



Urząd Lotnictwa Cywilnego

## LISTA KONTROLNA

Nr LK-MNPS-01

Nazwa organizacji:	Numer certyfikatu AOC (jeżeli dotyczy):	
Typ statku powietrznego:	Znaki rozpoznawcze:	
Temat: <b>Ocena wniosku o zatwierdzenie MNPS</b> Art. przepisu: OPS 1, ICAO Annex 6, ICAO Doc. 007, ICAO Doc. 9613, ICAO Doc. 7030 <b>Dotyczy PIERWSZEGO zatwierdzenia dla typu st. pow. / operatora</b>	Data rozpoczęcia: (dd/mm/yyyy) .....	Data zakończenia: (dd/mm/yyyy) .....

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony formalny wniosek ? (druk <b>ULC-PBN-01</b> ) [OPS 1.175, OPS 1.243, Dodatek 1 do OPS 1.175]			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne? (łącznie z dokumentami związanymi) [art. 63 KPA]			
	a) Oplata lotnicza			
	b) Zmiany do Instrukcji Operacyjnej OM-A			
	c) Zmiany do Instrukcji Operacyjnej OM-D			
	d) MEL			
	e) AFM (wraz z suplementami)			
	f) FCOM			
	g) EQP			
	h) Zmiany do Instrukcji Operacyjnej OM-B (jeżeli nie dostarczono AFM, FCOM)			
3	Czy wnioskodawca posiada zezwolenie na użytkowanie statku powietrznego w przestrzeni <b>RVSM</b> ? (w kolumnie „Uwagi” wymienić wszelkie ograniczenia dotyczące zezwolenia RVSM) [ICAO Doc. 007, rozdz. 1, pkt 1.1.3, 1.2.2, 1.6 oraz Rozdział 9] [JAA TGL 6, pkt 8.2]			
4	Czy dokument ICAO Doc. 7030 nakłada ograniczenia dotyczące operowania w przestrzeni powietrznej MNPS w określonych regionach świata wymienionych w AOC operatora lub wskazanych we wniosku, w odniesieniu do wyposażenia statku powietrznego? (sprawdź warunki dla wszystkich obszarów) [ICAO Doc. 7030]			
5	Czy statek powietrzny jest wyposażony w <b>minimum dwa niezależne systemy LRNS</b> (na podstawie <b>aktualnego EQP</b> ), w których skład wchodzi poniższe elementy i czy spełnia wymagania stosownych <b>TSO/ETSO</b> ? (w uwagach należy podać ilość urządzeń danego typu): [OPS 1.870] [ICAO Doc. 007, rozdz.1, pkt 1.3.2, 1.3.4, 1.4]			
	a) IRS/INS			
	b) GNSS			
	c) FMS			

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
6	Czy statek powietrzny jest wyposażony w następujące urządzenia (na podstawie aktualnego EQP)? (w uwagach należy podać ilość zestawów) [OPS 1.865, 1.870]			
	a) radiostację HF [ICAO Doc. 007, pkt 4.2.18]			
	b) SATCOM [ICAO Doc. 007, pkt 4.2.18, pkt 6.1.17] [ICAO Doc. 7030, rozdz. 3.4]			
	c) ACAS/TCAS (dotyczy samolotów MAPSC>19 miejsc lub MTOW>5700 kg) [ICAO Doc. 007, pkt 6.9.1]			
7	Czy AFM zawiera zapisy dopuszczające statek powietrzny do wykonywania operacji MNPS ? (w kolumnie „Uwagi” wymienić wszelkie ograniczenia dotyczące MNPS) [OPS 1.243] [ICAO Doc. 9613, tom I, część A, rozdz. 1, pkt 1.2.5.6] [ICAO Doc. 007, rozdz. 1, pkt 1.1.2, 1.5]			
8	Czy „Instrukcja Użytkowania w Locie” (Flight Manual lub odpowiednik) zawiera zapis wprowadzający ograniczenia czasowe użytkowania systemu bezwładnościowego INS/IRU? (tylko w przypadku używania INS/IRU bez GNSS) [ICAO Doc. 9613, tom II, część B, rozdz. 2, par. 1.3.4.2.2]			
9	Czy Instrukcja Operacyjna OM-A zawiera zapisy dotyczące weryfikacji trasy lotu pod kątem ograniczenia czasowego używania systemu INS/IRU? (dotyczy statków powietrznych wykorzystujących <b>wyłącznie</b> INS/IRU) [ICAO Doc. 9613, tom II, część B, rozdz. 2, pkt 1.3.4.2.2]			
	a) analiza trasy lotu pod kątem możliwości wykonania operacji w limicie czasowym			
	b) określenie punktów rozpoczęcia i zakończenia wykorzystywania INS/IRU			
	c) uwzględnienie składowych prędkości wiatru i ich wpływ na możliwość wykonania operacji planowaną trasą			
10	Czy operator opisał procedury operacyjne w Instrukcji Operacyjnej OM-A (planowanie lotu): [OPS 1.1045, 1.243] [ICAO Doc. 007, par. 17.6]			
	a) potwierdzenie, że statek powietrzny posiada zatwierdzenie do wykonywania operacji MNPS			
	b) sprawdzenie, czy statek powietrzny posiada sprawne wyposażenie nawigacyjne i łączności wymagane dla lotów w przestrzeni MNPS oraz uwzględnienie ograniczeń wynikających z dostępności tego wyposażenia podczas planowania trasy			
	c) sprawdzenie dróg lotniczych, track-ów, ograniczeń ruchowych, depeszy OTS, dostępnych poziomów lotu oraz warunków pogodowych wzdłuż planowanej trasy			
	d) sprawdzenie wymagań dotyczących systemu GNSS, takie jak FDE, RAIM, jeżeli dotyczy to planowanej operacji			
	e) sprawdzenie i uwzględnienie wszelkich restrykcji operacyjnych związanych z zatwierdzeniem MNPS oraz RVSM			
	f) sprawdzenie, czy Plan Lotu zawiera odpowiednie oznaczniki (np. „X”, „W”) w Polu 10a			
11	Czy operator opisał procedury operacyjne w Instrukcji Operacyjnej OM-A (procedury przed lotem): [OPS 1.1045, 1.243] [ICAO Doc. 007, par. 8.3]			

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
	a) sprawdzenie dostępności i stanu wyposażenia nawigacyjnego wymaganego do wykonania lotu w przestrzeni MNPS			
	b) weryfikacja wpisów w Pokładowym Dzienniku Technicznym (Technical Log Book) dotyczących wyposażenia statku powietrznego wymaganego do wykonania lotu w przestrzeni MNPS			
	c) potwierdzenie, że wszelkie niezbędne czynności mające na celu zlikwidowanie wszelkich usterek zostały wykonane poprawnie przez personel techniczny			
	d) wykonanie inspekcji statku powietrznego, sprawdzenie anten systemu nawigacyjnego oraz stanu poszycia kadłuba w ich pobliżu. Czynności te mogą być wykonane również przez autoryzowany personel techniczny.			
	e) sprawdzenie panujących i prognozowanych warunków meteorologicznych wzdłuż planowanej trasy oraz na lotniskach startu, docelowym i zapasowych (dla docelowego i trasowych)			
	f) przegląd procedur awaryjnych związanych z operacjami wykonywanymi w przestrzeni lub na drogach MNPS			
	g) sprawdzenie dostępności GPS (RAIM)			
	h) wykonanie synchronizacji zegara FMC			
12	Czy operator opisał procedury w locie w Instrukcji Operacyjnej OM-A: [OPS 1.1045, 1.243] [ICAO Doc. 007, par. 8.4]			
	a) sprawdzenie, czy statek powietrzny posiada sprawne dwa niezależne systemy LRNS zapewniające bezbłędne dostarczanie informacji nawigacyjnych przed wlotem w przestrzeń oceaniczną (Oceanic Entry Point). Jeżeli warunek nie jest spełniony, załoga ma obowiązek dokonać zmiany trasy lotu w taki sposób, aby nie było wymagane posiadanie dwóch sprawnych systemów LRNS.			
	b) przed wlotem w przestrzeń oceaniczną pozycja statku powietrznego powinna być zweryfikowana i potwierdzona poprzez wykorzystanie danych z naziemnych pomocy nawigacyjnych (VOR/DME, DME/DME). Jeżeli wymagana jest ręczna aktualizacja danych w systemie LRNS, należy wykonać stosowną procedurę przy użyciu odpowiednich list kontrolnych.			
	c) załoga dokonuje obowiązkowych kontroli położenia statku powietrznego (cross-check) w celu zidentyfikowania błędów nawigacji z odpowiednim wyprzedzeniem, aby nie dopuścić do sytuacji, w której statek powietrzny zboczy z trasy, na którą uzyskał zezwolenie (clearance) od służb ATC			
	d) załoga musi niezwłocznie poinformować służby ATC o zauważonej usterce lub błędach systemu nawigacji, powodujących degradację systemu poniżej wymaganych parametrów, a także o jakichkolwiek odchyłkach wymagających uruchomienia procedur awaryjnych			
	e) załoga musi uzyskać odpowiednie zezwolenie od służb ATC przed wlotem w przestrzeń oceaniczną, zgodnie z którym wykonuje lot			
	f) aktualna pozycja statku powietrznego jest cyklicznie kontrolowana przez załogę i nanoszona na specjalnym arkuszu (Oceanic Worksheet)			

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
13	Czy operator opisał procedury awaryjne w Instrukcji Operacyjnej OM-A? [OPS 1.243] [ICAO Doc 7030, pkt 3.5.2.3, 9.1.1.1] [ICAO Doc. 007, par. 6.6, par. 8.5 oraz rozdział 12]			
	a) postępowanie załogi w przypadku degradacji lub awarii systemu nawigacyjnego			
	b) przymusowe zniżanie w przestrzeni MNPS, stosowanie procedury SLOP			
	c) w przypadku braku możliwości kontynuowania lotu w przestrzeni MNPS, załoga zgłasza ten fakt służbie ATC, używając procedur i frazeologii opisanej w Doc. 4444 oraz Doc 7030			
	d) w przypadku utraty łączności, załoga kontynuuje lot zgodnie ze złożonym Planem Lotu i stosuje się do opublikowanych procedur na wypadek utraty łączności „Lost Communication Procedure”			
	e) w przypadku, gdy konieczna jest zmiana trasy z powodu złych warunków atmosferycznych, osiągnięcia samolotu lub dekompresji, załoga niezwłocznie informuje służby ATC i postępuje zgodnie z nowymi instrukcjami i zezwoleniami			
	f) postępowanie w przypadku wystąpienia problemu z uzyskaniem „Oceanic Clearance” przy użyciu radiostacji HF			
14	Czy operator umieścił w Instrukcji Operacyjnej OM-D i wdrożył program szkolenia w zakresie MNPS zawierający następujące zagadnienia: [ICAO Doc. 007, punkty od 1.3.6 do 1.3.10]			
	a) standardowa frazeologia ATC stosowana w przestrzeni MNPS/RVSM			
	b) sprawdzenie krzyżowe (cross-check) przez załogę treści otrzymanych zezwoleń służb ATC			
	c) używanie wysokościomierzy głównych i zapasowych			
	d) charakterystyka przestrzeni MNPS oraz limitacje dotyczące operowania w przestrzeni MPNS			
	e) planowanie lotu i procedury przedlotowe			
	f) wpływ warunków meteorologicznych na wykonanie lotu w przestrzeni MNPS			
15	g) procedury standardowe i awaryjne MNPS			
	Sprawdzenie zapisów MEL w zakresie operacji wykonywania MNPS [ICAO Doc. 007, pkt 5.1.6, 6.1.18]			
16	a) czy operator posiada aktualny MEL dla danego typu statku powietrznego?			
	b) czy w MEL znajdują się stosowne zapisy obejmujące wyposażenie statku powietrznego wymagane do wykonywania operacji MNPS i czy są one zgodne z MMEL (nie mniej restrykcyjne)?			
17	Czy operator opracował Podręcznik MNPS dla załóg oraz personelu operacyjnego? [ICAO Doc. 007, pkt 8.1.11, pkt 12.1.8]			
17	Czy wdrożone zostały procedury dotyczące raportowania zdarzeń zaistniałych podczas wykonywania operacji w przestrzeni MNPS? [OPS 1.037(a)2, OPS 1.085, OPS 1.420, OPS 1.1045] [ICAO Doc. 007, par. 11.2, 11.3] [ICAO Doc. 7030, pkt 7.2.2.2]			
	a) czy MNPS wprowadzony jest do systemu raportowania zdarzeń, incydentów i wypadków (Instrukcja Operacyjna OM-A)?			

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
	czy operator ustanowił procedury nakładające na członków załogi obowiązek zgłaszania meldunków w przypadku odstępstw lub dowolnego b) incydentu/wypadku związanego z operacjami MNPS oraz wykaz zdarzeń podlegający zgłaszaniu (Instrukcja Operacyjna OM-A, Rozdział 11)?			
	c) Czy operator prowadzi monitorowanie dokładności w przestrzeni MNPS (opcjonalnie)?			
18	Czy w procesie oceny projektu zmiany sformułowano uwagi lub spostrzeżenia do dokumentu?			
	<i>Każda pozycja mająca zastosowanie powinna zostać zakreślona w kolumnie „Tak” lub „Nie”; jeżeli pozycja nie ma zastosowania, w kolumnie „Uwagi” należy podać tego przyczynę</i>			
19	Przekazano do LTT dnia .....  Opinia Departamentu Techniki Lotniczej	<b>Ocena końcowa:</b> <i>wniosek spełnia wymagania i przedstawiam go do dalszego procedowania z pozytywną opinią / wniosek wymaga uzupełnienia (korekty) zgodnie z załączonym Arkuszem uwag *)</i>		
		Podpis	Data	
20	Wniosek inspektora opiniującego o wydanie zezwolenia lub odesłanie wniosku z uwagami do ponownej analizy przez operatora	<b>Ocena końcowa:</b> <i>wniosek spełnia wymagania i przedstawiam go do dalszego procedowania z pozytywną opinią / wniosek wymaga uzupełnienia (korekty) zgodnie z załączonym Arkuszem uwag *)</i>		
		Podpis	Data	

\*) - niepotrzebne skreślić