

Programy obsługi technicznej lekkich statków powietrznych



ML.A.201 (a) Obowiązki

Właściciel statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego oraz dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie zostaną spełnione wszystkie następujące wymagania:

- 1) statek powietrzny jest utrzymywany w stanie zdadności do lotu;
- 2) całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne jest prawidłowo zainstalowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku;
- 3) certyfikat zdadności do lotu (CofA) jest ważny;
- 4) obsługa techniczna statku powietrznego jest prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, określonym w pkt ML.A.302.



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

● Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z AMP (ML.A.302(a))

● Dokument dotyczący AMP **nie musi** być sporządzany jeśli spełnione są warunki określone w ML.A.302(e), ppkt. 1-4





ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

wszystkie zalecenia dotyczące obsługi technicznej, np. okresów międzynaaprawczych, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych, są przestrzegane bez żadnych odstępstw

Piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela. Odstępstwo to nie ma zastosowania, jeżeli pilot-właściciel lub – w przypadku statków powietrznych stanowiących współwłasność – którykolwiek z pilotów-właścicieli nie posiada upoważnienia do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela, ponieważ musi to być określone w zgłoszonym lub zatwierdzonym AMP.

Warunki 1-4 ML.A.302(e)



wszystkie ICA wydane przez DAH są przestrzegane bez żadnych odstępstw

brak konieczności wykonania dodatkowych zadań obsługi technicznej wynikających z któregośkolwiek poniższych aspektów:

- konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego;
- przeprowadzone naprawy statku powietrznego;
- podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu;
- specjalne zatwierdzenia operacyjne;
- korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne.

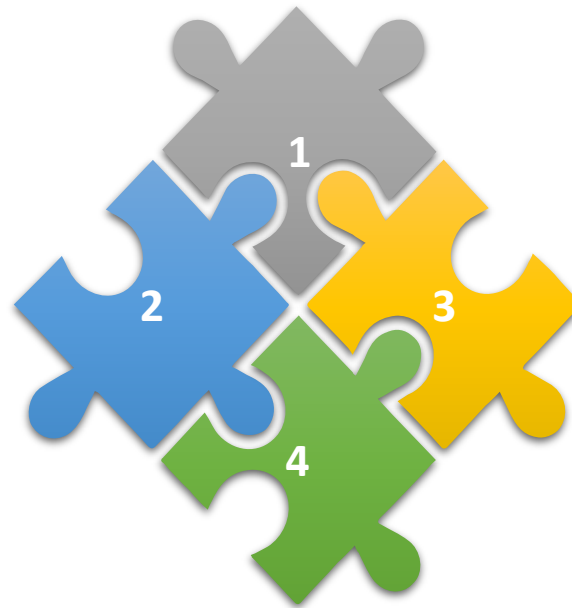


ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

Spełnienie warunków 1-4 ML.A.302(e)
jest tożsame z AMP zawierającym
następujące elementy
ML.A.302(f)

zalecenia dotyczące obsługi technicznej, takie jak okresy międzynaprawcze, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych

zadania związane z określonymi dyrektywami lub wymaganiami operacyjnymi lub dotyczącymi przestrzeni powietrznej w odniesieniu do poszczególnych przyrządów i urządzeń



ICA wydane przez DAH

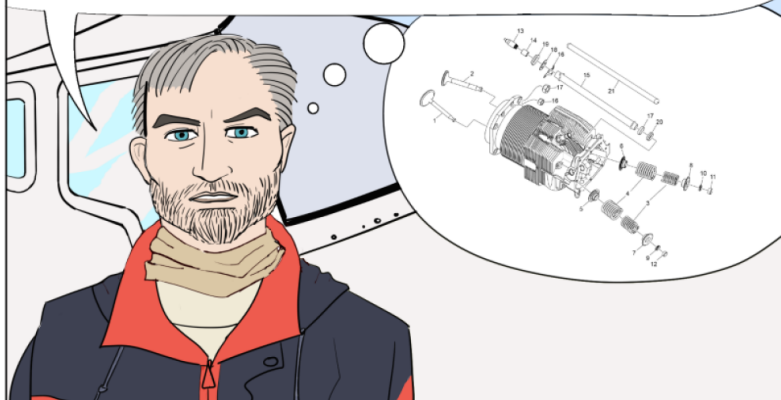
obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności, sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA oraz szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w TCDS



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

MARIO ROZWAŻA OPCJE ZWIĄZANE Z OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ.

WŁAŚNIE DOWIEDZIAŁEM SIĘ, ŻE **PART-M LIGHT** DAJE WŁAŚCICIELOWI MOŻLIWOŚĆ ZGŁOSZENIA PROGRAMU OBSŁUGI TECHNICZNEJ (POT) SWOJEGO STATKU POWIETRZNEGO. OSZCZĘDNOŚCI ZWIĄZANE Z TYM SĄ KUSZĄCE, JEDNAK TAK NAPRAWDĘ NIE MAM ŻADNEGO DOŚWIADCZENIA JEŻELI CHODZI O OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKÓW POWIETRZNYCH.



— LUB, JEŚLI JESTEŚ NIEPEWNY, ROZWAŻNIEJ BĘDZIE ZAKONTRAKTOWAĆ ORGANIZACJĘ CAMO LUB CAO**, KTÓRA ZAJMIE SIĘ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU TWOJEGO STATKU POWIETRZNEGO ORAZ ZATWIERZENIEM POT.

NIE CZUJĘ SIĘ KOMPETENTNY ABY ZDECYDOWAĆ CZY INTERWAŁ PRZEGLĄDU DLA KONKRETNIEGO WYPOSAŻENIA ALBO STRUKTURY JEST WŁAŚCIWY CZY NIE.



** PATRZ DODATEK 1 DO PART-ML

PART-ML UMOŻLIWIA, W ZASADZIE DWA OPCIJE*:

— JEŚLI POSIADASZ ODPOWIEDNIE KOMPETENCJE, MOŻESZ GO ZGŁOSIĆ. NIE OZNACZA TO JEDNAK, ŻE DOSTANIESZ „WOLNĄ RĘKĘ” - PEWNE ELEMENTY POZOSTAJĄ OBOWIĄZKOWE. PONADTO, BIERZESZ ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA **SIEBIE** ORAZ SWOICH PASAŻERÓW ORAZ SPOCZYWA NA TOBIE **ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRAWNA**.



* PATRZ ML.A.302

MOGĘ DAĆ CI NAMIARY NA KILKA UZNANYCH I DOŚWIADCZONYCH ORGANIZACJI CAMO/CAO. MOŻE WARTO BĘDZIE SKORZYSTAĆ Z USŁUG JEDNEJ Z NICH. W ZWIĄZKU Z TYM, ŻE PRZEJMA TE ODPOWIEDZIALNOŚĆ OD CIEBIE ORAZ KUPIĄ SIĘ NA OBSŁUGĘ TECHNICZNEJ, KTÓRA ZAPEWNI CI BEZPIECZEŃSTWO, MOŻE SIĘ TO DLA CIEBIE OKAZAĆ BARDZIEJ KORZYSTNE W DŁUŻSZEJ PERSPEKTYWIE.

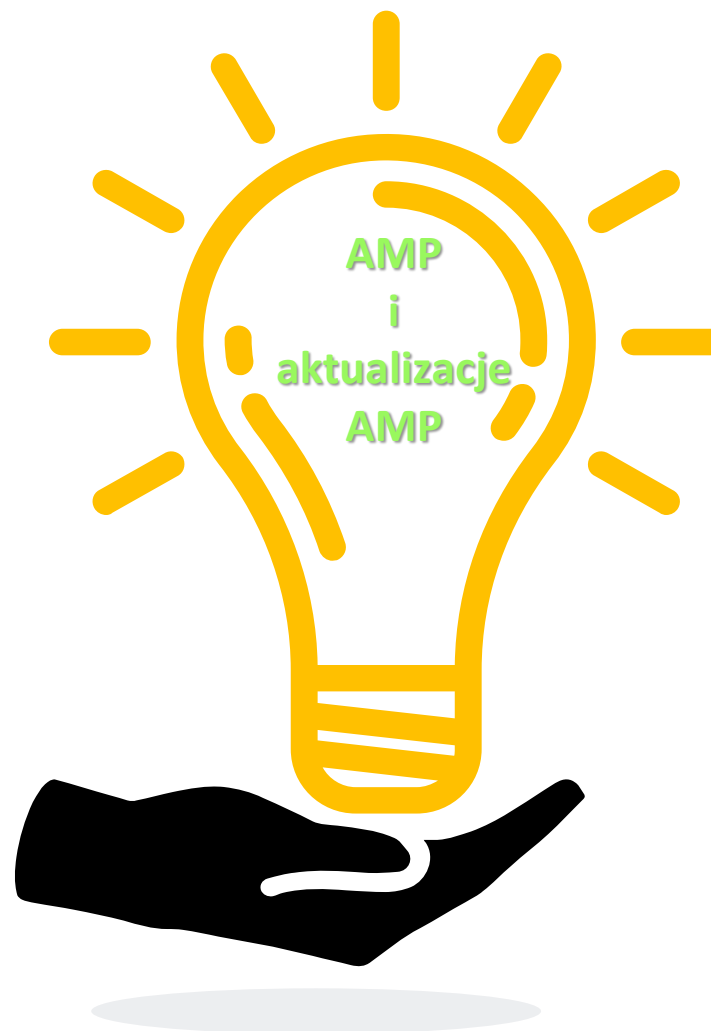




Deklaracja właściciela
(ML.A.302 b), pkt.1)



AMP zatwierdzone
przez CAMO/CAO
zmiany → CAMO/CAO
lub właściciel
(ML.A.302 b), pkt.2)





IC

Pkt. 2(b)
instrukcje w zakresie ciągłej zdadności do lotu („ICA”) wydane przez posiadacza zatwierdzenia projektu („DAH”);

ICA

MIP

Pkt.2(a)
zadania lub inspekcje ujęte w mającym zastosowanie minimalnym programie przeglądu („MIP”)

MIP → ML.A.302(d)
Przykłady MIP → AMC1 ML.A.302(d)

MI

P

Podstawa AMP
(ML.A.302(c), pkt.2)



MIP

Częstotliwość - ML.A.302(d) pkt.1)

- w przypadku samolotów, motoszybowców turystycznych („TMG”) i balonów – **co roku lub co 100 godzin**, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej, z marginesem tolerancji do 1 miesiąca lub 10 godzin. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji
- w przypadku szybowców i motoszybowców innych niż TMG – w interwałach **rocznych**, z marginesem tolerancji do 1 miesiąca. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji;



MIP

Zawartość (stosownie do typu SP) - ML.A.302(d) pkt.2)

- zadania w zakresie serwisowania zgodnie z wymaganiami DAH
- inspekcja oznaczeń
- weryfikacja zapisów z ważenia oraz ważenie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012, rozporządzeniem (UE) 2018/395 i rozporządzeniem (UE) 2018/1976
- test działania transpondera (jeżeli jest zainstalowany)
- test działania statyki Pitota
- w przypadku samolotów: **testy eksploatacyjne** mocy i obrotów na minutę (obr./min), iskrowników, ciśnienia paliwa i oleju, temperatur silnika; w przypadku silników ze sterowaniem automatycznym – opublikowaną procedurę **próby silników**; w przypadku silników z suchą miską olejową, z turbodoładowaniem oraz chłodzonych cieczą – **test eksploatacyjny** pod kątem oznak zakłócenia obiegu cieczy



MIP

Zawartość (stosownie do typu SP) - ML.A.302(d) pkt.2) – cd.

inspekcję stanu i zamocowania elementów konstrukcji, systemów i podzespołów dotyczących następujących obszarów:

w przypadku samolotów: płatowiec, kabina i kokpit, podwozie, skrzydła i część centralna, urządzenia sterowania lotem, usterzenie ogonowe, elektronika lotnicza i instalacje elektryczne, zespół napędowy, sprzęgła i przekładnie, śmigło i różne systemy, takie jak balistyczny system ratunkowy

w przypadku szybowców i motoszybowców: płatowiec, kabina i kokpit, podwozie, skrzydła i część centralna, usterzenie ogonowe, elektronika lotnicza i instalacje elektryczne, zespół napędowy (dla motoszybowców) oraz różne systemy, takie jak ruchomy balast, spadochron hamujący lub elementy sterowania oraz system balastu wodnego

w przypadku balonów na ogrzane powietrze: powłoka, palnik, gondola, zbiorniki paliwa, urządzenia i przyrządy

w przypadku balonów gazowych: powłoka, gondola, urządzenia i przyrządy



MIP



BRAK MIP
dla wiroplątów i sterowców



MIP

AMC1 ML.A.302(d) zawiera akceptowalne MIP-y dla:

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

szybowce ELA2 i szybowce z napędem ELA2

balony ELA2



Aeroplanes of 2 730 kg MTOM and below	
System/component/area	Task and inspection detail
GENERAL	
General	Remove or open all necessary inspection plates, access doors, fairings, and cowlings. Clean the aircraft and aircraft engine as required.
Lubrication/servicing	Lubricate and replenish fluids in accordance with the manufacturer's requirements.
Markings	Inspect the aircraft for compliance with local (national) rules. If applicable, check that an exemption for alternate display is approved. Identification plate for national aviation authority (NAA)-registered aircraft is present, as well as other identification markings on fuselage in accordance with local (national) rules.

**PRZYKŁAD OKREŚLONY
W AMC1 ML.A.302(d)**



MIP

GM1 ML.A.302(d)(2)(d) Test działania transpondera:

Test transpondera przeprowadzany zgodnie z EASA SIB 2011-15 lub US 14 CFR część 43 Dodatek F uważa się, że obejmuje zadanie MIP opisane w podpunkcie ML.A.302 (d) (2) (d).





AMP zawartość (ML.A.302(c)) :

wyraźnie wskazuje właściciela statku powietrznego oraz statek powietrzny, którego dotyczy, w tym wszelkie zainstalowane silniki i śmigła, stosownie do przypadku



może obejmować czynności dodatkowe / alternatywne do ICA

1



2

obejmuje czynności
MIP/ICA DAH

3

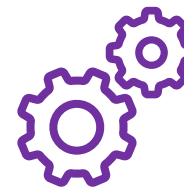




AMP zawartość (ML.A.302(c)) cd.:



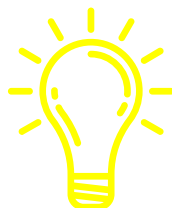
obejmuje wszystkie obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności,



4

obejmuje sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA (ALS)

4



zawiera szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu („TCDS”);

4

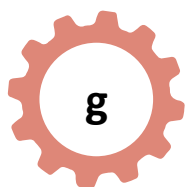


AMP zawartość (ML.A.302(c)) cd.:

określa **wszelkie dodatkowe zadania obsługi technicznej**, które należy wykonać ze względu na konkretny typ statku powietrznego, konfigurację statku powietrznego oraz rodzaj i specyfikę operacji, przy czym uwzględnia się **co najmniej** następujące elementy:

5

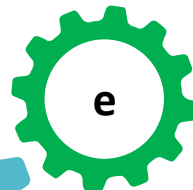
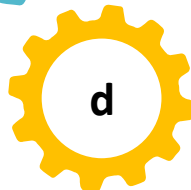
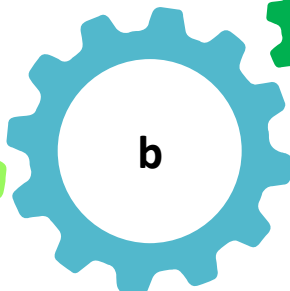
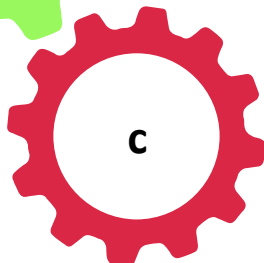
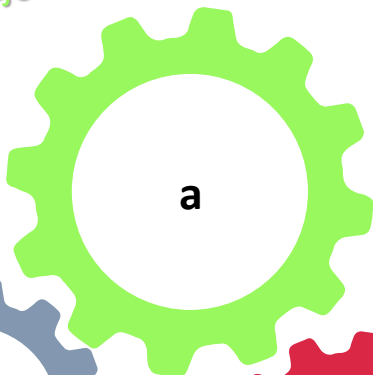
konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego



korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne



specjalne zatwierdzenia operacyjne



przeprowadzone naprawy statku powietrznego

stosowne dyrektywy/wymagania operacyjne dotyczące okresowej inspekcji niektórych urządzeń

zalecenia dotyczące obsługi technicznej, takie jak okresy międzynaaprawcze, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych

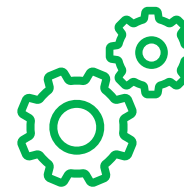
podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu



AMP zawartość (ML.A.302(c)), cd.:



jeżeli jest zgłaszany przez właściciela, musi zawierać podpisane oświadczenie właściciela, że jest to AMP dla statku powietrznego o określonej rejestracji oraz że ponosi on pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń DAH



6

wskazuje, czy piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej

7



po zatwierdzeniu przez CAMO lub CAO, jest podpisywany przez tę organizację, która przechowuje dokumentację wraz z uzasadnieniem wszelkich odstępstw od zaleceń DAH

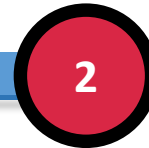
8



GM1 ML.A.302(c)(2)(b)



uzupełnienie



obejmuje czynności
MIP/ICA DAH

„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)



uzupełnienie



może obejmować
czynności dodatkowe /
alternatywne do ICA

„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.



GM1 ML.A.302(c)(3) cd.



uzupełnienie



może obejmować
czynności dodatkowe /
alternatywne do ICA

Uwaga: powyższe **nie dotyczy** jednorazowych przedłużeń interwałów, w przypadku których podpunkt ML.A.302(d)(1) zapewnia 1-miesięczną lub 10-godziną 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).

MIP
nie dotyczy



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

GM1 ML.A.302(c)(3) cd.

może obejmować
czynności dodatkowe /
alternatywne do ICA



uzupełnienie

3

Przykłady alternatywnych czynności obsługowych:

Zadanie ICA	Proponowana alternatywa w AMP	Zadanie MIP	Alternatywa akceptowalna tak/nie
Inspekcja XX	Inspekcja XX	Inspekcja XX	Tak
Interwał 6 miesięcy	Interwał 12 miesięcy	Interwał 12miesiący	Tak
Inspekcja XX	Inspekcja XX	Inspekcja XX	Nie
Interwał 12 miesięcy	Interwał 24 miesięcy	Interwał 12 miesięcy	Nie
Inspekcja XX	Inspekcja XX	Inspekcja XX	Nie
Interwał 24 miesięcy	Interwał 36 miesięcy	Interwał 12 miesięcy	(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	Inspekcja XX	Nie dotyczy	Tak
Interwał 24 miesięcy	Interwał 36 miesięcy	Nie dotyczy	Tak
Próba funkcjonalna	Ogólna wzrokowa inspekcja	Nie dotyczy	Tak

*Próba funkcjonalna uważana jest za bardziej restrykcyjną niż próba operacyjna



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

obejmuje sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA (ALS)

obejmuje wszystkie obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności,

zawiera szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu („TCDS”);

uzupełnienie

4

4

4

GM1 ML.A.302(c)(4)

„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.



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

obejmuje sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA (ALS)

obejmuje wszystkie obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności,

zawiera szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu („TCDS”);

uzupełnienie

4

4

4

GM1 ML.A.302(c)(4) cd.

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



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

obejmuje sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA (ALS)

obejmuje wszystkie obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności,

zawiera szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu („TCDS”);

uzupełnienie

4

4

4

GM1 ML.A.302(c)(4) cd.

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

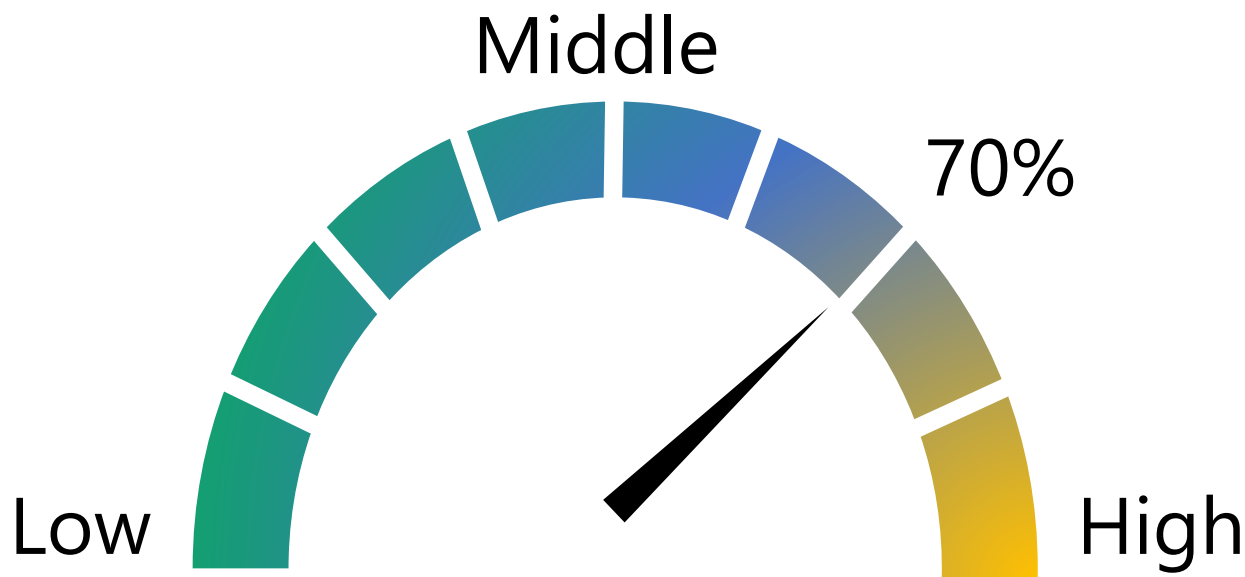
CAMO/CAO **nie może** wydłużyć interwałów obowiązkowych informacji o ciągłej zdatności do lotu. Eskalacja takich zadań musi być zatwierdzona przez Agencję.





AMC1 ML.A.302(c)

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.





AMC1 ML.A.302(c) cd.

	Przykłady.
Zatwierdzenie OPS (operacyjne)	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



AMC1 ML.A.302(c) cd.

	Przykłady.
Kto zarządza zdolnością 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
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



AMC1 ML.A.302(c) cd.

	Przykłady.
System nadmiarowości podzespołów (dla jak silnik/śmigło) takich	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 odstąpieniu 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.



ML.A.302(c)(9)



a przegląd ten jest przeprowadzany:

w powiązaniu z przeglądem
zdadności do lotu statku
powietrznego przez osobę, która
wykonuje przegląd zdadności do lotu

AMP co najmniej raz w roku
poddaje się przeglądowi,
aby ocenić jego skuteczność

albo

przez CAMO lub CAO zarządzającą
ciągłą zdadnością do lotu statku
powietrznego w tych przypadkach, w
których przegląd AMP nie jest
przeprowadzany w powiązaniu z
przeglądem zdadności do lotu.



ML.A.302(c)(9) cd.



W przypadku gdy przegląd **wykaże braki** statku powietrznego związane z brakami w treści AMP, **zmienia się** odpowiednio AMP.

W takim przypadku osoba wykonująca przegląd **informuje** właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli **nie zgadza się** ze środkami zmiany AMP zastosowanymi przez właściciela, CAMO lub CAO.

Właściwy organ **decyduje** o tym, jakie zmiany w AMP są konieczne, odnosząc się do odpowiednich niezgodności i, w razie potrzeby, działając zgodnie z pkt ML.B.304.



AMC1 ML.A.302(c)(9)(a) zakres oceny

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

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

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

zmiany na liście właścicieli-pilotów

zmiany w konfiguracji statku powietrznego oraz rodzaj i specyfika operacji

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



AMC1 ML.A.302(c)(9)

(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.



GM2 ML.A.302

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 wiroplątów 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
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.	



Zasady poprawnego funkcjonowania:



- SP powinien być w danym momencie obsługiwany wg jednego AMP (AMC1 ML.A.302(a))
- Jeśli nastąpi zmiana podstawy programu np. z MIP na ICA może być konieczne przeprowadzenie obsługi technicznej (AMC1 ML.A.302(a))
- AMP może obejmować kilka rejestracji SP, pod warunkiem że określone są wymagania obsługowe dla każdego SP (AMC1 ML.A.302(b))
- AMP może przybrać formę formularza określonego w AMC2 ML.A.302



Obowiązki związane z AMP (GM1 ML.A.302) :



- CAMO/CAO jest odpowiedzialna za opracowanie i zatwierdzenie AMP jeśli właściciel zawarł z CAMO/CAO odpowiednią umowę (GM1 ML.A.302(a));
- Jeśli właściciel nie zawarł umowy z CAMO/CAO, za opracowanie zadeklarowanie AMP odpowiedzialny jest właściciel przyjmując odpowiedzialność na jego treść (w tym za odstępstwa) (GM1 ML.A.302(b));
- Zawartość AMP nie może być z góry kwestionowana ani przez nadzór ani przez AMO. AMP podlega ocenie corocznie i w przypadku konieczności właściciel odpowiednio wprowadza do niego zmiany (GM1 ML.A.302(c));



Obowiązki związane z AMP (GM1 ML.A.302) cd.:



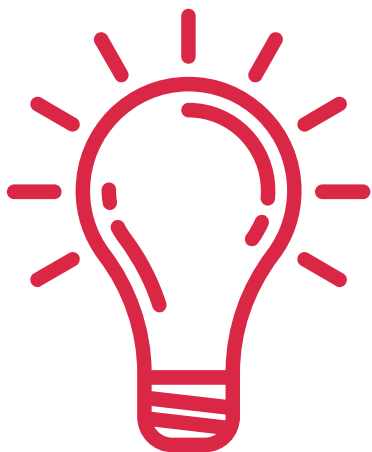
- Jeżeli personel AR odnotował braki w AMP i nie zgadza się na wprowadzone zmiany do AMP przez właściciela, informuje nadzór lotniczy. Nadzór kontaktuje się z właścicielem, prosi o kopię AMP, decyduje, która zmiana jest konieczna i stwierdza niezgodność. W razie potrzeby właściwy organ może również zareagować zgodnie z punktem ML.B.304 (zawieszenie ARC, zawieszenie/cofnięcie CofA) (GM1 ML.A.302(d));
- Właściciel nie ma obowiązku wysyłania AMP do nadzoru, nadzór lotniczy może w dowolnym momencie zwrócić się o przesłanie informacji lub kopii AMP do właściciela SP (GM1 ML.A.302(e));



Obowiązki związane z AMP (GM1 ML.A.302) cd.:



- Inspekcje ARI powinny kłaść nacisk na zadania, dla których wprowadzono alternatywne sposoby spełnienia, aby upewnić się że AMP jest skuteczny (GM1 ML.A.302(f));
- Właściwy organ nie ponosi odpowiedzialności za treść zadeklarowanego AMP, nie zatwierdza odstępstw. Odpowiedzialność za treść zadeklarowanego AMP pozostaje po stronie właściciela (GM1 ML.A.302(g));



Odstępstwa od ICA DAH



Nie mniej restrykcyjne niż MIP
(GM1 ML.A.302, ppkt.a.4)



Nie mniej restrykcyjne niż MIP
+ zgodność z „obowiązkowymi
informacjami o ciągłej zdolności do lotu”
(GM1 ML.A.302, ppkt.b)

Uzasadnienie każdego odstępstwa musi być udokumentowane i przechowywane wraz z AMP

Nie ma obowiązku uzasadniania odstępstw.
Odstępstwa muszą być zidentyfikowane w AMP



AMP zgodnie z SIB 2020-05*

Musi zawierać:



Powtarzające się AD



Sekcję ograniczenia zdatności do lotu ALS
(przypis: zazwyczaj Rozdział 4 AMM)



Szczegółowe wymagania zawarte w TCDS



AMP zgodnie z SIB 2020-05*

Co jeśli nie ma rozdziału ALS w ICA?



DAH powinien zrozumieć implikacje rozporządzenia 2019/1383 i rozważyć zmiany w zapisach swoich ICA



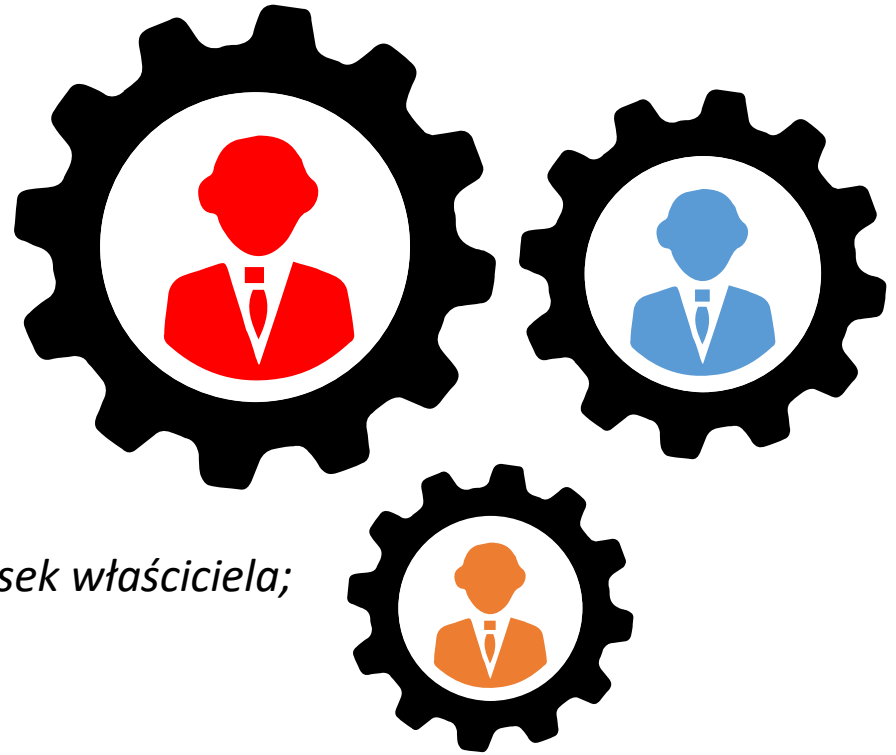
Właściciele SP powinni się szkolić, a w przypadku wątpliwości zwrócić się do organizacji posiadających odpowiednią wiedzę lub ULC (w naszym przypadku)



Organizacje CAMO/CAO powinny zrozumieć konsekwencje rozporządzenia 2019/1383 i dopilnować, aby personel zaangażowany w opracowywanie i zatwierdzanie AMP posiadał informacje, zrozumienie i doświadczenie w przypadku zastosowania odstępstwa przy opracowywaniu AMP od ICA DAH



W jakich przypadkach inspektor przegląda merytorycznie zawartość AMP?



jako element inspekcji ARI na wniosek właściciela;



jako element inspekcji SPOT;



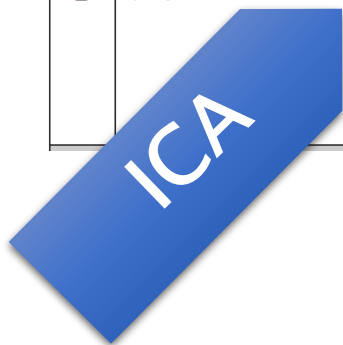
jako odpowiedź na zgłoszenie podmiotu wykonującego inspekcję ARI zgodnie z

ML.A.903 h):



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Program obsługi technicznej statku powietrznego Part-ML (AMP) <i>Part-ML aircraft maintenance programme (AMP)</i>	
Dokument numer: <i>Document number:</i>	
Identyfikacja statku powietrznego <i>Aircraft identification</i>	
1	Rejestracja(-e): SP- Typ: Nr seryjny: <i>Registration(s): Type: Serial no(s):</i>
	Właściciel: <i>Owner:</i>
Podstawa dla programu obsługi <i>Basis for the maintenance programme</i>	
2	Instrukcje posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH) dla ciągłej zdatności do lotu (ICA) <input type="checkbox"/> <i>Design approval holder (DAH) instructions for continued airworthiness (ICA)</i>
	Minimalny program inspekcji (MIP) jak wyszczególniono w ostatniej zmianie AMC1 ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> <i>Minimum inspection programme (MIP) as detailed in the latest revision of AMC1 ML.A.302(d)</i>
	Inne MIP zgodne z ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> <i>Other MIP complying with ML.A.302(d)</i>
	(Zadania wymień w Dodatku A) <i>(List the tasks in Appendix A)</i>





AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Posiadacz zatwierdzenia projektu (DAH) <i>Design approval holder (DAH)</i> Instrukcje dla ciągłej zdatności do lotu (ICA) <i>instructions for continuing airworthiness (ICA)</i>		
3	Producent wyposażenia i typ <i>Equipment manufacturer and type</i>	Odpowiednie odniesienie do ICA (zmiana/ data nie wymagana przyjmując, że używana jest zawsze ostatnia zmiana) <i>Applicable ICA reference (revision/date not required assuming the latest revision will always be used)</i>
Dla statków powietrznych innych niż balony <i>For aircraft other than balloons</i>		
3a	Statek powietrzny (inny niż balony) <i>Aircraft (other than balloons)</i>	
3b	Silnik (o ile dotyczy) <i>Engine (if applicable)</i>	
3c	Śmigło (o ile dotyczy) <i>Propeller (if applicable)</i>	
Dla balonów <i>For balloons</i>		
3d	Powłoka (tylko dla balonów) <i>Envelope (only for balloons)</i>	
3e	Kosz(-e) (tylko dla balonów) <i>Basket(s) (only for balloons)</i>	
3f	Palnik(-i) (tylko dla balonów) <i>Burner(s) (only for balloons)</i>	
3g	Butle paliwowe (tylko dla balonów) <i>Fuel cylinders (only for balloons)</i>	



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Dodatkowe wymagania obsługowe do ICA DAH'a lub do MIP (dotyczy wszystkich AMP)			
<i>Additional maintenance requirements to the DAH' ICA or to the MIP (applicable to all AMPs)</i>			
	Wskaż, czy w AMP uwzględniono którąkolwiek z poniższych rodzajów powtarzalnej obsługi (odpowiadając „TAK”, podaj szczegółowe wymagania w Dodatku B) <i>Indicate if any of the following types of repetitive maintenance are included in the AMP (when replying 'YES', list the specific requirements in Appendix B)</i>	TAK	NIE
		<i>Yes</i>	<i>No</i>
	Obsługa ze względu na określony sprzęt i modyfikacje <i>Maintenance due to specific equipment and modifications</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Obsługa ze względu na naprawę <i>Maintenance due to repairs</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	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). <i>Maintenance due to life-limited components (this should be only if the MIP is used. Otherwise, this data is already part of the DAH's data used as a basis for the AMP.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Obsługa ze względu na obowiązkowe informacje o ciągłej zdatości do lotu (ograniczenia zdatości do lotu (ALI), wymagania w zakresie obsługi certyfikacyjnej (CMR), szczególne wymagania w TCDS itp.) <i>Maintenance due to mandatory continuing airworthiness information (airworthiness limitations (ALIs), certification maintenance requirements (CMRs), specific requirements in the TCDS, etc.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rekomendacje dot. obsługi, takie jak interwały między przeglądami (TBO), podawane za pośrednictwem biuletynów serwisowych, listów serwisowych i innych nieobowiązkowych informacji serwisowych <i>Maintenance due to mandatory continuing airworthiness information (airworthiness limitations (ALIs), certification maintenance requirements (CMRs), specific requirements in the TCDS, etc.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Obsługa ze względu na powtarzalne AD <i>Maintenance due to repetitive ADs</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Obsługa wynikająca z określonych dyrektyw/wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej/operacyjnych (wysokościomierz, kompas, transponder itp.) <i>Maintenance due to specific operational/airspace directives/requirements (altimeter, compass, transponder, etc.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Obsługa ze względu na rodzaj operacji lub zatwierdzeń operacyjnych <i>Maintenance due to the type of operation or operational approvals</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inne <i>Other</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Czynności obsługowe alternatywne do ICA DAH (nie mniej restrykcyjne niż MIP) <i>Maintenance tasks alternative to the DAH's ICA (not less restrictive than the MIP)</i>			
5	Wskaż, czy istnieje jakieś alternatywne zadanie obsługi dla ICA DAH (jeżeli „TAK”, wyszczególnij konkretne alternatywne zadania obsługi w Załączniku C) <i>Indicate if there is any maintenance task alternative to the DAH's ICA</i> (when 'YES', list the specific alternative maintenance tasks in Appendix C)	TAK <i>Yes</i> <input type="checkbox"/>	NIE <i>No</i> <input type="checkbox"/>



Czy są zastosowane w AMP odstępstwa, eskalacje interwałów, alternatywne czynności do tych określonych w ICA DAH lub czy rezygnujemy z jakiegoś zadania?



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

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 Part-NCO)			
Uwaga: Obsługa techniczna wykonywana przez pilota-właściciela nie jest dozwolona w przypadku statków powietrznych użytkowanych przez zarobkowe ATO / DTO <i>Pilot-owner maintenance (only for balloons not operated under Subpart-ADD, or sailplanes not operated under Subpart-DEC, or other aircraft operated under Part-NCO)</i> <i>Remark: pilot-owner maintenance is not allowed for aircraft operated by a commercial ATO/DTO</i>			
	Czy pilot-właściciel wykonuje obsługę sam (pkt. ML.A.803)? <i>Does the pilot-owner perform pilot-owner maintenance (ref. ML.A.803)?</i> Jeżeli tak, wpisz nazwisko pilota-właściciela upoważnionego do wykonywania takiej obsługi: <i>If yes, enter the name of the pilot-owner(s) authorised to perform such maintenance:</i>	TAK <i>Yes</i>	NIE <i>No</i>
6	Nazwisko pilota-właściciela: <i>Pilot-owner name:</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Nr licencji: <i>Licence number:</i>		
	Podpis: <i>Signature:</i>		
	Data: <i>Date:</i>		
Uwaga: Można przywołać wykaz w przypadku wspólnej własności statku powietrznego <i>NOTE: It is possible to refer to a list in the case of jointly owned aircraft.</i>			



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Zatwierdzenie/deklaracja programu obsługi (wybierz odpowiednią opcję) <i>Approval/declaration of the maintenance programme (select the appropriate option)</i>	
7	<p>Deklaracja właściciela: <i>Declaration by the owner:</i> <input type="checkbox"/></p> <p>Zatwierdzenie przez zakontraktowaną CAMO/CAO: <i>Approval by the contracted CAMO/CAO:</i> <input type="checkbox"/></p>
	<p>„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”. <i>“I hereby declare that this is the maintenance programme applicable to the aircraft referred to in block 1, and I am fully responsible for its content and, in particular, for any alternatives tasks to the DAH’s data.”</i></p> <p>Podpis/nazwisko/data: <i>Signature/name/date:</i></p> <p>Nr zatwierdzenia CAMO/CAO: <i>Approval reference no of the CAMO/CAO:</i></p> <p>Podpis/nazwisko/data: <i>Signature/name/date:</i></p>



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Oświadczenie certyfikacyjne <i>Certification statement</i>	
	<p>„Dopilnuję, aby statek powietrzny był obsługiwany zgodnie z niniejszym programem obsługi technicznej oraz, że program obsługi technicznej zostanie w razie potrzeby przejrzany i zaktualizowany”.</p> <p>Podpisano przez osobę/organizację odpowiedzialną za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego zgodnie z ML.A.201: <i>„I will ensure that the aircraft is maintained in accordance with this maintenance programme and that the maintenance programme will be reviewed and updated as required.”</i> <i>Signed by the person/organisation responsible for the continuing airworthiness of the aircraft according to ML.A.201:</i></p> <p>Właściciel/leasingobiorca/operator <input type="checkbox"/> CAMO/CAO <input type="checkbox"/> <i>Owner/Lessee/operator CAMO/CAO</i></p> <p>Imię i nazwisko właściciela/leasingobiorcy/operatora lub numer zatwierdzenia CAMO/CAO <i>Name of owner/lessee/operator or CAMO/CAO approval number:</i></p>
8	<p>Adres: <i>Address:</i></p> <p>Telefon/fax: <i>Telephone/fax:</i></p> <p>E-mail: <i>Email:</i></p> <p>Podpis/data: <i>Signature/date:</i></p>



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

9	Załączone dodatki: <i>Appendices attached:</i>				
	- Dodatek A <i>- Appendix A</i>	TAK <i>Yes</i>	<input type="checkbox"/>	NIE <i>No</i>	<input type="checkbox"/>
	- Dodatek B <i>- Appendix B</i>	TAK <i>Yes</i>	<input type="checkbox"/>	NIE <i>No</i>	<input type="checkbox"/>
	- Dodatek C <i>- Appendix C</i>	TAK <i>Yes</i>	<input type="checkbox"/>	NIE <i>No</i>	<input type="checkbox"/>
	- Dodatek D <i>- Appendix D</i>	TAK <i>Yes</i>	<input type="checkbox"/>	NIE <i>No</i>	<input type="checkbox"/>



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

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)

Appendix A — Minimum inspection programme (MIP) (only applicable if a MIP different from the one described in AMC1 ML.A.302(d) is used — see Section 2 above)

Szczegóły zadań i inspekcji zawarte w stosowanym MIP.

Detail the tasks and inspections contained in the MIP being used.

MIP

zadania obsługowe inne niż opisane
w przykładowym MIP w AMC1 ML.A.302(d)



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Dodatek B – Dodatkowe wymagania obsługowe

(uwzględnić tylko jeżeli konieczne – patrz Sekcja 4 powyżej)

Appendix B — Additional maintenance requirements (include only if necessary — see Section 4 above)

Niniejszy dodatek powinien zawierać tylko zadania zawarte w AMP, zgodnie z zalecanym interwalem lub z innym interwalem.

(Wszystkie powtarzające się zadania obsługi technicznej nieuwzględnione w tym dokumencie, lub różnice w interwałach powinny być przechowywane w aktach CAMO/CAO (o ile 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 przegląd zdatości do lotu (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).

This appendix is supposed to include only the tasks which are included in the AMP, either at the recommended interval or at a different one.

(All repetitive maintenance tasks not included here, or the interval differences should be kept by the CAMO/CAO (when contracted) in their files with their corresponding justifications. Appendix D may optionally be used. Nevertheless, the owner/CAMO/CAO is responsible for taking into account all instructions, even if they are not adopted and listed here. The person performing the AR, if reviewing the AMP, is not responsible for the completeness of this appendix, but may do some sampling as part of the investigations and the findings discovered during the physical review).

Dodatek B – wypełniany jest na podstawie odpowiedzi podanych wcześniej w Sekcji 4 POT



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Opis zadania <i>Task description</i>	Odniesienie <i>References</i>	Interwał (zaznacz kratkę, jeżeli interwał różni się od wymaganego w przywołanym dokumencie) <i>Interval</i> (tick box if the selected interval differs from that required in the referenced document)
Obsługa ze względu na określone wyposażenie i modyfikacje <i>Maintenance due to specific equipment and modifications</i>		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Dodatek B – informacja nt. zmienionego interwału obsługi



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Dodatek C – Zadania obsługi technicznej alternatywne do ICA DAH (nie mniej restrykcyjne niż MIP) (uwzględnić tylko o ile konieczne – patrz Sekcja 5 powyżej) <i>Appendix C — Maintenance tasks alternative to the DAH's ICA (not less restrictive than the MIP) (include only if necessary — see Sections 5 above)</i>			
Opis zadania <i>Task description</i>	Rekomendowany interwał <i>Recommended interval</i>	Inspekcja/zadanie alternatywne <i>Alternative inspection/task</i>	Zmieniony interwał <i>Amended interval</i>
<i>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) When the DAH's ICA are used as the basis for the AMP, this appendix is used to include the tasks alternative to the DAH's ICA, which are included in the AMP. (When a CAMO/CAO is contracted, all elements justifying the deviations from the DAH's ICA should be kept by the CAMO/CAO and the organisation should provide a copy of these justifications to the owner.)</i>			
Wymiana oleju	50FH/4m-ce	----	100FH/12m-cy
TBO silnika	1600FH/12lat	Przegląd weryfik....	100FH/12m-cy

Dodatek C – np. jeśli w Dodatku B zaznaczono zmianę interwału



AMC2 ML.A.302 Formularz AMP EASA

Dodatek D – Informacja dodatkowa (opcjonalne)

Appendix D — Additional information (optional)

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.

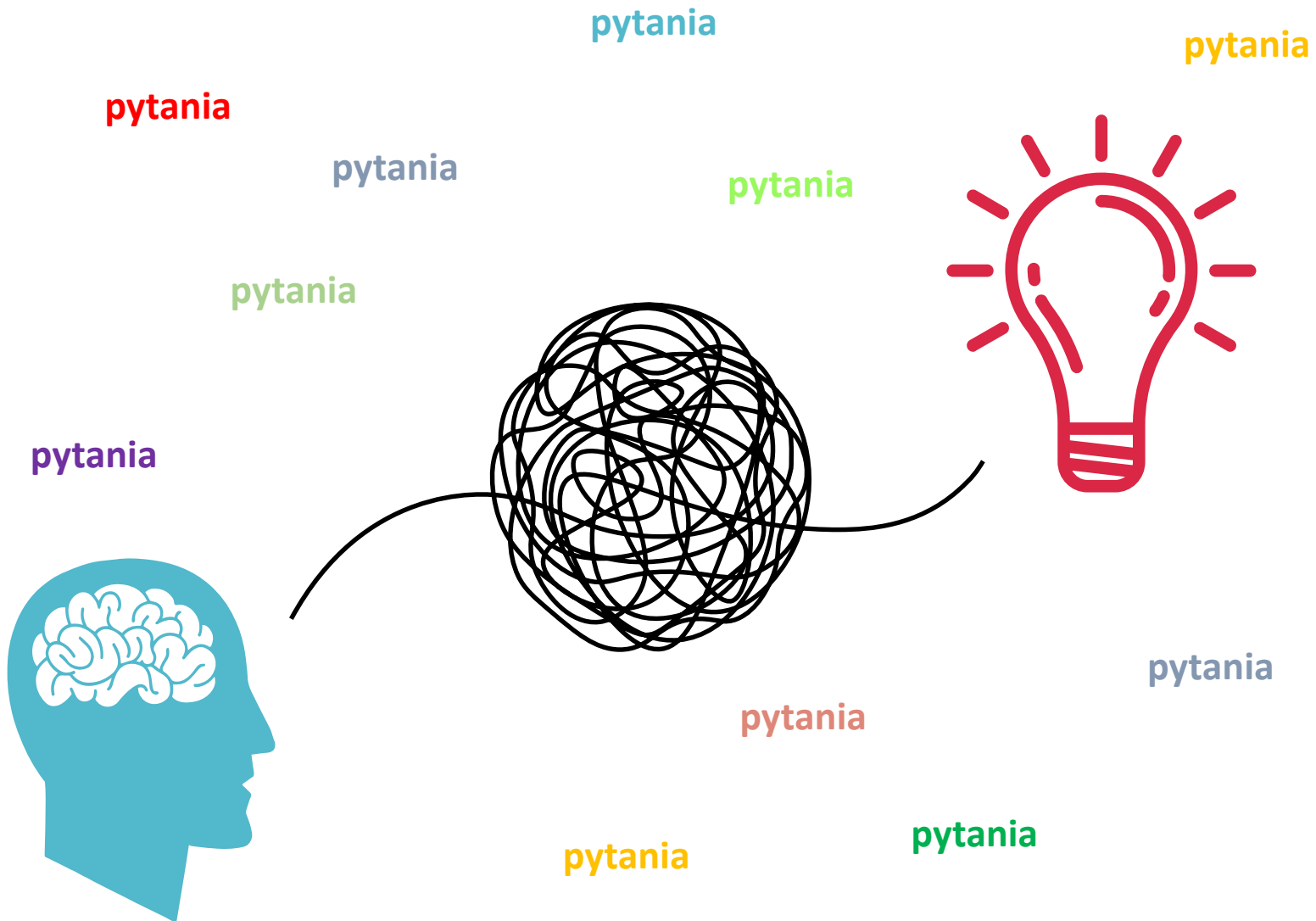
This appendix may optionally be used to provide additional information, such as the complete list of AMP tasks or the list of documents (e.g. service bulletins) considered during the development of the AMP.



ML.A.302 Program Obsługi Technicznej wg Part-ML

AMP to jeden z kluczowych elementów zarządzania ciągłą zdolnością do lotu i ważne by był postrzegany jako **narzędzie** a nie jeden z kolejnych dokumentów wytwarzanych w procesie „zarządzania”.







Dziękuję za uwagę

Angelika Bielec
abielec@ulc.gov.pl