



**Załącznik Vb (Part-M Light)
do rozporządzenia wykonawczego (UE)
nr 1321/2014
(wybrane zagadnienia)**





W niniejszej prezentacji wykorzystano wybrane zagadnienia ze zmianami do Part-ML wprowadzonymi przez:

- Rozporządzenie (EU) nr 2019/1383
- Rozporządzenie (EU) nr 2019/1393 (sprostowanie)
- Rozporządzenie (EU) nr 2020/270
- Rozporządzenie (EU) nr 2021/700
- Decyzja 2020/002/R



Part-M Light (wybrane zagadnienia)

Standardy dla statków powietrznych

Part-M
Light

Part-M

Standardy dla organizacji

Part-CAMO

Part-CAO

Part-145

Part-M/G
do
24.03.2022

Part-M/F
do
24.03.2022



Artykuł 3 ust. 2 rozporządzenia 1321/2014

Wymagania załącznika Vb (Part-ML) stosuje się do następujących statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym:

- a) samoloty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg;
- b) wiropląty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1 200 kg, certyfikowane dla maksymalnie 4 osób;
- c) inne statki powietrzne ELA2.

W przypadku gdy statki powietrzne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), b) i c), są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zastosowanie mają wymagania załącznika I (Part-M).



Part-M Light (wybrane zagadnienia)

GM Art. 3 i 4 rozporządzenia 1321/2014

		Non-licenced air carrier						Licenced air carrier ¹	
		Non-commercial			Commercial ²				
		Non-CMPA		CMPA	Non-CMPA		CMPA	Non-CMPA	CMPA ³
		'Light' ⁴	Non-'Light'		'Light'	Non-'Light'			
Part-M (Annex I)		N/A	Part-M mandatory		N/A	Part-M mandatory			
Part-ML (Annex Vb)		Part-ML mandatory	N/A		Part-ML mandatory	N/A			
Part-CAMO (Annex Vc)		Individual CAM ⁵ or CAO-CAM or CAMO		Part-CAMO mandatory	CAO-CAM ⁶ or CAMO		Part-CAMO mandatory		
Part-CAO (Annex Vd)	for CA management (CAO-CAM)			N/A			N/A		
	for maintenance (CAO-M)	Individual maintenance ⁷ or CAO-M ⁸ or Part-145		N/A	CAO-M or Part-145		N/A		
Part-145 (Annex II)				Part-145 mandatory			Part-145 mandatory		

¹ Air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008.

² Commercial = balloon operated under Subpart-ADD of Part-BOP or sailplane operated under Subpart-DEC of Part-SAO or other aircraft, not operated under Part-NCO; includes commercial ATO and commercial DTO.

³ CMPA = Complex motor-powered aircraft, ref. Article 3(j) of Regulation (EC) No 216/2008.

⁴ 'Light' a/c (not formal denomination) = Aeroplanes up to 2 730 kg MTOM, rotorcraft up to 1 200 kg MTOM / max 4 occupants, and other ELA2 aircraft.

⁵ Individual CAM (not formal denomination) = continuing airworthiness of the a/c managed by the owner under its own responsibility.

⁶ CAO-CAM (not formal denomination) = Part-CAO organisation with continuing airworthiness management privilege.

⁷ Individual maintenance (not formal denomination) = maintenance released by pilot-owner or independent certifying staff.

⁸ CAO-M (not formal denomination) = Part-CAO organisation with maintenance privilege.



BALON	Part-BOP Subpart-ADD	nie Subpart-ADD	
		zarobkowe ATO/DTO	nie ATO/DTO lub nie zarobkowe ATO/DTO
Wymagane CAMO/CAO?	TAK	TAK	NIE*
POT	POT musi być zatwierdzony przez zakontraktowane CAMO/CAO		Jeśli SP nie jest w CAMO/CAO POT musi być deklarowany
			Jeśli jest zakontraktowane CAMO/CAO POT musi być zatwierdzony przez CAMO/CAO
	Jeśli są spełnione warunki ML.302(e) POT nie jest wymagany		
obsługa	organizacja obsługowa		organizacja obsługowa lub Part-66 lub pilot-właściciel**
przegląd zdatności do lotu i ARC	organizacja obsługowa*** lub zakontraktowane CAMO/CAO lub władza lotnicza		organizacja obsługowa*** lub Part-66*** lub CAMO/CAO (jeśli zakontraktowane) lub władza lotnicza

* - CAMO/CAO nie jest wymagane lecz właściciel może zdecydować o podpisaniu kontraktu

** - organizacja obsługowa jest wymagana dla remontu niektórych podzespołów

*** - razem z obsługą 100h/12m



SZYBOWIEC	Part-SAO Subpart-DEC	nie Subpart-DEC	
		zarobkowe ATO/DTO	nie ATO/DTO lub nie zarobkowe ATO/DTO
Wymagane CAMO/CAO?	TAK	TAK	NIE*
POT	POT musi być zatwierdzony przez zakontraktowane CAMO/CAO		Jeśli SP nie jest w CAMO/CAO POT musi być deklarowany
			Jeśli jest zakontraktowane CAMO/CAO POT musi być zatwierdzony przez CAMO/CAO
	Jeśli są spełnione warunki ML.302(e) POT nie jest wymagany		
obsługa	organizacja obsługowa		organizacja obsługowa lub Part-66 lub pilot-właściciel**
przegląd zdatności do lotu i ARC	organizacja obsługowa*** lub zakontraktowane CAMO/CAO lub władza lotnicza		organizacja obsługowa*** lub Part-66*** lub CAMO/CAO (jeśli zakontraktowane) lub władza lotnicza

* - CAMO/CAO nie jest wymagane lecz właściciel może zdecydować o podpisaniu kontraktu

** - organizacja obsługowa jest wymagana dla remontu niektórych podzespołów

*** - razem z obsługą 100h/12m



SP inne niż balony i szybowce	nie Part-NCO	Part-NCO	
		zarobkowe ATO/DTO	nie ATO/DTO lub nie zarobkowe ATO/DTO
Wymagane CAMO/CAO?	TAK	TAK	NIE*
POT	POT musi być zatwierdzony przez zakontraktowane CAMO/CAO		Jeśli SP nie jest w CAMO/CAO POT musi być deklarowany
			Jeśli jest zakontraktowane CAMO/CAO POT musi być zatwierdzony przez CAMO/CAO
	Jeśli są spełnione warunki ML.302(e) POT nie jest wymagany		
obsługa	organizacja obsługowa		organizacja obsługowa lub Part-66 lub pilot-właściciel**
przegląd zdolności do lotu i ARC	organizacja obsługowa*** lub zakontraktowane CAMO/CAO lub władza lotnicza		organizacja obsługowa*** lub Part-66*** lub CAMO/CAO (jeśli zakontraktowane) lub władza lotnicza

* - CAMO/CAO nie jest wymagane lecz właściciel może zdecydować o podpisaniu kontraktu

** - organizacja obsługowa jest wymagana dla remontu niektórych podzespołów

*** - razem z obsługą 100h/12m



GM1 ML.A.301(i) LOTY KONTROLNE PO OBSŁUDZE (MAINTENANCE CHECK FLIGHTS - MCF)

1. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z danych obsługowych to organizacja przed takim lotem wydaje CRS po niepełnej obsłudze. Następnie wykonywany jest MCF (w ramach ważnego ARC), wykonuje się pozostałe obsługi i wydaje ostateczny CRS. Zaleca się otwarcie nowego wpisu do książki SP, gdzie przy potrzebie wykonania MCF przywoła się do odpowiednich danych mających wpływ na ograniczenia SP.
2. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z wewnętrznych wymogów organizacji, a nie danych obsługowych, to CRS wydawany jest przed lotem. Lot wykonywany w ramach ważnego ARC.



GM1 ML.A.301(i) LOTY KONTROLNE PO OBSŁUDZE (MAINTENANCE CHECK FLIGHTS - MCF)

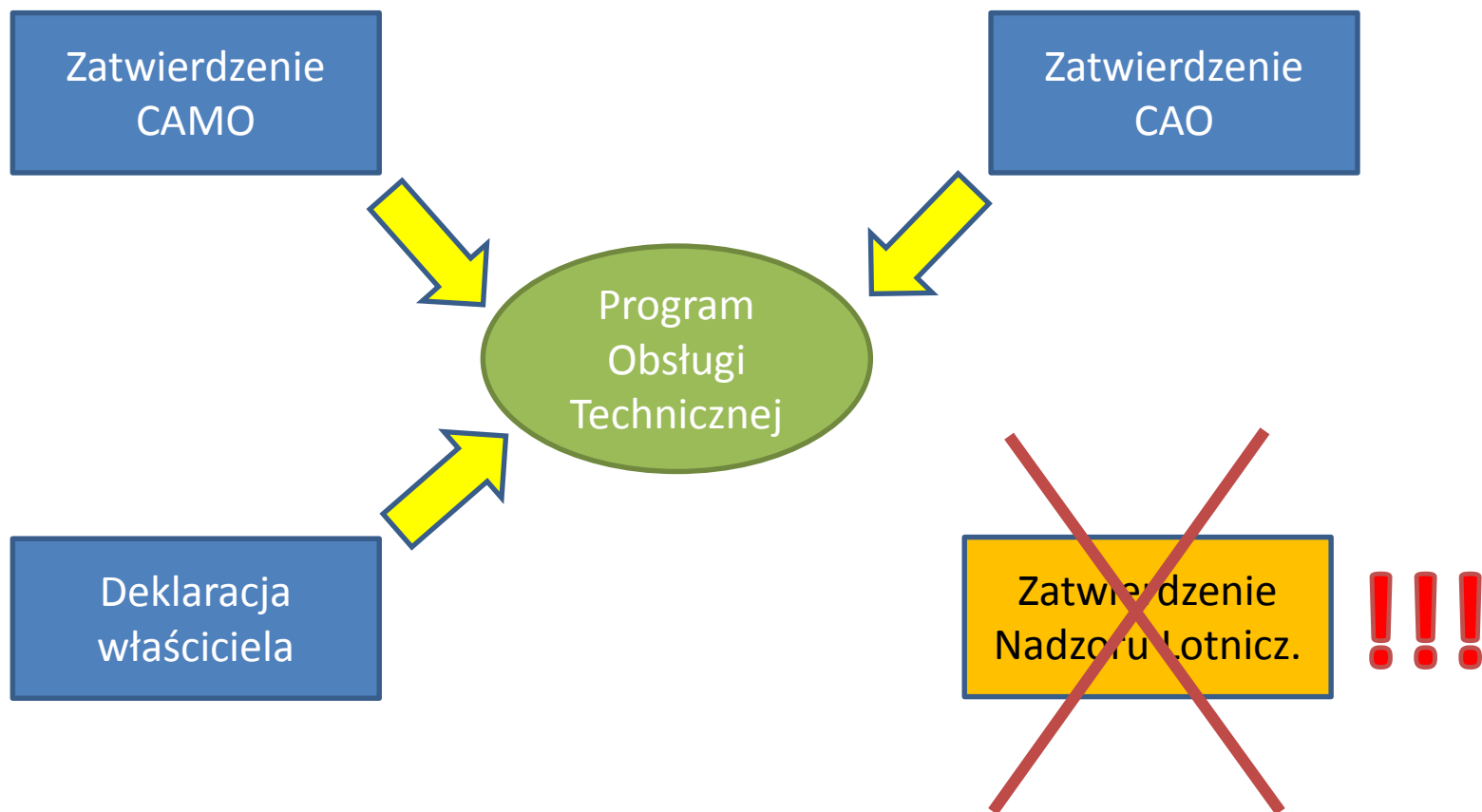
3. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z konieczności potwierdzenia usunięcia niesprawności to CRS wydawany jest przed lotem, gdyż proces usunięcia usterki opisany jest w danych obsługowych. Lot wykonywany w ramach ważnego ARC.
4. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z niemożliwości ustalenia przyczyny usterki na ziemi, a proces usunięcia usterki nie został opisany w danych obsługowych to przed lotem wymagane jest uzyskanie PtF (niezależnie od tego czy ARC jest ważne). CRS wydawany jest po zakończeniu odpowiedniej obsługi.

W przypadku braku ważności ARC we wszystkich przypadkach wymagane jest uzyskanie PtF na cel 16



Wg artykułu 4 rozp. 1321/2014 Programy Obsługi Technicznej zatwierdzone przed 24.03.2020 na podstawie Part-M są nadal ważne.

Jeśli POT wymaga zmiany to nowe zatwierdzenie będzie wg Part-ML





POT nie musi być sporządzany, gdy:

- Przestrzegane są wszystkie ICA wydane przez DAH
- Wykonywane są wszystkie zalecenia z SB, SL itp.
- Brak konieczności wykonania dodatkowej obsługi ze względu na:
 - wykonane modyfikacje i naprawy
 - podzespoły o ograniczonej żywotności i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu
 - specjalne zatwierdzenia operacyjne
 - sposób wykorzystania SP i środowisko operacyjne
- Piloci-właściciele mają upoważnienia do wykonania obsługi

Ma to także zastosowanie dla zakontraktowanej CAMO/CAO



POT może być oparty o:

- minimalny program przeglądu (MIP)
- instrukcje ciągłej zdatności do lotu (ICA) wydane przez posiadacza zatwierdzonego projektu (DAH) lub wyposażenia



Minimalny Program Przeglądu (MIP) ma zastosowanie do:

- samolotów z MTOM < 2730 kg
- szybowców ELA2 i motoszybowców ELA2
- balonów ELA2

Dotychczas były to statki powietrzne ELA1.



POT musi obejmować wszystkie obowiązkowe zadania dotyczące ciągłej zdatności do lotu np.

- powtarzalne dyrektywy zdatności do lotu (AD)
- ograniczenia zdatności do lotu (ALS)
- szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu (TCDS)



W GM1 ML.A.302(c)(4) podano, że zadania obowiązkowe mogą być różnie oznaczone w przypadku, gdy termin „Airworthiness Limitations Section” nie był jeszcze w użyciu.

- Airworthiness limitations or Airworthiness limitation items (ALI)
- Certifications maintenance requirements (CMR)
- Safe life items or safe life limits or safe life limitations
- Life-limited parts (LLP)
- Time limits
- Retirements life
- Mandatory Inspections or Mandatory airworthiness Inspections
- Fuel airworthiness limitations or Fuel tank safety limitations
- Ageing systems maintenance

Rekomendowana jest konsultacja z DAH lub sprawdzenie TCDS.
Eskalacja interwałów tych zadań jest możliwa tylko poprzez EASA.



Przykład 1 kontaktu z DAH w sprawie Airworthiness Limitation

TCDS nr EASA.A.378 dla TB 9

2. Maintenance Manual

Aircraft Maintenance Manual (AMM) must be at Revision 19 or later revision (incl. Chapter 4 Airworthiness Limitations), plus temporary revisions pending the next updated version.

AMM dla TB 9 sekcja 04-00-00

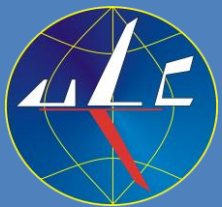
**SOCATA
TB 9 MODEL**

MAINTENANCE MANUAL

TBO silnika Lycoming jest
w SI 1009, a nie w EMM

■ 4. ENGINE SERVICE LIFE

Refer to AVCO LYCOMING Operator's Manual (latest edition) or to fascicle P-41-40 (latest edition) of GSAC (Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile, ex-BUREAU VERITAS, Aeronautics Division).



Przykład 1 kontaktu z DAH w sprawie Airworthiness Limitation

Dear Sir,

We received your question about TB9 aircraft maintenance manual which is referring to TC holder (LYCOMING) documentation.

As such, Time Between Overhaul of TB9 engine belongs to airworthiness limitation (AWL).

Best regards,



Arnault MORAIN

Certification & Maintenance Engineering

Airworthiness Department

Airplane Business Unit

TARBES - FRANCE

Tel: +33 5 62 41 78 05

a.morain@daher.com

www.daher.com www.tbm.aero



Przykład 2 kontaktu z DAH w sprawie Airworthiness Limitation

TCDS nr EASA.A.065 dla H36

Airplane Maintenance Manual (AMM)
(incl. Airworthiness Limitations)

Maintenance Manual, Issue May 1984,
Valid for Serial Nos. 3601 – 36193 and
Serial Nos. 3501 – 3539 inclusive

Maintenance Manual, Issue 15. November 1985
Valid for Serial Nos. 360151 – 360153 and
from Serial Nos. 36.204 inclusive

Engine Manual – Engines for Powered Gliders
Limbach L 2000 and series, latest effective issue

Owner's Manual for the HO-V62 and HO-V62-R propeller,
latest effective issue

Service Informations and Service Bulletins

All Master Manuals are issued in German Language only



Przykład 2 kontaktu z DAH w sprawie Airworthiness Limitation

Wartungshandbuch H36 11/85

Hoffmann Aircraft Wien - Ges.m.b.H.	Wartungshandbuch H 36	Blatt 3.22
Ausgabe: 15. Nov. 1985		
<u>Bauteile mit Lebensdauerbeschränkung:</u>		
1. <u>Triebwerk</u> : Die Zeit zwischen 2 Grundüberholungen beträgt zur Zeit 650 h. Eine Erhöhung der TBO-Zeit wird durch Technische Mitteilungen bekanntgegeben.		
2. <u>Propeller</u> : Die Zeit zwischen den Überholungen		

Podzespoły o ograniczonej żywotności



Przykład 2 kontaktu z DAH w sprawie Airworthiness Limitation

Wykaz AMM na stronie DAH dla H36

AIRPLANE MAINTENANCE MANUAL (english) - BASIC MANUAL				
	Airplane Maintenance Manual H36 - USA	1988-05-25	0	
	Airplane Maintenance Manual H36 - Great Britain / International version	1985-11-15	0	
	Airplane Maintenance Manual H36 - Italy	1988-05-25	N/A	
3.02.01-E	Airplane Maintenance Manual HK36	1990-04-10	6	1998-07-08
3.02.21	Airplane Maintenance Manual HK36 Series	1993-05-17	11	2016-01-15

angielskojęzyczna wersja AMM dla H36

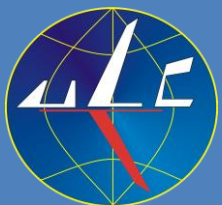
Hoffmann
H 36 DIMONA

-86-
Airworthiness
Limitations

10.6 Aircraft components with limited life time:

a) Engine: The recommended TBO of the Limbach engine is 850 hours. Extended TBO will be published by service bulletins of the manufacturer.

b) Propeller: The recommended TBO for the propeller



Przykład 2 kontaktu z DAH w sprawie Airworthiness Limitation

Dear Mr. Dominiak,

please be advised that the airworthiness limitations can be found "Wartungshandbuch H36 Revision 05.84" Blatt 3.22-3.25. The section is called "Bauteile mit Lebensdauerbeschränkung".

Those are the same requirements as in the English version of the of the AMM issue 11/85 (except for the engine TBO).

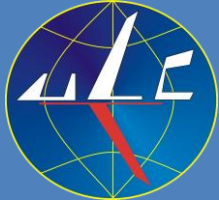
Please also consider SB36-025 as there are some updated airworthiness limitations.

I hope this was the information you are looking for.

Mit freundlichen Grüßen/ With best regards

Kevin RUMPLER, Ing.
Technical Services Specialist

Diamond Aircraft Industries GmbH
N.A. Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • Austria



Odstępstwa od zadań nieobowiązkowych:

- nie muszą być oceniane jeśli SP jest zarządzany przez właściciela
- muszą być oceniane i udokumentowane jeśli SP jest w CAMO/CAO

Zadania alternatywne nie mogą być mniej restrykcyjne niż te występujące w MIP.

Przykładowa tabela oceny takich zadań jest w AMC1 ML.A.302(c)



Part-M Light (wybrane zagadnienia)

ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

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 the basis for the AMP.)			☐
			☐
			☐
Maintenance due to mandatory continuing airworthiness instructions (ALLs, CMRs, etc.) requirements in the TCDS, etc.)			
			☐
			☐
Maintenance recommendations such as TBO intervals, issued through service bulletin, service letters			

Wymagania obowiązkowe to nie tylko wymiana/remont podzespołów, ale i inspekcje. Wszystko to ma być ujęte w tym miejscu.

To miejsce jest tylko dla rekomendowanych LLP w POT na podstawie MIP



EASA Form AMP - AMC M.A.302(e)

Maintenance recommendations, such as time between overhaul (TBO) intervals, issued through service bulletins, service letter, and other non-mandatory service information		
		☐
Emergency locator transmitters and personal locator beacon — annual testing	EASA SIB 2019-09	1 Year
(if not using MIP) Transponder test	EASA SIB 2011-15	2 Years ☐
		☐

To tylko rekomendacja

The maintenance tasks mentioned in the SIBs are of recommendatory type, and might have been also recommended by the design approval holder of the equipment installation or the competent authority responsible for the airspace where the aircraft flies, but to our knowledge they are not of mandatory nature.

[SIB 2019-09](#) (now at R1) and [SIB 2011-15](#) (now at R2) recommend about the testing (and consequent reliability) of ELTs and transponders, respectively, are safety actions that should be seriously considered by each owner/operator. In addition these actions provide certain degree of certainty that the related equipment is operational, which is a requirement for certain aircraft and airspace.

Best regards

Alberto FERNANDEZ LOPEZ

Airworthiness Expert

European Union Aviation Safety Agency



Do książek płatowca, silnika, śmigła oraz kart modułów silnika lub podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania wpisuje się m.in:

- identyfikację podzespołu,
- typ, P/N, S/N, znaki rejestracyjne SP;
- datę i odpowiadający jej całkowity okres użytkowania
- wszelkie obowiązujące AD, modyfikacje, naprawy, obsługi lub odroczone zadania obsługowe



W Part-ML nie ma przepisu, analogicznego do M.A.306, dotyczącego zatwierdzania i zawartości Pokładowego Dziennika Technicznego (PDT), ani wzmianki o Świadectwie Obsługi (MS).

Zatem obowiązuje Dziennik Podróży „Journey log” według

NCO.GEN.150 lub SAO.GEN.160. Wg AMC1 NCO.GEN.150

i AMC1 SAO.GEN.160 może on mieć formę inną niż papierowa.

PDT dla SP wg Part-ML można także stosować, bo jest bardziej rozwiniętą formą Dziennika Podróży, ale nie podlega on pod M.A.306



W przypadku obsługi technicznej, która nie jest wykonywana zgodnie z lit. a), **osoba wykonująca obsługę techniczną musi:**

[...]

- 7) zapewnić, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;
- 8) zapewnić **wprowadzenie metody wykrywania błędów** po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;
- 9) **przeprowadzić ogólną weryfikację** po zakończeniu obsługi technicznej w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie oraz obce części i materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane;
- 10) zapewnić, aby całość obsługi technicznej była właściwie rejestrowana i dokumentowana.



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

KRYTYCZNE ZADANIA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

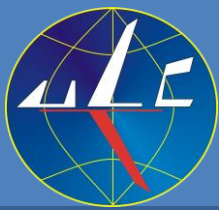
Przed wszystkim należy poddać przeglądowi następujące zadania obsługi technicznej, aby ocenić ich wpływ na bezpieczeństwo:

- 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.



Part-M Light (wybrane zagadnienia)

ML.A.402(b) Wykonywanie obsługi technicznej

28	balastu stałego w tylnej ścianie statecznika kierunku (dla szybowców wyposażonych w ten balast)	3.3	Bez uwag
29	Po długim hangarowaniu (powyżej 6 miesięcy) sprawdzić: a) Stan skorupy ze względu na uszkodzenia mechaniczne b) Stan okuć głównych i sworzni mocowania skrzydeł i statecznika wysokości ze względu na uszkodzenia mechaniczne i korozję c) Stan i poprawność działania przyrządów pokładowych (w tym sygnalizatora przeciągnięcia) d) Ciśnienie kół e) Poprawność działania wszystkich układów sterowania – po zmontowaniu szybowca	3.3	Bez uwag
30	Sprawdzić ciągnia linkowe zgodnie z biuletynem BE-007/94	BL	Bez uwag
31	Sprawdzić czy w szybowcu nie ma luźnych ciał obcych, narzędzi, itp.	W szybowcu nie stwierdzono obecności luźnych ciał obcych, luźnych elementów lub narzędzi ...	

Wykaz części, materiałów:

Linijka,
Smar II-43, smar HHS-2000, benzyna,

ations, mandatory and/or	x
ulletins	x
iness directives (always	x

be updated whenever needed in order to comply the applicable

regulations.

XI. WEIGHING

See procedure in section 8
Perform a weighing at each M.I., after a repair or after a major modification
The validity of the weighing certificate is 5 years.

x

XVI CONTROL FLIGHT

A control flight has to be performed:

- After a major repair (class 1) or when a flight control, a rudder or other vital element has been replaced, repaired or disassembled (except for rigging of the wings and elevator)
- after each M.I.

x

See the flight program in section 6

POST INSPECTION CHECK

On completion of the inspection, check to ensure that no tooling, maintenance equipment or rags have been left in the aircraft and that all panels, access doors, detachable fairings and fillets have been correctly secured.

CERTIFICATION: I hereby certify that all maintenance in AIRFRAME CATEGORY has been completed.

LAME: Lic:.....

DATE:

NOTE: This certification does not replace the requirement for a category certification in aircraft log book.

SPRAWDZIĆ I USUNĄĆ CIAŁA OBCE
I NARZĘDZIA Z SZYBOWCA

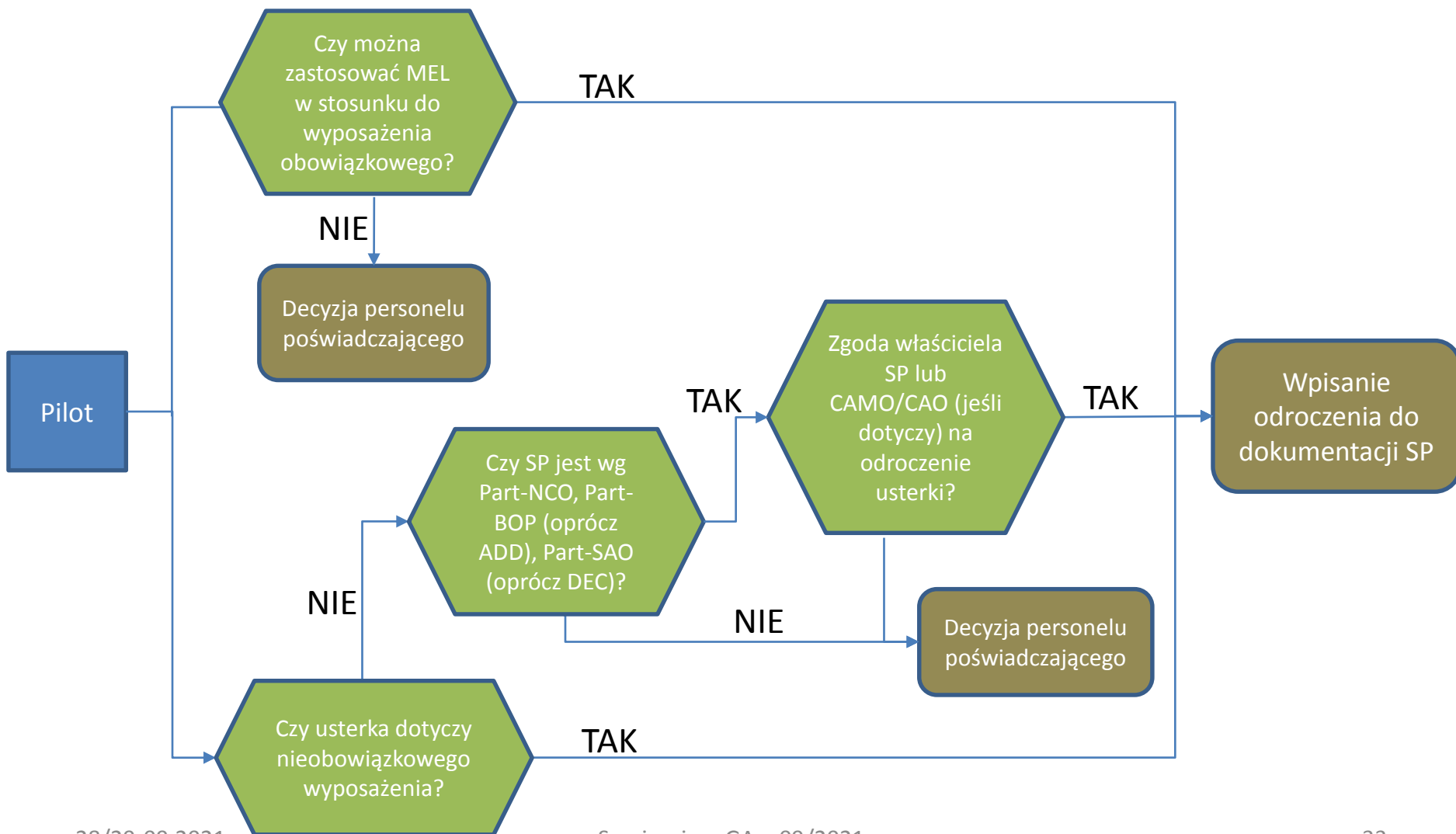


Każda usterka statku powietrznego, która ma poważny wpływ na bezpieczeństwo lotu musi być usunięta przed dalszym lotem.

Każdą usterkę nieusuniętą przed lotem odnotowuje się w systemie - statusie odroczonego zadania obsługi technicznej.

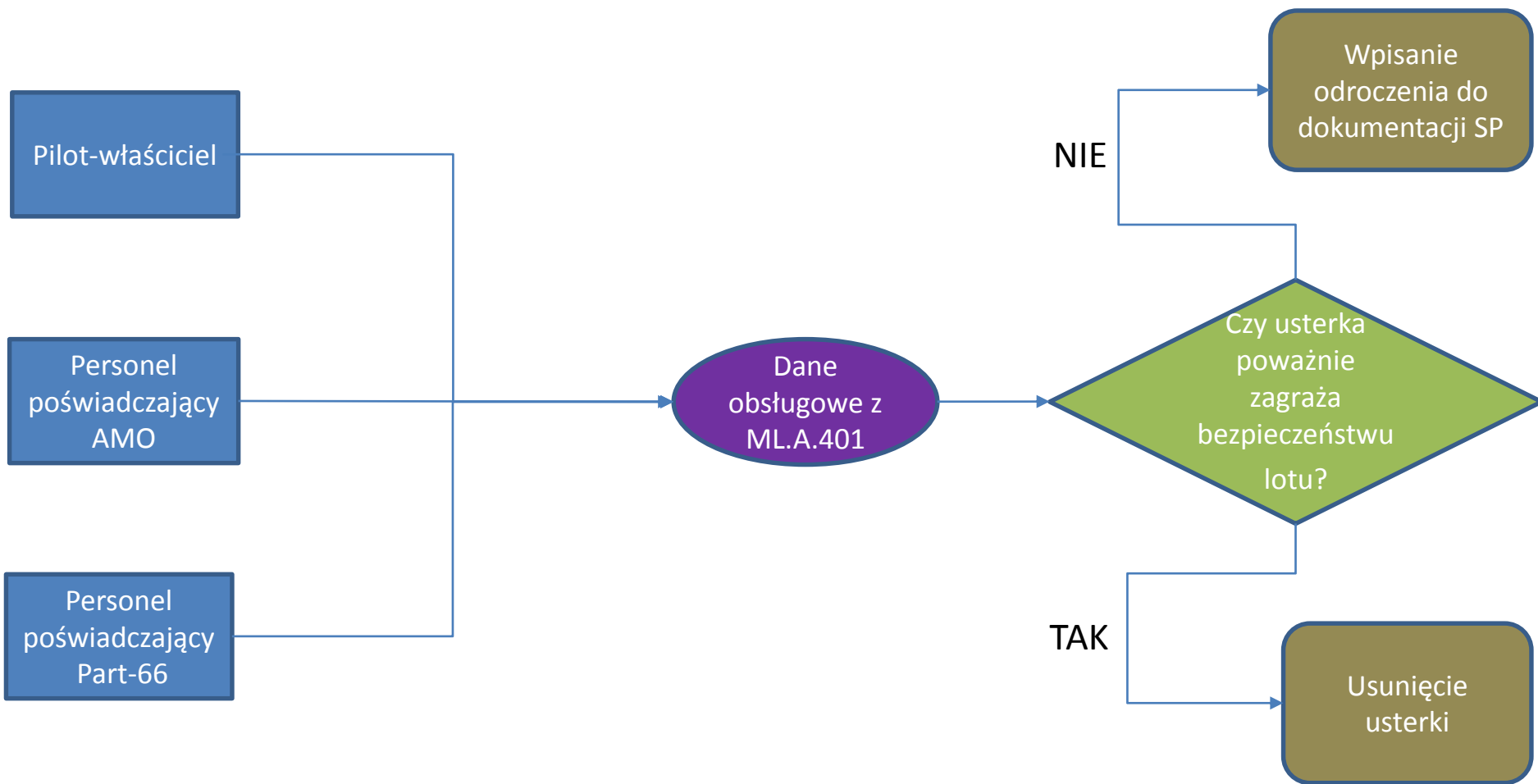


Decyzja pilota o odroczeniu/usunięciu usterki





Decyzja personelu poświadczającego o odroczeniu/usunięciu usterki





Obsługa techniczna podzespołów zaakceptowanych przez właściciela wg 21.A.307(c) może być wykonana przez dowolną osobę lub organizację.

Wymagana jest ponowna akceptacja właściciela wg 21.A.307(c).

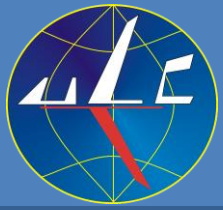
W takim wypadku nie wydaje się EASA Form 1, a wydaje się poświadczenie obsługi statku powietrznego (CRS).



	Poświadczenie obsługi na EASA Form 1 (określonym w dodatku II do Part-M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania EASA Form 1)
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
Obsługa techniczna inna niż remont	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczejacy
Remont podzespołów innych niż silniki i śmigła	organizacje uprawnione do obsługi technicznej podzespołów	niemożliwe



	Poświadczenie obsługi na EASA Form 1 (określonym w dodatku II do Part-M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania formularza 1 EASA)
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
Remont silników i śmigieł dla statków powietrznych CS-VLA, CS-LSA i CS-22	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczający
Remont silników i śmigieł statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-LSA i CS-22	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	niemożliwe



CS-VLA 1 Applicability

ED Decision 2003/18/RM

This airworthiness code is applicable to aeroplanes with a single engine (spark- or compression-ignition) having not more than two seats, with a Maximum Certificated Take-off Weight of not more than 750 kg and a stalling speed in the landing configuration of not more than 83 km/h (45 knots)(CAS), to be approved for day-VFR only.

CS-LSA.5 Applicability

ED Decision 2013/015/R

This Certification Specification is applicable to Light Sport Aeroplanes to be approved for day-VFR only that meet all of the following criteria:

- (a) A Maximum Take-Off Mass of not more than 600 kg for aeroplanes not intended to be operated on water or 650 kg for aeroplanes intended to be operated on water.
- (b) A maximum stalling speed in the landing configuration (V_{S0}) of not more than 83 km/h (45 knots) CAS at the aircraft's maximum certificated Take-Off Mass and most critical centre of gravity.
- (c) A maximum seating capacity of no more than two persons, including the pilot.
- (d) A single, non-turbine engine or electric propulsion unit fitted with a propeller.
- (e) A non-pressurised cabin.



	Poświadczenie obsługi na EASA Form 1 (określonym w dodatku II do Part-M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania formularza 1 EASA)
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi statku powietrznego (dane wydawane przez statku powietrznego)		
Wszystkie podzespoły i wszystkie rodzaje obsługi technicznej	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczający



AMC1 ML.A.801(e)

CRS statku powietrznego powinien zawierać jedno z następujących oświadczeń:

Dla Part-CAO, Part-MF, niezależnego personelu poświadczającego:

„Poświadczam, 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.”

Dla pilota-właściciela:

„Poświadczam, 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.”



Part-M Light (wybrane zagadnienia)

ML.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

Wykonane usługi:

1. Przegląd roczny (annual insp.)/500h
2. Przegląd 100h
3. Kontrola przyrządów BS 19/2010
4. Sprawdzenie aktualnych SB i AD
5. Sprawdzenie zaczepów TOST D-1989-018-3
6. SB 101 18 rev1
7. AD1997-048A
8. AD-2004-010 Kontrola zamocowania uchwytu dźwigni sterowania hamulcami aerodynamicznymi
9. F-1986-128 R1 Kontrola popychacza steru wysokości w kadłubie
10. F-1995-261 Kontrola układu sterowania hamulcami aerodynamicznymi w kadłubie
11. Wykonano kompensację busoli

Poświadcza się, że w/w czynności za wyjątkiem jeśli podano inaczej zostały wykonane w zgodności z Instrukcją Obsługi Technicznej oraz Programem Obsługi Technicznej

Imię i Nazwisko:

Podpis:

Data:

07.04.2021

źle!!!



AMC1 ML.A.801(e)

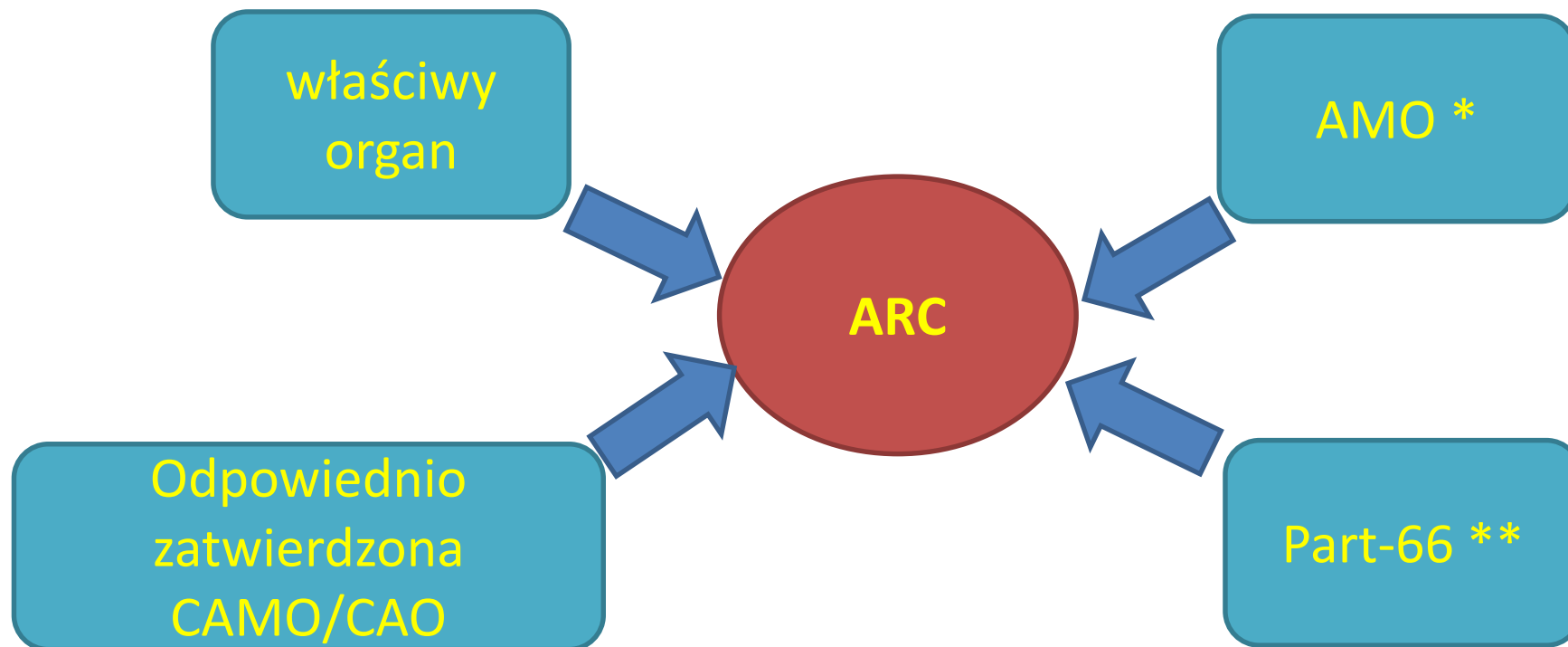
CRS powinien odnosić się do zadania określonego w instrukcji DAH lub operatora lub AMP, który sam może przywoływać instrukcję DAH/operatora w instrukcji obsługi technicznej, biuletynie serwisowym itp. Należy podać status zmiany zastosowanej instrukcji obsługi technicznej.

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.



Ograniczenia obsługi pilota-właściciela są w Dodatku II i III do Part-ML

Jeśli zakres obsługi rocznej nie wykracza poza ograniczenia dla pilota-właściciela to mimo to nie może ona być przez niego wykonana jeśli ARC ma być wydane przez organizację obsługową lub niezależny personel przeglądu zdatności do lotu.



* wydaje ARC po wykonaniu obsługi 100h/12m

** jest specjalnie zatwierdzony przez odpowiedni nadzór lotniczy i wydaje ARC po wykonaniu obsługi 100h/12m SP wg Part-NCO, balony poza Part-BOP Subpart-ADD, szybowce poza Part-SAO Subpart-DEC



Niezależny personel poświadczający posiadający licencję Part-66 może wykonać przegląd zdatności do lotu i wydać ARC na SP zarejestrowane w dowolnym państwie członkowskim, a personel posiadający krajowe kwalifikacje – tylko dla SP zarejestrowanych w państwie członkowskim odpowiedzialnym za krajowe kwalifikacje.



ARC wydawane przez niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje nie są wzajemnie uznawane w przypadku przenoszenia statku powietrznego do innego państwa członkowskiego.



Brak rekomendacji do wydania
poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (ARC).



ML.A.901(c) określa warunki pod jakimi można przedłużyć ARC .

Wyrażenie „statkiem powietrznym zarządzana przez poprzednie 12 miesięcy w sposób ciągły ta sama CAMO lub CAO” oznacza, że chodzi tutaj o organizację wykonującą przedłużenie ARC.



ARC wydaje się wyłącznie jeżeli przeprowadzono
kompletny przegląd zdolności do lotu
i usunięto **wszystkie** niezgodności



Part-M Light (wybrane zagadnienia)

ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC) (statków powietrznych spełniających wymagania części ML)

Numer ARC: ...

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139:

[NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU] (**)

niniejszym poświadczam, że:

☐..... wykonał(a) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 przegląd zdatności do lotu następującego statku powietrznego:

[lub]

☐..... następujący nowy statek powietrzny:

Producent statku powietrznego: Oznaczenie producenta:

Znak rejestracyjny statku powietrznego: Numer seryjny statku powietrznego:

(oraz że) w dniu wydania poświadczenia uznany (on) jest za zdalny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

[LUB]

[NAZWA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI, ADRES I NUMER ZATWIERDZENIA] (**)

[lub]

[PEŁNE IMIĘ I NAZWISKO PRACOWNIKA POŚWIADCZAJĄCEGO ORAZ NUMER LICENCJI ZGODNEJ Z CZĘŚCIĄ 66 (LUB KRAJOWEGO DOKUMENTU RÓWNOWAŻNEGO)] (**)

niniejszym poświadczam, że wykonał(a) przegląd zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 następującego statku powietrznego:

Producent statku powietrznego: Oznaczenie producenta:

Znak rejestracyjny statku powietrznego: Numer seryjny statku powietrznego:

(oraz że) w dniu wydania poświadczenia uznany (on) jest za zdalny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

Pierwsze przedłużenie ważności: statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML)

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer zatwierdzenia:

Drugie przedłużenie ważności: statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML)

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer zatwierdzenia:

(*) Z wyjątkiem balonów i sterowców.

(**) Wystawca formularza może dostosować go do swoich potrzeb, usuwając imię i nazwisko, poświadczenie, odniesienie do przedmiotowego statku powietrznego oraz szczegóły dotyczące wydania formularza, które nie są istotne w kontekście potrzeb wystawcy.

Formularz 15c EASA, wydanie 4.

Nadzór lotniczy, organizacje oraz niezależny personel przeglądu zdatności do lotu wydają ARC na druku Form 15c.

Rozporządzeniem nr 2021/685 i 2021/700 wprowadzono zmiany do druków ARC. Skonsolidowana wersja 1321/2014 nie uwzględnia 2021/685 (???)



Niezależny personel wykonujący przegląd zdatności do lotu musi:

- posiadać na dany typ SP licencję Part-66 lub MML (jeśli licencja Part-66 nie ma zastosowania dla danego SP)
- Upoważnienie wydane przez właściwy organ

W/w upoważnienie wydaje się:

- po weryfikacji wiedzy z Part-ML
- po pozytywnym wykonaniu przeglądu pod nadzorem

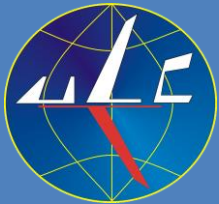
Upoważnienie:

- ważne na 5 lat, o ile wykona się przynajmniej jeden przegląd zdatności do lotu na 12 miesięcy
- po upływie ważności trzeba powtórzyć proces wydawania upoważnienia



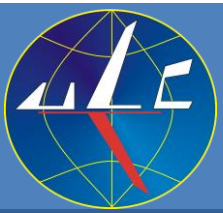
W przypadkach, w których poprzednie ARC zostało wydane przez niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje zastosowanie ma ML.A.906 – import do UE.

Dodatkowo wynika to z ML.A.901 (b) 4)



W przypadkach, w których statek powietrzny uznano za niezdatny do lotu w tym pierwszym państwie członkowskim lub gdy stanu zdatności do lotu statku powietrznego nie można ustalić przy użyciu istniejącej dokumentacji, zastosowanie ma ML.A.906 – import do UE.

Part-M nadal nie uwzględnia tego przypadku



Wydanie CofA dla używanego SP z państwa trzeciego:
Po pozytywnym przeglądzie zdatności do lotu władza lotnicza, CAMO lub CAO, organizacja obsługowa lub niezależny personel przeglądu zdatności **wydaje ARC** zgodnie z ML.A.901(b) i przekazuje właściwemu nadzorowi.

Wg Part-M wydaje się rekomendację ARC.



Wprowadzenie Part-ML wymusza zmiany w charakterystykach organizacji, które zarządzają statkami powietrznymi, dla których Part-ML jest obowiązujący.

Dla CAME organizacji Part-MG zmiany te będą obejmowały takie rozdziały:

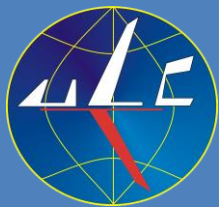
1.1 – PDT

1.2 – POT

1.13 – loty próbne kontrolne

4 – przegląd zdatności do lotu

5.1 – harmonogram audytów, druk ARC, listy kontrolne, arkusz ocen kompetencji, protokół weryfikacji „środowiska kontrolowanego” (ML.A.901(c))



Part-M Light (wybrane zagadnienia)

Dziękuję za uwagę

Mariusz Dominiak