

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA

Formularz jest stosowany przez osoby zawodowo zaangażowane w pracę dla :

- organizacji projektującej (Form-tech),
- organizacji produkującej (Form-tech),
- organizacji obsługującej (Form-tech),
- organizacji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu (Form-tech).

(„Form-tech” – formularz zdarzenia technicznego)

Nie stosują formularza „Form-tech” osoby:

- zatrudnione przez linię lotniczą (operatora) lub inną organizację wykonującą operacje lotnicze,
- zatrudnione przez lotnisko (Aerodrome),
- zatrudnione przez służby ruchu lotniczego (ATM Unit/Organisation),
- będące użytkownikami prywatnymi*,
- organizacji eksploatujących statki powietrzne wykorzystywane w niezarobkowych operacjach lotniczych*,

*Dla użytkowników prywatnych obowiązuje formularz ogólny dostępny pod linkiem - http://ulc.gov.pl/download/bezpieczenstow_lotow/formularze/Formularz_og%C3%B3lny_PL.xls).

Do wypełnienia formularzy („Form-tech”) konieczne jest posiadanie programu Adobe Acrobat Reader DC, którego darmową wersję można pobrać ze strony internetowej Adobe pod linkiem -

<https://acrobat.adobe.com/us/en/acrobat/pdf-reader.html>).

Inne aplikacje PDF mogą nie działać lub uszkadzać formularze PDF.

Po otwarciu formularza zgłoszenia zdarzenia możliwe będzie wypełnienie pól związanych ze zgłaszanym zdarzeniem. Pola w formularzu zawierają specyficzne informacje podlegające raportowaniu. Ważne jest zachowanie kolejności wypełniania poszczególnych pól formularza, gdyż w przeciwnym razie część pól nie będzie aktywna.

W formularzu nie wpisujemy imion i nazwisk oraz innych danych osobowych osób uczestniczących w zdarzeniu lub dokonujących zgłoszenia.

W celu zebrania danych może być konieczny kontakt zgłaszającego zdarzenie z operatorem/użytkownikiem statku powietrznego lub innymi organizacjami. W zależności od typu zdarzenia i dostępności informacji powinny być wypełnione sekcje, które są istotne dla danego zdarzenia.

Część I. Ogólne informacje

W formularzu do różnych typów danych mają zastosowanie następujące ogólne reguły :

Pole daty – Date Field (np. Data lokalna – Local Date)

- Stały format (RRRR / MM / DD)

Pole czasu – Time Field (np. Czas lokalny – Local Time)

- hh: mm (format 24-godzinny)

Rozwijane listy - Drop Down (np. Język - Language)

- Wpisanie litery prowadzi do pierwszego rzędu zaczynającego się od tej litery
- Wpisanie kolejnej litery prowadzi do drugiego rzędu itp.
- Pierwszy wpis rozwijanej listy oznacza pustą wartość

Pola wielokrotnego wyboru - Multiple selects (np. Kategoria zdarzenia – Occurrence category)

- Użyj przycisku myszy, aby wybrać więcej niż jedną wartość
- Pierwszy wpis listy oznacza pustą wartość

Pola wielopoziomowego wyboru – Multilevel selects (np. ICAO region /Państwo/ Obszar lub typy statku powietrznego)

- Wypełnij serię rozwijanych list (Drop Downs) od lewej do prawej lub od góry do dołu
- Zawartość drugiej i kolejnych list rozwijanych zależeć będzie od wartości wybranej w pierwszej i następnych

Przyciski wyboru selektywnego - Radio buttons (np. Związany z pogodą - Weather related)

- Pierwszy przycisk wyboru selektywnego oznacza pustą wartość

Współrzędne geograficzne – geographical co-ordinates (np. szerokość i długość - Latitude i Longitude)

- DD.mmmm ... (format dziesiętny stopni, podobnie jak w Google)

Część II. Szczegółowe informacje

Formularz jest podzielony na następujące główne grupy, sekcje i pola.

OCCURRENCE GENERAL INFORMATION

Report Identification

(Jeśli identyfikujesz swoją organizację i raport, korzystając z dwóch poniższych pól, tj. „Reporting entity” i „Report identification”, możesz przesłać raport na późniejszym etapie, korzystając z tych samych referencji)

Reporting entity (organizacja zgłaszająca)

Country – wybieramy kraj z rozwijanej listy

Type of organization – wybieramy z rozwijanej listy (jeśli inna niż CAA, AIB, PANSA to wybieramy wartość „Other”)

Other (specify) – jest aktywne, jeśli wcześniejsze pole „Type of organisation” ma wybraną wartość „Other”, wówczas wybieramy z listy właściwą organizację należącą do określonej grupy, np. „Maintenance organization” lub „Continuous airworthiness monitoring organization”.

Organisation’s approval number and name – sygnatura zatwierdzenia EASA lub krajowa sygnatura zatwierdzenia organizacji zgłaszającej. Należy podać (wpisać) nazwę i numer zatwierdzenia. Pole to nie będzie dostępne jeśli wcześniej w polach „Country” i „Type of organization” nie zostanie dokonany wybór określonych pozycji z list.

Report identification – numer identyfikacyjny raportu.

When and where – czas i miejsce

UTC Date – Time – wpisujemy datę UTC (np. 2017-06-25) i czas UTC (np. 14:40)

Local Date – Time – wpisujemy datę lokalną (np. 2017-06-25) i czas lokalny (np. 14:40)

Location of occurrence – pole tekstowe, wpisujemy miejsce zaistnienia zdarzenia lub jego stwierdzenia

World region – region świata wybieramy z listy np. Europe and North Atlantic

State/area – wybór danego kraju/państwa zaistnienia zdarzenia lub jego stwierdzenia (lista państw jest zależna od regionu świata, jaki został wybrany w polu „World region”)

What. – opis zaistniałego zdarzenia

Headline – w pole tekstowe wpisujemy nagłówek określający zdarzenie

Narrative language – wybieramy język opisu zdarzenia z listy, np. Polish

Narrative – w tym polu opisać, co się stało, lub co stwierdzono

Aircraft identification – identyfikacja statku powietrznego

Aircraft registration – jeśli statek powietrzny jest zarejestrowany wpisać jego znaki rejestracyjne np. SP-XXX, natomiast jeśli statek powietrzny jest niezarejestrowany, wpisać znaki akceptowane przez właściwe organy

State of registry – wybieramy państwo rejestracji statku powietrznego z rozwijanej listy

Serial number – numer seryjny statku powietrznego

Year built – rok budowy statku powietrznego

Manufacturer – wybrać producenta z rozwijanej listy, jeśli nie ma na liście wówczas wybieramy wartość „Other”. W przypadku nieznanego producenta wybieramy „Unknown”

Model – wybrać odpowiednią pozycję listy (jeśli wcześniejsze pole „Manufacturer” zostało ustawione na „Other” to w polu „Model” wybieramy pozycję „Not mapped”)

Series – wybierz odpowiednią pozycję z listy (jeśli wcześniejsze pole „Manufacturer” zostało ustawione na „Other” to pole „Series” nie jest aktywne)

Other (specify) – wpisujemy dane jeśli nie występują w polach „Manufacturer”, „Model”, „Series”

Aircraft maintenance

Aircraft total time – nalot całkowity w godzinach. Nalot całkowity to czas liczony w godzinach od nowości lub od naprawy głównej statku powietrznego

Total cycles a/c – łączna liczba cykli

Aircraft PART/COMPONENT/SYSTEM ISSUE(S) DETECTED

Aircraft description – opis/specyfikacja statku powietrznego

Propulsion type – wybieramy z listy typ napędu, np. turbowentylatorowy.

Number of engines – podajemy liczbę silników.

Mass of group – wybieramy przedział wagowy statku powietrznego z listy

Rotorcraft mass group – wybieramy przedział wagowy z listy jeśli dotyczy wiroplatu.

Aircraft category – wybieramy kategorię statku powietrznego. Jest to pole wielopoziomego wyboru i składa się z trzech podpól. Pozycja wybrana w podpolu nr 1 implikuje zawartość w podpolu nr 2. (np. wybór w podpolu nr 1 wartości „Fixed wing” ustawia w podpolu nr 2 listę z wartościami „Aeroplane”, „Saiplane (Glider)”, „Ultraloght Microlight”. Wybór w podpolu nr 2 wartości „Aeroplane” ustawia w podpolu nr 3 listę z wartościami „Small Aeroplne”, „Large Aeroplane”, „Military Aeroplane”).

Landing gear type – wybieramy typ podwozia z listy. Pole to składa się z dwóch podpól. Pozycja wybrana w podpolu nr 1 implikuje zawartość w podpolu nr 2. (np. wybór w podpolu nr 1 wartości „Tricycle” implikuje w podpolu nr 2 listę z wartościami „Tricycle, retractable” lub „Tricycle, fixed”)

Maximum take-off mass – wpisujemy wartość w kg.

Wake turb. Category – wybieramy kategorię śladu aerodynamicznego z listy (Light MTOM =< 7000 kg; Medium 7000< MTOM =< 136 000 kg; Heavy MTOM>= 136 000 kg; Super –Airbus A380 lub statek powietrzny podobnego typu; Unknown - nieznana).

Flight details

Operator - pole to składa się z trzech podpól. W podpolu nr 1 („Country”) wybieramy kraj operatora. W podpolu nr 2 („Operator name”) wybieramy nazwę operatora z listy. Jeśli operator nie występuje na liście to w podpolu nr 3 („Other (specify)”) wpisujemy nazwę operatora

Call sign – wpisujemy znak wywoławczy statku powietrznego.

Operation type – wybieramy pozycje z list. Pole to składa się z trzech podpól. Pozycja wybrana w podpolu nr 1 implikuje zawartość w podpolu nr 2, natomiast pozycja wybrana w podpolu nr 2 implikuje zawartość w podpolu nr 3. Dla przykładu wybranie w podpolu nr 1 wartości „Commercial Air Transport” implikuje w podpolu nr 2 listę z wartościami: „Passenger”, „Cargo”, „Unknown”.

Flight number – wpisujemy numer lotu.

Flight phase – wybieramy z listy fazę lotu, kiedy nastąpiło wykrycie usterki, awarii, wady lub innego zdarzenia.

Occ. on ground – wybieramy czy zdarzenie zaistniało na ziemi czy w powietrzu (pozycje na liście „Yes” – „TAK”, „No” – „NIE”, „Unknown” – „Nieznane”).

Persons on board – wpisujemy liczbę osób na pokładzie (wartość liczbową).

Last departure point – wybieramy pozycje z list. Pole to składa się z trzech podpól. W podpolu nr 1 („Country”) wybieramy kraj startu statku powietrznego W podpolu nr 2 („ICAO code”) wybieramy lotnisko startu z listy. Jeśli lotnisko nie występuje na liście to w podpolu nr 3 „Other (specify)” wpisujemy nazwę lotniska. operatora.

Planned destination – wybieramy pozycje z list. Postępujemy analogicznie jak w polu „Last departure point”.

Part/Component/System information – PART 1

Part name – wpisujemy nazwę podzespołu.

Part number – wpisujemy numer katalogowy podzespołu.

Serial number – wpisujemy numer seryjny podzespołu.

Manufacturer – wybieramy producenta z listy. Jeśli nie występuje na liście to wybieramy pozycję „Other”, natomiast nazwę można umieścić na polu „Narrative” w grupie „General Information Occurance” na początku formularza.

ATA chapter number – wybieramy pozycję z listy. Pole to składa się z pięciu podpól. Wybranie pozycji „Aircraft’s components and systems” w podpolu nr 1 implikuje zawartość podpola nr 2. Analogicznie postępujemy z pozostałymi podpolami. Podpole nr 5 jest polem tekstowym do wpisania

innych informacji. Grupy ATA określają obszar, którego w przeważającym stopniu dotyczy zdarzenie. Wykaz głównych grup ATA dla podpoła nr 2 znajduje się w załączniku na końcu instrukcji.

Manufacturing

Time since new – wpisujemy nalot całkowity w godzinach od wyprodukowania podzespołu.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od wyprodukowania podzespołu.

Date of manufacturing – wpisujemy datę produkcji w formacie (rrrr/mm/dd).

Overhaul

Time since new – wpisujemy nalot w godzinach. Nalot to czas liczony w godzinach od naprawy głównej podzespołu.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od naprawy głównej podzespołu.

Date of manufacturing – wpisujemy datę naprawy głównej w formacie (rrrr/mm/dd)

Inspection

Time since new – wpisujemy nalot w godzinach. Nalot to miniony czas liczony w godzinach od czasu przeprowadzenia inspekcji.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od czasu przeprowadzenia inspekcji.

Date of manufacturing – wpisujemy datę inspekcji w formacie (rrrr/mm/dd).

Part/Component/System information – PART 2 – postępujemy analogicznie do Part/Component/System information – PART 1.

ENGINE ISSUE(S) DETECTED

Engine information 1

Manufacturer/model – wybieramy producenta i model z list. Pole to składa się z trzech podpól. Podpole nr 1 to „producent”, a podpole nr 2 to „model”. Podpole nr 3 jest polem tekstowym. Jeśli producent lub model nie występuje na liście, to dane wpisujemy do podpoła nr 3.

Engine serial number – wpisujemy numer seryjny silnika.

Engine position – wpisujemy pozycję (1, 2, ...) silnika na statku powietrznym zgodnie z oznaczeniem liczbowym stosowanym przez producenta statku powietrznego – jeśli problem techniczny dotyczy tego silnika.

ATA chapter involved – wybieramy pozycję z listy. Pole to składa się z pięciu podpól. Wybranie pozycji „Aircrafts components and systems” w podpolu nr 1 implikuje zawartość podpoła nr 2. Analogicznie z pozostałymi podpolami. Podpole nr 5 jest polem tekstowym do wpisania innych informacji. W załączniku na końcu instrukcji są umieszczone główne kody ATA dla podpoła nr 2. Grupa ATA określa, który obszar w przeważającym stopniu ma udział w zdarzeniu.

Hazard. Eng. effect – wybieramy pozycję z listy (pole określa wpływ zagrożenia na silnik, np. niekontrolowany pożar).

Nature of engine – klasyfikacja rodzaju zdarzenia dotyczącego silnika. Wybieramy pozycję z listy. Pole to składa się z dwóch podpól. Wybór wartości w podpolu nr 1 implikuje listę wartości w podpolu nr 2.

Manufacturing

Time since new – wpisujemy nalot całkowity w godzinach od wyprodukowania.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od wyprodukowania.

Date of manufacturing – wpisujemy datę produkcji w formacie (rrrr/mm/dd)

Overhaul

Time since new – wpisujemy nalot w godzinach. Nalot to miniony czas liczony w godzinach od naprawy głównej silnika.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od naprawy głównej.

Date of manufacturing – wpisujemy datę naprawy głównej w formacie (rrrr/mm/dd)

Inspection

Time since new – wpisujemy nalot w godzinach. Nalot to miniony czas liczony w godzinach od czasu u przeprowadzenia inspekcji silnika.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od czasu przeprowadzenia inspekcji.

Date of manufacturing – wpisujemy datę inspekcji w formacie (rrrr/mm/dd).

Engine information 2 – wpisujemy analogicznie do sekcji Engine information 1.

PROPERLER ISSUE(S) DETECTED

Propeller information 1

Make of propeller – wybieramy producenta śmigła z listy. Jeśli nie ma go na liście to wybieramy pozycję „Other”, natomiast nazwę producenta można umieścić w polu „Narrative” w grupie „General Information Occurance” na początku formularza.

Propeller model – wpisujemy model śmigła.

Propeller serial – wpisujemy numer seryjny śmigła.

Propeller position – wpisujemy pozycję (1, 2, ...) śmigła na statku powietrznym zgodnie z oznaczeniem liczbowym stosowanym przez producenta statku powietrznego.

ATA chapter involved – wybieramy z listy. Pole to składa się z pięciu podpól. Wybranie pozycji „Aircrafts components and systems” w podpolu nr 1 implikuje zawartość podpolu nr 2. Analogicznie z pozostałymi podpolami. W załączniku na końcu instrukcji są umieszczone główne kody ATA dla podpolu nr 2. Grupa ATA określa, który obszar w przeważającym stopniu ma udział w zdarzeniu.

Hazard. propeller effect – wybieramy pozycję z listy (pole określa wpływ zagrożenia na śmigło)

Propeller involment – klasyfikacja rodzaju zdarzenia dotyczącego śmigła. Pole to składa się z dwóch podpól. Wybór wartości w podpolu nr 1 implikuje listę wartości w podpolu nr 2.

Manufacturing

Time since new – wpisujemy nalot całkowity w godzinach od wyprodukowania.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od wyprodukowania.

Date of manufacturing – wpisujemy datę produkcji w formacie (rrrr/mm/dd).

Overhaul

Time since new – wpisujemy nalot w godzinach. Nalot to miniony czas liczony w godzinach od naprawy głównej śmigła.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od naprawy głównej.

Date of manufacturing – wpisujemy datę naprawy głównej w formacie (rrrr/mm/dd)

Inspection

Time since new – wpisujemy nalot w godzinach. Nalot to miniony czas liczony w godzinach od czasu inspekcji śmigła.

Cycle since new – wpisujemy łączną liczbę cykli od czasu inspekcji.

Date of manufacturing – wpisujemy datę inspekcji w formacie (rrrr/mm/dd).

Propeller information 2 – postępujemy analogicznie do sekcji Propeller information 1.

CLASSIFICATION AND RISK

Damage (to aircraft) – wybieramy pozycję z listy (odnosi się do poziomu uszkodzeń statku powietrznego).

Damage (not to aircraft) – wybieramy pozycję z listy (inne uszkodzenia, nie dotyczy statku powietrznego).

Object damage – wybieramy pozycję z listy uszkodzonych obiektów innych niż statek powietrzny.

Third part damage (uszkodzenia powodowane przez osoby trzecie) – wybieramy pozycję z listy.

Injuries

Injuries level - wybieramy z listy poziom obrażeń.

On ground – wpisujemy liczbę osób z obrażeniami śmiertelnymi, poważnymi i lekkimi na ziemi. Pole to składa się z trzech podpól.

On aircraft – wpisujemy liczbę osób z obrażeniami śmiertelnymi, poważnymi i lekkimi na pokładzie statku powietrznego. Pole to składa się z trzech podpól.

Incapacitation

Person 1 – wybieramy pozycję z listy, np. pasażer (passenger).

Reason for incapacity (powód niedyspozycji) – wybieramy pozycję z listy, np. dymy (smoke fumes).

Analogicznie postępujemy w przypadku **Person 2** i **Person 3**.

Classification

Occurrences class (severity) – wybieramy z listy klasę zdarzenia, np. incydent.

Occurrence category – wybieramy z listy, np. techniczne ogólne kategoria SCF-NP, techniczne związane z zespołem napędowym kategoria SCF-PP.

Detection phase – wybieramy z listy kiedy nastąpiło wykrycie usterki, awarii, wady lub innego zdarzenia. Wykaz pozycji z listy jest dostępny w załączniku na końcu instrukcji .

Event types and phases of flight

(zawiera krótki opis sekwencji przyczynowo- skutkowej (event – wydarzeń) od momentu zaistnienia/stwierdzenia niesprawności lub innego zdarzenia do wystąpienia jego konsekwencji)

Event 1 – wybieramy z pozycje z list.

Event 1 – pole to składa się z dwóch wierszy. Pierwszy wiersz „Event 1” składa się z czterech 4 podpól, natomiast drugi wiersz „Phase 1” składa się z trzech podpól.

W wierszu „Event 1” podpole nr 1 zawiera rozwijaną listę obszarów, które w przeważającym stopniu przyczyniły się do zaistnienia niesprawności lub innego zdarzenia. Podpole nr 1 zawiera następujące pozycje: „Equipment”, „Operational”, „Organisational”, „Any other events”, „Unknown”, „Consequential events”. Wybór konkretnej pozycji w podpolu nr 1 implikuje zawartość listy w podpolu nr 2. Dalsze podpola są uszczegółowieniem pozycji wybranej w podpolu nr 2.

Dla przykładu wybór w podpolu nr 1 pozycji „Equipment” aktywuje w podpolu nr 2 listę zawierającą m.in. grupy kodów ATA. Wybranie w podpolu nr 2 pozycji „7200 Turbine engine” aktywuje w podpolu nr 3 bardziej precyzyjną listę związaną z silnikiem turbinowym. Wybranie z listy w podpolu nr 3 pozycji „7201 Turbine Engine General” aktywuje w podpolu nr 4 dokładniejszą listę. Z tej listy można wybrać np. pozycję „Turbine engine mechanical failure”, która wskazuje na przyczynę zdarzenia.

Phase 1 – wybieramy pozycje z list.

Wiersz „Phase 1” określa fazę w jakiej zaistniało wydarzenie (opisane w wierszu Event 1). Faza wydarzenia może być związana z fazą obsługi technicznej lub fazą lotu statku powietrznego.

W wierszu „Phase 1” podpole nr 1 zawiera listę z pozycjami zawierającymi typy statków powietrznych oraz pozycję „Maintenance phases – faza obsługi technicznej”. Wybór konkretnej pozycji w podpolu nr 1 implikuje zawartość listy w podpolu nr 2.

Dla przykładu wybór pozycji „Maintenance phases” w podpolu nr 1 implikuje wyświetlenie w podpolu nr 2 listy z następującymi pozycjami: „Aircraft repaire”, „Aircraft modification”, „Scheduled maintenance”, „Non-scheduled maintenance”.

Jeśli przyczyn jest kilka to wypełniamy następnne pola: Event 2 i Event 3 analogicznie do Event 1.

Risk

Risk classification – podajemy wartość oceny ryzyka, np. C1

Risk methodology – podajemy metodę zastosowaną do oceny ryzyka podanego w polu „Risk classification” (nazwa i numer stosowanej procedury lub schematu do oceny ryzyka). Informacja ta pozwala śledzić Project Certification Managerom klasyfikację ryzyka zastosowaną przez daną organizację oraz określić czy wartość podana w polu „Risk classification” osiąga poziom niebezpieczny.

Risk assessment – krótki opis analizy i oceny ryzyka dla danego zdarzenia. Ocena ryzyka jest jakościową i ilościową analizą zarówno prawdopodobieństwa, jak i konsekwencji konkretnego zagrożenia. W tym miejscu można przedstawić ocenę ryzyka przygotowaną przez organizację zgłaszającą, które są w stanie / są odpowiedzialne za jej przeprowadzenie jak np. organizacje projektujące odpowiedzialne za ocenę ryzyka zdarzeń związanych z projektem. Ocena ryzyka powinna identyfikować flotę (tj. statki powietrzne), na którą niniejsze zdarzenie mogło mieć potencjalny wpływ.

ANALYSIS AND FOLLOW-UP

Assessment

Analysis/follow up – przedstawić szczegóły analizy wraz z informacjami uzupełniającymi oraz podjętych działań.

Corrective action – jeżeli ma to zastosowanie podać w tym miejscu szczegóły działań korygujących podjętych w następstwie zdarzenia w ramach organizacji zgłaszającej.

Conclusion – jeśli ma to zastosowanie sporządzić wnioski końcowe.

Report Management

Tracking sheet number – śledzenie numeru arkusza.

Report status – wybieramy status raportu np. „wstępny (preliminary)”. Za status „Closed – Zakmnięty” uważa się sytuację, w której nie są planowane żadne dalsze badania, analizy czy działania następcze ze strony organizacji zgłaszającej.

Report Version – numer wersji raportu.

Other report information – inne informacje związane z raportem.

Export control – wybieramy z listy pozycję „YES - TAK” lub „NO- NIE” (określamy czy dystrubucja raportu jest procesem nadzorowanym w organizacji).

Parties Informed – zaznaczamy na liście strony poinformowane o tym zdarzeniu.

ZAŁĄCZNIK: WYKAZ grup ATA dla sekcji Part/Component/System information – PART 1, 2 w grupie Aircraft PART/COMPONENT/SYSTEM ISSUE(S) DETECTED

1 ATA UNASSIGNED

2 ATA UNASSIGNED

3 ATA UNASSIGNED

4 ATA UNASSIGNED

5 TIME LIMITS/ MAINTENANCE CHECKS

6 DIMENSIONS AND AREAS

7 LIFTING & SHORING
8 LEVELING & WEIGHING
9 TOWING & TAXIING
10 PARKING, MOORING, STORAGE & RETURN TO SERVICE
11 PLACARDS AND MARKINGS
12 SERVICING
13 ATA UNASSIGNED
14 HARDWARE
15 ATA UNASSIGNED
16 ATA UNASSIGNED
17 ATA UNASSIGNED
18 VIBRATION AND NOISE ANALYSIS (HELICOPTER ONLY)
19 UNASSIGNED
20 STANDARD PRACTICES-AIRFRAME
21 AIR CONDITIONING
22 AUTO FLIGHT
23 COMMUNICATIONS
24 ELECTRICAL POWER
25 EQUIPMENT/FURNISHINGS
26 FIRE PROTECTION
27 FLIGHT CONTROLS
28 FUEL 29 HYDRAULIC POWER
30 ICE AND RAIN PROTECTION
31 INDICATING/RECORDING SYSTEMS
32 LANDING GEAR
33 LIGHTS
34 NAVIGATION
35 OXYGEN
36 PNEUMATIC
37 VACUUM
38 WATER/WASTE
39 ATA UNASSIGNED
40 ATA UNASSIGNED
41 WATER BALLAST
42 ATA UNASSIGNED
43 ATA UNASSIGNED
44 CABIN SYSTEMS
45 CENTRAL MAINTENANCE SYSTEM (CMS)
46 INFORMATION SYSTEMS
47 ATA UNASSIGNED
48 ATA UNASSIGNED
49 AIRBORNE AUXILIARY POWER
50 CARGO AND ACCESSORY COMPARTMENTS
51 STANDARD PRACTICES AND STRUCTURES - GENERAL
52 DOORS
53 FUSELAGE
54 NACELLES/PYLONS
55 STABILIZERS
56 WINDOWS
57 WINGS
58 ATA UNASSIGNED
59 ATA UNASSIGNED

60 STANDARD PRACTICES - PROPELLER/ROTOR
61 PROPELLERS/PROPULSION
62 MAIN ROTOR(S)
63 MAIN ROTOR DRIVE(S)
64 TAIL ROTOR
65 TAIL ROTOR DRIVE
66 FOLDING BLADES/PYLON
67 ROTORS FLIGHT CONTROL
68 ATA UNASSIGNED
69 ATA UNASSIGNED
70 STANDARD PRACTICES - ENGINES
71 POWER PLANT
72 ENGINE TURBINE/TURBO PROP DUCTED FAN/UNDUCTED FAN
73 ENGINE FUEL AND CONTROL
74 IGNITION 75 ENGINE AIR
76 ENGINE CONTROLS
77 ENGINE INDICATING
78 ENGINE EXHAUST
79 ENGINE OIL
80 ENGINE STARTING
81 TURBINES/TURBOCHARGING
82 ENGINE WATER INJECTION
83 ENGINE ACCESSORY GEAR-BOXES
84 PROPULSION AUGMENTATION
85 RECIPROCATING ENGINE
86 ATA UNASSIGNED
87 ATA UNASSIGNED
88 ATA UNASSIGNED
89 ATA UNASSIGNED
90 ATA UNASSIGNED
91 CHARTS
92 ATA UNASSIGNED
93 ATA UNASSIGNED
94 ATA UNASSIGNED
95 AIRLINE USE
96 AIRLINE USE
97 WIRING REPORTING
98 AIRLINE USE
9 ATA UNASSIGNED

ZAŁĄCZNIK: Wykaz pozycji dla pola “**Detection Phase**” w sekcji “Classification”, grupa “Classification and Risk”

Manufacturing	Zdarzenie miało miejsce / wykrycie nastąpiło podczas procesu produkcyjnego.
Scheduled Maintenance	Zdarzenie miało miejsce / wykrycie nastąpiło podczas obsługi planowej.
Non-scheduled Maintenance	Zdarzenie miało miejsce / wykrycie nastąpiło podczas nieplanowanej obsługi.
Standing	Do zdarzenia doszło podczas postoju statku powietrznego, np. podczas obsługi naziemnej lub gdy stał zaparkowany.

Taxi	Do zdarzenia doszło podczas kołowania statku powietrznego do lub z pasa startowego.
Take-off	Do zdarzenia doszło podczas startu statku powietrznego.
Climb	Do zdarzenia doszło podczas wznoszenia statku powietrznego na wysokość przelotową.
En-route	Do zdarzenia doszło podczas lotu statku powietrznego na wysokości przelotowej.
Descent	Do zdarzenia doszło podczas zniżania statku powietrznego z wysokości przelotowej.
Approach	Do zdarzenia doszło podczas podchodzenia statku powietrznego do lądowania.
Lnding	Do zdarzenia doszło podczas lądowania statku powietrznego.
Hovering	Faza lotu używana przez śmigłowce podczas wykonywania zawisu.
Maneuvering	Do zdarzenia doszło podczas wykonywania przez statek powietrzny manewrów takich jak np. loty akrobacyjne, opryski lotnicze...
Unknown	Moment wykrycia pozostaje nieznany.
Other:	W przypadku, gdy moment wykrycia zdarzenia nie został wymieniony powyżej, należy go określić w polu „Narrative” w grupie „General Information Occurrence” na początku formularza.