

Mechanik lotniczy obsługi technicznej

315318

Inna nazwa zawodu: mechanik lotniczy obsługi, mechanik lotniczy eksploatacji, lotniczy personel naziemny

Zadania i czynności

Zadaniem mechanika lotniczego obsługi technicznej jest prawidłowe wykonanie obsługi technicznej samolotu, gwarantujące bezpieczny przewóz lotniczy pasażerów i frachtu.

System obsługi technicznej ustala się zgodnie z wymogami producenta samolotu oraz polskiego lotniczego nadzoru państwowego. System ten obejmuje cztery rodzaje czynności:

- obsługę startową (zwaną też liniową);
- obsługę techniczną hangarową (zwaną też bazową);
- obsługę specjalną;
- obsługę warsztatową.

Obsługa startowa należy do mechaników i techników obsługi liniowej, którzy wykonują podczas obsługi czynności ujęte w Zestawie czynności do wykonania podczas przeglądów startowych i opisane szczegółowo w Zestawie kart zadaniowych na przeglądy startowe, wykorzystując też informacje zawarte w oryginalnej instrukcji obsługi technicznej producenta (Maintenance Manual). Wykonanie obsługi startowej potwierdza się wpisem do dziennika pokładowego. W jej ramach mieszczą się cztery rodzaje przeglądów:

- przegląd dzienny wykonywany co 24 godziny;
- przegląd startowy;
- przygotowanie do postoju;
- przygotowanie do odlotu.

Obsługa techniczna hangarowa (bazową) jest obowiązkiem inżyniera obsługi hangarowej. Zakres czynności zależy od liczby godzin lotu. Przeglądy w ramach obsługi hangarowej prowadzone są zgodnie z dokumentacją producenta; nazywa się je też przeglądami wyższego rzędu. Każda czynność potwierdzona zostaje opisem do tzw. karty kontroli przeglądu, a po zakończeniu wszystkich prac opisuje się wykonanie przeglądu do dziennika pokładowego.

Czynności związane z przeglądami startowymi i przeglądami wyższego rzędu można ująć w kilka grup.

Do pierwszej grupy czynności należy tzw. inspekcja strukturalna, tj. sprawdzenie

zespołu zgodnie ze specyfikacją standardową, w celu wykrycia anomalii, takich jak np. nadmierne zużycie, uszkodzenie, zniszczenie, korozja, pęknięcia itp. Do drugiej grupy czynności, zwanej inspekcją operacyjną, zalicza się sprawdzenie działania danego urządzenia, lecz bez uwzględniania parametrów technicznych. Sprawdzanie parametrów technicznych następuje w ramach testu funkcjonalnego przy użyciu wbudowanych układów kontroli lub za pomocą specjalnych testerów. Sposób testowania jest bardzo dokładnie opisany w oryginalnej instrukcji obsługi producenta samolotu czy śmigłowca. W ramach przeglądów wykonuje się czynności serwisowe: np. uzupełnienie płynów eksploatacyjnych czy wymiana ogumienia podwozia. Wymienia się też uszkodzone elementy i wbudowuje sprawne, co często wymaga regulacji i testów. Wybudowane z samolotu (śmigłowca) uszkodzone urządzenia podlegają testom i naprawom tzw. warsztatowym. Obsługa warsztatowa jest sprawą mechanika lotniczego obsługi warsztatowej. Jest on przeszkolony przez producenta urządzenia lub innego mechanika, który takie przeszkolenie odbył i ma techniczne upoważnienie lotnicze, wydane przez linię lotniczą dla obsługi warsztatowej konkretnego urządzenia.

Samolot podlega też dodatkowej obsłudze specjalnej, jeśli zaistnieją niestandardowe sytuacje eksploatacyjne i obsługa taka musi mieć miejsce natychmiast po ich zaistnieniu, a przed kolejnym lotem. Do tego typu sytuacji zalicza się kilkadziesiąt różnych zdarzeń, m.in. zablokowanie się lub przegrzanie hamulców, uderzenie pioruna, zderzenie z ptakiem, twarde lądowanie czy też przelot w burzy gradowej lub nad czynnym wulkanem. W zasadach eksploatacji technicznej danego typu samolotu zawsze jest spis niestandardowych sytuacji eksploatacyjnych, w których następstwie przewiduje się wykonanie przeglądów specjalnych. Poszczególne czynności są szczegółowo określone w tzw. kartach zadaniowych.