

AMP dla SP podlegających pod Part-ML



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

09.05.2024



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

O czym dziś powiemy?

- Dla jakich SP i od kiedy obowiązuje?
- Wypełnianie programów obsługi technicznej
- Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej ?
- Przepis ML.A.302(e) jako alternatywa dla AMP
- Co sprawdzamy podczas kontroli SPOT/ARI ?

Uwaga: Materiał przygotowany w oparciu o aktualnie obowiązujące przepisy, włącznie z zmianami wynikającymi z Decyzji ED 202

dnia 20.10.2023 r.

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Dla jakich SP i od kiedy obowiązuje?

Dla jakich SP?

Innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, które nie są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008:

- 1) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 730 kg;
- 2) wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, certyfikowanych dla maksymalnie 4 osób;
- 3) innych statków powietrznych ELA2.

Od kiedy obowiązuje?

Przepis Part-ML wszedł w życie po 20.02.2020r. (Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/1383), zatem wszystkie AMP zatwierdzone lub deklарowane po tej dacie spełniają wymagania załącznika Vb (Part-ML).

W trakcie transferu na zgodność z Part-CAO/Part-CAMO umożliwiono dla Organizacji Part-MG stosowanie AMP zgodnych z M.A.302 zatwierdzonych przed

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

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): <i>Registration(s):</i>	SP-	Typ: <i>Type:</i>
	Właściciel: <i>Owner:</i>		Nr seryjny: <i>Serial no(s):</i>

Dane podstawowe SP oraz pełne dane właściciela – jeśli jest ich kilku należy wpisać wszystkich
Jeśli AMP dotyczy kilku SP, należy powielić wiersze

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Podstawa dla programu obsługi <i>Basis for the maintenance programme</i>		
2	Instrukcje ciągłej zdatności do lotu (ICA) <i>Instructions for continued airworthiness (ICA)</i>	<input type="checkbox"/> Minimalny program inspekcji (MIP) jak wyszczególniono w ostatniej zmianie AMC1 ML.A.302(d) <i>Minimum inspection programme (MIP) as detailed in the latest revision of AMC1 ML.A.302(d)</i>
		<input type="checkbox"/> Inne MIP zgodne z ML.A.302(d) <i>Other MIP complying with ML.A.302(d)</i>
		(Zadania wymień w Dodatku A) <i>(List the tasks in Appendix A)</i>

Podstawa AMP:

- ICA:
 - DAH
 - Składającego deklarację zgodności projektowej
- MIP określony w AMC1 ML.A.302(d)
- Inny MIP, ale spełniający założenia ML.A.302(d) – jeśli jest stosowany należy wymienić wszystkie zadania obsługi technicznej w Dodatku A do AMP

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Instrukcje 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>	

Dane techniczne ICA – musi być wypełnione bez względu na podstawę AMP

Konkretne zadania zawarte w MIP czy innym MIP są wykonywane w oparciu o technologię zawartą w ICA



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Dodatkowe wymagania obsługowe do ICA lub do MIP (dotyczy wszystkich AMP)		
<i>Additional maintenance requirements to the 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 whether 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 <i>Yes</i>	NIE <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 (Powinno być wypełniane tylko w przypadku zastosowania MIP. W przeciwnym razie dane te są już częścią danych wydanych przez DAH lub składającego deklarację zgodności projektowej wykorzystywanych jako podstawa dla AMP). <i>Maintenance due to life-limited components (this should be completed only if the MIP is used. Otherwise, this data is already part of the data issued by the DAH or declarant of a declaration of design compliance 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/wyma gań 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"/>



Zgodnie z M.L.A.302(c)5 AMP określa wszelkie **dodatkowe zadania obsługi technicznej**, które należy wykonać ze względu na konkretny typ statku powietrznego, konfigurację statku powietrznego oraz rodzaj i specyfikę operacji



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Czynności obsługowe alternatywne do ICA (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 (jeżeli odpowiesz „TAK”, wyszczególnij konkretne alternatywne zadania obsługi w Załączniku C) <i>Indicate whether there is any maintenance task alternative to the ICA</i> (when replying 'YES', list the specific alternative maintenance tasks in Appendix C)	TAK Yes <input type="checkbox"/>	NIE No <input type="checkbox"/>

Oświadczenie, czy AMP zawiera odstępstwa od zaleceń ICA, czy nie.

Szczegóły tych odstępstw będą opisane w DODATKU C.

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

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
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)
Remark: pilot-owner maintenance is not allowed for aircraft operated by a commercial ATO/DTO

		TAK	NIE
		Yes	No
6 Czy pilot-właściciel wykonuje obsługę sam (pkt. ML.A.803)? <i>Does the pilot-owner perform pilot-owner maintenance (ref. ML.A.803)?</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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>			
Nazwisko pilota-właściciela: <i>Pilot-owner name:</i>	Nr licencji: <i>Licence number:</i>		
Podpis: <i>Signature:</i>	Data: <i>Date:</i>		
Uwaga: Można przywołać w 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>			

Oświadczenie o wykonywaniu czynności obsługowych przez pilota-właściciela. Jeśli jest kilku – należy wskazać wszystkich.



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

ML.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

- a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
- 1) posiadać ważną licencję pilota lub równoważną licencję, wydaną lub uznaną przez państwo członkowskie, z uprawnieniem na dany typ lub daną klasę statków powietrznych;
 - 2) być wyłącznym właścicielem lub współwłaścicielem statku powietrznego; taki właściciel musi być:
 - (i) albo jedną z osób fizycznych wskazanych w dokumencie rejestracyjnym;
 - (ii) albo członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną, w przypadku gdy podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracyjnym jako właściciel lub operator; członek ten musi bezpośrednio uczestniczyć w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i musi być przez niego wyznaczony do przeprowadzania obsługi technicznej pilota-właściciela.

Przepis wprost opisuje kto może być zakwalifikowany jako pilot-właściciel. Zgodnie z pkt. (a)(2) pilot-właściciel musi spełnić albo ppkt (i) albo ppkt. (ii).

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Zatwierdzenie/deklaracja programu obsługi (wybierz odpowiednią opcję)		
<i>Approval/declaration of the maintenance programme (select the appropriate option)</i>		
7	Deklaracja właściciela: <i>Declaration by the owner:</i> <input type="checkbox"/>	Zatwierdzenie przez zakontraktowaną CAMO/CAO: <i>Approval by the contracted CAMO/CAO:</i> <input type="checkbox"/>
„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 lub składającego deklarację zgodności projektowej”. <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 data issued by the DAH or declarant of a declaration of design compliance.”</i>		Nr zatwierdzenia CAMO/CAO: <i>Approval reference no of the CAMO/CAO:</i>
Podpis/nazwisko/data: <i>Signature/name/date:</i>		Podpis/nazwisko/data: <i>Signature/name/date:</i>

Zatwierdzenie dla AMP SP zarządzanych przez CA(M)O lub deklaracja AMP SP zarządzanych przez właściciela/i.

Jeśli właścicieli jest kilku – każdy musi podpisać

oświadczenie.

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Oświadczenie certyfikacyjne <i>Certification statement</i>	
„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 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>	
Właściciel/leasingobiorca/operator <i>Owner/Lessee/operator</i>	<input type="checkbox"/> CAMO/CAO <i>CAMO/CAO</i>
Imię i nazwisko właściciela/leasingobiorcy/operatora lub numer zatwierdzenia CAMO/CAO <i>Name of owner/lessee/operator or CAMO/CAO approval number:</i>	
8	
Adres: <i>Address:</i>	
Telefon/fax: <i>Telephone/fax:</i>	
E-mail: <i>Email:</i>	
Podpis/data: <i>Signature/date:</i>	

Oświadczenie certyfikacyjne. Jeśli właściciele SP jest kilku – każdy musi podpisać oświadczenie.

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Załączone dodatki:					
<i>Appendices attached:</i>					
9	- 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"/>

DODATEK A – wypisane dokładne task'i, które stanowią MIP inny niż ten określony w AMC1 ML.A.302(d) – musi być zaznaczone i wypełnione gdy taka opcja jest zakreślona jako podstawa AMP

DODATEK B – zawiera szczegóły dodatkowych poza MIP/ICA powtarzalnych czynności obsługowych

DODATEK C – zawiera wytłumaczenie, co i jak zostało zmienione w zakresie odstępstwa od zaleceń

DODATEK D – dodatek, który może zawierać wszystkie dowolne informacje, np. harmonogram obsługi, opis stosowania tolerancji dla czynności obsługowych



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

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.

DODATEK A – wypisane zadania obsługowe, które stanowią MIP inny niż ten określony w AMC1 ML.A.302(d). Nowy harmonogram musi spełniać założenia przepisu ML.A.302(d), ale może być uzupełniony o dodatkowe czynności obsługowe lub jedno lub więcej zadań obsługowych zawiera inny sposób kontroli niż ten zaproponowany w AMC1 do ML.A.302(d).

UWAGA: MIP opisany w AMC1 ML.A.302(d) jest ogólnym opisem czynności obsługowych bez względu na konfigurację SP, zatem zawiera czynności obsługowe, które ze względu na wyposażenie SP nie będzie dotyczyło danego egzemplarza SP, np. gaźnik vs. wtryski paliwa w silniku tłokowym. Przypadek, gdy niektóre zadania obsługowe „nie dotyczą” danego SP nie jest MIP-em innym niż ten określony w AMC1 ML.A.302(d).

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Dodatek B – Dodatkowe wymagania obsługowe (uwzględnić tylko jeżeli konieczne – patrz Sekcja 4 powyżej) <i>Appendix B – Additional maintenance requirements (include only if necessary – see Section 4 above)</i>		
<i>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). <small>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).</small></i>		
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> <small>(tick box if the selected interval differs from that required in the referenced document)</small>
Obsługa ze względu na określone wyposażenie i modyfikacje <i>Maintenance due to specific equipment and modifications</i>		
		<input type="checkbox"/>
Obsługa ze względu na naprawę <i>Maintenance due to repairs</i>		
		<input type="checkbox"/>
Obsługa ze względu na komponenty o ograniczonym okresie użytkowania (Powinno być wypełniane tylko w przypadku zastosowania MIP. W przeciwnym razie dane te są już częścią danych wykorzystywanych jako podstawa dla AMP). <i>Maintenance due to life-limited components (This should be only completed if the MIP is used. Otherwise, this data is already part of the data used as the basis for the AMP).</i>		
		<input type="checkbox"/>
Obsługa ze względu na obowiązkowe informacje o ciągłej zdatości do lotu (ALI, CMR, szczególne wymagania w TCDS itp.) <i>Maintenance due to mandatory continuing airworthiness instructions (ALIs, CMRs, specific requirements in the TCDS, etc.)</i>		
		<input type="checkbox"/>
Rekomendacje dot. obsługi, takie jak interwały TBO, podawane za pośrednictwem biuletynów serwisowych, listów serwisowych i innych nieobowiązkowych informacji serwisowych <i>Maintenance recommendations, such as TBO intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information</i>		
		<input type="checkbox"/>

DODATEK B – zawiera wszystkie **DODATKOWE POWTARZALNE** czynności obsługowe poza ICA czy MIP

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Za pomocą zaznaczonych kratki po prawej stronie tabeli identyfikowane są czynności, dla których zastosowano odstępstwo.

Zgodnie z opisem tabeli:

Interwał
(zaznacz kratkę, jeżeli interwał różni się od wymaganego w przywołanym dokumencie)
Interval
(tick box if the selected interval differs from that required in the referenced document)

Interwał przywołany w Części B jest **praktycznie stosowanym interwałem** dla czynności obsługowej.

Jeśli zalecenia DAH/składającego deklarację zgodności projektowej zawierają DODATKOWE POWTARZALNE czynności obsługowe, których charakter nie pasuje do poszczególnych czynności dodatkowych wymienionych w Części B, należy je umieścić w miejscu „Inne” na końcu Części B tabeli, np.

SB/SI/SL z powtarzalnym interwałem, które nie zawierają TBO (m.in. MSB 480X, MSB 388/SI1485 dla silników Lycoming)

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Dodatek C – Zadania obsługi technicznej alternatywne do ICA (nie mniej restrykcyjne niż MIP) (uwzględnić tylko o ile konieczne – patrz Sekcja 5 powyżej) <i>Appendix C – Maintenance tasks alternative to the DAF'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 jest używana jako podstawa AMP, ten dodatek służy do uwzględnienia zadań alternatywnych do ICA zawartych w AMP. (W przypadku zawarcia umowy z CAMO/CAO wszystkie elementy uzasadniające odstępstwa od ICA powinny być przechowywane przez CAMO/CAO, a organizacja powinna udostępnić właścicielowi kopię takich uzasadnień) When the ICA are used as the basis for the AMP, this appendix is used to include the tasks alternative to the ICA, which are included in the AMP. (When a CAMO/CAO is contracted, all elements justifying the deviations from the ICA should be kept by the CAMO/CAO and the organisation should provide a copy of these justifications to the owner)</i>			
MSB 480X	50FH/4mce	N/D	50FH

DODATEK C – zawiera wytłumaczenie w jaki sposób zastosowano odstępstwo:

- Zmiana interwału
- Zmiana sposobu wykonania czynności
- Odstąpienie od czynności obsługowych (UWAGA: należy wprowadzić czynności alternatywne nie mniej restrykcyjne niż MIP)



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Wypełnianie programów obsługi technicznej

Dodatek D – Informacja dodatkowa (opcjonalne) <i>Appendix D – Additional information (optional)</i>
<i>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.</i> <i>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.</i>

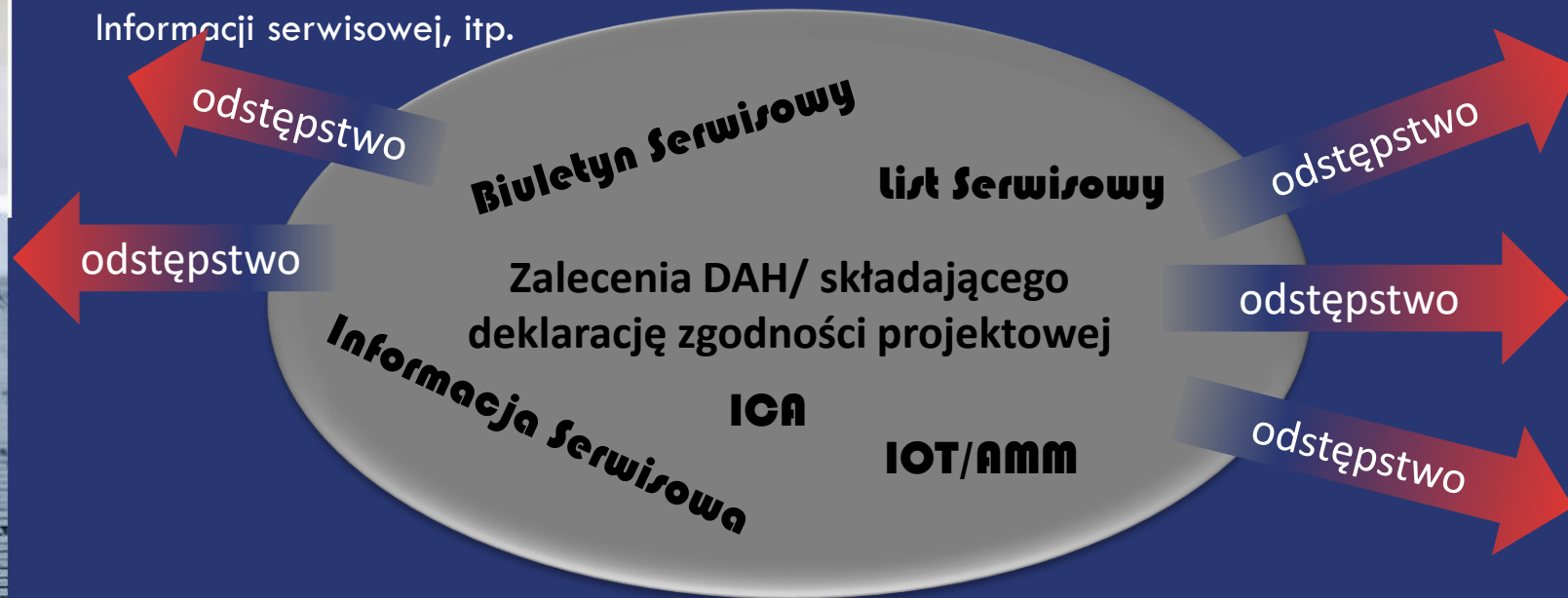
DODATEK D – jest to dodatek opcjonalny i może zawierać pełny harmonogram czynności powtarzalnych, listę elementów podlegających wymianie czy naprawie głównej, itp.



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej ?

Odstępstwo od zaleceń DAH/składającego deklarację zgodności projektowej to **każda forma zmiany** stosowanych danych zawartych w oficjalnej informacji wydanych przez DAH w postaci: Instrukcji obsługi technicznej (z wyłączeniem AWL, CMR), Biuletynu Serwisowego, Listu Serwisowego, Informacji serwisowej, itp.





AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej ?

Od czego **nie można samemu odstąpić**?

- Ograniczenia zdolności do lotu /AWL

(zwyczajowo rozdz. 4 AMM - Airworthiness Limitation Section)

- Wymagania w zakresie obsługi certyfikacyjnej /CMR
- Szczególne wymagania zawarte w TCDS
- Dyrektywy Zdolności

**Odstępstwa we
wskazanych zakresach
zatwierdza EASA**

Uwaga: zgodnie z ML.A.302(c)5 proces wprowadzania odstępstwa jest inicjowany przez właściciela SP.



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej ?

Obowiązkowe informacje dotyczące ciągłej zdatności do lotu inne niż AD są zdefiniowane w GM1 ML.A.302(c)4

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



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej ?

Dawno, dawno temu..... ICA nie miały ustandaryzowanego układu, nazewnictwa itp.

KONSEKWENCJA – zapisy są niedokładne i mylące

Pytanie: Co należy zrobić, by upewnić się że dana czynność nie jest np. AWL?

Odpowiedź: Upewnić się u DAH'a lub składającego deklarację zgodności projektowej, że dana czynność nie należy do obowiązkowych informacji dotyczących ciągłej zdatności do lotu.

Akceptowalna forma potwierdzenia: dowolna, z której można zachować dowód sprawdzenia, np. korespondencja mailowa

UWAGA: powyższe dotyczy wszystkich SP bez względu na sposób zarządzania



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej ?

AMP dla SP
zarządzanego
przez właściciela
- nie trzeba
uzasadniać
odstępstw

VS

AMP dla SP
zarządzanego przez
CA(M)O - trzeba
uzasadniać każde
odstępstwo



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej?

Pytanie: Co ma zawierać uzasadnienie odstępstwa ?

Odpowiedź: JAKO MINIMUM ma zawierać następujące elementy:

- Kontrola, czy nie wprowadza zmian do obowiązkowych informacji dotyczących ciągłej zdatności do lotu → Potwierdzenie
- Ocena, czy zaproponowane działania alternatywne nie są mniej restrykcyjne niż MIP
- Ocena ryzyka w tabeli poniżej)

	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
Kto zarządza zdatnością do lotu statku powietrznego?	WYŻSZE RYZYKO: właściciel-pilot ŚREDNIE RYZYKO: niezależny personel poświadczający

zgodnie z AMC1 ML.A.302(c) (część

AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co to odstępstwa i jak je wprowadzać do programów obsługi technicznej ?

AMC1 ML.A.302(c) wskazuje przykłady aspektów jakie należy rozważyć dla konkretnego SP - nie wszystkie będą miały zastosowanie dla konkretnego SP, bądź wskazane aspekty w AMC mogą nie być wystarczające do rzetelnej oceny ryzyka.

Organizacja wprowadzająca odstępstwa do AMP powinna posiadać stosowną procedurę w CA(M)E, określającą ocenę w mających zastosowanie obszarach ryzyko oraz określić akceptowalne poziomy ryzyka, w przypadku których wprowadzane jest odstępstwo.



Procedura CA(M)E

Ocena → Wynik końcowy w oparciu o określone w procedurze akceptowalne poziomy ryzyka

Każde uzasadnienie odstępstwa musi być udokumentowane i przechowywane wraz z AMP.



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Przepis ML.A.302(e) jako alternatywa dla AMP

Deklaracja właściciela lub zatwierdzenie przez CAMO lub CAO **nie są wymagane**, a dokument dotyczący AMP nie musi być sporządzany, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- ✈️ wszystkie ICA wydane przez DAH są przestrzegane bez żadnych odstępstw;
- ✈️ wszystkie zalecenia dotyczące obsługi technicznej, np. okresów międzynaaprawczych, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych, są przestrzegane bez żadnych odstępstw;
- ✈️ brak konieczności wykonania dodatkowych zadań obsługi technicznej wynikających z któregośkolwiek poniższych aspektów:
 - a) konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego;
 - b) przeprowadzone naprawy statku powietrznego;
 - c) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu;
 - d) specjalne zatwierdzenia operacyjne;
 - e) korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne.



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Przepis ML.A.302(e) jako alternatywa dla AMP

- ✈️ Piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela.
UWAGA: sytuacja ta 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.



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co sprawdzamy podczas kontroli SPOT/ARI ?

W trakcie kontroli SP na wniosek właściciela (Inspekcja ARI), czy w ramach nadzoru bieżącego (Inspekcja SPOT/ACAM) sprawdzeniu podlega zgodność przedstawionego programu obsługi technicznej z przepisem ML.A.302 m.in. w następującym zakresie:

- Poprawność i kompletność danych zgodnie z danymi rejestrowymi SP (uzupełnione wymagane komórki, podpisy);
- Poprawność danych obsługowych określonych w pkt. 2 AMP;
- Kontrola, czy wskazany w pkt. 6 pilot spełnia wymagania ML.A.802 w zakresie definicji „pilot-właściciel”;
- Kontrola, czy określony w Dodatku A „MIP inny” dla wskazanych czynności obsługowych spełnia wymagania zawarte w ML.A.302(d);
- Kontrola, czy AMP zawiera wszystkie mające zastosowanie dodatkowe czynności obsługowe w dodatku B AMP, wynikające z konfiguracji, historii i sposobu użytkowania SP?



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co sprawdzamy podczas kontroli SPOT/ARI ?

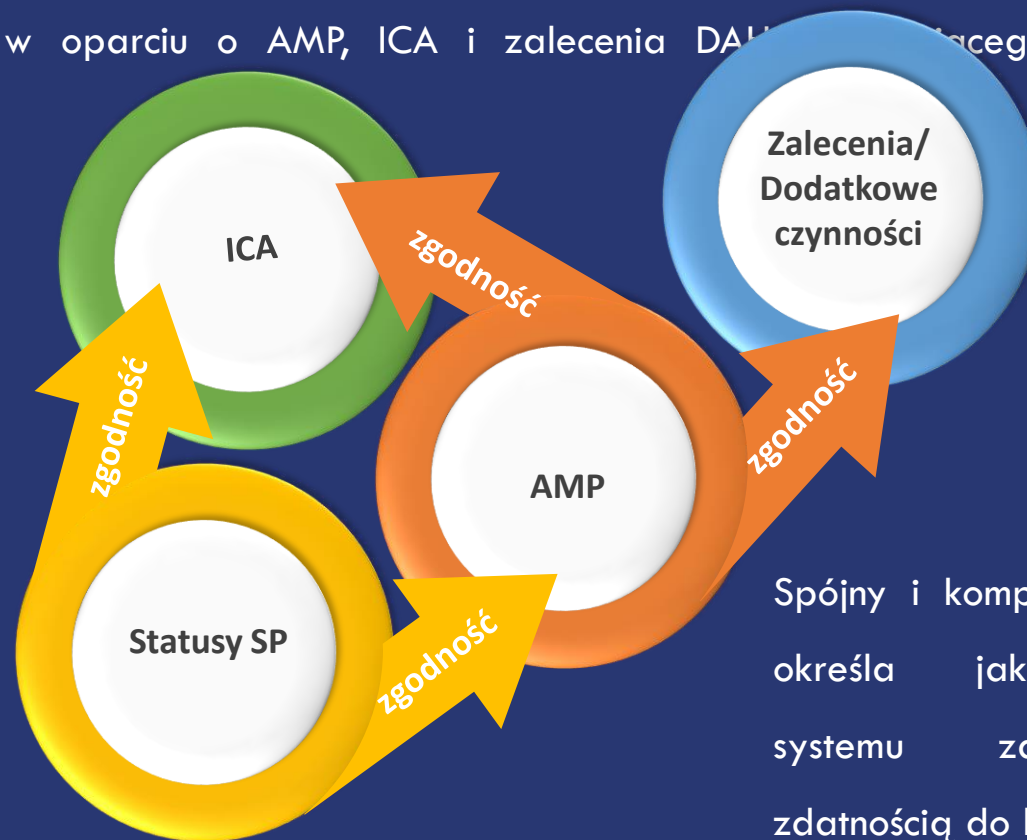
- Kontrola, czy wskazane w Dodatku C odstępstwa mogą zostać zastosowane, czy wprowadzono odniesienie do danych obsługowych określających alternatywne czynności obsługowe (np. AMM, pkt. 7.2), czy dla wprowadzonych odstępstw przedstawiono uzasadnienie (jeśli dotyczy), czy uzasadnienie zawiera wymagane przepisem informacje?
- Kontrola, czy podane dane w Dodatku D harmonogram czynności obsługowych/Listy LLP/Listy TBO/itp. zawierają wszystkie poziomy obsług zgodnie z ICA?



AMP dla SP podlegających pod Part-ML

Co sprawdzamy podczas kontroli SPOT/ARI ?

Dodatkowo kontrolowana jest dokumentacja ciągłej zdatności do lotu wymagana przepisem ML.A.305(d) w oparciu o AMP, ICA i zalecenia DAH, w tym składającego deklarację zgodności projektowej.



Spójny i kompletny system zapisów określa jakość prowadzonego systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu



Dziękuję za uwagę

Angelika Bielec

Starszy Specjalista LTT-2

(+48 694 409 510, abielec@ulc.gov.pl)