DZIENNIK URZĘDOWY
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 19 czerwca 2020 r.

Poz. 29

Elektronicznie podpisany przez:
Aleksandra Rękorajska
Data: 2020-06-19 12:31:31

WYTYCZNE NR 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 czerwca 2020 r.

w sprawie ogłoszenia akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań oraz materiałów zawierających wytyczne do Załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014

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 2019 r. poz.1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie, wydanych przez Dyrektora Generalnego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) decyzją nr 2020/002/R z dnia 13 marca 2020 r., akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do Załącznika Vb (część 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)]), stanowiących załącznik do wytycznych;

§ 2. Wytyczne wchodzą w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

[1)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 176 z 07.07.2015, str. 7, Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 16, Dz. Urz. UE L 50 z 28.02.2017, str. 13, Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 207 z 16.08.2018, str. 2, Dz. Urz. UE L 228 z 04.09.2019, str. 1, Dz. Urz. L 228 z 04.09.2019, str. 106.

Załącznik do wytycznych nr 8
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 19 czerwca 2020 r.

Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC) i Wytyczne (GM) do Załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014

Wydanie 1

13 marca 2020[1]

[1] Data obowiązywania niniejszego wydania, patrz Decyzja 2020/002/R w Dzienniku Urzędowym Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

SPIS TREŚCI

SEKCJA A Wymagania Techniczne 4
GM1 MLA.201 Obowiązki 4
GM1 MLA.201(e) Obowiązki 6
ZAROBKOWE ATO/DTO 6
GM1 MLA.201(f) Obowiązki 6
GM1 MLA.201(h) Obowiązki 6
UŻYTKOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH WPISANYCH DO AOC DLA OPERACJI NIEZAROBKOWYCH LUB OPERACJI SPECJALISTYCZNYCH 6
AMC1 ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń 7
GM1 ML.A.301(f) Zadania zapewnienie ciągłej zdatności do lotu 7
LOTY KONTROLNE PO OBSŁUDZE (MCF) 7
AMC1 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego 8
AMC1 ML.A.302(c)(9) Program obsługi technicznej statku powietrznego 9
ROCZNY PRZEGLĄD AMP 9
AMC2 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego 10
FORMULARZ AMP EASA 10
GM1 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego 14
GM2 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego 15
AMC1 ML.A.302(c) Program obsługi technicznej statku powietrznego 16
GM1 ML.A.302(c)(2)(b) Program obsługi technicznej statku powietrznego 17
GM1 ML.A.302(c)(3) Program obsługi technicznej statku powietrznego 18
ALTERNATYWNE DZIAŁANIA OBSŁUGOWE 18
GM1 ML.A.302(c)(4) Program obsługi technicznej statku powietrznego 19
OBOWIĄZKOWA INFORMACJA DOTYCZĄCA CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU INNA NIŻ AD 19
AMC1 ML.A.302(d) Program obsługi technicznej statku powietrznego 19
GM1 ML.A.302(d)(2) Program obsługi technicznej statku powietrznego 33
PRÓBA OPERACYJNA I FUNKCJONALNA 33
GM1 ML.A.302(d)(2)(d) Program obsługi technicznej statku powietrznego 33
TEST DZIAŁANIA TRANSPONDERA 33
AMC1 ML.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego 33
AMC1 ML.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej 34
AMC1 ML.A.402(b)(7) Wykonywanie obsługi technicznej 34
AMC1 ML.A.402(b)(8) Wykonywanie obsługi technicznej 34
KRYTYCZNE ZADANIA OBSŁUGI TECHNICZNEJ 34
AMC2 ML.A.402(b)(8) Wykonywanie obsługi technicznej 34
METODY WYKRYWANIA BŁĘDÓW 34
AMC1 ML.A.403 Usterki statku powietrznego 35
GM1 ML.A.403 Usterki statku powietrznego 35
AMC1 ML.A.403(d) Usterki statku powietrznego 35
GM1 ML.A.501 Klasyfikacja i instalacja 35
AMC1 ML.1.A.501 (a)(ii) Klasyfikacja i instalacja 35

FORMULARZ 1 EASA LUB RÓWNOWAŻNY 35
AMC1 ML.A.501(e) Klasyfikacja i instalacja 35
BALONY 36
GM1 ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu 36
OBSŁUGA TECHNICZNA PODZESPOŁU PRZEZ NIEZALEŻNY PERSONEL POŚWIADCZAJĄCY 36
AMC1 ML.A.801 Poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego 37
POŚWIADCZENIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKU POWIETRZNEGO (CRS) PO WYKONANIU STANDARDOWEJ ZMIANY LUB NAPRAWY (S.C./SR) 37
AMC1 ML.A.801(e) Poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego 41
AMC1 ML.A.801(f) Poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego 42
AMC1 ML.A.803 Uprawnienie pilota właściciela 42
GM1 ML.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego 43
AMC1 ML.A.903(h) Przegląd zdatności do lotu 43
PRZEGLĄD AMP W POŁĄCZENIU Z AR 43
GM1 ML.A.904(c);(d) Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu 43
AR WYKONYWANY PRZEZ NIEZALEŻNY PERSONEL POŚWIADCZAJĄCY 43
SEKCJA B Procedura dla właściwych organów 44
AMC1 ML.B.201 Obowiązki 44
AMC1 ML.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego 44
Dodatki AMC I GM do części ML 45
AMC 1 do Dodatek II do części ML Ograniczone obsługa techniczna przez pilota właściciela 45

SEKCJA A WYMAGANIA TECHNICZNE

GM1 MLA.201 Obowiązki

Poniższe tabele zawierają podsumowanie głównych przepisów części ML i złagodzeń ustanowionych w ML.A.201, ML.A.302, ML.A.801 i ML.A.901.

W tabelach termin „CAO (-CAM)” oznacza CAO z uprawnieniami do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.

<table>
<tr><th></th><th colspan="3">Balon</th></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Część BOP Podsekcja ADD</td><td colspan="2">Część BOP niebędące Podsekcją-ADD</td></tr>
<tr><td>Zarobkowe ATO/DTO</td><td>Organizacje niebędące ATO/DTO lub niezarobkowe ATO/DTO</td></tr>
<tr><td>Wymagany kontrakt z CAMO/CAO (CAM)?</td><td>tak</td><td>Tak</td><td>Nie*</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Program obsługi technicznej statku powietrznego (AMP)</td><td colspan="2" rowspan="2">Dokument AMP musi być zatwierdzony przez zakontraktowaną CAMO/CAO (-CAM)</td><td>Jeżeli brak CAMO/CAO(-CAM) właściciel musi zadeklarować AMP.</td></tr>
<tr><td>Jeżeli CAMO/CAO(-CAM) jest zakontraktowana to CAMO/CAO(-CAM) musi zatwierdzić AMP</td></tr>
<tr><td colspan="3">Jeżeli warunki ML.A.302(e) są spełnione nie ma konieczności opracowania AMP</td></tr>
<tr><td>Obsługa</td><td colspan="2">Przez organizację obsługi</td><td>Przez organizację obsługi lub przez niezależny personel poświadczający lub przez pilota właściciela**</td></tr>
<tr><td>Przegląd zdatności do lotu (AR) i świadectwo przeglądu zdatności do lotu (ARC)</td><td colspan="2">Przez organizację obsługi*** lub przez zakontraktowaną CAMO/CAO(-CAM) lub przez właściwy nadzór</td><td>Przez organizację obsługi*** lub przez niezależny personel poświadczający*** lub przez CAMO/CAO(-CAM) (o ile zakontraktowana) lub przez właściwy nadzór</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th colspan="3">Szybowiec</th></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Część SAO Podsekcja DEC</td><td colspan="2">Część SAO niebędące Podsekcją-DEC</td></tr>
<tr><td>Zarobkowe ATO/DTO</td><td>Organizacje niebędące ATO/DTO lub niezarobkowe ATO/DTO</td></tr>
<tr><td>Wymagany kontrakt z CAMO/CAO (CAM)?</td><td>tak</td><td>tak</td><td>Nie*</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Program obsługi technicznej statku powietrznego (AMP)</td><td colspan="2" rowspan="2">Dokument AMP musi być zatwierdzony przez zakontraktowaną CAMO/CAO (-CAM)</td><td>Jeżeli brak CAMO/CAO(-CAM) właściciel musi zadeklarować AMP.</td></tr>
<tr><td>Jeżeli CAMO/CAO(-CAM) jest zakontraktowana to CAMO/CAO(-CAM) musi zatwierdzić AMP</td></tr>
<tr><td colspan="3">Jeżeli warunki ML.A.302(e) są spełnione nie ma konieczności opracowania AMP</td></tr>
<tr><td>Obsługa</td><td colspan="2">Przez organizację obsługi</td><td>Przez organizację obsługi lub przez niezależny personel poświadczający lub przez pilota właściciela**</td></tr>
<tr><td>Przegląd zdatności do lotu (AR) i świadectwo</td><td colspan="2">Przez organizację obsługi*** lub przez zakontraktowaną</td><td>Przez organizację obsługi*** lub przez niezależny personel poświadczający***</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th colspan="3">Statki powietrzne (inne niż balony i szybowce)</th></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">Niebędące Część NCO</td><td colspan="2">Część NCO</td></tr>
<tr><td>Zarobkowe ATO/DTO</td><td>Organizacje niebędące ATO/DTO lub niezarobkowe ATO/DTO</td></tr>
<tr><td>Wymagany kontrakt z CAMO/CAO (CAM)?</td><td>tak</td><td>tak</td><td>Nie*</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Program obsługi technicznej statku powietrznego (AMP)</td><td colspan="2" rowspan="2">Dokument AMP musi być zatwierdzony przez zakontraktowaną CAMO/CAO(-CAM)</td><td>Jeżeli brak CAMO/CAO(-CAM) właściciel musi zadeklarować AMP.</td></tr>
<tr><td>Jeżeli CAMO/CAO(-CAM) jest zakontraktowana to CAMO/CAO(-CAM) musi zatwierdzić AMP</td></tr>
<tr><td colspan="3">Jeżeli warunki ML.A.302(e) są spełnione nie ma konieczności opracowania AMP</td></tr>
<tr><td>Obsługa</td><td colspan="2">Przez organizację obsługi</td><td>Przez organizację obsługi lub przez niezależny personel poświadczający lub przez pilota właściciela**</td></tr>
<tr><td>Przegląd zdatności do lotu (AR) i świadectwo przeglądu zdatności do lotu (ARC)</td><td colspan="2">Przez organizację obsługi*** lub przez zakontraktowaną CAMO/CAO(-CAM) lub przez właściwy nadzór</td><td>Przez organizację obsługi*** lub przez niezależny personel poświadczający*** lub przez CAMO/CAO(-CAM) (o ile zakontraktowana) lub przez właściwy nadzór</td></tr>
</table>

*: CAMO / CAO (-CAM) nie jest wymagane, ale właściciel może podjąć decyzję o zawarciu umowy z CAMO/CAO (-CAM).

**: w granicach swoich uprawnień

***: wraz ze 100-godzinną / roczną inspekcją

GM1 MLA.201(e) Obowiązki

ZAROBKOWE ATO/DTO

Zgodnie z praktyką przemysłu następujące przykłady statków powietrznych nie są uważane za użytkowane przez zarobkowe zatwierdzone organizacje szkolenia ATO lub zarobkowe zadeklarowane organizacje szkolenia DTO:

(a) Statek powietrzny użytkowany przez organizację posiadającą certyfikat ATO lub deklarację DTO, zaprojektowany w celu promowania lotnictwa sportowego lub lotnictwa rekreacyjnego, na następujących warunkach:

(1) statek powietrzny jest użytkowany przez organizację na podstawie prawa własności lub leasingu suchego;

(2) ATO / DTO jest organizacją non-profit;

(3) w każdym przypadku, gdy zaangażowane są osoby niebędące członkami organizacji, takie loty stanowią jedynie marginalną działalność organizacji.

(b) Statek powietrzny użytkowany do celów szkoleniowych przez jego właściciela lub instruktora lotu ATO lub DTO zgodnie z częścią NCO, o ile pozwala na to umowa między właścicielem a organizacją szkolenia i procedury organizacji szkoleniowej. Utrzymanie zdatności do lotu takiego statku powietrznego pozostaje w gestii właściciela lub zakontraktowanej przez właściciela CAMO lub CAO, jeżeli właściciel zdecydował się zawrzeć umowę z CAMO lub CAO zgodnie z ML.A.201 (f).

(c) Statek powietrzny użytkowany dla bardzo ograniczonych lotów szkolnych ze względu na specyficzną konfigurację statku powietrznego i ograniczoną potrzebę takich lotów.

GM1 MLA.201(f) Obowiązki

Jeżeli właściciel (patrz definicja w pkt ML.1(c)(3)) zdecyduje się nie zawierać umowy z CAMO lub CAO to staje się w pełni odpowiedzialny za prawidłowe wykonanie odpowiednich zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu. W związku z tym oczekuje się, że właściciel odpowiednio i realistycznie oceni swoje własne kompetencje do wykonania takich zadań lub w inny sposób będzie poszukiwał niezbędnej wiedzy specjalistycznej.

GM1 MLA.201(h) Obowiązki

UŻYTKOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH WPISANYCH DO AOC DLA OPERACJI NIEZAROBKOWYCH LUB OPERACJI SPECJALISTYCZNYCH

Ponieważ punkt (h) nie stanowi odstępstwa, nadal stosuje się pkt ML.A.201(e) i (f). W związku z tym zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego przez CAMO lub CAO posiadacza AOC oznacza, że drugi operator zawarł z takim CAMO lub CAO pisemną umowę, zgodnie z dodatkiem I do części ML.

AMC1 ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

Osoby lub organizacje odpowiedzialne powinny zapewnić posiadaczowi zatwierdzenia projektu (DAH) otrzymywanie odpowiednich raportów o zdarzeniach dla tego statku powietrznego lub komponentu, aby umożliwić DAH wydawanie wszystkim właścicielom lub operatorom odpowiednich instrukcji serwisowych i rekomendacji.

Osoby odpowiedzialne lub organizacje powinny nawiązać łączność z DAH w celu ustalenia, czy opublikowane lub proponowane informacje serwisowe rozwiążą problem lub w celu uzyskania rozwiązania dla konkretnego problemu.

AMC-20 „Ogólne akceptowalne sposoby spełnienia wymagań dotyczących zdatności do lotu wyrobów, części i urządzeń" zawiera dalsze szczegółowe informacje na temat zgłaszania zdarzeń (AMC 20-8).

GM1 ML.A.301(f) Zadania zapewnienie ciągłej zdatności do lotu

LOTY KONTROLNE PO OBSŁUDZE (MCF)

(a) Definicja i wymagania operacyjne dotyczące MCF są określone w rozporządzeniu w sprawie operacji lotniczych[2] i są przeprowadzane pod kontrolą i na odpowiedzialność operatora statku powietrznego. Podczas przygotowywania lotu, lotu i czynności po locie, a także dla przekazania statku powietrznego, procesy wymagające zaangażowania personelu obsługi technicznej lub organizacji powinny być wcześniej uzgodnione z operatorem. W razie potrzeby operator powinien skonsultować się z osobą lub organizacją odpowiedzialną za zdatność do lotu statku powietrznego.

(b) W zależności od usterki statku powietrznego i stanu zadań obsługowych wykonanych przed lotem możliwe są różne scenariusze opisane poniżej:

(1) Instrukcja obsługi technicznej statku powietrznego (AMM) lub wszelkie inne dane dotyczące obsługi technicznej wydane przez DAH wymagają wykonania MCF przed zakończeniem zleconej obsługi technicznej. W tym scenariuszu należy wydać certyfikat po niepełnej obsłudze, a statek powietrzny, w oparciu o swój certyfikat zdatności do lotu może wykonać lot w tym celu, jeżeli jest zgodność z podpunktem ML.A.801(f) lub 145.A.50(e).

Ze względu na niepełną obsługę zaleca się dokonanie nowego wpisu do dziennika statku powietrznego ML.A.305 w celu zidentyfikowania potrzeby zastosowania MCF. Ten nowy wpis powinien zawierać lub odnosić się, w razie potrzeby, do danych związanych z wykonaniem MCF, takich jak ograniczenia statku powietrznego i wszelkie potencjalne skutki dla wyposażenia operacyjnego i awaryjnego z powodu niepełnej obsługi technicznej, odniesienia do danych dotyczących obsługi oraz zadań obsługi, które należy wykonać po locie.

Po pomyślnym zakończeniu MCF należy uzupełnić dokumentację obsługi, sfinalizować pozostałe działania obsługowe i wydać poświadczenie obsługi (CRS).

(2) Opierając się na własnym doświadczeniu oraz ze względu na rozważania dotyczące niezawodności i/lub zapewnienia jakości, operator, właściciel, CAO lub CAMO może chcieć wykonać MCF po określonej obsłudze, której poddany został statek powietrzny, podczas gdy dane obsługowe nie wymagają takiego lotu. Dlatego po prawidłowym przeprowadzeniu obsługi

[2] 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

technicznej wydaje się CRS, a świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego pozostaje ważne dla tego lotu.

(3) Po diagnostyce systemu na ziemi, personel obsługi lub organizacja proponuje wykonanie MCF jako potwierdzenia, że zastosowane rozwiązanie przywróciło normalne działanie systemu. Podczas przeprowadzanej obsługi technicznej przestrzegane są instrukcje obsługi technicznej w celu pełnego przywrócenia systemu, dlatego przed lotem wydawany jest CRS. Certyfikat zdatności do lotu jest ważny dla lotu. Otwarty wpis z wnioskiem o wykonanie lotu może zostać wpisany do dziennika pokładowego statku powietrznego.

(4) Stwierdzono niesprawność systemu statku powietrznego, zwolnienie statku powietrznego nie jest możliwa zgodnie z danymi obsługowymi, a zadowalającą diagnozę przyczyny usterki można wykonać tylko w locie. Proces diagnostyczny nie jest opisany w danych obsługi, dlatego scenariusz (1) nie ma zastosowania. Statek powietrzny nie może wykonać lotu w oparciu o swój certyfikat zdatności do lotu, gdyż nie został dopuszczony do użytkowania po obsłudze, a więc wymagane jest pozwolenie na lot wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

Po locie i odpowiednich pracach obsługowych statek powietrzny może zostać dopuszczony do użytkowania i kontynuować lot zgodnie z oryginalnym certyfikatem zdatności do lotu.

(c) Przed wydaniem poświadczenia obsługi w przypadku niektórych MCF, dane uzyskane lub zweryfikowane w locie będą potrzebne do dokonania ich oceny lub rozważenia po locie przez personel obsługi technicznej lub organizację. W tym celu, jeżeli personel obsługi technicznej nie może wykonać takich czynności podczas lotu, może zaufać załodze wykonującej lot w celu uzupełnienia tych danych lub przyjąć oświadczenia po dokonaniu ich weryfikacji w locie. W takim przypadku personel obsługi technicznej powinien wyznaczyć członków załogi do pełnienia takiej roli w ich imieniu i, przed lotem, poinformować wyznaczonych członków załogi o zakresie, funkcjach i szczegółowym procesie, którego należy przestrzegać, w tym wymaganych sprawozdaniach po locie i środków sprawozdawczych dla poparcia ostatecznego poświadczenia obsługi, które przez personel poświadczający ma wydać.

AMC1 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

(a) Statek powietrzny w danym momencie powinien być obsługiwany zgodnie z jednym programem obsługi technicznej. W przypadku gdy właściciel chce zmienić jeden program na inny (np. z AMP opartego na minimalnym programie inspekcji (MIP) na AMP opartym na danych DAH), dla wdrożenia takiej zmiany przeprowadzenie dodatkowej obsługi technicznej statku powietrznego może być konieczne.

(b) Program obsługi technicznej może przyjąć format standardowego szablonu podanego w AMC2 ML.A.302 (formularz AMP EASA). Taki program obsługi technicznej może obejmować kilka rejestracji statków powietrznych, o ile wymagania dotyczące obsługi technicznej dla każdej rejestracji są wyraźnie określone.

AMC1 ML.A.302(c)(9) Program obsługi technicznej statku powietrznego

ROCZNY PRZEGLĄD AMP

(a) Podczas corocznego przeglądu programu obsługi technicznej, wymaganego przez pkt ML.A.302(c)(9), należy wziąć pod uwagę:

(1) wyniki prac obsługowych przeprowadzonych w danym roku, które mogą wykazać, że obecny program obsługi technicznej jest nie odpowiedni;

(2) wyniki AR przeprowadzonego na statku powietrznym, które mogą ujawnić, że obecny program obsługi technicznej jest nie odpowiedni;

(3) zmiany wprowadzone w dokumentach mające wpływ na podstawę programu, takich jak ML.A.302 (d) MIP lub dane DAH;

(4) zmiany w konfiguracji statku powietrznego oraz rodzaj i specyfika operacji;

(5) zmiany na liście właścicieli-pilotów; i

(6) mające zastosowanie obowiązkowe wymagania dotyczące zgodności z częścią 21, takie jak dyrektywy zdatności (AD), ograniczenia zdatności do lotu, wymagania dotyczące obsługi technicznej dla certyfikacji i szczególne wymagania obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu (TCDS).

(b) Podczas przeglądu skuteczności AMP, personel AR (lub personel CAMO/CAO, o ile przegląd AMP nie jest przeprowadzany w połączeniu z AR) będzie musiał dokonać przeglądu zadań obsługowych wykonanych w ciągu ostatnich 12 miesięcy, w tym obsługi nieplanowej. W tym celu powinien on/ona otrzymać od właściciela/CAMO/CAO dokumentację wszystkich wykonanych w tym roku zadań obsługowych.

(c) Podczas przeglądu wyników zadań obsługowych wykonanych w ciągu tego roku oraz wyników AR należy zwrócić uwagę na to, czy można było zapobiec stwierdzonym usterkom przez wprowadzenie do programu obsługi technicznej niektórych zaleceń DAH, które początkowo zostały zlekceważone przez właściciela, CAMO lub CAO.

AMC2 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

FORMULARZ AMP EASA

Poniższy formularz AMP EASA można wykorzystać dla opracowania AMP:

<table>
<tr><th colspan="4">Program obsługi technicznej statku powietrznego części ML (AMP)</th></tr>
<tr><th colspan="4">Identyfikacja statku powietrznego</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1</td><td>Rejestracja(-e):</td><td>Typ:</td><td>Nr seryjny:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Właściciel:</td></tr>
<tr><th colspan="4">Podstawa dla programu obsługi</th></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="2">Instrukcje posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH) dla ciągłej zdatności do lotu (ICA) □</td><td>Minimalny program inspekcji (MIP) jak wyszczególniono w ostatniej zmianie AMC1 ML.A.302(d) □
Inne MIP zgodne z ML.A.302(d) □
(Zadania wymień w Dodatku A)</td></tr>
<tr><th colspan="4">Posiadacz zatwierdzenia projektu (DAH)
Instrukcje dla ciągłej zdatności do lotu (ICA)</th></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2">Producent wyposażenia i typ</td><td>Odpowiedni znak ICA (zmiana/ data nie wymagana przyjmując, że używana jest zawsze ostatnia zmiana)</td></tr>
<tr><th colspan="4">Dla statków powietrznych innych niż balony</th></tr>
<tr><td>3a</td><td>Statek powietrzny</td><td></td><td></td></tr>
</table>

	(inny niż balony)		
3b	Silnik (o ile dotyczy)		
3c	Śmigło (o ile dotyczy)		
Dla balonów			
3d	Powłoka **(tylko dla balonów)**		
3e	Kosz(-e) **(tylko dla balonów)**		
3f	Palnik(-i) **(tylko dla balonów)**		
3g	Butle paliwowe **(tylko dla balonów)**		

Dodatkowe wymagania obsługowe do ICA DAH'a lub do MIP (dotyczy wszystkich AMP)			
4	**Wskaż, czy w AMP uwzględniono którąkolwiek z poniższych rodzajów powtarzalnej obsługi (odpowiadając „TAK", podaj szczegółowe wymagania w Dodatku B)**	**TAK**	**NIE**
	Obsługa ze względu na określony sprzęt i modyfikacje		
	Obsługa ze względu na naprawę		
	Obsługa ze względu na komponenty o ograniczonym okresie użytkowania (tylko w przypadku zastosowania MIP. W przeciwnym razie dane te są już częścią danych DAH wykorzystywanych jako podstawa dla AMP)		
	Obsługa ze względu na obowiązkowe informacje o ciągłej zdatności do lotu (ograniczenia zdatności do lotu (ALI), wymagania w zakresie obsługi certyfikacyjnej (CMR), szczególne wymagania w TCDS itp.)		
	Rekomendacje dot. obsługi, takie jak interwały między przeglądami (TBO), podawane za pośrednictwem biuletynów serwisowych, listów serwisowych i innych nieobowiązkowych informacji serwisowych		
	Obsługa ze względu na powtarzalne AD		
	Obsługa wynikająca z określonych dyrektyw/wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej/operacyjnych (wysokościomierz, kompas, transponder itp.)		
	Obsługa ze względu na rodzaj operacji lub zatwierdzeń operacyjnych		
	Inne		
Czynności obsługowe alternatywne do ICA DAH (nie mniej restrykcyjne niż MIP)			
5	**Wskaż, czy istnieje jakieś alternatywne zadanie obsługi dla ICA DAH (jeżeli „TAK", wyszczególnij konkretne alternatywne zadania obsługi w Załączniku C)**	Tak	Nie
Obsługa techniczna wykonywana przez pilota-właściciela (tylko balony nie użytkowane w oparciu o podsekcję ADD lub szybowce nie nieużytkowane w oparciu o podsekcję DEC lub inne statki powietrzne użytkowane w oparciu o część NCO)			

Uwaga: Obsługa techniczna wykonywana przez pilota-właściciela nie jest dozwolona w przypadku statków powietrznych użytkowanych przez zarobkowe ATO / DTO			
6	Czy pilot-właściciel wykonuje obsługę sam (pkt. ML.A.803)? Jeżeli tak, wpisz nazwisko pilota-właściciela upoważnionego do wykonywania takiej obsługi: Nazwisko pilota-właściciela____[wpisz]_____Nr licencji__[wpisz]_____ Podpis_____Data:_____ Uwaga: Można przywołać wykaz w przypadku wspólnej własności statku powietrznego	Tak	Nie
	Zatwierdzenie/deklaracja programu obsługi (wybierz odpowiednią opcję)		
7	Deklaracja właściciela □	Zatwierdzenie przez zakontraktowaną CAMO/CAO: □	
	„Oświadczam, że jest to program obsługi technicznej statków powietrznych, o których mowa w kolumnie 1, i jestem w pełni odpowiedzialny za jego zawartość, w szczególności za wszelkie zadania alternatywne w stosunku do danych DAH”. Podpis/nazwisko/data:	Nr zatwierdzenia CAMO/CAO: Podpis/nazwisko/data:	
Oświadczenie certyfikacyjne			
8	**„Dopilnuję, aby statek powietrzny był obsługiwany zgodnie z niniejszym programem obsługi technicznej oraz, że program obsługi technicznej zostanie w razie potrzeby przejrzany i zaktualizowany”.** Podpisano przez osobę/organizację odpowiedzialną za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego zgodnie z ML.A.201:		
	Właściciel/leasingobiorca/operator □ CAMO/CAO □ Imię i nazwisko właściciela/leasingobiorcy/operatora lub numer zatwierdzenia CAMO/CAO Adres: Telefon/fax: E-mail: Podpis/data:		
9	Załączone dodatki: - Dodatek A TAK□ NIE□ - Dodatek B TAK□ NIE□ - Dodatek C TAK□ NIE□ - Dodatek D TAK□ NIE□		

Dodatek A – Minimalny program inspekcji (MIP) **(dotyczy tylko jeżeli używany inny MIP niż ten opisany w AMC1 ML.A.302(d) – patrz Sekcja 2 powyżej**
Szczegóły zadań i inspekcji zawarte w stosowanym MIP.

Dodatek B – Dodatkowe wymagania obsługowe (uwzględnić tylko jeżeli konieczne – patrz Sekcja 4 powyżej)		
Niniejszy dodatek powinien zawierać tylko zadania zawarte w AMP, zgodnie z zalecanym interwałem lub z innym interwałem. *(Wszystkie powtarzające się zadania obsługi technicznej nieuwzględnione w tym dokumencie, lub różnice w interwałach powinny być przechowywane w aktach CAMO/CAO (jeżeli zawarto umowę) wraz z ich uzasadnieniem. Dodatek D może być opcjonalnie stosowany. Niemniej jednak właściciel CAMO/CAO jest odpowiedzialny za wzięcie pod uwagę wszystkich instrukcji, nawet jeśli nie zostały zastosowane i tutaj wymienione. Osoba wykonująca AR, przeglądając AMP, nie jest odpowiedzialna za kompletność niniejszego dodatku, ale może wykonać próbkowanie pod kątem niezgodności stwierdzonych podczas fizycznego przeglądu i jako element badania kompletności).*		
Opis zadania	Znak	Interwał (zaznacz kratkę, jeżeli interwał różni się od wymaganego w przywołanym dokumencie)
Obsługa ze względu na określone wyposażenie i modyfikacje		
		☐
		☐
Obsługa ze względu na naprawę		
		☐
		☐
Obsługa ze względu na komponenty o ograniczonym okresie użytkowania (tylko w przypadku zastosowania MIP. W przeciwnym razie dane te są już częścią danych DAH wykorzystywanych jako podstawa dla AMP).		
		☐
		☐
Obsługa ze względu na obowiązkowe informacje o ciągłej zdatności do lotu (ALI, CMR, szczególne wymagania w TCDS itp.)		
		☐
		☐
Rekomendacje dot. obsługi, takie jak interwały TBO, podawane za pośrednictwem biuletynów serwisowych, listów serwisowych i innych nieobowiązkowych informacji serwisowych		
Radiowy nadajnik ratunkowy i osobisty nadajnik lokacji kontrola działania co roku	**EASA SIB 2019-09**	1 rok ☐
(jeżeli nie używa się MIP lub równoważnego zadania ICA) Próba transpondera	**EASA SIB 2011-15**	2 lata ☐
		☐
Obsługa ze względu na powtarzalne AD		
		☐
		☐
Obsługa wynikająca z określonych dyrektyw/wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej/operacyjnych (wysokościomierz, kompas, transponder itp.)		

		☐
		☐
Obsługa ze względu na rodzaj operacji lub zatwierdzeń operacyjnych		
		☐
		☐
Inne		
		☐
		☐

Dodatek C – Zadania obsługi technicznej alternatywne do ICA DAH (nie mniej restrykcyjne niż MIP) (uwzględnić tylko o ile konieczne – patrz Sekcja 5 powyżej			
Opis zadania	**Rekomendowany interwał**	**Inspekcja/zadanie alternatywne**	**Zmieniony interwał**
Jeżeli, ICA DAH jest używana jako podstawa AMP, ten dodatek służy do uwzględnienia zadań alternatywnych do ICA DAH zawartych w AMP. *(W przypadku zawarcia umowy z CAMO/CAO wszystkie elementy uzasadniające odstępstwa od ICA DAH powinny być przechowywane przez CAMO/CAO, a organizacja powinna udostępnić właścicielowi kopię takich uzasadnień)*			

Dodatek D – Informacja dodatkowa (opcjonalne)
Niniejszy dodatek można wykorzystać opcjonalnie do przedstawienia dodatkowych informacji, takich jak pełen wykaz zadań AMP lub spis dokumentów (np. biuletyny serwisowe) rozważanych podczas opracowywania AMP.

Formularz AMP EASA, Wydanie 1

GM1 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

Obowiązki związane z programami obsługi technicznej opracowanymi zgodnie z podpunktem ML.A.302 przedstawiono poniżej:

(a) Jeżeli właściciel zawarł umowę z CAMO lub CAO w celu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, organizacja ta jest odpowiedzialna za opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej, który:

(1) wskazuje, czy ten program jest oparty na danych z DAH czy z MIP opisanych w podpunkcie ML.A.302 (d);

(2) identyfikuje właściciela oraz konkretny statek powietrzny, silnik i śmigło (odpowiednio);

(3) uwzględnia wszystkie obowiązkowe informacje o ciągłej zdatności do lotu oraz wszelkie dodatkowe zadania wynikające z analizy instrukcji DAH;

(4) uzasadnia każde odstępstwo od zaleceń DAH; gdy instrukcje DAH stanowią podstawę do opracowania AMP, to takie odstępstwo nie powinno być mniej restrykcyjne niż wymagania MIP; i

(5) jest dostosowany do konkretnego typu statku powietrznego, konfiguracji i (wykonywanych) operacji, zgodnie z ML.A.302 (c) (5).

(b) Jeżeli właściciel nie zawarł umowy z CAMO lub CAO w celu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, wówczas właściciel jest odpowiedzialny za opracowanie i zadeklarowanie programu obsługi technicznej, przyjmując pełną odpowiedzialność za jego treść i wszelkie odchylenia od instrukcji DAH (punkt ML.A.201 (f) i ML.A.302 (c) (7)) i za możliwe konsekwencje takich zmian. W takim przypadku nie trzeba uzasadniać tych odchyleń, ale należy je zidentyfikować w AMP. Program obsługi technicznej musi jednak nadal spełniać wymagania zawarte w podpunkcie ML.A.302(c), w szczególności zachować zgodność z obowiązkiem nieobniżania wymagań poniżej określonych w MIP i zgodność z obowiązkowymi informacjami o ciągłej zdatności do lotu.

(c) Zawartość zadeklarowanego przez właściciela programu obsługi technicznej nie może być z góry kwestionowana ani przez właściwy organ, ani przez zakontraktowaną organizację obsługi technicznej. Zadeklarowany program obsługi technicznej stanowi podstawę odpowiedniego planowania obsługi technicznej, a także AR i inspekcji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego (ACAM), zgodnie z podpunktem ML.B.303. Niemniej jednak program obsługi technicznej będzie podlegał okresowym przeglądom przy okazji AR i w przypadku odstępstw związanych z brakami w treści programu obsługi, właściciel odpowiednio wprowadzi zmiany do programu obsługi, zgodnie z wymaganiami ML.A .302 (c) (9).

(d) Po powiadomieniu właściwego organu o brakach związanych z treścią zadeklarowanego programu obsługi technicznej dla konkretnego statku powietrznego (w przypadku braku porozumienia między właścicielem a personelem AR w sprawie wymaganych zmian w programie obsługi technicznej), właściwy organ powinien skontaktować się z właścicielem, poprosić o kopię programu obsługi technicznej, zdecydować, która zmiana AMP jest konieczna i stwierdzić niezgodność (patrz ML.A.302(c)(9)). W razie potrzeby właściwy organ może również zareagować zgodnie z punktem ML.B.304. Na podstawie otrzymanych informacji, zgłoszonych braków i zidentyfikowanych ryzyk właściwy organ może dodatkowo odpowiednio dostosować program ACAM (zob. ML.B.303).

(e) Chociaż właściciel nie ma obowiązku wysyłania kopii programu obsługi technicznej do właściwego organu, nie uniemożliwia to właściwemu organowi zwrócenia się w dowolnym momencie do właściciela o przesłanie informacji lub kopii AMP, nawet w przypadku nie zgłoszenia braków (patrz AMC1 ML.B.201).

(f) Ponieważ program obsługi technicznej musi określać zadania alternatywne względem instrukcji DAH, inspekcje AR i ACAM mogą kłaść nacisk na inspekcje obszarów, w których takie zmiany wystąpiły, aby upewnić się, że program obsługi technicznej jest skuteczny.

(g) Ponieważ właściwy organ nie ponosi odpowiedzialności za zawartość zadeklarowanego programu obsługi technicznej to zatwierdzenie odstępstwa harmonogramu obsługi od zawartości AMP nie jest w jego gestii (innych niż tolerancje określone w podpunkcie ML.A.302(d)(1)). W takich przypadkach właściciel może zadeklarować zmieniony AMP.

GM2 ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

Poniższa tabela zawiera podsumowanie postanowień zawartych w podpunkcie ML.A.302 w odniesieniu do treści programu obsługi technicznej, jego zatwierdzenia i powiązania z AR:

	OPCJA 1	OPCJA 2
Odpowiedzialność za opracowanie AMP	Zakontraktowane CAMO lub CAO	Właściciel (o ile dozwolone przez ML.A.201(f))
Zatwierdzenie/deklaracja programu obsługi technicznej	Zatwierdzone przez CAMO lub CAO, lub nie wymagane w przypadku zgodności z ML.A.302(e)	Deklaracja właściciela lub nie wymagane w przypadku zgodności z ML.A.302(e)

Podstawa programu obsługi technicznej	MIP (nie ma zastosowania do wiropłatów i sterowców) lub ICA wydany przez DAH	
Odstępstwo od ICA DAH	Uzasadnione odstępstwo od instrukcji DAH. CAMO/CAO zachowuje uzasadnienia i ich kopię przedstawia właścicielowi	Nie trzeba uzasadniać odstępstwa
	OPCJA 1	OPCJA 2
Roczny przegląd AMP	W połączeniu z AR, wykonywany przez personel AR lub, jeśli nie jest wykonywany w połączeniu z AR (np. w sytuacji przedłużenia ARC), przez CAMO lub CAO.	

AMC1 ML.A.302(c) Program obsługi technicznej statku powietrznego

Analizując alternatywę dla zadania obsługi technicznej wydanej lub zalecanej przez DAH, takiej jak wydłużenie interwałów TBO, lub rozważając pominięcie zadania obsługi technicznej wydanej lub zalecanej przez DAH, należy zastosować podejście oparte na ryzyku, biorąc pod uwagę aspekty takie jak eksploatacja statku powietrznego, rodzaj statku powietrznego, liczba godzin i lat użytkowania, obsługa statku powietrznego, środki kompensacyjne, nadmiarowość komponentów itp.

Poniższa tabela zawiera więcej szczegółów na temat aspektów, które należy wziąć pod uwagę:

	Przykłady
Zatwierdzenie operacyjne (OPS)	WYŻSZE RYZYKO: operacje zarobkowe, szkolenia w zakresie lotów zarobkowych ŚREDNIE RYZYKO: szkolenie w locie przez stowarzyszenie, niezarobkowe operacje specjalistyczne (SPO) NIŻSZE RYZYKO: prywatne
Zasady lotu	WYŻSZE RYZYKO: zasady lotu wg wskazań przyrządów (IFR) ŚREDNIE RYZYKO: zasady lotu z widocznością (VFR) w nocy NIŻSZE RYZYKO: VFR w ciągu dnia
Ciężar statku powietrznego	WYŻSZE RYZYKO: inne niż ELA1 ŚREDNIE RYZYKO: Samoloty ELA1 inne niż lekkie samoloty sportowe (LSA), bardzo lekkie samoloty (VLA), szybowce i szybowce z napędem NIŻSZE RYZYKO: LSA, VLA, szybowce i szybowce z napędem
Kto zarządza zdatnością do lotu statku powietrznego?	WYŻSZE RYZYKO: właściciel-pilot ŚREDNIE RYZYKO: niezależny personel poświadczający
Kto obsługuje statek powietrzny?	WYŻSZE RYZYKO: właściciel-pilot ŚREDNIE RYZYKO: niezależny personel poświadczający NIŻSZE RYZYKO: organizacja obsługi technicznej

Czas użytkowania (godziny lotu, lata)	WYŻSZE RYZYKO: bardzo wysoka liczba godzin lub lat ŚREDNIE RYZYKO: średnia liczba godzin lub lat NIŻSZE RYZYKO: niska liczba godzin lub lat
	Przykłady
Wykorzystanie statku powietrznego	WYŻSZE RYZYKO: mniej niż 50 godzin na rok ŚREDNIE RYZYKO: około 200 godzin na rok NIŻSZE RYZYKO: więcej niż 400 godzin na rok
Niezgodności ACAM	WYŻSZE RYZYKO: wiele niezgodności stwierdzonych w ACAM lub inspekcji ramp ŚREDNIE RYZYKO: niewiele niezgodności stwierdzonych w ACAM NIŻSZE RYZYKO: rzadkie niezgodności stwierdzone w ACAM
System nadmiarowości (dla podzespołów takich jak silnik/śmigło)	WYŻSZE RYZYKO: jednosilnikowy statek powietrzny ŚREDNIE RYZYKO: wielosilnikowy statek powietrzny
Dodatkowe środki obsługi	WYŻSZE RYZYKO: żadnych dodatkowych środków ŚREDNIE RYZYKO: środki dodatkowe (takie jak analiza oleju, monitorowanie danych silnika, inspekcje boroskopowe, inspekcje pod kątem korozji itp.)
Współczynnik ryzyka wystąpienia awarii podzespołu	WYŻSZE RYZYKO: awaria silnika na śmigłowcu ŚREDNIE RYZYKO: awaria silnika na statku powietrznym NIŻSZE RYZYKO: szybowiec lub szybowiec z napędem

Powyższe informacje mogą być przydatne dla CAMO i CAO podczas opracowywania i zatwierdzania programów obsługi technicznej oraz dla personelu AR wykonującego AR i przeglądającego skuteczność deklarowanego programu obsługi technicznej. Mogą być również przydatne dla właściciela, aby podjąć świadomą decyzję o odstępstwie od zaleceń DAH. Niemniej jednak, jak zezwala ML.A.302(c)(7) i wyjaśniono w GM ML.A.302, kiedy właściciel składa deklarację dotyczącą programu obsługi technicznej, nie musi uzasadniać takich zmian.

GM1 ML.A.302(c)(2)(b) Program obsługi technicznej statku powietrznego

„DAH” oznacza posiadacza certyfikatu typu (TC), ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu (STC), autoryzacji europejskiego standardu technicznego (ETSO), naprawy lub zmiany w projekcie typu.

„Instrukcje ciągłej zdatności do lotu („ICA”) wydane przez posiadacza zatwierdzenia projektu („DAH”) nie obejmują danych wydanych przez innego producenta oryginalnego wyposażenia (OEM), z wyjątkiem przypadków, gdy ICA DAH wyraźnie odsyła do takich danych OEM.

Zadania lub interwały (np. eskalacje) alternatywne do tych z ICA DAH i wybrane przez CAMO lub CAO dla AMP nie muszą być zatwierdzane przez właściwy organ. Uzasadnienie takich zmian musi być przechowywane przez CAMO lub CAO.

GM1 ML.A.302(c)(3) Program obsługi technicznej statku powietrznego

ALTERNATYWNE DZIAŁANIA OBSŁUGOWE

„Działania obsługowe alternatywne do tych, o których mowa w (c)(2)(b)” dotyczą sytuacji, w której ICA DAH stanowi podstawę dla opracowania AMP i CAMO, CAO lub właściciel (co będzie miało zastosowanie) przy opracowywaniu AMP decyduje się odstąpić od niektórych instrukcji DAH, wprowadzając na przykład dłuższy interwał lub inny rodzaj zadania (inspekcji zamiast kontroli) niż ustalony przez ICA.

Takie alternatywne działania obsługowe nie mogą być mniej restrykcyjne niż te określone w odpowiednim MIP. Oznacza to, że zakres obsługi, który ma być objęty zadaniem odbiegającym od zalecanego, nie może być mniej restrykcyjny niż zakres odpowiedniego zadania w MIP pod względem częstotliwości i jego rodzaju.

Przykłady alternatywnych czynności obsługowych:

Zadanie ICA	Proponowana alternatywa w AMP	Zadanie MIP	Alternatywa akceptowalna tak/nie
Inspekcja XX Interwał 6 miesięcy	Inspekcja XX Interwał 12 miesięcy	Inspekcja XX Interwał 12miesięcy	tak
Inspekcja XX Interwał 12 miesięcy	Inspekcja XX Interwał 24 miesięcy	Inspekcja XX Interwał 12 miesięcy	nie
Inspekcja XX Interwał 24 miesięcy	Inspekcja XX Interwał 36 miesięcy	Inspekcja XX Interwał 12 miesięcy	Nie (należy zachować 24 miesiące)
Próba funkcjonalna systemu XX	Próba operacyjna systemu XX (taki sam interwał) lub ogólna wzrokowa inspekcja systemu XX (taki sam interwał)	Próba funkcjonalna systemu XX (taki sam interwał)	Nie*
Próba operacyjna systemu XX	Próba funkcjonalna systemu XX (taki sam interwał)	Próba funkcjonalna systemu XX (taki sam interwał)	Tak*
Inspekcja XX Interwał 24 miesięcy	Inspekcja XX Interwał 36 miesięcy	Nie dotyczy	Tak
Próba funkcjonalna	Ogólna wzrokowa inspekcja	Nie dotyczy	Tak

*Próba funkcjonalna uważana jest za bardziej restrykcyjną niż próba operacyjna.

Uwaga: powyższe nie dotyczy jednorazowych przedłużeń interwałów, w przypadku których podpunkt ML.A.302(d)(1) zapewnia 1-miesięczną lub 10-godzinną tolerancję (tj. dozwolony wariant) dla samolotów, motoszybowców turystycznych (TMG) i balonów i 1-miesięczną tolerancję dla szybowców i szybowców z napędem innych niż motoszybowce turystyczne (TMG).

GM1 ML.A.302(c)(4) Program obsługi technicznej statku powietrznego

OBOWIĄZKOWA INFORMACJA DOTYCZĄCA CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU INNA NIŻ AD

„Obowiązkowe informacje o ciągłej zdatności do lotu" inne niż AD mogą różnić się między poszczególnymi statkami powietrznymi, w zależności od zastosowanej podstawy certyfikacji typu. Statek powietrzny mógł zostać certyfikowany przed wprowadzeniem terminu „ALS (Sekcja ograniczeń zdatności do lotu)" do specyfikacji certyfikacyjnej (lub kodu zdatności do lotu). Chodzi jednak o to, aby AMP (niezależnie od tego, czy opiera się na MIP, czy też nie) obejmował wszystkie obowiązkowe wymagania w zakresie planowej obsługi określone przez posiadacza TC, posiadacza STC oraz, w stosownych przypadkach, posiadacza TC silnika podczas początkowego procesu zdatności do lotu. Wymagania te można zidentyfikować pod różnymi oznaczeniami, takimi jak:

— Ograniczenia zdatności do lotu lub elementy ograniczenia zdatności do lotu (ALI)

— Certyfikacyjne wymagania dotyczące obsługi (CMR)

— Elementy o bezpiecznym okresie użytkowania lub bezpiecznym okresie żywotności lub bezpiecznym ograniczeniu żywotności

— Części o ograniczonym okresie żywotności (LLP)

— Ograniczenia czasowe

— Okres wycofania z eksploatacji

— Obowiązkowe inspekcje lub obowiązkowe inspekcje zdatności do lotu

— Ograniczenia zdatnościowe paliwa lub ograniczenia bezpieczeństwa zbiornika paliwa

W razie wątpliwości zaleca się sprawdzenie TCDS lub skontaktowanie się z DAH.

CAMO/CAO nie może wydłużyć interwałów obowiązkowych informacji o ciągłej zdatności do lotu. Eskalacja takich zadań musi być zatwierdzona przez Agencję.

AMC1 ML.A.302(d) Program obsługi technicznej statku powietrznego

Niniejsze AMC zawierają akceptowalne MIP dla samolotów o maksymalnej masie startowej 2 730 kg (MTOM) i mniejszej oraz dla statków powietrznych ELA2 innych niż sterowce, zgrupowanych w następujących kategoriach:

— samolotów o maksymalnej masie startowej 2 730 kg (MTOM) i mniejszej;

— szybowce ELA2 i szybowce z napędem ELA2; i

— balony ELA2.

Te MIP'y są już zgodne z wymaganiami ML.A.302(d) i można je wykorzystać do zdefiniowania podstawowych informacji dla programu obsługi technicznej zgodnie z wymaganiami ML.A.302(c)(2)(a). Jednak program obsługi technicznej musi być dostosowany zgodnie z wymaganiami ML.A.302(c)(5), co można osiągnąć za pomocą standardowego szablonu zawartego w AMC ML.A.302.

Należy zauważyć, że stosowanie 1-miesięcznej tolerancji, dozwolonej w podpunkcie ML.A.302(d)(1), do corocznej inspekcji może skutkować wygaśnięciem ARC.

MIP dla samolotów o maksymalnej masie startowej 2 730 kg (MTOM) i mniejszej

Wykonać przy każdym rocznym/100-godzinnym interwale, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

Można zastosować tolerancję 1 miesiąca lub 10 godzin. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji.

Uwaga 1: Do wykonania każdego zadania/inspekcji korzystaj z instrukcji obsługi producenta.

Uwaga 2: Należy sprawdzić prawidłowe działanie zapasowych lub wtórnych systemów i komponentów zawsze, gdy wykonywana jest kontrola pod kątem nieprawidłowej instalacji/działania.

Samoloty o maksymalnej masie startowej 2 730 kg (MTOM) i niższej	
System/podzespół/obszar	**Zadanie i element inspekcji**
OGÓLNE	
Ogólne	Usuń lub otwórz wszystkie niezbędne tabliczki inspekcyjne, drzwi dostępu, owiewki i osłony. Wyczyść statek powietrzny i silnik statku powietrznego zgodnie z wymaganiami.
Smarowanie/serwisowanie	Przeprowadź smarowanie i uzupełnij płyny zgodnie z wymaganiami producenta.
Oznaczenia	Sprawdź, czy oznaczenia rejestracyjne boczne i pod skrzydłem są prawidłowe. O ile dotyczy, sprawdź, czy odstępstwo dla innego rozmieszczenia jest zatwierdzone. Sprawdź czy tabliczka identyfikacyjna dla statku powietrznego zarejestrowanego przez krajowy organ lotniczy (NAA) jest na miejscu, a także inne, zgodne z lokalnymi (krajowymi) przepisami, oznaczenia identyfikacyjne na kadłubie.
Ważenie	Przejrzyj dokumentację ważenia, aby ustalić dokładność względem zabudowanego wyposażenia. Zważ statek powietrzny zgodnie z wymaganiami części NCO lub części SPO, zależnie od przypadku.
Bezpieczne okresy użytkowania	Sprawdź, czy okresy żywotności i zdatności do lotu mieszczą się w bezpiecznym okresie żywotności zgodnie z programem obsługi technicznej.
Oprogramowanie	Sprawdź status aktualizacji oprogramowanie/oprogramowania firmowego i bazy danych dla silnika i wyposażenia.
PŁATOWIEC	
Struktura i poszycie	Sprawdź pod kątem zużycia, zniekształceń, innych śladów uszkodzeń oraz wadliwego lub niepewnego mocowania okuć. UWAGA: Podczas sprawdzania struktur kompozytowych sprawdź, czy nie ma śladów po uderzeniu lub uszkodzeń spowodowanych ciśnieniem, stanowiące podstawę takiego uszkodzenia.
Struktura kadłuba	Sprawdź ramy, wręgi, konstrukcję rurową, zastrzały i mocowania. Sprawdź pod kątem śladów korozji i pęknięć.
Systemy i podzespoły	Sprawdź pod kątem niewłaściwej zabudowy, widocznych wad i niewłaściwego działania.

System statyczny Pitota	Sprawdź pod kątem zabezpieczeń, uszkodzeń, czystości i stanu. Spuść wodę z otworów drenażowych.
Ogólne	Sprawdź pod kątem braku czystości i niezabezpieczonego wyposażenia, który może uszkodzić elementy sterowania.
Haki holownicze	Sprawdź stan części ruchomych i ich zużycie. Sprawdź okres żywotności. Wykonaj próbę działania.
Przedział pasażerski i kabina załogi	
Fotele, pasy bezpieczeństwa i uprzęże	Sprawdź pod kątem złego stanu i widocznych wad. Sprawdź okres żywotności.
Okna, osłona kabiny i szyby przednie	Sprawdź pod kątem zniszczenia i uszkodzenia oraz funkcji awaryjnego zrzucenia.
Zespoły tablicy przyrządów	Sprawdź pod kątem złego stanu, zabudowy, oznakowania i (tam, gdzie to możliwe) niewłaściwego działania. Sprawdź oznaczenia przyrządów zgodnie z instrukcją użytkowania w locie.
Urządzenia sterowania lotem i silnikiem	Sprawdź pod kątem niewłaściwej instalacji i nieprawidłowego działania.
Tabliczka prędkości/ciężaru/manewrowa	Sprawdź, czy tabliczka jest prawidłowa i czytelna, i dokładnie odzwierciedla status statku powietrznego.
Wszystkie systemy	Sprawdź pod kątem niewłaściwej instalacji, złego stanu ogólnego, widocznych i oczywistych usterek oraz niezawodności mocowania.
PODWOZIE	
Urządzenia amortyzujące	Sprawdź, czy poziom oleju jest właściwy. Sprawdź pod kątem zużycia i deformacji gumowych podkładek, elastycznych elementów gumowych i sprężyn.
Wszystkie zespoły	Sprawdź pod kątem złego stanu ogólnego i niezawodności mocowania, włącznie z powiązaną strukturą.
Urządzenie chowające i blokujące	Sprawdź mechanizm. Kontrola działania.
Połączenia, kratownice i elementy	Sprawdź, czy nie występuje przesadne lub nadmierne zmęczenie i odkształcenie.
Sterowanie	Sprawdź, czy układ sterowania kołami przednimi/tylnymi działa prawidłowo.
Przewody hydrauliczne	Sprawdź pod kątem wycieków. Sprawdź stan i wymień, o ile konieczne.
System elektryczny	Sprawdź pod kątem przetarć/otarć. Kontrola działania przełączników.
Koła	Sprawdź pod kątem pęknięć, wad i stanu łożysk.
Opony	Dokonaj inspekcji zużycia i przecięć.
Hamulce	Sprawdź pod kątem niewłaściwej regulacji i zużycia. Przeprowadź próbę działania.
Pływaki i narty	Sprawdź niezawodność mocowania i widoczne wady.
SKRZYDŁO I SEKCJA ŚRODKOWA	
Wszystkie podzespoły	Sprawdź wszystkie elementy zespołu skrzydła i sekcji środkowej pod kątem złego stanu ogólnego, zużycia powłoki lub poszycia, odkształceń, oznak niesprawności i niezawodności mocowania.
Połączenia	Sprawdź główne połączenia (np. między skrzydłami, kadłubem, końcówkami skrzydeł) pod kątem właściwego dopasowania, swobody w granicach tolerancji, zużycia lub korozji śrub i tulei.

STERY	
Obwody/blokady sterów	Sprawdź drążki sterownicze i linki. Sprawdź, czy główne ograniczniki sterowania są zabezpieczone i połączone.
Powierzchnie sterowe	Sprawdź lotki, klapy, ster wysokości, zespoły hamulca pneumatycznego i steru, zawiasy, połączenia sterujące, sprężyny/elastyczne elementy gumowe, taśmy i uszczelki. Sprawdź pełny zakres ruchu i swobodę ruchu.
Powierzchnie wyważenia	Sprawdź powierzchnie wyważenia, stery i połączenia. Sprawdź pełen zakres ruchu.
USTERZENIE OGONOWE	
Wszystkie podzespoły i systemy	Sprawdź wszystkie podzespoły i systemy, które składają się na kompletny zespół usterzenia ogonowego, pod kątem złego stanu ogólnego, zużycia materiału lub powłoki, zniekształceń, dowodów niesprawności, niezabezpieczonego mocowania, niewłaściwej zabudowy podzespołu i jego niewłaściwego działania.
AWIONIKA I ELEKTRYKA	
Akumulatory	Sprawdź pod kątem niewłaściwej instalacji, niewłaściwego ładowania, rozlania i korozji.
Wyposażenie radiowe i elektroniczne	Sprawdź pod kątem niewłaściwej instalacji i niezabezpieczonego mocowania. Wykonaj próbę działania na ziemi.
System połączeń elektrycznych i przewodów	Sprawdź pod kątem niewłaściwego przeprowadzenia, niezabezpieczonego montażu i widocznych wad.
Łączenie i izolowanie	Sprawdź pod kątem niewłaściwej instalacji, złego stanu, otarć i zużycia izolacji.
Anteny	Sprawdź pod kątem stanu, niewłaściwej instalacji, niezabezpieczonego mocowania i nieprawidłowego działania.
Światła	Kontrola działania oświetlenia wewnętrznego, zewnętrznego i przyrządów.
ZESPÓŁ NAPĘDOWY (INNY NIŻ SILNIK TURBOŚMIGŁOWY)	
Przedział silnika	Sprawdź widoczne ślady wycieków oleju, paliwa lub płynów hydraulicznych i źródła takich wycieków.
Śruby dwustronne i nakrętki	Sprawdź pod kątem poluzowania, śladów obrócenia i widocznych wad.
Silnik wewnątrz	Sprawdź, czy kompresja w cylindrze jest prawidłowa (rejestrować pomiary dla każdego cylindra) oraz czy w filtrze oleju, sitach i korkach spustowych miski olejowej nie ma cząsteczek metalu lub ciał obcych.
Łoża silnika	Sprawdź, czy nie ma pęknięć, nie wystąpiły poluzowania w zawieszeniu i na styku silnika i połączeń z zawieszeniem.
Elastyczne amortyzatory drgań	Sprawdź pod kątem złego stanu i zużycia.
Układ sterowania silnikiem	Sprawdź pod kątem usterek, nieprawidłowego wychylenia sterownicy i nieprawidłowego mocowania.
Przewody, węże i zaciski	Sprawdź pod kątem przecieków, nieprawidłowego stanu i poluzowania.
Układ wydechowy	Sprawdź pod kątem pęknięć, usterek i nieprawidłowego mocowania.
Turbodoładowanie i chłodnica międzystopniowa	Sprawdź pod kątem przecieków, nieprawidłowego stanu, poluzowanych połączeń i mocowań. Sprawdź regulator ciśnienia ładowania i regulator gęstości pod kątem przecieków i swobodnego ruchu sterów.

	Sprawdź zawór upustowy lub nadciśnieniowy pod kątem swobody ruchu.
Ogrzewanie	Sprawdź kabinowy wymiennik ciepła pod kątem niewłaściwego stanu i działania. W przypadku spalinowego wymiennika ciepła sprawdź stężenie CO (tlenek węgla).
Systemy chłodzenia cieczą	Sprawdź pod kątem wycieków i prawidłowego poziomu płynu.
Elektroniczne sterowanie silnikiem	Sprawdź, czy nie ma śladów otarć oraz pod kątem prawidłowej instalacji elektroniki i czujnika.
Akcesoria	Sprawdź pod kątem widocznych błędów w bezpieczeństwie zabudowy.
Wszystkie systemy	Sprawdź pod kątem nieprawidłowej instalacji, ogólnego złego stanu, usterek i niezabezpieczonego mocowania.
Osłona	Sprawdź pod kątem pęknięć i usterek. Sprawdź klapy osłony.
Przegrody chłodzące i plomby	Sprawdź pod kątem usterek, nieprawidłowego mocowania i zużycia.
SILNIK TURBOŚMIGŁOWY	
Kontrola mocy wchodzącej	Wykonaj zgodnie z wykresami zawartymi w instrukcji obsługi silnika (EMM).
Separator bezwładnościowy	Próba działania.
Osłona silnika	Usuń, sprawdź pod kątem uszkodzeń.
Stan ogólny	Sprawdź pod kątem przecieku oleju, paliwa, ujść gorącego powietrza i innych.
Łopatki sprężarki 1-szego stopnia	Usuń ekran, sprawdź, czy nie ma zanieczyszczeń ciał obcych (FOD) lub innych uszkodzeń.
Filtr P_3	Wymień
Filtr oleju	Inspekcja i czyszczenie.
Filtr paliwa niskiego ciśnienie	Wymień.
Filtr paliwa wysokiego ciśnienie	Inspekcja i czyszczenie.
Filtr oczyszczania olej	Inspekcja i czyszczenie.
Wykrywacz cząstek zanieczyszczeń	Inspekcja i czyszczenie.
Przewód wydechowy	Inspekcja.
Szczotki rozrusznika/generatora	Inspekcja pod kątem prawidłowej długości.
Zapłon/świece żarowe	Próba działania.
Regulator obrotów	Inspekcja pod kątem przecieków oleju.
Regulator i zawór beta	Inspekcja pod kątem przecieków oleju lub połączeń sterów.
Śmigło	Sprawdź łopatki pod kątem uszkodzeń i przecieków piasty.
Pętla (o ile zainstalowana) wykrywająca pożar lub moduł czujnika	Próba działania.
Pokrywa silnika	Zamontuj.
Kontrola mocy	Wykonaj zgodnie z wykresami znalezionymi w EMM, zapisz wartości.
Poziom oleju	Sprawdź 10 minut po wyłączeniu.

PALIWO	
Zbiorniki paliwa	Sprawdź pod kątem wycieków oraz niewłaściwej instalacji i podłączenia. Sprawdź prawidłowe uszczelnienie i działanie spustów zbiornika.
SPRZĘGŁA I PRZEKŁADNIE	
Filtry, ekrany i wykrywacze cząstek zanieczyszczeń	Sprawdź, czy nie ma cząstek metalu i ciał obcych.
Na zewnątrz	Sprawdź pod kątem przecieków oleju.
Wał wyjściowy	Sprawdź pod kątem nadmiernego luzu i stanu łożysk.
ŚMIGŁO	
Zespół śmigła	Sprawdź pod kątem pęknięć, zarysowań, łączeń i wycieków oleju.
Śruby śmigła	Sprawdź pod kątem prawidłowej instalacji, poluzowań, śladów rotacji i braku bezpiecznego zamocowania.
Mechanizm sterowania śmigłem	Sprawdź pod kątem nieprawidłowego działania, niezabezpieczonego mocowania i ograniczonego ruchu.
Urządzenie zapobiegające oblodzeniu	Sprawdź pod kątem nieprawidłowego działania i widocznych usterek.
RÓŻNE	
System ratownictwa balistycznego	Sprawdź pod kątem prawidłowej instalacji, nieuszkodzonego mechanizmu aktywacji, prawidłowego zabezpieczenia na ziemi, ważności okresów inspekcji urządzeń pirotechnicznych i interwałów pakowania spadochronu.
Pozycje inne	Sprawdź inne zabudowane pozycje, które nie są objęte tym wykazem pod kątem niewłaściwej instalacji i niewłaściwego działania.
PRÓBY OPERACYJNE I FUNKCJONALNE	
Moc i obroty na minutę (rpm)	Sprawdź, czy moc wyjściowa, obroty statyczne i jałowe mieszczą się w opublikowanych granicach.
Iskrowniki	Sprawdź pod kątem normalnego działania.
Ciśnienie paliwa i oleju	Sprawdź, czy mieszczą się w granicach normalnych wartości. Sprawdź czy pompy paliwa działają prawidłowo.
Temperatury silnika	Sprawdź, czy mieszczą się w granicach normalnych wartości.
Silnik	W przypadku silników wyposażonych w automatyczne sterowanie silnikiem (np. FADEC), wykonaj opublikowaną procedurę rozruchu i sprawdź rozbieżności.
Silnik	W przypadku silników z suchą miską olejową, silników z turbosprężarkami i silników chłodzonych cieczą sprawdź, czy nie występują ślady zakłócania cyrkulacji płynu.
System statyczny Pitota	Wykonaj próbę działania.
Transponder	Wykonaj próbę działania.
Ochrona przed oblodzeniem	Wykonaj próbę działania systemu ochrony przed oblodzeniem.
Wskaźnik ilości paliwa	Sprawdź wskaźnik ilości paliwa po kątem prawidłowych wskazań.
Przestroga i ostrzeżenie	Próba działania lampek przestrogi i ostrzegających.

MIP dla szybowców ELA2 i szybowców z napędem ELA2

Wykonać:

— przy każdym rocznym/100-godzinnym interwale (dla TMG), w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

— Przy każdym rocznym interwale (dla reszty).

Można zastosować tolerancję 1 miesiąca lub 10 godzin. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenie inspekcji.

Uwaga 1: Do wykonania każdego zadania/inspekcji korzystaj z instrukcji obsługi producenta.

Uwaga 2: W przypadku TMG dopuszczalne jest kontrolowanie godzin użytkowania statku powietrznego, silnika i śmigła jako oddzielnych jednostek. Każdy przegląd obsługowy, który należy przeprowadzić między dwoma kolejnymi 100-godzinnymi/rocznymi inspekcjami, może być wykonany osobno na statku powietrznym, silniku i śmigle, w zależności od tego, kiedy każdy element osiągnie odpowiednią liczbę godzin. Jednak w momencie osiągnięcia 100 godzin/ roku, należy sprawdzić wszystkie elementy.

Uwaga 3: Należy sprawdzić prawidłowe działanie zapasowych lub wtórnych systemów i komponentów zawsze, gdy wykonywana jest kontrola pod kątem nieprawidłowej instalacji/działania.

Szybowce ELA2 i szybowce z napędem ELA2	
System/podzespół/obszar	**Zadanie i element inspekcji**
OGÓLNE	
Ogólne – wszystkie zadania	Statek powietrzny musi być czysty przed inspekcją. Sprawdź pod kątem zabezpieczenia, uszkodzeń, zużycia, integralności czy otwory spustowe/odpowietrzające są czyste, czy brak śladów przegrzania, przecieków, otarć, pod kątem czystości i stanu, odpowiednio do konkretnego zadania. Podczas sprawdzania struktur kompozytowych sprawdź, czy nie występują ślady uszkodzeń spowodowanych uderzeniem lub naciskiem, które mogą wskazywać na ukryte uszkodzenia.
Smarowanie/serwisowanie	Przeprowadzić smarowanie i uzupełnić płyny zgodnie z wymaganiami producenta.
Oznaczenia	Sprawdź, czy oznaczenia rejestracyjne boczne i pod skrzydłem są prawidłowe. O ile dotyczy, sprawdź, czy odstępstwo dla innego rozmieszczenia jest zatwierdzone. Sprawdź czy tabliczka identyfikacyjna dla statku powietrznego zarejestrowanego przez krajowy organ lotniczy (NAA) jest na miejscu, a także inne, zgodne z lokalnymi (krajowymi) przepisami, oznaczenia identyfikacyjne na kadłubie.
Ważenie	Przejrzyj dokumentację ważenia, aby ustalić dokładność względem zabudowanego wyposażenia. Zważ statek powietrzny zgodnie z odpowiednim przepisem dla wszystkich operacji.
PŁATOWIEC	
Farba/żelkot	Sprawdź zewnętrzną powierzchnię i owiewki, żelkot, tkaninę pokrywającą lub poszycie metalowe i malowanie.
Struktura kadłuba	Sprawdź ramy, elementy, konstrukcję rurową, poszycie i mocowania. Sprawdź pod kątem śladów korozji i pęknięć.
Owiewka przednia	Sprawdź pod kątem śladów uderzenia o ziemię lub inne obiekty.
Hak (-i) zwalniający (-e)	Sprawdź nos i środek ciężkości, haki zwalniające i elementy sterujące. Sprawdź żywotność operacyjną. Przeprowadź próbę działania. Jeśli zamontowano więcej

	niż jeden hak zwalniający lub element sterowania, sprawdź działanie wszystkich haków zwalniających ze wszystkich pozycji.
Pitot/wentylator	Sprawdź ustawienie sondy, sprawdź działanie wentylatora.
System statyczny Pitota	Sprawdź sondy pitota, porty statyczne i całe orurowanie (w miarę dostępności) pod kątem zabezpieczeń, uszkodzeń, czystości i stanu. Spuść wodę z otworów odpływowych.
Łączenia/otwory wentylacyjne	Sprawdź wszystkie łączenia brzegów i paski mocujące. Sprawdź, czy wszystkie otwory wentylacyjne i odpływy są wolne od zanieczyszczeń.
Przedział pasażerski i kabina załogi	
Czystość/ luźne przedmioty	Sprawdź pod podłogą kabiny/siedziskiem i w tylnej części kadłuba pod kątem zanieczyszczeń i ciał obcych.
Osłona kabiny, blokady i odrzucenie	Sprawdź osłonę kabiny, ramę osłony kabiny i powierzchnie przejrzyste pod kątem pęknięć, niedopuszczalnych zniekształceń i przebarwień. Sprawdź działanie wszystkich blokad i zaczepów. Wykonaj próbę działania systemu odrzucenia osłony kabiny ze wszystkich pozycji.
Fotel/podłoga kabiny	Sprawdź fotel(-e). Sprawdź czy wszystkie ruchome poduszki są prawidłowo zamontowane i, o ile dotyczy, czy poduszki piankowe pochłaniające energię są prawidłowo zamontowane. Sprawdź czy wszystkie elementy regulacji foteli pasują i prawidłowo się blokują.
Uprzęż	Sprawdź wszystkie uprzęże pod kątem stanu i zużycia wszystkich mocowań, pasów i łączników. Sprawdź działanie mechanizmu wypinającego i elementów regulacji.
Zespoły pedałów sterowania	Sprawdź zespoły pedału sterowania i regulatory. Sprawdź przewody pod kątem zużycia i uszkodzeń.
Zespoły tablicy przyrządów	Sprawdź tablicę przyrządów i wszystkie przyrządy/wyposażenie. Sprawdź, czy odczyty przyrządu są zgodne z warunkami otoczenia. Sprawdź oznaczenie wszystkich przełączników, wyłączników i bezpieczników. Sprawdź działanie wszystkich zabudowanych urządzeń, o ile możliwe, zgodnie z instrukcjami producenta. Sprawdź zgodność oznaczenia przyrządów z instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego (AFM).
Układ tlenowy	Sprawdź układ tlenowy. Sprawdź termin ważności testu hydrostatycznego butli tlenowej zgodnie z zaleceniami producenta. Sprawdź czy instalacja układu tlenowego jest odnotowana w harmonogramie masy i środka ciężkości. UWAGA: ZACHOWAJ WSZYSTKIE ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA.
Oznakowanie sterów kolorami	Sprawdź czy wszystkie elementy sterujące są oznaczone kolorami zgodnie z AFM i są w dobrym stanie.
Tabliczki	Sprawdź, czy tabliczki są prawidłowe i czytelne oraz dokładnie odzwierciedlają, zgodnie z AFM, status statku powietrznego.
PODWOZIE	
Płoza/koło przednie i mocowania	Sprawdź pod kątem śladów twardych/ciężkich lądowań. Sprawdź zużycie płozy. Sprawdź koło, oponę i wnękę koła. Sprawdź ciśnienie w oponach.
Koło główne i zespół hamulca	Sprawdź integralność uszczelek hydraulicznych i nieszczelności w przewodach. Sprawdź żywotność przewodów hydraulicznych i podzespołów, jeżeli jest podane przez producenta. Usuń bębny hamulcowe, sprawdź zużycie okładzin hamulcowych. Sprawdź zużycie tarczy/bębna. Zamontuj bęben. Sprawdź regulację hamulca. UWAGA: PYŁ HAMULCA MOŻE ZAWIERAĆ AZBEST. Sprawdź działanie hamulca. Sprawdź poziom płynu hamulcowego i uzupełnij w razie potrzeby. Sprawdź ciśnienie w oponach. UWAGA: SPRAWDŹ RODZAJ UŻYWANEGO PŁYNU HAMULCOWEGO I ZACHOWAJ ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA.

Zawieszenie podwozia	Sprawdź sprężyny, elastyczne elementy gumowe, amortyzatory i mocowania. Sprawdź, czy nie ma śladów uszkodzenia. Wykonać obsługę zastrzałów, o ile dotyczy.
System chowania podwozia i osłony	Sprawdź mechanizm chowania i elementy sterujące, system ostrzegania, o ile zabudowany, sprężyny gazowe, drzwi i połączenia/sprężyny, urządzenie centrujące/blokujące. Wykonaj próbę chowania.
Tylna płoza/koło	Sprawdź pod kątem śladów twardych/ciężkich lądowań. Sprawdź zużycie. Sprawdź koło, oponę i skrzynkę koła. Sprawdź wiązanie połączonych płóz. Sprawdź ciśnienie w oponach.
Obwód sterowania hamulcem koła	Sprawdź drążki/linki sterownicze hamulca koła. O ile połączony z hamulcem pneumatycznym sprawdź prawidłową współzależność osprzętu. Sprawdź działanie hamulca postojowego, o ile zabudowany.
SKRZYDŁO I SEKCJA ŚRODKOWA	
Sekcja środkowa	Sprawdź środkową część skrzydła, w tym owiewki, pod kątem bezpieczeństwa, uszkodzeń i stanu.
Mocowania skrzydła	Sprawdź mocowania konstrukcyjne skrzydła. Sprawdź, pod kątem uszkodzeń, zużycia i bezpieczeństwa. Sprawdź, czy nie ma uszkodzeń na olinowaniu. Sprawdź stan śrub mocujących skrzydło i głównych sworzni skrzydła.
Winglet/przedłużenia skrzydła	Sprawdź mocowania konstrukcyjne wingletu i skrzydła. Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zużycia i bezpieczeństwa.
Obwód sterujący lotką/ograniczniki	Sprawdź drążki/linki sterujące lotkami. Sprawdź, czy ograniczniki sterowania są zabezpieczone i sprawdź działanie. Sprawdź łączące urządzenia sterujące pod kątem bezpieczeństwa, uszkodzeń, swobody i bezpiecznego montażu.
Obwód sterowania hamulcem pneumatycznym	Sprawdź drążki/linki sterujące hamulcem pneumatycznym. Sprawdź urządzenie cierne/blokujące (o ile zabudowane). Sprawdź podłączenia urządzeń sterujących pod kątem bezpieczeństwa, uszkodzeń, swobody i bezpiecznego montażu. Sprawdź blokadę hamulca pneumatycznego pod kątem prawidłowej regulacji i prawidłowego blokowania.
Zastrzały skrzydła/przewody	Sprawdź zastrzały pod kątem uszkodzeń i wewnętrznej korozji. Co 3 lata ponownie zabezpiecz zastrzały od wewnątrz lub zgodnie z instrukcjami producenta.
Skrzydła, w tym znaki rejestracyjne na spodzie	W miarę możliwości sprawdź strukturę płaszczyzny głównej od strony zewnętrznej i wewnętrznej. Sprawdź żelkot, tkaninę pokrywającą lub poszycie metalowe.
Lotki i stery	Sprawdź zespoły lotek i klap, zawiasy, połączenia sterujące, sprężyny/elastyczne elementy gumowe, taśmy i uszczelki. Upewnij się, że uszczelki nie zakłócają pełnego zakresu ruchu.
Hamulce pneumatyczne/spoilery	Sprawdź panel obsługujący drążki sterowania hamulcem pneumatycznym/spojlerem, sprężyny zamykające i urządzenia cierne, o ile zabudowane.
Klapy	Sprawdź system klap i sterowania. Sprawdź urządzenia łączące stery.
Odchylenia sterów i swoboda działania i zapis w arkuszach	Sprawdź i zapisz zakres ruchów i napięcie linek, o ile wyszczególnione i sprawdź swobodę działania.
USTERZENIE	
Statecznik i ster wysokości	Przy odłączonym stateczniku sprawdź statecznik i elementy mocujące, połączenia automatyczne i nieautomatyczne (ręczne) układu sterowania. Sprawdź żelkot, tkaninę pokrywającą lub poszycie metalowe.
Ster kierunku	Sprawdź zespół steru kierunku, zawiasy, elementy mocujące, obciążniki balastowe.
Układ sterowania sterem kierunki/ograniczniki	Sprawdź drążki/linki sterowania sterem kierunku. Sprawdź, czy ograniczniki sterowania są zabezpieczone i sprawdź działanie. Zwróć szczególną uwagę na zużycie i bezpieczeństwo pancerzy i linek w napędach „S”.

Układ sterowania sterem wysokości/ograniczniki	Sprawdź drążki/linki sterowania sterem wysokości. Sprawdź, czy ograniczniki sterowania są zabezpieczone i sprawdź działanie. Sprawdź samozłączające urządzenia sterujące.
Układ sterowania trymera	Sprawdź drążki/linki sterujące trymerem. Sprawdź urządzenie cierne/blokujące. Sprawdź wskazania trymera pod kątem prawidłowej regulacji i działania.
Odchylenia sterów i swoboda działania i zapis w arkuszach	Sprawdź i zapisz zakres ruchów i napięcie przewodów, o ile wyszczególnione i sprawdź swobodę działania.
AWIONIKA I ELEKTRYKA	
Instalacja elektryczna/bezpieczniki	Sprawdź stan wszystkich przewodów elektrycznych. Sprawdź czy brak śladów przegrzania i słabych połączeń. Sprawdź bezpieczniki/możliwości wyłączeniowe pod kątem stanu i prawidłowej mocy.
Bezpieczeństwo akumulatora i korozja	Sprawdź mocowanie akumulatora pod kątem bezpieczeństwa i działania zacisku. Sprawdź, czy nie ma śladów rozlania elektrolitu i korozji. Sprawdź, czy w akumulatorze jest prawidłowo zainstalowany główny bezpiecznik. Zaleca się przeprowadzenie testu pojemności akumulatora na szybowcach wyposażonych w radio, używanych do przelotu, lotów w kontrolowanej przestrzeni powietrznej lub na zawodach lotniczych.
Instalacje radiowe i tabliczki	Sprawdź instalację radiową, mikrofony, głośniki i intercom, o ile zainstalowane. Sprawdź, czy zamontowana jest tabliczka z sygnałem wywoławczym. Wykonaj naziemną próbę działania. Odnotuj zainstalowany typ radia.
Wskaźnik prędkości lotu	Wykonaj statyczną kontrolę szczelności Pitota i kontrolę działania wskaźnika prędkości. W przypadku wskazań nieprawidłowego działania należy wykonać kontrolę kalibracji wskaźnika prędkości.
Układ odniesienia wysokościomierza	Sprawdź podskalę barometryczną za pomocą wysokościomierza QNH.
System statyczny Pitota	Wykonaj statyczną kontrolę szczelności Pitota, sprawdź stan węży i działanie.
Transponder	Wykonaj próbę działania.
RÓZNE	
Usuwalny balast	Sprawdź mocowania usuwalnego balastu i urządzenia zabezpieczające (w tym płetwę balastową, jeśli dotyczy). Sprawdź, czy obciążniki balastowe są pomalowane w widoczny sposób. Sprawdź, czy na tabliczce załadunkowej przewidziano balast.
Spadochron hamujący i stery	Sprawdź spadochron, pakowanie i mechanizm wypinania. Sprawdź interwały pakowania.
System balastu wodnego	Sprawdź system balastu wodnego, zbiorniki na skrzydle i ogonie, o ile zamontowane. Sprawdź punkty napełniania, wskaźniki poziomu, otwory wentylacyjne, odpływy zrzutu i drenażu przeciwzamarzaniowego pod kątem działania i wycieków. Jeśli używane są niemocowane pojemniki wodne, sprawdź szczelność i datę ważności, o ile dotyczy.
ZESPÓŁ NAPĘDOWY (o ile dotyczy) UWAGA: W przypadku szybowców z silnikami elektrycznymi lub odrzutowymi postępować zgodnie z instrukcjami obsługi i zaleceniami DAH.	
Wsporniki silnika i mocowania	Sprawdź zabudowę silnika i wsporników. Sprawdź komorę silnika i uszczelnienie przeciwpożarowe.
Amortyzator gazowy	Sprawdź amortyzator gazowy.
Ograniczniki wspornika/silnika	Sprawdź zakresy ograniczników na chowanych wspornikach. Sprawdź przewody zabezpieczające.
Siłownik elektryczny	Sprawdź siłownik elektryczny, silnik, napęd śrubowy i mocowania.

Okablowanie elektryczne	Sprawdź wszystkie przewody. Szczególną uwagę zwróć zwłaszcza na te, które ulegają zginaniu podczas wysuwania i chowania silnika/wspornika.
Przełączniki krańcowe	Sprawdź działanie przełączników krańcowych i blaszek zaczepowych. Sprawdź czy nie są zniszczone na skutek uderzenia.
Zbiornik(-i) paliwa	Sprawdź mocowania zbiornika i jego integralność. Sprawdź układ wskazań ilości paliwa, o ile zabudowany.
Przewody paliwowe i otwory wentylacyjne	Sprawdź wszystkie przewody paliwowe, zwłaszcza te, które ulegają zginaniu podczas wysuwania i chowania silnika/wspornika. Sprawdź, czy otwory wentylacyjne są czyste. Upewnij się, że odpływy za burtę nie spływają do komory silnika. Sprawdź samouszczelnienie.
Kurek paliwa lub zawór odcinający	Sprawdź działanie kurka paliwowego lub zaworu odcinającego i wskaźniki.
Pompy paliwowe i filtry	Wyczyść lub wymień filtry, zgodnie z zaleceniami producenta. Sprawdź działanie pomp paliwa pod kątem zasilania silnika lub uzupełniania zbiornika. Sprawdź elementy sterujące i wskaźniki pompy paliwa.
Zawór dekompresyjny	Sprawdź zawór dekompresyjny i działanie sterowania.
Zapłon	Sprawdź układ zapłonowy, w tym świece zapłonowe, rozdzielacz i przewody, pod kątem stanu i uszkodzeń. Sprawdź przewody niskiego i wysokiego napięcia, złącza, zaślepki świec zapłonowych. Sprawdź synchronizację między iskrownikiem a silnikiem.
Śmigło	Sprawdź śmigło, piastę, mechanizm składania, hamulec, mechanizm zmiany skoku, czujniki unieruchomienia. Sprawdź sterowanie śmigłem pod kątem działania i stanu.
Drzwi	Sprawdź drzwi komory silnika, przewody sterujące, drążki i krzywki.
Sprężyny bezpieczeństwa	Sprawdź wszystkie sprężyny bezpieczeństwa i przeciwwagi.
Chowanie i wysuwanie	Sprawdź, czy czasy operacji wypuszczania i chowania mieszczą się w granicach określonych przez producenta. Sprawdź wskaźniki świetlne i blokady pod kątem prawidłowego działania.
Układ wydechowy	Sprawdź układ wydechowy, tłumik, mocowania amortyzatora i połączenia.
Montaż silnika	Sprawdź silnik i wszystkie akcesoria. Wykonaj próbę kompresji i zapisz wyniki (dla silników tłokowych). Wyniki próby kompresji: nr 1 (lewy/przedni); i nr 2 (prawy/tylny).
Smarowanie	Wymień olej silnikowy i filtr. Uzupełnij zbiorniki oleju i dodatków.
Przyrządy silnikowe	Sprawdź wszystkie przyrządy i elementy sterujące silnikiem. Sprawdź jednostkę sterującą, mocowania, łączenia i połączenia. Wykonaj wewnętrzny autotest, o ile zabudowany.
Akumulator silnika	Jeżeli osobny od akumulatora płatowca, sprawdź akumulator i mocowania. Jeżeli główny bezpiecznik jest zabudowany, sprawdź parametry i stan.
Próba pojemności akumulatora silnika	Wykonaj próbę pojemności. Zapoznaj się z odpowiednią instrukcją lub wskazówkami.
Tabliczki	Sprawdź, czy wszystkie tabliczki są zgodne z AFM i czytelne.
Wycieki oleju i paliwa	Po pełnej obsłudze silnika sprawdź szczelność układu paliwowego i olejowego.

MIP dla balonów na ogrzane powietrze ELA2

Wykonać przy każdym rocznym/100-godzinnym interwale, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

Można zastosować tolerancję 1 miesiąca lub 10 godzin. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji.

Uwaga 1: Do wykonania każdego zadania/inspekcji korzystaj z instrukcji obsługi producenta.

Uwaga 2: Należy sprawdzić prawidłowe działanie zapasowych lub wtórnych systemów i komponentów zawsze, gdy wykonywana jest kontrola pod kątem nieprawidłowej instalacji/działania.

(a) Powłoka

System/podzespół/obszar	Zadanie i element inspekcji
Identyfikacja (typ/numer seryjny/ tabliczka rejestracyjna)	Sprawdź, czy jest na miejscu.
Pierścień korony	Sprawdź pod kątem uszkodzeń/korozji.
Lina korony	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zużycia, bezpieczeństwa mocowania. Sprawdź, czy długość jest prawidłowa.
Pionowe/poziome taśmy nośne	Sprawdź połączenia z pierścieniem korony, górę powłoki i linki. Sprawdź, czy wszystkie taśmy nośne są nieuszkodzone na całej długości. Sprawdź dolną poziomą taśmę i krawędź góry powłoki. Sprawdź połączenie między poziomą taśmą nośną u podstawy powłoki i pionowymi taśmami nośnymi.
Tkanina powłoki	Sprawdź bryty tkaniny powłoki (w tym klapę spadochronową i wentyle obrotowe, o ile zamontowane) pod kątem uszkodzeń, przewiewności powstałej na skutek przegrzania lub osłabienia wytrzymałości. Czy nieusunięte uszkodzenie mieści się w tolerancji przewidzianej przez producenta. Jeżeli podejrzewa się znaczną przewiewność tkaniny, należy wykonać próbę w locie, ale dopiero po tym, gdy próba wytrzymałościowa metodą dynamometryczną (grab test) wykaże, że można bezpiecznie wykonać lot balonem. Wykonaj próbę wytrzymałościową metodą dynamometryczną zgodnie z instrukcjami producenta.
Linki powłoki	Sprawdź pod kątem uszkodzeń (szczególnie spowodowanych ciepłem).
Karabińczyki	Sprawdź pod kątem uszkodzenia/korozji. Próba działania zamka karabińczyka.
Łącznik topikowy chorągiewki i wskaźnik temperatury maksymalnej	Sprawdź i zapisz wskazanie maksymalnej temperatury (chorągiewka/ wskaźnik temperatury maksymalnej).
Linki sterownicze i mocowania	Sprawdź pod kątem zużycia, bezpieczeństwa węzłów. Sprawdź, czy długość jest prawidłowa. Sprawdź mocowania linek pod kątem uszkodzeń, zużycia, bezpieczeństwa.
Bloczki/pierścienie prowadzące	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zużycia, swobodnego działania, zanieczyszczenia, bezpieczeństwa mocowania.

(b) Palnik

System/podzespół/obszar	Zadanie i element inspekcji
Identyfikacja (typ/numer seryjny)	Sprawdź, czy jest na miejscu, zweryfikuj typ i numer seryjny palnika.
Rama palnika	Sprawdź spawy pod kątem pęknięć.
	Sprawdź rurki pod kątem zniekształceń/deformacji/przecięć/żłobień.
	Sprawdź ramę pod kątem bezpieczeństwa elementów dołączanych (osłony termiczne, ruchome narożniki).
	Sprawdź uszka ramy (przez które przechodzą linki kosza i karabińczyki) pod kątem zużycia i pęknięć.
	Sprawdź stan ogólny (korozja, osłony termiczne).
Przegub zawieszenia	Kontrola sztywności i bezpieczeństwa elementów złącznych.
Kontrola szczelności	Wykonać kontrolę szczelności palnika.

Przewody paliwowe, w tym magistrale	Sprawdź wszystkie przewody pod kątem zużycia, uszkodzeń, wycieków i ograniczeń czasu użytkowania. Sprawdź uszczelki typu O-ring, nasmaruj/ w razie potrzeby wymień.
Manometry	Sprawdź, czy odczyty manometru są poprawne i czy szybka jest obecna.
Zawory płomieni pilotowych/płomień	Sprawdź odcięcie, swobodę ruchu, prawidłowe działanie i w razie potrzeby nasmaruj.
Zawór palnika cichego (Whisper) /płomień	Sprawdź odcięcie, swobodę ruchu, prawidłowe działanie i w razie potrzeby nasmaruj.
Zawór główny/płomień	Sprawdź odcięcie, swobodę ruchu, prawidłowe działanie i w razie potrzeby nasmaruj.
Wężownice	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zniekształcenia, bezpieczeństwa elementów złącznych. Sprawdź spawy pod kątem pęknięć. Sprawdź zabezpieczenie dysz. Dokręć lub wymień w razie potrzeby.

(c) Kosz

System/podzespół/obszar	Zadanie i element inspekcji
Identyfikacja (typ/numer seryjny)	Sprawdź, czy jest na miejscu.
Ściany kosza	Sprawdź ogólny stan ścian kosza. Sprawdź wiklinę pod kątem uszkodzeń, pęknięć/dziur. Sprawdź, czy wewnątrz kosza nie ma ostrych elementów.
Linki nośne kosza	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, sprawdź zakucia linek i okucia oczek.
Karabińczyki	Sprawdź pod kątem uszkodzenia/korozji. Próba działania zamka karabińczyka.
Podłoga kosza	Sprawdź pod kątem uszkodzeń i pęknięć.
Płozy	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, bezpieczeństwa mocowania.
Surowa skóra	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zużycia i zamocowania do podłogi.
Uchwyty linowe	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, bezpieczeństwa mocowania.
Pasy butli	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zniszczenia, zabudowy zatwierdzonego typu.
Wyściełane wykończenie krawędzi kosza	Sprawdź pod kątem uszkodzeń i zużycia.
Wsporniki palnika	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, zużycia i pęknięć.
Wyściełane osłony wsporników palnika	Sprawdź pod kątem uszkodzeń i zużycia.
Wyposażenie kosza	Sprawdź obecność i funkcjonalność.
Urządzenie przytrzymujące pilota i zaczep	Sprawdź pod względem bezpieczeństwa oraz jego stan.
Gaśnica	Sprawdź datę ważności i osłonę ochronną.
Zestaw pierwszej pomocy	Sprawdź kompletność i datę ważności.

(d) Butle paliwowe

System/podzespół/obszar	Zadanie i element inspekcji
Identyfikacja (typ/numer seryjny)	Sprawdź, czy jest na miejscu.
Butla	Sprawdź, czy okresowe kontrole dla każdej butli są ważne (data) (np. kontrola po 10 latach).
Korpus butli	Sprawdź pod kątem uszkodzeń i korozji.
Zawór cieczy	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, korozji, prawidłowego działania.
	Sprawdź uszczelki typu O-ring, nasmaruj/ w razie potrzeby wymień.
Stały wskaźnik maksymalnego poziomu frakcji ciekłej	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, korozji, prawidłowego działania.

Wskaźnik zawartości	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, korozji, swobody ruchu.
Zawór frakcji gazowej	Sprawdź pod kątem uszkodzeń, korozji, prawidłowego działania (w tym reduktor).
	Sprawdź złącze szybkiego rozłączania pod kątem prawidłowego działania, szczelności.
Wyściełana osłona	Sprawdź pod kątem uszkodzeń i czy jest prawidłowej grubości.
Zawór bezpieczeństwa	Sprawdź pod kątem zanieczyszczenia, korozji. Sprawdź ograniczenie czasu użytkowania.
Montaż	Wykonaj inspekcję i za pomocą detektora wycieków sprawdź szczelność wszystkich połączeń utrzymujących ciśnienie.
	Wykonaj próbę funkcjonalną.

(e) Wyposażenie dodatkowe

System/podzespół/obszar	Zadanie i element inspekcji
Przyrządy	Wykonaj próbę funkcjonalną.
Szybki wyczep	Wykonaj próbę funkcjonalną i sprawdź stan zaczepu, taśmy i lin pod kątem zużycia i zniszczenia. Sprawdź, czy karabińczyki nie są uszkodzone i czy działają poprawnie.
Sprzęt łączności/nawigacyjny (radio)	Wykonaj próbę funkcjonalną.
Transponder	Wykonaj próbę funkcjonalną.

GM1 ML.A.302(d)(2) Program obsługi technicznej statku powietrznego

PRÓBA OPERACYJNA I FUNKCJONALNA

Próba operacyjna (lub kontrola operacyjna) to zadanie używane do ustalenia czy element działa normalnie. Nie wymaga to tolerancji ilościowych.

Próba funkcjonalna (lub kontrola funkcjonalna) to kontrola ilościowa mająca na celu ustalenie, czy jedna lub więcej funkcji wyrobu działa w granicach określonych w odpowiednich danych obsługowych. Zmierzony parametr należy zarejestrować.

GM1 ML.A.302(d)(2)(d) Program obsługi technicznej statku powietrznego

TEST DZIAŁANIA TRANSPONDERA

Test transpondera przeprowadzany jest zgodnie z EASA SIB 2011-15 lub US 14 CFR część 43.

Uważa się, że Dodatek F obejmuje zadanie MIP opisane w podpunkcie ML.A.302 (d) (2) (d).

AMC1 ML.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

(a) Wszelkie formy inne niż książka statku powietrznego/karty książki statku powietrznego mogą być akceptowane dla przechowywania poniższych informacji. Na przykład może to być wersja papierowa, arkusz kalkulacyjny lub system informatyczny.

(b) Książkę statku powietrznego i status komponentów innych niż śmigło i silniki można połączyć w jednym dokumencie.

(c) Jeżeli AD ma ogólne zastosowanie do typu statku powietrznego lub komponentu, ale nie ma zastosowania do konkretnego statku powietrznego, silnika, śmigła lub komponentu, należy to wskazać i podać powód, dla którego nie ma ona zastosowania. Nie ma potrzeby wymieniać tych AD, które zostały zastąpione lub anulowane.

(d) Aktualny status AD powinien być wystarczająco szczegółowy, aby zidentyfikować wykonaną AD i/lub odpowiedni limit.

(e) Jeżeli system informatyczny jest jedynym systemem do przechowywania danych, powinien mieć przynajmniej jeden system zapasowy, który powinien być regularnie aktualizowany. Każdy terminal powinien zawierać zabezpieczenia programu przed prawdopodobieństwem zmiany bazy danych przez nieupoważniony personel.

AMC1 ML.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej

(a) Przykłady akceptowalnych metod rejestrowania i dokumentowania przeprowadzonej obsługi są następujące:

— kopia listy kontrolnej dla inspekcji 100-godzinnej/rocznej z zaznaczeniami i podpisem; i

— kopia poświadczenia obsługi wskazująca wykonane zadania.

(b) Zanieczyszczenia w powietrzu (np. kurz, opad atmosferyczny, cząstki farby, opiłki) należy ograniczyć do minimum, aby zapobiec zanieczyszczeniu powierzchni statków powietrznych/komponentów. Jeśli nie jest to możliwe, wszystkie wrażliwe systemy należy uszczelnić do momentu przywrócenia akceptowalnych warunków.

AMC1 ML.A.402(b)(7) Wykonywanie obsługi technicznej

Aby zminimalizować ryzyko błędów i zapobiec przeoczeniom, osoba przeprowadzająca obsługę powinna upewnić się, że:

(a) każde zadanie obsługowe zostało podpisane dopiero po jego zakończeniu;

(b) grupowanie zadań dla ich podpisania pozwala wyraźnie zidentyfikować kroki krytyczne; i

(c) wszystkie prace wykonywane przez personel pod nadzorem (tj. personel tymczasowy, stażyści) są sprawdzane i podpisywane przez osobę upoważnioną.

AMC1 ML.A.402(b)(8) Wykonywanie obsługi technicznej

KRYTYCZNE ZADANIA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Przede wszystkim należy poddać przeglądowi następujące zadania obsługi technicznej, aby ocenić ich wpływ na bezpieczeństwo:

(a) zadania, które mogą wpływać na utrzymanie toru lotu i położenia statku powietrznego, takie jak instalacja, montaż i regulacja elementów sterowania lotem;

(b) zadania, które mogą mieć wpływ na systemy utrzymania stabilności statku powietrznego (autopiloty, przesył paliwa);

(c) zadania, które mogą mieć wpływ na moc napędową statku powietrznego, w tym zabudowa silników lotniczych, śmigieł i wirników; i

(d) remont, kalibracja lub montaż silników, śmigieł, przekładni i skrzyń biegów.

AMC2 ML.A.402(b)(8) Wykonywanie obsługi technicznej

METODY WYKRYWANIA BŁĘDÓW

Ponowna inspekcja, gdy do wykonania zadania dostępna jest tylko jedna osoba, lub inspekcja niezależna to metody wykrywania błędów.

AMC1 ML.A.403 Usterki statku powietrznego

Wyposażenie statku powietrznego należy uznać za wadliwe, jeżeli podczas lotu pilot zaobserwuje jego nieprawidłowe działanie lub jeżeli jest uznane za wadliwe po inspekcji/próbie, o której mowa w danych obsługi technicznej. To nie zapobiega rejestrowania przez pilota obserwacji i uwag dotyczących działania wyposażenia statku powietrznego, jeżeli nie jest to traktowane jako usterka.

GM1 ML.A.403 Usterki statku powietrznego

Pilot, o ile odpowiedni personel poświadczający jest łatwo dostępny do konsultacji, powinien rozważyć taką konsultację przed odłożeniem jakiejkolwiek usterki.

W przypadku balonów nieużytkowanych zgodnie z podsekcją ADD, szybowców nieużytkowanych zgodnie z podsekcją DEC lub innych statków powietrznych użytkowanych zgodnie z częścią NCO pilot może odroczyć obsługę wymaganego wyposażenia, niezależnie od tego, czy zawarto umowę z CAMO lub CAO. Jeśli jednak to zrobi, ma on obowiązek uzyskać zgodę właściciela lub zakontraktowanej CAMO lub CAO.

Termin „wymagany” odnosi się do wyposażenia wymaganego przez obowiązujący kod zdatności do lotu (specyfikacja certyfikacyjna) lub wymagany przez odpowiednie przepisy dotyczące operacji lotniczych lub obowiązujące przepisy lotnicze lub zgodnie z wymaganiami zarządzania ruchem lotniczym (np. transponder w niektórych kontrolowanych przestrzeniach powietrznych).

AMC1 ML.A.403(d) Usterki statku powietrznego

Przed przybyciem pilota/załogi lotniczej na pokład statku powietrznego należy jego/ich powiadomić o wszelkich odroczonych usterkach, o ile to możliwe.

Odroczone usterki powinny być wymienione na aktualnym wykazie odroczonych zadań obsługi technicznej (ML.A.305 (d) (6)) i usunięte przy następnym wystąpieniu odpowiedniej obsługi technicznej oraz w granicach określonych w danych obsługi technicznej. Każda odroczona usterka, która nie zostanie usunięta podczas następnej odpowiedniej obsługi technicznej, powinna zostać ponownie wpisana do wykazu odroczonych zadań obsługi technicznej, a pierwotna data usterki zachowana.

GM1 ML.A.501 Klasyfikacja i instalacja

Komponenty przyjęte przez właściciela zgodnie z 21.A.307(c) część 21 lub części standardowe kwalifikują się do zabudowy bez formularza 1 EASA.

AMC1 ML.A.501(a)(ii) Klasyfikacja i instalacja

FORMULARZ 1 EASA LUB RÓWNOWAŻNY

Dokumentem równoważnym do Formularza 1 EASA może być:

(a) dokument poświadczający wydany przez organizację zgodnie z warunkami umowy dwustronnej podpisanej przez Unię Europejską;

(b) dokument poświadczający wydany przez organizację zatwierdzoną na podstawie umowy dwustronnej JAA, dopóki nie zostanie zastąpiona odpowiednią umową podpisaną przez Unię Europejską;

(c) formularz 1 JAA wydany przed 28 listopada 2004 r. przez organizację JAR 145 zatwierdzoną przez państwo członkowskie JAA;

(d) w przypadku nowych komponentów statku powietrznego, które zostały zwolnione z produkcji przed datą zgodności z część 21, formularz 1 JAA wydany przez organizację JAR 21 zatwierdzoną przez państwo członkowskie JAA w ramach systemu wzajemnego uznawania JAA;

(e) formularz 1 JAA wydany przed 28 września 2005 r. przez organizację produkcyjną zatwierdzoną przez właściwy organ zgodnie z jego przepisami krajowymi;

(f) formularz 1 JAA wydany przed 28 września 2008 r. przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną przez właściwy organ zgodnie z jego przepisami krajowymi;

(g) dokument poświadczający akceptowany przez właściwy organ zgodnie z postanowieniami umowy dwustronnej między właściwym organem a krajem trzecim, dopóki nie zostanie zastąpiony odpowiednią umową podpisaną przez Unię Europejską. Przepis ten jest ważny, pod warunkiem, że powyższe umowy między właściwym organem a krajem trzecim zostaną zgłoszone Komisji Europejskiej i innym właściwym organom zgodnie z art. 68 rozporządzenia (UE) 2018/1139; i

(h) dokument poświadczający wydany na warunkach opisanych w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

AMC1 ML.A.501(e) Klasyfikacja i instalacja

BALONY

Kosze, palniki i butle paliwowe są elementami, które często są wymieniane między różnymi balonami. Ponadto są one często usuwane/instalowane przez właściciela pilota (lub przez inne osoby, gdy takie usunięcie/instalacja nie jest uważane za zadanie obsługi technicznej, ponieważ zadanie opisano w instrukcji AFM).

W związku z tym formularz 1 EASA nie musi być wydawany po usunięciu tych podzespołów z balonu w stanie użytecznym i można je zabudować na innym balonie, o ile osoba wykonująca instalację ma dostęp do odpowiedniej dokumentacji obsługi niezbędnej dla ustalenia ich zdatności do użytku. W szczególności należy zwrócić uwagę na daty inspekcji różnych komponentów.

Nie zastępuje to wymagania do poświadczenia obsługi przeprowadzonej na takich komponentach na formularzu 1 EASA lub równoważnym lub w dzienniku obsługi technicznej balonu, stosownie do przypadku.

GM1 ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

OBSŁUGA TECHNICZNA PODZESPOŁU PRZEZ NIEZALEŻNY PERSONEL POŚWIADCZAJĄCY

Przypadki, w których niezależny personel poświadczający może poświadczyć obsługę techniczną podzespołów, są ważne tylko wtedy, gdy niezależny personel poświadczający ma prawo, zgodnie z podpunktem ML.A.201, wykonać obsługę techniczną (patrz GM1 ML.A.201) i gdy on/ona posiada uprawnienie do wykonywania obsługi takich elementów.

Na przykład, zgodnie z podpunktem ML.A.201(e), niezależny personel poświadczający nie może wykonać obsługi technicznej, gdy balon jest użytkowany zgodnie z podsekcją ADD.

AMC1 ML.A.801 Poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego

POŚWIADCZENIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKU POWIETRZNEGO (CRS) PO WYKONANIU STANDARDOWEJ ZMIANY LUB NAPRAWY (SC/SR)

1. Poświadczenie obsługi technicznej i uprawnione osoby

Tylko osoby fizyczne lub prawne uprawnione do wydania poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego (patrz ML.A.801(b)) są uważane za uprawnionego montera odpowiedzialnego za realizację SC/SR, o ile jednocześnie zachowują zgodność z obowiązującymi wymaganiami.

Ponieważ projekt SC/SR nie wymaga szczególnego zatwierdzenia, osoba fizyczna lub prawna poświadczająca realizację zmiany lub naprawy jest odpowiedzialna za spełnienie odpowiednich specyfikacji certyfikacyjnych mieszczących się w CS-STAN przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z częścią ML/częścią M podsekcja F/częścią CAO i/lub częścią 145 i braku konfliktu z danymi posiadacza TC. Obejmuje to odpowiedzialność w odniesieniu do odpowiedniego projektu, wyboru/produkcji odpowiednich części i ich identyfikację, udokumentowanie zmiany lub naprawy, opracowanie lub zmianę instrukcji użytkowania w locie i podręczników statku powietrznego w miarę potrzeby, realizację zmiany/naprawy, dopuszczenie statku powietrznego do użytkowania i prowadzenie dokumentacji.

W zależności od charakteru, w przypadku niektórych SC/SR, CS-STAN może ograniczyć uprawnienia do wydania poświadczenia obsługi niektórym osobom (np. standardowa zmiana/naprawa nieodpowiednia do poświadczenia obsługi technicznej przez właściciela-pilota).

UWAGA: Do 1 października 2020 r. (patrz: wejście w życie rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1142) możliwe jest poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego przez posiadacza odpowiedniej kwalifikacji personelu poświadczającego ważnej w państwie członkowskim (kwalifikacja krajowa). W takim przypadku obowiązują następujące warunki:

— Jeżeli posiadacz podpisze poświadczenie obsługi w imieniu organizacji obsługowej, takie poświadczenie jest ważne bez względu na państwo członkowskie, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

— Jeżeli posiadacz podpisze poświadczenie obsługi jako niezależny personel poświadczający, takie poświadczenie jest ważne tylko w państwie członkowskim odpowiedzialnym za takie kwalifikacje personelu poświadczającego i w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

2. Części i wyposażenie do zabudowania jako część SC/SR

Projekt części i wyposażenia do zastosowania w SC/SR jest uważany za część zmiany/naprawy, a zatem nie ma potrzeby specjalnego zatwierdzenia projektu. Jednak możliwe jest, że w przypadku konkretnej SC specyfikacje certyfikacyjne w szczególności wymagają użycia części i wyposażenia spełniających standard techniczny. W takim przypadku, jeżeli wymagana jest autoryzacja części i wyposażenia jako artykuł ETSO, inne artykuły uznane za równoważne na mocy międzynarodowej umowy o bezpieczeństwie lub posiadające prawa nabyte, zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, są równie dopuszczalne.

Zwykle SC/SR nie będzie zawierała specjalnie zaprojektowanych części, które powinny być produkowane przez organizację produkującą zatwierdzoną zgodnie z częścią 21 (POA). Jednak w

przypadku, gdy zmiana lub naprawa zawierałaby taką część, powinna ona zostać wyprodukowana przez zatwierdzoną organizację produkującą (posiadacza POA) i dostarczona z formularzem 1 EASA. Umowa zgodna z 21.A.122 (b) nie ma zastosowania.

Prawo do zabudowy części i wyposażenia należących do SC/SR zależy od zgodności z częścią 21 i częścią ML oraz przepisami powiązanymi z organizacją-obsługą, a sytuacja różni się w zależności od statku powietrznego, na/w którym ma być zabudowana SC/SR i od tego kim jest monter. Konieczność posiadania Formularza 1 EASA omówiono w części 21 i części ML, natomiast mniej restrykcyjne przepisy mogą na przykład dotyczyć części statków powietrznych ELA1 i ELA2 (np. 21.A.307) i części szybowców (np. AMC 21.A .303 „AMC i GM do części 21”). Ponadto część M podsekcja F, część CAO i część 145 zawierają przepisy (tj. M.A.603(c), CAO.A.020 (c) i 145.A.42(c)), które umożliwiają organizacjom obsługi technicznej wykonanie określonych części do zabudowania w/na statku powietrznym w ramach czynności obsługowych.

3. Identyfikacja części i wyposażenia

Części zmodyfikowane lub zabudowane podczas realizacji SC/SR muszą być trwale oznakowane zgodnie z częścią21 podsekcja Q.

4. Dokumentowanie SC/SR i deklarowanie zgodności ze specyfikacjami certyfikacyjnymi

Zgodnie z częścią ML, częścią M podsekcja F, częścią CAO lub częścią 145 (np. ML.A.801 (e), MA612, CAO.A.065 i 145.A.50 (b)), osoba prawna lub fizyczna odpowiedzialna za realizację zmiany lub naprawy powinna zebrać szczegóły dotyczące wykonanej pracy. W przypadku SC/SR obejmuje to, w razie potrzeby, w zależności od złożoności, dokumentację techniczną zawierającą rysunki, wykaz części i urządzeń użytych do zmiany lub naprawy, analizy pomocnicze i wyniki przeprowadzonych prób lub dowolne inne dowody odpowiednie do wykazania, że projekt spełnia obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne w ramach CS-STAN wraz z oświadczeniem o zgodności i zmianami w instrukcjach użytkowania w locie, instrukcjach ciągłej zdatności do lotu oraz w innych dokumentach, takich jak wykaz części statku powietrznego, schematy okablowania itp. uznane za konieczne. Formularz 123 EASA jest przygotowany dla udokumentowania przygotowania i realizacji SC/SR. Dziennik pokładowy statku powietrznego powinien zawierać wpis przywołujący formularz 123 EASA; zarówno formularz 123 EASA, jak i poświadczenie obsługi technicznej wymagane po realizacji SC/SR powinny być podpisane przez tę samą osobę.

Formularz 123 EASA i wszystkie odnotowane wpisy powinny być zgodne z podstawowymi zasadami kontrolowanej dokumentacji, np. zawierać numer referencyjny dokumentów, daty wydania, numery zmiany, nazwiska osób przygotowujących/wydających dokument itp.

5. Przechowywanie dokumentacji

Osoba prawna lub fizyczna odpowiedzialna (patrz pkt 1 powyżej) za realizację zmiany/naprawy powinna przechowywać dokumentacją powstałą w trakcie realizacji SC/SR zgodnie z wymaganiami części ML, części M podsekcja F, części CAO lub części 145 oraz CS-STAN.

Dodatkowo, ML.A.305 wymaga od właściciela statku powietrznego (lub CAMO lub CAO, jeżeli istnieje umowa zgodnie z podpunktem ML.A.201) zachowania statusu zmian/napraw zrealizowanych w/na statku powietrznym w celu kontroli konfiguracji statku powietrznego i zarządzanie jego ciągłą zdatnością do lotu.

W odniesieniu do SC/SR informacje przekazane właścicielowi, CAMO lub CAO mogą być wymienione w formularzu 123 EASA i powinny zawierać, o ile wymagane, kopię każdej zmodyfikowanej instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego i lub instrukcji dotyczących ciągłej zdatności do lotu.

Wszystkie takie informacje należy zwykle sprawdzić, gdy statek powietrzny przechodzi AR, a zatem przejrzysty system rejestrowania realizacji SC/SR, który jest również łatwy do prześledzenia, byłby pomocny podczas kolejnych inspekcji statku powietrznego.

6. Instrukcje ciągłej zdatności do lotu

Jak określono w podpunkcie ML.A.302, właściciel statku powietrznego, CAMO lub CAO musi ocenić, czy zmiany w ICA statku powietrznego wymagają zmiany AMP.

7. Realizacja więcej niż jednej zmiany SC

Realizacja dwóch lub więcej powiązanych SC opisanych w podsekcji B CS-STAN jest dozwolony jako pojedyncza zmiana (użycie tylko jednego formularza 123 EASA), o ile uchwycone zostaną odpowiednie odniesienia i pełna dokumentacja wszystkich zrealizowanych SC. Zastosowanie będą miały restrykcje i ograniczenia dwóch (lub więcej) SC. Zezwala się na wydanie jednego poświadczenia obsługi technicznej zawierającego odpowiednią identyfikowalność wszystkich zrealizowanych SC.

8. Dopuszczalny formularz do zastosowania dla odnotowania realizacji SC/SR

Patrz Formularz 123 EASA.

Formularz 123 EASA – Zapis realizacji standardowej zmiany/standardowej naprawy (SC/SR)

Formularz 123 EASA – Zapis realizacji standardowej zmiany/standardowej naprawy (SC/SR)	1. Numer (-y) SC/SR:
2. Nazwa i opis SC/SR:	
3. Stosowalność:	
4. Wykaz części (opis/nr części/ilość):	
5. Ograniczenia operacyjne/instrukcje użytkowania w locie statków powietrznych, których dotyczy. Kopie poniższych instrukcji przekazano właścicielowi statku powietrznego:	
6. Dokumenty wykorzystane do opracowania i realizacji niniejszego SC/SR: * Kopie dokumentów oznaczonych gwiazdką przekazane właścicielowi statku powietrznego.	
7. Instrukcje ciągłej zdatności do lotu. Kopie poniższych instrukcji przekazano właścicielowi statku powietrznego:	
8. Inne informacje:	
9a. □ Niniejszy SC jest zgodny z kryteriami określonymi w 21.A.90B (a) i odpowiednimi paragrafami CS-STAN.	
9b. □ Niniejszy SR jest zgodny z kryteriami określonymi w 21.A.431B (a) i odpowiednimi paragrafami CS-STAN.	
10. Data realizacji SC/SR:	11. Dane identyfikacyjne i podpis osoby odpowiedzialnej za realizację SC/SR:
12. Podpis właściciela statku powietrznego. Podpis ten potwierdza, że wystawca niniejszego formularza przekazał właścicielowi statku powietrznego pełną dokumentację, a zatem ten ostatni ma wiedzę o wszelkich skutkach lub	

ograniczeniach na operacje lub dodatkowe wymagania ciągłej zdatności do lotu, które mogą mieć zastosowanie do statku powietrznego na skutek realizacji zmiany/naprawy.

Formularz 123 Wydanie 00

Uwagi:

Oryginał pozostaje u osoby prawnej lub fizycznej odpowiedzialnej za realizację SC/SR.

Właściciel statku powietrznego powinien zachować kopię tego formularza.

Właściciel statku powietrznego powinien otrzymać kopie dokumentów wymienionych w polach 5 i 7 oraz dokumentów w polu 6 oznaczonych gwiazdką (*).

„Odpowiednie punkty" w polach 9a i 9b odnoszą się do odpowiednich punktów „Podsekcji A - Informacje ogólne" CS-STAN i tych w SC/SR przywołanych w polu 2.

W przypadku pola 12, jeżeli właściciel statku powietrznego podpisał umowę zgodnie z podpunktem ML.A.201, jest możliwe złożenie podpisu przez przedstawiciela CAMO lub CAO w polu 12 i przekazanie właścicielowi wszystkich istotnych informacji przed następnym lotem.

Instrukcje wypełniania:

Wypełnij formularz, używając języka angielskiego lub języka urzędowego państwa rejestracji.

1. Określ SC/SR z użyciem niepowtarzalnego numeru i przywołaj ten numeru w dzienniku pokładowym statku powietrznego.

2. Podaj odpowiedni rozdział EASA CS-STAN, w tym wersję (np. CS-SCxxxy lub CS-SRxxxy) i tytuł. Zamieść krótki opis.

3. Podaj rejestrację statku powietrznego (a/c), numer seryjny i typ.

4. Wymień numery części i opisy zabudowanych części. W razie potrzeby zapoznaj się z dokumentem pomocniczym.

5. Wymień instrukcje użytkowania w locie statków powietrznych, których to dotyczy.

6. Przywołaj dokumentację opracowaną dla poparcia SC/SR i jej realizacji, w tym dane projektowe wymagane przez CS-STAN: definicja projektu, dokumenty potwierdzające wykazanie zgodności ze specyfikacjami certyfikacyjnymi lub wynikami dowolnych prób, itp. Przywołania dokumentów powinny zawierać numer zmiany/wydania.

7. Wskaż instrukcje ciągłej zdatności do lotu, które należy wziąć pod uwagę przy przeglądzie programu obsługi technicznej statku powietrznego.

8. Do wykorzystania zgodnie z potrzebami montera.

9a., 9b., 10. i 12. Nie wymaga wyjaśnień.

11. Podać pełne dane dotyczące nazwy i numeru certyfikatu (osoby fizycznej lub prawnej) która wystawiła poświadczenie obsługi technicznej dla statku powietrznego.

AMC1 ML.A.801(e) Poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego

(a) CRS statku powietrznego powinien zawierać jedno z następujących oświadczeń:

(1) „Poświadcza, 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.”; lub

(2) dla pilota-właściciela:

„Poświadcza, 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.”.

(b) CRS powinien odnosić się do zadania określonego w instrukcji DAH lub operatora lub AMP, który sam może przywoływać instrukcję DAH/operatora w instrukcji obsługi technicznej, biuletynie serwisowym itp. Należy podać status zmiany zastosowanej instrukcji obsługi technicznej.

(c) CRS powinien zawierać datę wykonania obsługi technicznej w odniesieniu do każdego ograniczenia żywotności lub w naprawie głównej podając datę/godziny nalotu/cykle/lądowania itp.

(d) Po wykonaniu rozległej obsługi technicznej dopuszczalne jest jej podsumowanie w CRS, pod warunkiem, że istnieje unikalne przywołanie do pakietu roboczego zawierającego szczegółowy opis wykonanej obsługi technicznej. Informacje dotyczące wykonanych pomiarów należy zachować w zapisie pakietu roboczego.

(e) Osoba wydająca CRS powinna używać swojego zwykłego podpisu, z wyjątkiem przypadku, gdy używany jest komputerowy system poświadczenia obsługi. W tym ostatnim przypadku właściwy organ musi upewnić się, że tylko ta konkretna osoba może elektronicznie wydawać CSR. Jedną z takich metod zgodności jest użycie magnetycznej lub optycznej karty osobistej w połączeniu z osobistym numerem identyfikacyjnym (PIN) znanym tylko danej osobie, który jest wprowadzony do komputera. Pieczęć certyfikacyjna jest opcjonalna.

(f) Po zakończeniu wszystkich zadań obsługi technicznej właściciele, personel poświadczający, operatorzy i organizacje obsługi technicznej powinni upewnić się, że posiadają jasny, zwięzły i czytelny zapis wykonanych prac.

(g) W przypadku CRS ML.A.801(b)(2) niezależny personel poświadczający powinien przechowywać całą dokumentację niezbędną do udowodnienia, że spełnione zostały wszystkie wymagania dla wydania CRS.

AMC1 ML.A.801(f) Poświadczenie obsługi technicznej statku powietrznego

Niektóre dane obsługi technicznej wydane przez DAH (np. AMM) wymagają wykonania zadania obsługi technicznej w locie jako warunku niezbędnego do wykonania zamówionej obsługi. W ramach ograniczeń statku powietrznego osoba upoważniona do poświadczenia obsługi według ML.A.801 powinna poświadczyć niekompletną obsługę przed tym lotem. GM1 ML.A.301(f) opisuje relacje z operatorem statku powietrznego, który zachowuje odpowiedzialność za MCF. Po wykonaniu lotu i każdej dodatkowej obsługi technicznej niezbędnej do zrealizowania zamówionej obsługi technicznej, należy wydać CRS zgodnie z podpunktem ML.A.801.

AMC1 ML.A.803 Uprawnienie pilota właściciela

(a) Pilot-właściciel może wydać CRS jedynie dla obsługi technicznej, którą wykonał sam (zob. ML.A.201(c), ML.A.801 i ML.A.803).

(b) W przypadku statku powietrznego będącego współwłasnością, AMP powinien wymieniać nazwiska wszystkich pilotów-właścicieli, którzy są kompetentni i wyznaczeni do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela (zob. ML.A.302(c)(6)). Alternatywnie AMP może zawierać procedurę zapewniającą, w jaki sposób taka lista powinna być zarządzana i aktualizowana.

(c) Równoważną aktualną licencją pilota-właściciela może być każdy dokument potwierdzający kwalifikacje pilota uznane przez państwo członkowskie.

Brak ważnego badania lekarskiego nie unieważnia licencji pilota (lub dokumentu równoważnego) wymaganego zgodnie z podpunktem ML.A.803(a)(1) do celów autoryzacji właściciela-pilota.

GM1 ML.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego

Jeżeli CAMO/CAO posiadająca uprawnienie AR jest kontraktowana przez właściciela, to nie ma obowiązku wykonania AR przez siebie. Właściciel może wybrać inne CAMO lub CAO do wykonania AR lub poprosić organizację obsługi technicznej o przeprowadzenie jej i wydanie ARC w związku z coroczną inspekcją.

Patrz GM1 ML.A.201 dla zidentyfikowania przypadków, w których właściciel może również zwrócić się do niezależnego personelu poświadczającego (upoważnionego przez właściwy organ) o przeprowadzenie AR i wydanie ARC w związku z coroczną inspekcją.

Punkt ML.A.901(b) podaje listę różnych organizacji lub osób, które mogą wykonywać AR; nie zakłada się, że mają obowiązek zaakceptować wniosek o przeprowadzenie AR.

AMC1 ML.A.903(h) Przegląd zdatności do lotu

PRZEGLĄD AMP W POŁĄCZENIU Z AR

Przegląd programu obsługi technicznej jest wykonywany przez osobę, która przeprowadziła AR, może być pracownikiem właściwego organu, CAMO, CAO lub organizacji obsługi technicznej lub może również być niezależnym personelem poświadczającym zgodnie z podpunktem ML.A.901(b)(4) M.A.901 (g).

Taka osoba nie jest odpowiedzialna za kompletność tego AMP, ale może pobierać próbki jako część dochodzeń i niezgodności stwierdzonych podczas przeglądu fizycznego.

Więcej informacji na temat rocznego przeglądu znajduje się w AMC1 ML.A.302(c)(9).

GM1 ML.A.904(c);(d) Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu

AR WYKONYWANY PRZEZ NIEZALEŻNY PERSONEL POŚWIADCZAJĄCY

(a) ML.A.904(c) i (d) odnoszą się do niezależnego personelu poświadczającego. Pojęcia „odpowiedni statek powietrzny” lub „konkretny statek powietrzny” oznaczają, że dana osoba spełnia w czasie AR wymagania dotyczące personelu poświadczającego dla statku powietrznego objętego AR.

(b) Upoważnienie wydane personelowi poświadczającemu przez właściwy organ jest udzielane wyłącznie po dokonaniu oceny wiedzy wymaganej w punkcie (d)(1) i po zadowalającym wykonaniu AR pod nadzorem właściwego organu (pkt (d)(2)).

SEKCJA B PROCEDURA DLA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

AMC1 ML.B.201 Obowiązki

Szablon, z którego może skorzystać właściciel, CAO lub CAMO na żądanie właściwego organu w celu zebrania informacji o AMP.

<table>
<tr><th colspan="4">Program obsługi technicznej statku powietrznego część ML(AMP)</th></tr>
<tr><th colspan="4">Identyfikacja statku powietrznego</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1</td><td>Rejestracja:</td><td>Typ:</td><td>Nr seryjny:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Właściciel:</td></tr>
<tr><th colspan="4">Jaką podstawę zastosowano dla opracowania programu obsługi?</th></tr>
<tr><td rowspan="2">2</td><td>Posiadacz zatw. Projektu (DAH) ICA □

Alternatywne zadania do ICA wprowadzone do AMP?

Tak □ Nie □</td><td colspan="2">Minimalny program inspekcji (MIP) jak podano w ostatniej zmianie AMC ML.A.302(d) □

Inny MIP zgodny z ML.A.302(d) □</td></tr>
<tr><td colspan="3">Dodatkowe do ICA lub MIP wymagania obsługi technicznej: wprowadzono odstępstwa?

Tak □ Nie □ Nie dotyczy □</td></tr>
<tr><th colspan="4">Zatwierdzenie/deklaracja programu obsługi (wybierz odpowiednią opcję)</th></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="3">□ AMP zadeklarowany przez właściciela

□ Domyślny AMP (ML.A.302 (e))

□ Zatwierdzony przez zakontraktowaną CAMO/CAO. Numer zatwierdzenia organizacji……</td></tr>
</table>

AMC1 ML.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

Program przeglądu opracowany zgodnie z częścią M (M.B. 303) przez właściwy organ zapewnia akceptowalną podstawową strukturę dla programu przeglądu wymaganego dla statku powietrznego części ML.

DODATKI AMC I GM DO CZĘŚCI ML

AMC 1 do Dodatek II do część ML Ograniczona obsługa techniczna przez pilota właściciela

(a) Poniższe wykazy określają pozycje, których wykonania należy oczekiwać przez właściciela, który posiada aktualną i ważną licencję pilota na dany typ statku powietrznego i który spełnia wymagania dotyczące kompetencji i odpowiedzialności określone w Dodatku II do części ML.

(b) Lista zadań może nie uwzględniać szczegółowo konkretnych potrzeb różnych kategorii statków powietrznych. Ponadto rozwój technologii i charakter operacji podejmowanych przez te kategorie statków powietrznych nie zawsze mogą być odpowiednio brane pod uwagę.

(c) Każde inne zadanie spełniające wymagania Dodatku II do części ML może być również wykonane przez właściciela pilota.

(d) Dlatego uważa się, że następujące wykazy w sposób reprezentatywny przedstawiają zakres ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela, o której mowa w podpunkcie ML.A.803 i Dodatku II do części ML:

(1) Część A dotyczy samolotów;

(2) Część B dotyczy wiropłatów;

(3) Część C ma zastosowanie do szybowców i szybowców z napędem; i

(4) Część D ma zastosowanie do balonów i sterowców.

(e) Zadania inspekcyjne/kontrole o dowolnej częstotliwości zawarte w zatwierdzonym programie obsługi technicznej mogą być przeprowadzane pod warunkiem, że określone zadania są zgodne z podstawowymi zasadami Dodatku II do części ML.

Zakres okresowych inspekcji/kontroli oraz ich okresowość nie są regulowane ani znormalizowane w specyfikacji lotniczej. DAH decyduje o rekomendacji harmonogramu dla każdego konkretnego rodzaju inspekcji/kontroli.

W przypadku inspekcji/kontroli o tej samej częstotliwości dla różnych statków powietrznych ich zakres może się różnić, a w niektórych przypadkach może być skierowany na krytyczne zadania powiązane z bezpieczeństwem i wymagać użycia specjalnych narzędzi lub wiedzy, a zatem nie kwalifikować się do obsługi wykonywanej przez pilota-właściciela. W związku z tym obsługa wykonywana przez pilota właściciela nie powinna być uogólniona do konkretnych inspekcji, takich jak cykliczność co 50 godzin, 100 godzin lub 6 miesięcy.

Inspekcje, które należy przeprowadzić, są ograniczone do obszarów i zadań wymienionych w niniejszym AMC do Dodatku II; pozwala to na elastyczność przy opracowywaniu programu obsługi technicznej i nie ogranicza inspekcji do niektórych określonych inspekcji cyklicznych. Inspekcja cykliczna co 50-godzin/6-miesięcy dla stałopłatów, a także coroczna inspekcja szybowca zwykle będą się kwalifikować do obsługi technicznej wykonywanej przez pilota-właściciela.

TABELE

Uwaga: Zadania w części A lub części B oznaczone „**” wykluczają operacje IFR po obsłudze przez pilota-właściciela. Aby takie statki powietrzne mogły wykonywać operacje IFR, zadania powinny być poświadczone przez odpowiedni personel poświadczający.

Część A - ZADANIA OBSŁUGI TECHNICZNEJ PILOTA WŁAŚCICIELA DLA STATKU POWIETRZNEGO (SAMOLOTY)

ATA	**Obszar**	**Zadanie**	**Samoloty**
09	Holowanie	Zaczep holujący, cięgło wyczepu – czyszczenie, smarowanie oraz wymiana cięgła (włączając niepewne połączenia).	Tak
		Lusterko – Zabudowa, wymiana lusterek uszkodzonych.	Tak
11	Tabliczki	Tabliczki, oznaczenia - instalacja i odnowienie tabliczek i oznaczeń wymaganych przez AFM i AMM.	Tak
12	Obsługa bieżąca	Elementy niewymagające demontażu innych elementów niż nieprzenoszących obciążeń mechanicznych zaślepek, pokryw i osłon – smarowanie.	Tak
20	Standardowe praktyki	Kontrówki zabezpieczające – wymiana drutu kontrującego lub zawleczek zabezpieczających, z wyłączeniem umieszczonych na elementach sterowania silnikiem, przekładni i napędów sterów SP.	Tak
		Proste nieprzenoszące obciążeń połączenia – wymiana i regulacja, z wyłączeniem wymiany połączeń i zamocowań wymagających nitowania.	Tak
21	Układ klimatyzacji	Wymiana elastycznych przewodów i kanałów dystrybucji powietrza.	Tak
23	Łączność	Urządzenia łączności – demontaż i montaż w tablicy przyrządów samozabezpieczających się urządzeń łączności wyposażonych w złącza szybkozłączne, z wyłączeniem operacji IFR.	Tak**
24	Zasilanie w energię elektryczną	Akumulatory – wymiana i czynności obsługowe.	Tak
		Okablowanie – naprawa uszkodzonych połączeń zasilających niekrytyczne wyposażenie samolotu, z wyłączeniem okablowania zapłonu, głównych linii zasilania w energię elektryczną oraz zasilania wymaganego dla systemów łączności, układów nawigacyjnych, jak również podstawowych przyrządów lotniczych.	Tak
		Przewody umasienia – wymiana uszkodzonych przewodów.	Tak
		Bezpieczniki – wymiana bezpieczników na nowe o wymaganych prądach maksymalnych.	Tak
25	Wyposażenie	Pasy bezpieczeństwa – wymiana pasów bezpieczeństwa i uprzęży, z wyłączeniem pasów połączonych z systemem poduszek bezpieczeństwa.	Tak
		Fotele – wymiana foteli lub części foteli nieobejmująca demontażu żadnej z podstawowych elementów nośnych konstrukcji SP lub układów sterowania.	Tak
		Przyrządy lub wyposażenie niemające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, pod warunkiem możliwości wyposażenia deski przyrządów w niezależne szybkie mechanizmy odbezpieczenia i rozłączenia złącz elektrycznych.	Tak
		Instalacja tlenowa – wymiana przenośnych butli i elementów wyposażenia instalacji tlenowej, w oparciu o certyfikowane	Tak

		punkty zainstalowania, w wyłączeniem instalacji i butli zabudowanych na stałe.	
		Radiowy nadajnik ratunkowy (ELT) – demontaż/ponowna zabudowa.	Tak
27	Układ sterowania lotem	Demontaż i ponowna zabudowa wolantu i pedałów sterowania drugiego pilota, w konstrukcjach, które umożliwiają poprzez swoją konfigurację szybkie rozłączenie.	Tak
28	Układ paliwowy	Elementy układu filtracji paliwa – czyszczenie i/lub wymiana elementów filtrujących.	Tak
30	Ochrona przed deszczem i oblodzeniem	Wycieraczka przedniej szyby – wymiana piór wycieraczek.	Tak
31	Przyrządy	Tablica przyrządów – demontaż i ponowny montaż pod warunkiem, że konstrukcja tablicy umożliwia wykorzystanie złącz szybkorozłącznych, z wyłączeniem operacji IFR.	Tak**
		Instalacja ciśnienia statycznego – proste testy wskazań i szczelności instalacji, z wyłączeniem samolotów dopuszczonych do lotów IFR.	Tak**
		Odwodnienie instalacji, odstojników i filtrów układu pomiaru ciśnienia statycznego, z wyłączeniem operacji IFR.	Tak**
		Przyrządy - sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i odczytów zgodnych z otaczającymi warunkami zewnętrznymi	Tak
32	Podwozie	Koła – demontaż, wymiana i obsługa, w tym wymiana łożysk kół i smarowanie.	Tak
		Serwisowanie – uzupełnienie płynu hydraulicznego.	Tak
		Amortyzatory – wymiana sznurów gumowych lub tłumików gumowych.	Tak
		Amortyzatory hydro-pneumatyczne – wymiana oleju i powietrza amortyzatora.	Tak
		Narty – wymiana podwozia kołowego na narty śniegowe.	Tak
		Płozy układu podwozia – wymiana płóz i nakładek ścieralnych płóz.	Tak
		Osłony kół podwozia (błotniki) – demontaż i ponowny montaż.	Tak
		Hamulce mechaniczne – regulacja prostych układów hamulcowych linkowych.	Tak
		Hamulec – wymiana zużytych wykładzin hamulcowych.	Tak
33	Światła	Światła – wymiana żarówek wewnętrznych i zewnętrznych, wkładów, reflektorów oraz oszklenia zewnętrznego reflektorów.	Tak

34	Układy nawigacyjne	Oprogramowanie – Aktualizacja baz danych w zewnętrznie dostępnych i zabudowanych na tablicy przyrządów układach elektronicznych, z wyłączeniem oprogramowania systemów automatycznego sterowania i transponderów.	Tak
		Układy nawigacyjne – demontaż i zabudowa samodzielnie zabudowanych na tablicy przyrządów układów nawigacyjnych, wyposażonych w złącza szybkorozłączalne, z wyłączeniem systemów automatycznego sterowania oraz wyposażenia do lotów IFR.	Tak**
		Samodzielne urządzenia rejestrujące – zabudowa i sczytywanie danych.	Tak
51	Konstrukcja	Łaty z tkaniny – prosta naprawa tkaniny poszycia nie większe niż obszar jednego żebra niewymagające napinania użebrowania lub też wymiany elementów konstrukcji samolotu czy układów sterowania.	Tak
		Powłoki ochronne – nanoszenie materiału lub pokryć ochronnych w miejscach, gdzie nie jest konieczny demontaż podstawowych nośnych elementów konstrukcji, czy też systemów wpływających na bezpieczeństwo użytkowania.	Tak
		Powłoki lakiernicze – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub układów sterowania. Dotyczy to zarówno powłok odblaskowych oraz cienkich folii czy znaków rejestracyjnych statku powietrznego.	Tak
		Osłony – proste naprawy nienośnych osłon konstrukcji, pokryw niemających wpływu na ich zmianę geometrii.	Tak
52	Drzwi i luki	Drzwi – demontaż i ponowna zabudowa drzwi.	Tak
53	Kadłub	Tapicerka, wyposażenie – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub też systemów sterowania lub też nie kolidują z układem sterowania samolotem.	Tak
56	Okna	Okna boczne – wymiana, jeśli nie jest wymagane nitowanie, klejenie ani żadnego innego specjalnego procesu technologicznego.	Tak
61	Śmigło	Kołpak – demontaż i ponowny montaż.	Tak
71	Zabudowa zespołu napędowego	Okapotowanie – demontaż i ponowny montaż niewymagające zdjęcia śmigła lub rozłączenia połączeń układu sterowania.	Tak
		Wlot powietrza – inspekcja oraz wymiana filtra powietrza.	Tak
72	Silnik	Czujnik opiłków – demontaż, sprawdzenie i ponowna zabudowa, pod warunkiem, że czujnik opiłków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem.	Tak
73	Paliwo silnikowe	Siatki filtrujące lub elementy filtrujące wymienne – czyszczenie i/lub wymiana.	Tak

		Paliwo – mieszanie paliwa w odpowiedniej proporcji z olejem.	Tak
74	Zapłon	Świece zapłonowe – demontaż, czyszczenie, regulacja szczeliny i ponowny montaż.	Tak
77	Przyrządy silnikowe	Przyrządy silnikowe – demontaż i wymiana samodzielnych wskaźników, zabudowanych na tablicy przyrządów, wyposażonych w szybkorozłączne podłączenia i nie opartych o metodę bezpośredniego pomiaru wielkości mierzonej.	Tak
79	Układ smarowania	Siatki filtrujące lub wkłady filtrujące – czyszczenie i/lub wymiana.	Tak
		Olej – wymiana oleju lub uzupełnienie oleju silnikowego i płynu w przekładni napędowej.	Tak

Część B - ZADANIA OBSŁUGI TECHNICZNEJ PILOTA WŁAŚCICIELA DLA WIROPŁATÓW

ATA	**Obszar**	**Zadanie**	**Wiropłat**
11	Tabliczki	Tabliczki, oznaczenia – instalacja i odnowienie tabliczek i oznaczeń wymaganych przez AFM i AMM.	Tak
12	Obsługa bieżąca	Uzupełnianie poziomu paliwa, oleju, płynu hydraulicznego, do odladzania i spryskiwacza.	
		Elementy niewymagające demontażu innych elementów niż nieprzenoszących obciążeń mechanicznych zaślepek, pokryw i osłon – smarowanie.	Tak
20	Standardowe praktyki	Kontrówki zabezpieczające – wymiana drutu kontrującego lub zawleczek zabezpieczających, z wyłączeniem umieszczonych na elementach sterowania silnikiem, przekładni i napędów sterów SP.	Tak
		Proste nie przenoszące obciążeń połączenia – wymiana i regulacja, z wyłączeniem wymiany połączeń i zamocowań wymagających nitowania.	Tak
21	Układ klimatyzacji	Przyrządy pokładowe przewodów i kanałów dystrybucji powietrza.	Tak
23	Łączność	Urządzenia łączności – demontaż i montaż w tablicy przyrządów samozabezpieczających się urządzeń łączności wyposażonych w złącza szybkozłączne, z wyłączeniem operacji IFR.	Tak**
24	Zasilanie w energię elektryczną	Akumulatory – wymiana i serwisowanie z wyłączeniem obsługi akumulatorów Ni-Cd i operacji IFR.	Tak**
		Okablowanie – naprawa uszkodzonych połączeń zasilających niekrytyczne wyposażenie, z wyłączeniem okablowania zapłonu, głównych linii zasilania w energię elektryczną oraz zasilania wymaganego dla systemów łączności, układów nawigacyjnych, jak również podstawowych przyrządów lotniczych.	Tak
		Przewody umasienia – wymiana uszkodzonych przewodów.	Tak
		Bezpieczniki – wymiana bezpieczników na nowe o wymaganych prądach maksymalnych.	Tak

25	Wyposażenie	Pasy bezpieczeństwa – wymiana pasów bezpieczeństwa i uprzęży, z wyłączeniem pasów połączonych z systemem poduszek bezpieczeństwa.	Tak
ATA	**Obszar**	**Zadanie**	**Wiropłat**
		Fotele – wymiana foteli lub części foteli niewymagająca demontażu podstawowych elementów nośnych konstrukcji SP lub układów sterowania, z wyłączeniem foteli załogi.	Tak
		Demontaż/montaż awaryjnych pływaków pneumatycznych wyposażonych w złącza szybkorozłączne.	Tak
		Przyrządy lub wyposażenie nie mające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, pod warunkiem możliwości wyposażenia deski przyrządów w niezależne szybkie mechanizmy odbezpieczenia i rozłączenia złącz elektrycznych.	Tak
		Radiowy nadajnik ratunkowy (ELT) – demontaż/ponowny montaż.	Tak
30	Ochrona przed deszczem i oblodzeniem	Wycieraczki – wymiana piór wycierających.	Tak
31	Przyrządy	Tablica przyrządów – demontaż i ponowny montaż pod warunkiem, że konstrukcja tablicy umożliwia wykorzystanie złącz szybkorozłącznych, z wyłączeniem operacji IFR.	Tak**
		Instalacja ciśnienia statycznego – proste testy wskazań i szczelności instalacji, z wyłączeniem operacji IFR.	Tak**
		Odwodnienie instalacji, odstojników i filtrów układu pomiaru ciśnienia statycznego, z wyłączeniem operacji IFR.	Tak**
		Przyrządy pokładowe – sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i odczytów zgodnych z otaczającymi warunkami zewnętrznymi.	Tak
32	Podwozie	Koła – demontaż, wymiana i obsługa, w tym wymiana łożysk kół i smarowanie.	Tak
		Wymiana nakładek ściernych płóz.	Tak
		Montaż i demontaż płyt umożliwiających lądowanie na śniegu.	Tak
		Obsługa – wymiana płynu hydraulicznego.	Tak
		Hamulec – wymiana zużytych okładzin hamulcowych.	Tak
33	Światła	Światła – wymiana żarówek wewnętrznych i zewnętrznych, wkładów, reflektorów oraz oszklenia zewnętrznego reflektorów.	Tak
ATA	**Obszar**	**Zadanie**	**Wiropłat**

34	Układy nawigacyjne	Oprogramowanie – aktualizacja baz danych w zewnętrznie dostępnych i zabudowanych na tablicy przyrządów układach elektronicznych, z wyłączeniem oprogramowania systemów automatycznego sterowania i transponderów.	Tak
		Układy nawigacyjne – demontaż i zabudowa samodzielnie zabudowanych na tablicy przyrządów układów nawigacyjnych, wyposażonych w złącza szybkorozłączalne, z wyłączeniem systemów automatycznego sterowania oraz wyposażenia do lotów IFR.	Tak**
		Samodzielne urządzenia rejestrujące – zabudowa i sczytywanie danych.	Tak
51	Struktura	Powłoki ochronne – nanoszenie materiału lub pokryć ochronnych w miejscach, gdzie nie jest konieczny demontaż podstawowych nośnych elementów konstrukcji, czy też systemów wpływających na bezpieczeństwo użytkowania.	Tak
		Powłoki lakiernicze – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub układów sterowania. Dotyczy to zarówno powłok odblaskowych oraz cienkich folii czy znaków rejestracyjnych statku powietrznego.	Tak
		Osłony – proste naprawy nienośnych osłon konstrukcji, pokryw niemających wpływu na ich zmianę geometrii.	Tak
52	Drzwi i luki	Drzwi – demontaż i ponowna zabudowa.	Tak
53	Kadłub	Tapicerka, wykończenie – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub też systemów sterowania lub też nie kolidują z układem sterowania.	Tak
56	Okna	Okna boczne – wymiana, jeśli nie jest wymagane nitowanie, klejenie ani żaden inny specjalny proces technologiczny.	Tak
62	Wirnik główny	Demontaż/montaż łopat wirnika głównego (zaprojektowanego do demontażu, w przypadku, gdy nie jest konieczne stosowanie narzędzi specjalnych, z wyłączeniem łopaty śmigiełka ogonowego). Ponowna zabudowa łopat ograniczona jest wyłącznie do łopat pierwotnie zdemontowanych i ich zabudowa na poprzedniej pozycji.	Tak
63 65	Przekładnia	Czujnik opiłków – demontaż, sprawdzenie i ponowna zabudowa, pod warunkiem, że czujnik opiłków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem.	Tak
ATA	**Obszar**	**Zadanie**	**Wiropłat**
67	Układ sterowania lotem	Demontaż lub ponowny montaż układu sterowania skokiem cyklicznym i ogólnym oraz pedałów wolantu i pedałów sterowania, które umożliwiają poprzez swoją konstrukcję szybkie rozłączenie.	
71	Zabudowa zespołu napędowego	Okapotowanie – demontaż i ponowny montaż.	Tak

72	Silnik	Czujnik opiłków – demontaż, sprawdzenie i ponowna zabudowa, pod warunkiem, że czujnik opiłków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem.	Tak
79	Układ smarowania	Elementy filtrujące – wymiana, pod warunkiem, że element jest typu „wkręć/wykręć”.	Tak
		Olej – wymiana lub uzupełnienie oleju silnikowego.	Tak

Część C - ZADANIA OBSŁUGI TECHNICZNEJ PILOTA WŁAŚCICIELA DLA SZYBOWCÓW ORAZ SZYBOWCÓW Z NAPĘDEM

Skróty / akronimy mające zastosowanie do niniejszej części:

- n/a nie dotyczy nie dotyczy tej kategorii;
- SP szybowiec;
- SSPS szybowiec z napędem dolotowym; oraz
- SLPS/TMG szybowiec z napędem umożliwiającym samodzielny start / motoszybowiec.

ATA	Obszar	Zadanie	SP	SSPS	SLPS/TMG
08	Ważenie	Ponowne wyznaczenie środka ciężkości, przy nieznacznych zmianach niewymagających ponownego ważenia statku powietrznego.	Tak	Tak	Tak
09	Holowanie	Zaczep holujący, cięgło wyczepu – Czyszczenie, smarowanie oraz wymiana cięgła (włączając niepewne połączenia).	Tak	Tak	Tak
		Lusterko – Zabudowa, wymiana lusterek uszkodzonych.	Tak	Tak	Tak
11	Tabliczki	Tabliczki, oznaczenia – Instalacja i odnowienie tabliczek i oznaczeń wymaganych przez AFM i AMM.	Tak	Tak	Tak
12	Obsługa bieżąca	Smarowanie – Części SP niewymagających demontażu innych elementów niż nieprzenoszących obciążeń mechanicznych zaślepek, pokryw i osłon.	Tak	Tak	Tak
20	Standardowe praktyki	Kontrówki zabezpieczające – Wymiana drutu kontrującego lub zawleczek zabezpieczających, z wyłączeniem umieszczonych na elementach sterowania silnikiem, przekładni i napędów sterów SP.	Tak	Tak	Tak
		Proste nie przenoszące obciążeń połączenia – Wymiana i regulacja, z wyłączeniem wymiany połączeń i zamocowań wymagających nitowania.	Tak	Tak	Tak
		Regulacja luzów – Pomiar luzów w układzie sterowania oraz połączenia skrzydło kadłub, włączając drobne regulacje środkami przewidzianymi przez producenta.	Tak	Tak	Tak

ATA	Obszar	Zadanie	SP	SSPS	SLPS/TMG
21	Układ klimatyzacji	Wymiana elastycznych przewodów i kanałów dystrybucji powietrza.	Tak	Tak	Tak
23	Łączność	Urządzenia łączności – Demontaż i zabudowa samozabezpieczających się w tablicy przyrządów wyposażonych w złącza szybkorozłączne.	Tak	Tak	Tak
24	Zasilanie w energię elektryczną	Akumulatory oraz baterie słoneczne – Wymiana i obsługa.	Tak	Tak	Tak
		Okablowanie – Instalacja prostego okablowania do istniejącej instalacji elektrycznej w celu zasilania nieobowiązkowego wyposażenia elektrycznego takiego jak wariometry elektroniczne, komputery pokładowe z wyłączeniem urządzeń wymaganych do prowadzenia łączności radiowej, obowiązkowych systemów nawigacyjnych oraz okablowania silnika.	Tak	Tak	Tak
		Okablowanie – Naprawa uszkodzonych obwodów elektrycznych reflektorów lądowania oraz każdego innego okablowania nieobowiązkowego takiego jak wariometry elektroniczne i nieobowiązkowe komputery pokładowe (szybowcowe) z wyłączeniem okablowania instalacji zapłonowej silnika, podstawowych układów zasilania statku powietrznego w energię elektryczną oraz zasilania koniecznego do zasilania systemów łączności, obowiązkowych przyrządów nawigacyjnych i niezbędnych obowiązkowych przyrządów pilotażowych.	Tak	Tak	Tak
		Przewody umasienia – Wymiana uszkodzonych przewodów.	Tak	Tak	Tak
		Przełączniki – Włączając naprawę układów dla nieobowiązkowego wyposażenia elektrycznego takich jak wariometry elektroniczne, komputery pokładowe komputery, z wyłączeniem okablowania zapłonu, podstawowych systemów zasilania w energię elektryczną, zasilania środków łączności, obowiązkowych przyrządów nawigacyjnych i podstawowych przyrządów pilotażowych.	Tak	Tak	Tak
		Bezpieczniki – Wymiana bezpieczników na nowe o wymaganych prądach maksymalnych.	Tak	Tak	Tak
25	Wyposażenie	Pasy bezpieczeństwa – Wymiana pasów oraz kompletnych uprzęży bezpieczeństwa.	Tak	Tak	Tak
		Fotele – Wymiana foteli lub części foteli niewymagająca demontażu podstawowych elementów nośnych konstrukcji SP lub układów sterowania.	Tak	Tak	Tak

ATA	Obszar	Zadanie	SP	SSPS	SLPS/TMG
		Przyrządy lub wyposażenie niemające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych, pod warunkiem możliwości wyposażenia deski przyrządów w niezależne szybkie mechanizmy odbezpieczenia i rozłączenia złącz elektrycznych.	Tak	Tak	Tak
		Demontaż i zabudowa nieobowiązkowego wyposażenia i przyrządów.	Tak	Tak	Tak
		Osuszanie skrzydła, czyszczenie – Obsługa demontaż i ponowna zabudowa niewymagająca demontażu, modyfikacji jakichkolwiek elementów podstawowej struktury nośnej statku powietrznego.	Tak	Tak	Tak
		Punkty pomiaru ciśnienia statycznego – Demontaż i ponowna zabudowa czujników energii całkowitej i ciśnienia statycznego wariometrów szybowcowych.	Tak	Tak	Tak
		Instalacja tlenowa – Wymiana przenośnych butli i elementów wyposażenia instalacji tlenowej, w oparciu o certyfikowane punkty zainstalowania, z wyłączeniem instalacji i butli zabudowanych na stałe.	Tak	Tak	Tak
		Spadochron hamujący – Zabudowa i obsługa.	Tak	Tak	Tak
		Nadajnik awaryjny ELT – Demontaż i ponowna zabudowa.	Tak	Tak	Tak
26	Ochrona przeciwpożarowa	Ochrona przeciwpożarowa – Wymiana czujników i wskaźników ostrzegających przed pożarem.	nie dotyczy	Tak	Tak
27	Układ sterowania	Uszczelniacze szczelin – Zabudowa i obsługa o ile nie wymaga wybudowy całkowitej, powierzchni sterowej.	Tak	Tak	Tak
		Układ sterowania – Pomiar kątów wychylania powierzchni sterowych niewymagających demontażu powierzchni nośnych.	Tak	Tak	Tak
		Linki układu sterowania – Prosta optyczna inspekcja stanu linek.	Tak	Tak	Tak
		Tłumik gazowy – wymiana gazowych tłumików w układzie sterowania hamulca aerodynamicznego.	Tak	Tak	Tak

ATA	Obszar	Zadanie	SP	SSPS	SLPS/TMG
		Drążek sterowy i pedały drugiego pilota – Demontaż, ponowna zabudowa o ile konstrukcja umożliwia prace w oparciu o złącza szybkorozłączne.	Tak	Tak	Tak
28	Instalacja paliwowa	Przewody paliwowe – Wymiana prefabrykowanych zestawów naprawczych wyposażonych w złącza samouszczelniające.	nie dotyczy	Tak	Tak
		Filtry paliwowe – Czyszczenie i/lub wymiana.	nie dotyczy	Tak	Tak
31	Przyrządy pokładowe	Tablica przyrządów – Demontaż i zabudowa pod warunkiem, że konstrukcja tablicy umożliwia wykorzystanie złącz szybkorozłącznych, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR.	Tak	Tak	Tak
		Instalacja ciśnienia statycznego – Proste testy wskazań i szczelności instalacji, z wyłączeniem SP dopuszczonych do lotów IFR.	Tak	Tak	Tak
		Poduszki amortyzujące tablicy przyrządów – wymiana.	Tak	Tak	Tak
		Odwodnienie instalacji, odstojników i filtrów układu pomiaru ciśnienia statycznego.	Tak	Tak	Tak
		Elastyczne rurki – wymiana uszkodzonych rurek.	Tak	Tak	Tak
32	Podwozie	Koła – Demontaż, wymiana i obsługa, włączając wymianę łożysk kół oraz smarowanie.	Tak	Tak	Tak
		Obsługa – Wymiana płynu hydraulicznego.	Tak	Tak	Tak
		Amortyzatory hydro-pneumatyczne – Wymiana oleju lub powietrza amortyzatora.	Tak	Tak	Tak
		Osłony podwozia w położeniu zamkniętym – Wymiana lub ponowna zabudowa, włączając taśmy uruchamiające osłony.	Tak	Tak	Tak
		Narty – Wymiana podwozia kołowego na narty śniegowe.	Tak	Tak	Tak
		Płozy – Demontaż i ponowna zabudowa płóz głównych, skrzydeł i ogonowej na kadłubie.	Tak	Tak	Tak

ATA	Obszar	Zadanie	SP	SSPS	SLPS/TMG
		Osłona przeciwbłotna – Demontaż i zabudowa.	Tak	Tak	Tak
		Hamulce mechaniczne – Regulacje prostych układów hamulcowych linkowych.	Tak	Tak	Tak
		Hamulce – Wymiana zużytych okładzin hamulcowych.	Tak	Tak	Tak
		Sprężyny – Wymiana zużytych i starych elementów elastycznych.	Tak	Tak	Tak
		Wskaźnik wypuszczenia podwozia, demontaż i ponowna zabudowa systemu ostrzegania o niewypuszczeniu podwozia.	Tak	Tak	Tak
33	Światła	Światła – Wymiana wewnętrznych i wewnętrznych żarówek oświetlenia, wkładów, reflektorów oraz oszklenia zewnętrznego reflektorów.	nie dotyczy	nie dotyczy	Tak
34	Układy nawigacyjne	Oprogramowanie – aktualizacja baz danych w zewnętrznie dostępnych i zabudowanych na tablicy przyrządów układach elektronicznych, z wyłączeniem oprogramowania systemów automatycznego sterowania i transponderów.	Tak	Tak	Tak
		Układy nawigacyjne – demontaż i zabudowa samodzielnie zabudowanych na tablicy przyrządów układów nawigacyjnych, wyposażonych w złącza szybkorozłączalne, z wyłączeniem systemów automatycznego sterowania oraz wyposażenia do lotów IFR.	Tak	Tak	Tak
		Samodzielne urządzenia rejestrujące – zabudowa i sczytywanie danych.	Tak	Tak	Tak
51	Struktura	Łaty z tkaniny – Proste naprawy tkaniny poszycia nie większe niż obszar jednego żebra niewymagające napinania użebrowania lub też wymiany elementów konstrukcji SP, czy układów sterowania.	Tak	Tak	Tak
		Powłoki lakiernicze – drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub układów sterowania.	Tak	Tak	Tak
		Powłoki ochronne – Nanoszenie materiału lub pokryć ochronnych w miejscach gdzie nie jest konieczny demontaż podstawowych nośnych elementów konstrukcji, czy też systemów wpływających na bezpieczeństwo użytkowania.	Tak	Tak	Tak

ATA	Obszar	Zadanie	SP	SSPS	SLPS/TMG
		Osłony – Proste naprawy nienośnych osłon konstrukcji, pokryw niemających wpływ na ich zmianę geometrii.	Tak	Tak	Tak
52	Drzwi	Demontaż i ponowna zabudowa drzwi.	Tak	Tak	Tak
53	Kadłub	Tapicerka, wykończenie – Drobne naprawy, które nie wymagają demontażu elementów nośnych konstrukcji lub też systemów sterowania lub też nie kolidują z układem sterowania SP.	Tak	Tak	Tak
56	Okna	Okna boczne – Wymiana o ile nie jest konieczne nitowanie, klejenie lub każdy inny specjalny proces technologiczny.	Tak	Tak	Tak
		Osłony – Demontaż i ponowna zabudowa.	Tak	Tak	Tak
		Tłumik gazowy – Wymiana gazowego tłumika osłony.	Tak	Tak	Tak
57	Skrzydła	Płozy końcówek skrzydeł – Demontaż i zabudowa, obsługa dolnych powierzchni płóz lub kółek końcówek skrzydeł, włączając układ sprężyn.	Tak	Tak	Tak
		Balast wodny – Demontaż i zabudowa elastycznych zbiorników wody.	Tak	Tak	Tak
		Turbulizatory i taśmy uszczelniające – Demontaż i ponowna zabudowa zatwierdzonych uszczelnień i taśm turbulizujących przepływ.	Tak	Tak	Tak
61	Śmigło	Kołpak śmigła – Demontaż i zabudowa.	nie dotyczy	Tak	Tak
71	Zabudowa zespołu napędowego	Demontaż i zabudowa zespołu napędowego, włączając silnik i śmigło.	nie dotyczy	Tak	Tak
		Okapotowanie silnika (maski) – Demontaż i ponowna zabudowa niewymagająca układu sterowania silnikiem i śmigłem.	nie dotyczy	Tak	Tak
		Wlot powietrza – Inspekcja i wymiana filtra powietrza.	nie dotyczy	Tak	Tak

ATA	Obszar	Zadanie	SP	SSPS	SLPS/TMG
72	Silnik	Czujnik opiłków – Demontaż, sprawdzenie i ponowna zabudowa, pod warunkiem, że czujnik opiłków jest samouszczelniający oraz nie jest układem połączonym z elektrycznym wskaźnikiem.	nie dotyczy	Tak	Tak
73	Paliwo silnikowe	Siatki filtrujące lub element filtrujące wymienne – Czyszczenie i/lub wymiana.	nie dotyczy	Tak	Tak
		Paliwo – Mieszanie paliwa w odpowiedniej proporcji z olejem.	nie dotyczy	Tak	Tak
74	Układ zapłonowy	Świece zapłonowe – Demontaż, czyszczenie, regulacja szczeliny i ponowna zabudowa.	nie dotyczy	Tak	Tak
75	Chłodzenie	Czynnik chłodzący – Wymiana płynu chłodzącego.	nie dotyczy	Tak	Tak
76	Układ sterowania silnikiem	Układ sterowania silnikiem – Drobne regulacje układów nie związanych z bezpieczeństwem lotu, niemających bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo lotu w każdej jego fazie.	nie dotyczy	Tak	Nie
77	Przyrządy silnikowe	Przyrządy silnikowe – demontaż i wymiana samodzielnych wskaźników, zabudowanych na tablicy przyrządów, wyposażonych w szybkorozłączne podłączenia i nie opartych o metodę bezpośredniego pomiaru wielkości mierzonej.	nie dotyczy	Tak	Tak
79	Układ smarowania	Siatki filtrujące lub wkłady filtrujace – Czyszczenie i/lub wymiana.	nie dotyczy	Tak	Tak
		Olej – Wymiana lub uzupełnienie oleju silnikowego, jak też płynów w przekładni napędowej.	nie dotyczy	Tak	Tak

Część D - ZADANIA OBSŁUGI TECHNICZNEJ PILOTA WŁAŚCICIELA dla BALONÓW / STEROWCÓW

Obszar i zadanie	Sterowce na ogrzane powietrze	Balony na ogrzane powietrze	Balony gazowe
(A)POWŁOKA			
(1) Naprawy tkaniny – z wyłączeniem kompletnych paneli (zgodnie z definicją oraz w zgodności z instrukcją wydaną przez właściciela Świadectwa Typu. Nie jest dopuszczona naprawa taśm przenoszących obciążenie	Tak	Tak	Nie
(2) Lina cumownicza dziobowa – Wymiana	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(3) Banery reklamowe, umieszczenie, wymiana lub naprawa (bez szycia)	Tak	Tak	Tak
(4) Czujka temperatury topikowa (chorągiewka przegrzania) – wymiana	Tak	Tak	nie dotyczy
(5) Czujnik temperatury oraz przewody do wskaźnika temperatury – usunięcie lub ponowny montaż	Tak	Tak	nie dotyczy
(6) Lina korony czaszy – (gdy jest na stałe połączona do pierścienia korony czaszy)	Nie	Tak	nie dotyczy
(7) Fartuch dolny powłoki – wymiana lub naprawa (włączając zamocowania)	Tak	Tak	nie dotyczy
(B) PALNIK			
(8) Palnik – czyszczenie i smarowanie	Tak	Tak	nie dotyczy
(9) Zapłonniki piezoelektryczne – regulacja	Tak	Tak	nie dotyczy
(10) Dysze palnika – czyszczenie i wymiana	Tak	Tak	nie dotyczy
(11) Ograniczniki narożne ramy palników – wymiana lub ponowna zabudowa	Tak	Tak	nie dotyczy
(12) Zawory palników – regulacja zaworów odcinających nie wymagająca narzędzi specjalnych lub narzędzi sprawdzających	Tak	Tak	nie dotyczy
(13) Przewody palnika – wymiana uszczelek typu O-ring w przyłączu wlotowym	Tak	Tak	nie dotyczy
(C) KOSZ I GONDOLA			
(14) Wytrymowanie kosza / gondoli – naprawa lub wymiana	Tak	Tak	Tak

Obszar i zadanie	Sterowce na ogrzane powietrze	Balony na ogrzane powietrz	Balony gazowe
(15) Płozy kosza / gondola (włączając kółka) – naprawa lub wymiana	Tak	Tak	Tak
(16) Uchwyty zewnętrzne lin – naprawa	Tak	Tak	Tak
(17) Wymiana pokryć siedzeń – tapicerki i pasów bezpieczeństwa	Tak	Tak	Tak
(D) BUTLE GAZOWE			
(18) Zawór gazu płynnego – wymiana uszczelnień typu O-ring w części wylotowej	Tak	Tak	Nie
(E) PRZYRZĄDY POKŁADOWE I WYPOSAŻENIE			
(19) Baterie – wymiana dla niezależnie zasilanych instrumentów i środków łączności	Tak	Tak	Tak
(20) Urządzenia radiokomunikacyjne i nawigacyjne, przyrządy i/lub wyposażenie – demontaż i wymiana urządzeń zabudowanych w niezależnej tablicy przyrządów, która umożliwia rozłączenie poprzez złącza szybkorozłączne	Tak	Tak	Tak
(F) SILNIKI			
(21) Czyszczenie i smarowanie niewymagające demontażu innego niż zdjęcie nieprzenoszących obciążenia elementów takich jak pokrywy, osłony	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(22) Demontaż osłon i ponowne zamocowanie niewymagające demontażu śmigła	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(23) Akumulatory – wymiana i obsługa (z wyłączeniem obsługę akumulatorów NI-Cd).	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(24) Kołpak śmigła – demontaż i zabudowa w celach dokonania inspekcji	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(25) Zespół napędowy – demontaż lub zabudowa zespołu napędowego włączając silnik i śmigło	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(26) Czujniki opiłków silnika – demontaż, kontrola i wymiana	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
Obszar i zadanie	Sterowce na ogrzane powietrze	Balony na ogrzane powietrz	Balony gazowe
(27) Świece zapłonowe – demontaż lub zabudowa oraz ustawienie szczeliny elektrod	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(28) Płyn chłodzący – wymiana	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(29) Sterowanie silnikiem – drobne regulacje układów sterowania lotem i silnikiem niemających wpływu krytycznego na bezpieczeństwo lotu.	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy

(30) Przyrządy silnikowe – demontaż i wymiana	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(31) Olej smarujący – wymiana lub uzupełnienie poziomu oleju w silniku lub przekładni	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(32) Przewody paliwowe (elastyczne) – wymiana przewodów prefabrykowanych z samouszczelniającymi się połączeniami	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy
(33) Filtry powietrza (jeśli zabudowane) – demontaż i wymiana.	Tak	nie dotyczy	nie dotyczy