonania wpisu w kolumnie 4, nr licencji lub upoważnienia (dotyczy personelu poświadczającego w imieniu organizacji obsługowej) oraz podpisać przez osobę dokonującą 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:	2.3. In column 4 please enter: a) 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. b) Reference to maintenance data and airworthiness or operation limitations, if any. Note: In case of broad range maintenance, the Certificate of Release to Service can summarize scope of maintenance if quick-reference to work sheet containing details of such maintenance is possible. 2.4. In column 5 please enter the date of entry in column 4, licence or authorization number (applies to certifying staff on behalf of the maintenance organization) and sign it by person making the entry. A signature in this column and number in column 6 means the Certificate of Release to Service compliant with the appropriate statement specified in point 2.5. 2.5. In column 6 please mark the appropriate number depending on who performed the work in order to indicate which maintenance certification statement is applicable:
--	---

Nr 1A: Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. ML.A.801 lit. b pkt 3 (Part-ML) 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 lub DTO): „Poświadczam, że ograniczone dla pilota-właściciela zadania obsługi technicznej, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczenia obsługi”.	No. 1A: EASA aircraft maintenance in accordance with point ML.A.801 letter b point 3 by pilot-owner (concerns private operated other than complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2 730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs): „Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”
Nr 1B: Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjna (K2) lub Specjalna (K3) zgodnie z pkt. 8.6.3.2 (PL-6) przez pilota-właściciela (dotyczy użytkowanego prywatnie statku powietrznego prostej konstrukcji, o maksymalnej masie do startu poniżej 2730 kg, szybowca i balonu): „Poświadczam się, że za wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.	No. 1B: Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.3.2 (PL-6) by pilot-owner (concerns private operated aircraft of simple structure with a maximum take-off mass of less than 2730 kg, a sailplane and a balloon): „It is certified that, except as otherwise specified, the listed pilot-owner limited maintenance was performed and, in respect to that work, aircraft is certified as airworthy.”
Nr 2: Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. ML.A.801 lit. b pkt 1 lub 2 (Part-ML) tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami Part-66 (dotyczy statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieużytkowanych w operacjach koncesjonowanego zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO lub DTO) lub organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z Part-CAO: „Poświadczam, że wymienione zadania, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczenia obsługi.”	No. 2: EASA aircraft maintenance in accordance with point ML.A.801 letter b point 1 or 2 (Part-ML) by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other than complex motor-powered aircraft not operated in concessioned commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs) or Part-CAO approved maintenance organization: „Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”
Nr 3: Organizacja obsługi technicznej Part-145 posiadająca zatwierdzenie zgodnie z pkt. 145.A.50: „Poświadczam się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z Part-145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny/podzespół statku powietrznego jest uznany za zdolny do użytkowania.”	No. 3: Part-145 maintenance organization approved in accordance with point 145.A.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.”
Nr 4: Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjnej (K2) lub Specjalnej (K3) zgodnie z punktem 8.6.1 (PL-6): „Poświadczam się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.	No. 4: Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.1 (PL-6): „Certifies that, except as otherwise specified, the listed maintenance was carried out and in respect to that work, the aircraft is considered airworthy.”

3. ZAŁĄCZNIKI DO KSIĄŻKI ŚMIGŁA	3. ATTACHMENTS TO PROPELLER'S LOG BOOK
3.1. Załączniki obejmują bieżący: a) status dyrektyw zgodności; b) status modyfikacji i napraw; c) status zgodności z programem obsługi; d) status podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania; e) wykaz odłożonych usług.	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. 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/cykłach liczonych według danych statku powietrznego.	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. 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.	3.3. 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. 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.	3.4. 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	Lubra godzin lotu / Flight Time				Podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej, ograniczenia operacyjne, jeśli występują <i>Basic details of the maintenance carried out and the limitations to</i>
	Odczyty/Directy		Od budowy/Since New		
	Godz. Hrs.	min Mins	Godz. Hrs.	min Mins	
1	2		3		4
Z przeniesienia Total of:	--	--			
Razem Total of:	--	--			

[illegible]



Załącznik nr 4

STATUS DYREKTYW ZDATNOŚCI / STATUS OF AIRWORTHINESS DIRECTIVES			
Znak rejestracyjny Aircraft registration	Data sporządzenia i podpis Date & Signature	nr strony / Page No.	
_____	_____	_____	
Typ / Type	nr seryjny / Serial No.	Liczba godzin lotu / Flight Time**	Liczba cykli / Cycle**
_____	_____	_____	_____
Stanek powietrzny Aircraft	_____	_____	_____
Silnik Engine	_____	_____	_____
Śmigło Propeller	_____	_____	_____

* numerzyć właściwie / select appropriately, ** Godziny / cykle od początku eksploatacji lub od ostatniej naprawy głównej / Hours / Cycle since manufacture or last overhaul

[illegible]

Załącznik nr 5

[illegible][illegible]

Załącznik nr 6

STATUS ZGODNOŚCI Z PROGRAMEM OBSŁUGI TECHNICZNEJ / STATUS OF COMPLIANCE WITH MAINTENANCE PROGRAMME

Znak rozpoznawczy <i>Aircraft registration</i> _____	Data uprzedzenia i podpis <i>Date & Signature</i> _____	nr strony / <i>Page No.</i> _____
☐ * Stanek powietrzny <i>Aircraft</i> _____ ☐ * Silnik <i>Engine</i> _____ ☐ * Śmigło <i>Propeller</i> _____	Typ / Type _____ nr seryjny / Serial No. _____ Liczba godzin lotu / Flight Time** _____ Liczba cykli / Cycle** _____	

* zaznaczyć właściwe / select appropriate. ** Godziny / cykle od początku eksploatacji lub od ostatniej naprawy główniej / hours / Cycle since manufacture or last overhaul

Znak rozpoznawczy / Aircraft registration	nr strony / Page No.																																																																																																												
Przegląd Check	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Interwał Interval</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">Wykonanie Compliance</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">Następne wykonanie Next compliance due</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">Godz. Hrs.</th> <th style="text-align: center;">Cykle Cycle</th> <th style="text-align: center;">Kalendarz Calendar</th> <th style="text-align: center;">Data Date</th> <th style="text-align: center;">Godz. Hrs.</th> <th style="text-align: center;">Cykle Cycle</th> <th style="text-align: center;">Data Date</th> <th style="text-align: center;">Godz. Hrs.</th> <th style="text-align: center;">Cykle Cycle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td></td> <td style="text-align: center;">3</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">4</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Interwał Interval			Wykonanie Compliance			Następne wykonanie Next compliance due			Godz. Hrs.	Cykle Cycle	Kalendarz Calendar	Data Date	Godz. Hrs.	Cykle Cycle	Data Date	Godz. Hrs.	Cykle Cycle	1	2		3			4																																																																																			
Interwał Interval			Wykonanie Compliance			Następne wykonanie Next compliance due																																																																																																							
Godz. Hrs.	Cykle Cycle	Kalendarz Calendar	Data Date	Godz. Hrs.	Cykle Cycle	Data Date	Godz. Hrs.	Cykle Cycle																																																																																																					
1	2		3			4																																																																																																							

Załącznik nr 7

[illegible][illegible]

Załącznik nr 8

WYKAZ ODŁOŻONYCH OBLIGACJI / STATUS OF DEFERRED MAINTENANCE			
Znak rejestracyjny Aircraft registration	Data spracowania i podpis Date & Signature	nr strony / Page No.	
☐ * Stanek powietrzny Aircraft	Typ / Type	nr seryjny / Serial No.	Liczba godzin lotu / Flight Time**
☐ * Silnik Engine			
☐ * Śmigło Propeller			

* zaznaczyć właściwe / select appropriate. ** Godziny / Cycle od początku eksploatacji lub od ostatniej naprawy głównej / Hours / Cycle since manufacture or last overhaul

[illegible]

Załącznik nr 9

POKŁADOWY DZIENNIK TECHNICZNY

spełniający wymagania, określone w pkt. 10.6 PL-6 dla statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym wykorzystywanych do usług lotniczych

[AIRCRAFT TECHNICAL LOGBOOK]

[meeting the requirements specified in point 10.6 (PL-6) for aircraft other than complex motor-powered aircraft used for air services]



Urząd Lotnictwa Cywilnego
Wydanie 4, styczeń 2023 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 CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU / CAMO / CAO

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

ZASADY PROWADZENIA PDT

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Pokładowy dziennik techniczny (PDT) statku powietrznego spełnia wymagania przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.).

1.2. Pokładowy dziennik techniczny spełnia wymagania dla:

- a) Dziennika Podróży, określone w pkt. NCO.GEN.150 (Part-NCO), SAO.GEN.160 (Part-SAO) oraz pkt. 10.5 (PL-6),
- b) Dziennika Technicznego Balonu, określone w pkt. BOP.BAS.050 (Part-BOP)

– i może być stosowany jako dokument równoważny z Dziennikiem Podróży lub Dziennikiem Technicznym Balonu.

1.3. W PDT należy dokonywać wpisów dotyczących statku powietrznego, stosując się do poniższych postanowień:

a) Wpisów związanych z użytkowaniem statku powietrznego dokonuje się podczas przygotowania do lotu i po zakończeniu lotu.

b) Nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego statku powietrznego bez Poświadczenia Obsługi (CRS) wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi została przeprowadzona prawidłowo.

INSTRUCTION FOR USE

1. GENERAL

1.1. The Aircraft Technical Logbook (TLB) meets the requirements of the regulations issued under Art. 159 para 1 of the Act of July 3rd, 2002 – Aviation Law (OJ of 2022 item 1235, with later amendments).

1.2. The Aircraft Technical Logbook meets the requirements for:

- a) The Journey Log, specified in point NCO.GEN.150 (Part-NCO), SAO.GEN.160 (Part-SAO) and point 10.5 (PL-6),
- b) The Balloon Logbook, specified in point BOP.BAS.050 (Part-BOP)

– and may be used as an equivalent document to The Journey Log or The Balloon Logbook.

1.3. Information concerning the aircraft should be entered in the TLB applying the following provisions:

a) Information concerning the use of the aircraft should be entered during pre-flight preparation and after completing the flight.

b) No aircraft shall be released to operations without The Certificate of Release to Service issued on completion of maintenance and having confirmed that the entire required maintenance has been conducted correctly.

c)	System PDT zapewnia, że dane wprowadzone do PDT, znajdującego się na statku powietrznym, są również przechowywane na ziemi do czasu zakończenia lotu którego dotyczą.	c)	The TLB system assures that data entered into the TLB, which remains on the aircraft, is also kept on ground until the end of 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.	Note:	Concerns the TLB system, if required by regulations. The transfer of data and their storage on ground is defined in operator's procedures.
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.	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)	Wpisy w PDT dokonywane są w języku polskim lub angielskim w sposób staranny, czytelny i trwały, na podstawie prawidłowych i rzetelnych dowodów.	e)	The entries in TLB are made in Polish or English language, in an accurate, legible and permanent manner, basing on true and reliable evidence
1.4.	Dla określenia typu statku powietrznego, silnika oraz śmigła należy stosować oznaczenia określone w certyfikacie typu lub dokumencie równoważnym.	1.4.	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. Part A TECHNICAL LOGBOOK	
2.1.	2.1. W kolumnie 1 należy wpisać datę lotu.	2.1.	2.1. In column 1 please enter the flight date.
2.2.	2.2. W kolumnie 2 należy wpisać nazwiska członków załogi lotniczej i przydzielone im funkcje.	2.2.	2.2. In column 2 please enter the names of flight crew members and their duties.
2.3.	2.3. W Kolumnie 3 i 4 należy wpisać odpowiednio miejsce oraz godzinę odlotu i przylotu.	2.3.	2.3. In column 3 and 4, as appropriate, please enter location and hour of departure and arrival.
2.4.	W kolumnie 5 i 6 należy wpisać odpowiednio czas lotu oraz liczbę cykli silnika liczoną według danych określonych w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu (ICA), jeśli dotyczy.	2.4.	In column 5 and 6, as appropriate, please enter flight hours and engine cycles, calculated in accordance with data defined in instructions for continued airworthiness (ICA), if applicable.
2.5.	W kolumnie 7 należy określić rodzaj lotu zgodnie z wymaganiami operacyjnymi.	2.5.	In column 7 please state type of flight in accordance with operational requirements.
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.	2.6.	In column 8 and 9, as appropriate, please enter the amount of 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.	W kolumnie 10 należy podać informacje (godz./cykle/data) dotyczące stanu obsługi technicznej statku powietrznego, tj. jakie planowe i nieplanowe obsługi mają zostać wykonane w następnej kolejności.	2.7.	In column 10 please state information (hours/cycles/date) about the aircraft's maintenance status, i.e. which scheduled and unscheduled maintenance are to be performed next.
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.	2.8.	In column 11 please specify all occurrences that occurred during the flight, or if known or suspected aircraft defects were found during the flight.
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.	2.9.	In column 12 the pilot-in-command shall, by signing or its equivalent, sign the TLB entries, including the entry stating no-defects, if applicable, and certify the completion of the pre-flight inspection.
2.10.	W kolumnie 13 należy wpisać:	2.10.	In column 13 please enter:
a)	Podstawowe dane na temat czynności obsługi technicznej wykonywanych na statku powietrznym oraz jego wyposażeniu, w tym usunięcia lub odfodzenia usterek, wykonania dyrektyw zdatności, modyfikacji i napraw, wymiany podzespołów oraz obsługi planowej lub nieplanowej.	a)	Basic data on the maintenance performed on the aircraft and its equipment, including closed or deferred defects, the implementation of ADs, modifications and repairs, replacement of components and scheduled or unscheduled maintenance.
b)	Odniesienia do danych obsługowych oraz ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.	b)	Reference to maintenance data and airworthiness or operational limitations, if such exist.

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. W przypadku odłożenia usunięcia usterki należy przywołać dane obsługowe, na podstawie których odłożono usunięcie usterki oraz pozycję w wykazie odłożonych usterek. 2.11. W kolumnie 14 należy wpisać datę dokonania wpisu w kolumnie 13, nr licencji lub upoważnienia (dotyczy personelu poświadczającego w imieniu organizacji obsługi technicznej) oraz podpisać przez osobę dokonującą wpisu. Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 15 numer oznacza Poświadczenie Obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt 2.12. 2.12. W kolumnie 15 należy wpisać odpowiedni numer w zależności od tego kto wykonał prace, w celu zaznaczenia jakie oświadczenie dotyczące poświadczenia obsługi technicznej ma zastosowanie:	<i>In the case of in depth maintenance the Certificate of Release to Service can summarize the maintenance scope, when possible to refer directly to work package containing details of accomplished maintenance.</i> <i>In the case of deferred defect please make reference the maintenance data that were the basis for defect deferring and position on the List of deferred defects.</i> 2.11. <i>In column 14 please enter the date of entry in column 13, licence or authorization number (applies to certifying staff on behalf of the maintenance organization) and sign it by person making the entry.</i> <i>A signature in this column and number in column 15 means the Certificate of Release to Service compliant with the appropriate statement specified in point 2.12.</i> 2.12. <i>In column 15 please mark the appropriate number depending on who performed the work in order to indicate which maintenance certification statement is applicable:</i>
Nr 1A: Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. M.L.A.801 lit. b pkt 3 (Part-ML) 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 lub DTO):	No. 1A: EASA aircraft maintenance in accordance with point M.L.A.801 letter b point 3 by pilot-owner (concerns private operated other than complex motor-powered aircraft with a maximum take-off mass not exceeding 2 730 kg, glider, motor glider or balloon, that is not operated in commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs):

<i>„Poświadczam, że ograniczone dla pilota-właściciela zadania obsługi technicznej, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczenia obsługi”.</i> Nr 1B: Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjna (K2) lub Specjalna (K3) zgodnie z pkt. 8.6.3.2 (PL-6) przez pilota-właściciela (dotyczy użytkowanego prywatnie statku powietrznego prostej konstrukcji, o maksymalnej masie do startu poniżej 2730 kg, szybowca i balonu): <i>„Poświadczam się, że za wyjątkiem jak podano inaczej, wymieniona ograniczona obsługa techniczna wykonana przez pilota-właściciela, została wykonana i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania”.</i> Nr 2: Obsługa statku powietrznego EASA zgodnie z pkt. M.L.A.801 lit. b pkt 1 lub 2 (Part-ML) tj. przez personel poświadczający zgodnie z wymaganiami Part-66 (dotyczy statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieużytkowanych w operacjach koncesjonowanego zarobkowego transportu lotniczego lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych ATO lub DTO) lub organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z Part-CAO:	<i>„Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”</i> No. 1B: <i>Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.3.2 (PL-6) by pilot-owner (concerns private operated aircraft of simple structure with a maximum take-off mass of less than 2730 kg, a sailplane and a balloon):</i> <i>„It is certified that, except as otherwise specified, the listed pilot-owner limited maintenance was performed and, in respect to that work, aircraft is certified as airworthy.”</i> No. 2: <i>EASA aircraft maintenance in accordance with point M.L.A.801 letter b point 1 or 2 (Part-ML) by certifying personnel in compliance with Part-66 (concerns other than complex motor-powered aircraft not operated in concessioned commercial air transport or commercial special operations or commercial ATOs or DTOs) or Part-CAO approved maintenance organization:</i>
--	--

	<i>„Poświadca, że wymienione zadania, o ile nie podano inaczej, zostały przeprowadzone zgodnie z częścią ML, a w odniesieniu do tych zadań uznaje się, że statek powietrzny jest gotowy do wystawienia poświadczenia obsługi.”</i>		<i>„Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-ML, and in respect to that work, the aircraft is considered ready for release to service.”</i>
Nr 3:	Organizacja obsługi technicznej Part-145 posiadająca zatwierdzenie zgodnie z pkt. 145.A.50: <i>„Poświadca się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane zgodnie z Part-145 i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny/podzespół statku powietrznego jest uznany za zdolny do użytkowania.”</i>	No. 3:	<i>Part-145 maintenance organization approved in accordance with point 145.A.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.”</i>
Nr 4:	Obsługa statku powietrznego kategorii Konwencyjnej (K2) lub Specjalnej (K3) zgodnie z punktem 8.6.1 (PL-6): <i>„Poświadca się, że z wyjątkiem jak podano inaczej, wymienione prace zostały wykonane i w odniesieniu do tych prac statek powietrzny jest uznany jako zdolny do użytkowania.”</i>	No. 4:	<i>Maintenance of Convention (K2) or Special (K3) category aircraft in accordance with point 8.6.1 (PL-6): „Certifies that, except as otherwise specified, the listed maintenance was carried out and in respect to that work, the aircraft is considered airworthy.”</i>
3. Część B WYKAZ ODŁOŻONYCH USTEREK		3. Part B LIST OF DEFERRED DEFECTS	
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.	3.1.	<i>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.</i>
3.2.	Wykaz odłożonych usterek musi umożliwiać zarejestrowanie następujących danych:	3.2.	<i>List of deferred defects must allow the recording of the following data:</i>

a)	data pierwszego wystąpienia nieusuniętej usterki oraz jej krótki opis, umożliwiający przywołanie każdej nieusuniętej usterki i jej odnalezienie w PDT;	a)	<i>Date of the first occurrence of an deferred defect and its short description, enabling the recall of each deferred defect and its finding in the TLB.</i>
b)	Poświadczenie Obsługi (CRS) i szczegóły ostatecznego usunięcia usterki lub wyraźne przywołanie dokumentu zawierającego szczegóły ostatecznego usunięcia usterki.	b)	<i>Certificate of Release to Service (CRS) and details of final closure of the defect or a clear reference to the document containing details of the final closure of the defect.</i>
3.3.	W kolumnie 1 należy wpisać kolejny numer umożliwiający przywołanie w kolumnie 13 PDT pozycji z wykazu odłożonych usterek.	3.3.	<i>In column 1 please enter the next number enabling to recall the item from the list of deferred defects in column 13 of TLB.</i>
3.4.	W kolumnie 2 należy wpisać datę wystąpienia usterki po raz pierwszy.	3.4.	<i>In column 2 please enter the date of the first occurrence of an defect.</i>
3.5.	W kolumnie 3 należy umieścić opis usterki przeniesiony z kolumny 11 PDT.	3.5.	<i>In column 3 please enter the defect's description, as stated in column 11 of TLB.</i>
3.6.	W kolumnie 4 należy przywołać dane obsługowe (MEL/CDL/ IOT), na podstawie których odłożono usunięcie usterki oraz ograniczenia związane z odłożeniem. W przypadku zastosowania MEL należy dodatkowo podać do kiedy odłożono usterkę – interwał A, B, C lub D z MEL.	3.6.	<i>In column 4 please quote the maintenance data (MEL/CDL/ AMM) that were the basis for defect deferring and related limitations. In the case of using MEL, the date of defect postponement should additionally be given - interval A, B, C or D with MEL.</i>
3.7.	W kolumnie 5 należy wpisać podstawowe dane, dotyczące czynności obsługi technicznej, wykonywanych na statku powietrznym podczas usunięcia usterki oraz odniesienia do danych obsługowych, zgodnie z którymi usunięto usterkę.	3.7.	<i>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.</i>
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.	3.8.	<i>In column 6 please enter the date of entry in column 5, licence and authorization number (applies to certifying staff on behalf of the maintenance organization) and sign it by person making the entry.</i>
Podpis w tej kolumnie oraz wpisany w kolumnie 7 numer oznacza poświadczenie obsługi zgodnie z odpowiednią formułą określoną w pkt 2.12.		A signature in this column and number in column 7 means the Certificate of Release to Service compliant with the appropriate statement specified in point 2.12	

POKŁADOWY DZIENNIK TECHNICZNY

TECHNICAL LOG BOOK

A POKŁADOWY DZIENNIK TECHNICZNY / TECHNICAL LOG BOOK[illegible]

1

Następny przegląd (MS) Next Check (MS)	Zdarzenia / usterki Incidents / Defects	Podpis dowódcy Captain's Signature	Wymagania dotyczące potwierdzenia obsługi Applicable requirements for Release to Service		
			Nr licencji lub upoważnienia / Licence or Authorization No.	Data i podpis / Date and Signature	
10	11	12	13	14	15

Część B / Part B

WYKAZ ODŁOŻONYCH USTEREK

LIST OF DEFERRED DEFECTS

1

[illegible]



Załącznik nr 10

DZIENNIK PODRÓŻY

[JOURNEY LOG]



Urząd Lotnictwa Cywilnego
Wydanie 4, styczeń 2023 r.

STATEK POWIETRZNY / AIRCRAFT

Znak rozpoznawczy / Aircraft registration

Typ / Type **Producent / Manufacturer**

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

WŁAŚCICIEL / OWNER

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU / CAMO / CAO

Nazwa / Name

Adres / Address

Tel. / Fax / e-mail

ZASADY PROWADZENIA	INSTRUCTION FOR USE
1. INFORMACJE OGÓLNE 1.1. Niniejszy Dziennik podróży spełnia wymagania dla statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym niewykorzystywanych do usług lotniczych zgodnie z wymaganiami dla: a) Dziennika Podróży, określonymi w pkt. NCO.GEN.150 (Part-NCO), SAO.GEN.160 (Part-SAO) oraz pkt. 10.5 (PL-6), b) Dziennika Technicznego Balonu, określonymi w pkt. BOP.BAS.050 (Part-BOP), c) Prowadzenia zapisów, określonymi w par. 37 Rozporządzenia o SP kategorii specjalnej. 1.2. W Dzienniku podróży należy dokonywać wpisów dotyczących statku powietrznego, stosując się do poniższych postanowień: a) Wpisów związanych z użytkowaniem statku powietrznego dokonuje się podczas przygotowania do lotu i po zakończeniu lotu. b) 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. c) Wpisy w Dzienniku podróży dokonywane są w języku polskim lub angielskim w sposób staranny, czytelny i trwały, na podstawie prawidłowych i rzetelnych dowodów.	1. GENERAL 1.1. <i>This Journey Log complies with the requirements for non-complex motor-powered aircraft not used for air service as required by :</i> a) <i>The Journey Log, specified in point NCO.GEN.150 (Part-NCO), SAO.GEN.160 (Part-SAO) and point 10.5 (PL-6),</i> b) <i>The Balloon Logbook, specified in point. BOP.BAS.050 (Part-BOP),</i> c) <i>Record keeping, specified in par. 37 of the Regulation acw. SP Special Category.</i> 1.2. <i>Information concerning the aircraft should be entered in the Journey Log applying the following provisions:</i> a) <i>Information concerning the use of the aircraft should be entered during pre-flight preparation and after completing the flight.</i> b) <i>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.</i> c) <i>The entries in Journey Log are made in Polish or English language, in an accurate, legible and permanent manner, basing on true and reliable evidence.</i>
2. DZIENNIK PODRÓŻY 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 zapewnienia ciągłej podatności do lotu (ICA), jeśli dotyczy. 2.5. W kolumnie 7 należy określić rodzaj lotu zgodnie z wymaganiami operacyjnymi. 2.6. W kolumnie 8 należy wpisać wszelkie zaistniałe zdarzenia, jeżeli miały miejsce podczas lotu lub znanie albo podejrzewane usterki statku powietrznego stwierdzone podczas lotu. 2.7. W kolumnie 9 pilot-dowódca poprzez złożenie podpisu bądź jego równoważnika podpisuje wpisy w Dzienniku podróży, łącznie z zapisem o braku usterek, jeśli ma to miejsce, oraz poświadczając wykonanie przeglądu przedlotowego. 2.8. W kolumnie 10 należy podać informacje (godz./cykle/data) dotyczące stanu obsługi technicznej statku powietrznego, tj. jakie planowe i nieplanowe obsługi mają zostać wykonane w następnej kolejności.	2. JOURNEY LOG 2.1. <i>In column 1 please enter the flight date.</i> 2.2. <i>In column 2 please enter the names of flight crew members and their duties.</i> 2.3. <i>In column 3 and 4, as appropriate, please enter location and hour of departure and arrival.</i> 2.4. <i>In column 5 and 6, as appropriate, please enter flight hours and engine cycles, calculated in accordance with data defined in instructions for continued airworthiness (ICA), if applicable.</i> 2.5. <i>In column 7 please state type of flight in accordance with operational requirements.</i> 2.6. <i>In column 8 please specify all occurrences that occurred during the flight, or if known or suspected aircraft defects were found during the flight.</i> 2.7. <i>In column 9 the pilot-in-command shall, by signing or its equivalent, sign the Journey Log entries, including the entry stating no-defects, if applicable, and certify the completion of the pre-flight inspection.</i> 2.8. <i>In column 10 please state information (hours/cycles/date) about the aircraft's maintenance status, i.e. which scheduled and unscheduled maintenance are to be performed next.</i>

JOURNEY LOG

DZIENNIK PODRÓŻY / JOURNEY LOG

[illegible]

DZIENNIK PODRÓŻY / JOURNEY LOG1

Rodzaj lotu Nature of flight	Zdarzenia / usterki Incidents / Defects	Podpis dowódcy Captain's Signature	Następny przegląd (MS) Next Check (MS)
7	8	9	10



Załącznik nr 11

[illegible][illegible]

[illegible]