



Inhalte, Erläuterungen und Erklärungen zum Antrag bzw. zur Erstellung des Instandhaltungs-/Maintenanceprogramm AMP

Für Luftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 2730Kg ist ein Instandhaltungsprogramm nach EASA Part-M einzureichen. Die Verwendung einer BAZL Vorlage ist nicht zulässig.

In den Erläuterungen unter AMP (Aircraft Maintenance Programm) Grundsätzlich:

Das Formblatt AMP dient dem Halter neben der Antragstellung auch zur Erstellung eines AMP nach den Vorgaben von Part M, namentlich M.A.301, M.A. 302 & AMC zu M.A. 302.

- Die Blöcke 1 bis 17 sind vom Halter zu erstellen/auszufüllen. (Eine Zusammenarbeit mit dem Unterhaltsbetrieb wird empfohlen)
- Die Blöcke 18 und 19 dienen dem Prüfvermerk und Bemerkungen des BAZL.

werden mit **Ja** zutreffende Punkte markiert, ist in den Tabellen der genaue Inhalt/Umfang anzuführen.

HINWEIS:

Nicht vollständige oder ungenügende Angaben können zu Verzögerungen in der Abwicklung führen. Die Inspektoren der Sektion Lufttüchtigkeit Flugmaterial (STLT) sowie Ihr Sachbearbeiter stehen für Auskünfte jederzeit zu Verfügung.

Informationen zu den einzelnen Blöcken:

1. Die Dokumenten Nr. des AMP ist nach folgenden Schlüssel zu erstellen (M.A.):

AMP / Kennzeichen / Revision

Beispiel: AMP/HB-XXX/Revision 0

2. Die Genehmigung des AMP erfolgt nach den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Teil M für Luftfahrzeuge, die von dieser betroffen sind.
Angaben über den Namen und die Adresse des Halters haben den Angaben im Eintragungszugnis zu entsprechen. Zusätzlich sind Tel. / Fax und E-Mail anzugeben.
3. Der beabsichtigte Umfang der Einsatzart sowie die Zulassung des Luftfahrzeuges sind anzugeben.

HINWEIS:

Einsatz- und Zulassungsgart des Luftfahrzeuges haben wesentlichen Einfluss auf die Modalitäten (Vereinfachungen oder Auflagen) der Instandhaltung. Da für höherwertige Verwendungen oder schwierige Einsätze ein entsprechendes Sicherheitsniveau einzuhalten ist, ist das AMP entsprechend anzupassen.

Folgende Grundprinzipien kommen dabei zur Anwendung:

- Wiederkehrende Instandhaltungsanweisungen (Sonderanweisungen) (Block 10) für Luftfahrzeuge mit Zulassungsbereich Gewerbsmässig sowie für die Einsatzarten Schulungsflüge, IFR, Aussenlast-Frachtransporte, Ambulanz- und oder Rettungsflüge gelten die vom Luftfahrzeughersteller angegeben Überholungsintervalle (TBO). Im Wesentlichen trifft es die Durchführung von Herstelleranweisungen wie SB, SL, SI aber auch LTA's. LTA's und Lufttüchtigkeitslimitationen (Airworthiness Limitations) sind in jedem Fall verbindlich durchzuführen. Dies gilt auch für andere zwingend vorgeschriebene Instandhaltungsanweisungen (z.B. Life Limits). Für jene Luftfahrzeuge deren Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vom Halter an eine gemäss der VO (EG) Nr. 2042/2002 genehmigte Organisation (CAMO) übertragen wurde, gelten die dort festgelegten Bestimmungen für die Durchführung von Herstelleranweisungen. Für alle anderen Luftfahrzeuge steht es dem Halter nach entsprechender Beurteilung frei diese Instandhaltungsanweisungen durchzuführen.



- **Komponenten Instandhaltung (Block 11)**
Für Luftfahrzeuge mit Zulassungsbereich Gewerbsmässig sowie für die Einsatzarten Schulungsflüge, IFR, Aussenlast-Frachttransporte, Ambulanz- und oder Rettungsflüge gelten die vom Luftfahrzeughersteller angegebenen Überholungsintervalle (TBO) für Motor & Propeller. Die angegebenen Fristen und Verfahren sind einzuhalten. Referenziert der Luftfahrzeughersteller bezüglich Überholung von Motor & Propeller auf die Publikationen seiner Motor & Propellerhersteller, so sind diese Intervalle und Verfahren gemäss den Angaben der Hersteller einzuhalten. Die Einhaltung der angegebenen Überholungsintervalle gilt unabhängig von der Klassifizierung als Mandatory, Recommended, etc. Die vom Musterzulassungshalter vorgegebenen Empfehlungen für Überholungszeiten sind verbindlich. Für jene Luftfahrzeuge deren Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vom Halter an eine gemäss der VO (EG) Nr. 2042/2003 oder genehmigte Organisation (CAMO) übertragen wurde, gelten die dort festgelegten Bestimmungen für Überholungszeiträume an Komponenten. Abweichungen zu Überholungszeiträumen können nach Vorlage eines entsprechenden Programms vom BAZL genehmigt werden. Für alle anderen Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt hat der Halter aufgrund der Ergebnisse der planmässigen Instandhaltung gemäss den Herstellervorgaben die Überholung festzulegen.
- **Pilot/Owner Maintenance (Block 12)**
Für Luftfahrzeuge mit Zulassungsbereich Gewerbsmässig sowie für die Einsatzarten Schulungsflüge, IFR, Aussenlast-Frachttransporte, Ambulanz- und oder Rettungsflüge sowie bei Haltergemeinschaften (Vereinen) von über 5 Personen ist Pilot Owner Maintenance grundsätzlich nicht zulässig. Siehe dazu auch Part M, M.A.803

4. Die genaue Bestimmung des Luftfahrzeuges und der Hauptkomponenten ist wesentlich im Bezug auf die nach Block 5 erforderlichen Dokumente für die Instandhaltung. Die Angaben sind den jeweils letzten Prüfberichten, Herstellungsunterlagen, Bordpapieren oder den Technischen Akten zu entnehmen. Unter Luftfahrzeug ist jedenfalls auch das Kennzeichen anzugeben.

4	Beispiel Motorflugzeug:	Beispiel Ballon	Beispiel Helikopter
Kennzeichen:	HB-FLZ	HB-BBB	HB-ZXX
Luftfahrzeug/Helikopter (Hersteller):	Piper Aircraft corp.	Lindstrand	Eurocopter
Baumuster:	PA28-181	LBL-120	AS350-B2
Werknummer:	000000000	000000	000000
Triebwerk (Hersteller):	Lycoming	Cameron Brenner	Turbomecca
Baumuster:	O-360-ABC	Mark IV Super	Ariel 12134
Werknummer:	000000000	000/001	000000
Baumuster:	N/A	N/A	N/A
Werknummer:	N/A	N/A	N/A



Propeller (Hersteller):	Sensenich	Cameron Korb	
Baumuster:	76EM22222	CB-300-4A	
Werknummer:	000000000	TB000	
Baumuster:	N/A	N/A	
Werknummer:	N/A	N/A	
Hilfstriebwerk (Hersteller):	N/A	N/A	
Baumuster:	N/A	N/A	
Werknummer:	N/A	N/A	

5. Es sind die entsprechend den Anweisungen des Musterzulassungsinhabers (Herstellers) jeweils für die entsprechend Block 5 zutreffenden letztgültigen Instandhaltungsanweisungen als Basis des Programms anzugeben. Sollte im Zuge der Genehmigung festgestellt werden, dass unzulängliche Dokumente angegeben wurden, so ist eine Genehmigung nicht möglich und das AMP entsprechend zu berichtigen. Entsprechende Informationen sind auf den Publikationen des Musterzulassungsinhabers / Herstellers und den Luftfahrzeugtypenblättern zu finden. Es sind jeweils detaillierte Angaben mit Dokumentenname und Nummer der Basis Dokumentation (inkl. Supplements) anzugeben, wie:
- Chapter 4& 5 Maintenance Manual,
 - Service Manual, Instandhaltungshandbuch, Betriebshandbuch,
 - Checklisten und wenn zutreffend zusätzliche Instandhaltungsanweisungen aus Komponentenhandbüchern / Manuals wie:
 - Engine Maintenance Manual, Instandhaltungshandbuch, Betriebshandbuch
 - APU Maintenance Manual, Instandhaltungshandbuch, Betriebshandbuch
 - Propellers Maintenance, Overhaul Manual, Instandhaltungshandbuch, Betriebshandbuch
6. Aufgrund der Einsatzdauer einzelner Luftfahrzeugtypen oder aufgrund unterschiedlicher nationaler gesetzlicher Rahmenbedingungen können zusätzliche Instandhaltungsanweisungen wie z.B.:
- Aging Aircraft Vorschriften und spezielle Sampling Programme
 - Zusätzlich Instandhaltungsanweisungen für die Struktur (Supplemental Structural Inspection Programmes, SSID; SB Sonderkontrollen, Reparatur-Inspektionen)
 - Corrosion Prevention and Control Programme aber auch betrieblich vorgeschriebene Instandhaltungsanweisungen zu speziellen Einsatzarten,...wie z.B.:
 - Powerchecks vor/nach speziellen Einsätzen
 - Operationelle Genehmigungen welche eigene Instandhaltungsmassnahmen erfordern
 - Engine Trend Monitoring
 - TBO Extension Programm
 - Instandhaltung der betrieblichen Ausrüstung. (z.B. BRNAV / RVSM, Transport of Dangerous goods, Absetzen von Fallschirmspringern u.s.w) Siehe dazu auch Technische Mitteilungen.
7. Nicht vom Inhaber der Musterzulassung herausgegebene Änderungen/ Abweichungen zum Baumuster haben wesentlichen Einfluss auf den Inhalt des AMP. Das sind z.B. Supplemental Type Certificates (STC), Zusatzmusterprüfungen, Änderungen, Technische Mitteilungen, Engineering Orders, etc.



Diesen können zusätzliche Instandhaltungsanweisungen (Instructions for Continued Airworthiness) beigelegt sein, welche im AMP abgedeckt werden müssen. Diese sind, wenn zutreffend, einzeln in Tabelle 1 anzuführen.

8. Instandhaltungsanweisungen, welche sich durch große Reparaturen ergeben haben, sind mit den genauen Inhalten und/oder Angaben im Tabelle 1 aufzulisten. Das sind zum Beispiel:
 - Zusätzliche zerstörungsfreie Prüfungen (NDT)
 - Rissprüfungen / Inspektionen
 - Klebprüfungen (Bonding Check)
 - Funktionsprüfungen

9. Aufgrund des altersspezifischen Betriebes eines Luftfahrzeuges oder einer Flotte können Abweichungen/Zusätze zu Inhalt oder Umfang der Basisinstandhaltungsanweisungen Block 5-8 beantragt werden. Beispiele für Abweichungen:
 - Checkperioden und Instandhaltungsintervalle
 - Geringe Nutzung des LFZ (low utilisation)
 - Streckung einzelner Intervalle aufgrund Flottenerfahrung, Reliability und guter Umweltbedingungen. Für alle die in Block 9 beantragten Abweichungen ist jedoch eine detaillierte Begründung erforderlich. Im Allgemeinen werden derartigen Abweichungen nur im Zusammenhang mit einem genehmigten Zuverlässigkeitsprogramm zugestimmt. Nicht genehmigungspflichtig sind einzelne Umgruppierungen und Zusammenfügungen einzelner Instandhaltungsabschnitte innerhalb des genehmigten AMP, sofern die darin vorgesehenen Intervalle nicht überschritten werden.

10. Wiederkehrende Instandhaltung
Im Wesentlichen trifft es die Durchführung von Herstelleranweisungen wie SB, SL, SI aber auch LTA. Für Luftfahrzeuge mit Zulassungsbereich Gewerbsmässig sowie für die Einsatzarten Schulungsflüge, IFR, Aussenlast-Frachttransporte, Ambulanz- und oder Rettungsflüge sind die vom Musterzulassungshalter zwingend vorgeschriebenen Anweisungen zur Instandhaltung verbindlich durchzuführen.
Für jene Luftfahrzeuge deren Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vom Halter an eine gemäss der VO (EG) Nr. 2042/2003 oder genehmigte Organisation (CAMO) übertragen wurde, gelten die dort festgelegten Bestimmungen für die Durchführung von Sonderanweisungen der Hersteller.
EASA AD's und schweizerische LTA's sind immer zu verbindlich durchzuführen. Die sich daraus ergebenden wiederkehrenden Instandhaltungsanweisungen sind in der Tabelle 2b aufzulisten und bei den jährlichen Überprüfungen des AMP zu ergänzen.
Bereits bestehende Dokumente wie z.B. Betriebszeitübersicht können als ein Dokument zur wiederkehrenden Instandhaltung aufgenommen werden.

11. Komponenten Instandhaltung:
Das betrifft im Wesentlichen die Überholung von Motoren und Propellern.

Für Luftfahrzeuge mit Zulassungsbereich Gewerbsmässig sowie für die Einsatzarten Schulungsflüge, IFR, Aussenlast-Frachttransporte, Ambulanz- und oder Rettungsflüge gelten die vom Luftfahrzeughersteller angegebenen Überholungsintervalle (TBO) für Motor & Propeller und Helikopterkomponenten. Die angegebenen Fristen und Verfahren sind einzuhalten. Referenziert der Luftfahrzeughersteller bezüglich Überholung von Motor, Propeller & Helikopterkomponenten auf die Publikationen seiner Motor-, Propeller & Komponentenherstellern, so sind diese Intervalle und Verfahren gemäss den Angaben der Hersteller einzuhalten.



Die Einhaltung der angegebenen Überholungsintervalle gilt unabhängig von der Klassifizierung als Mandatory, Recommended, etc. Die vom Musterzulassungshalter vorgegebenen Empfehlungen für Überholungszeiten verbindlich.

Für jene Luftfahrzeuge deren Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vom Halter an eine gemäss der VO (EG) Nr. 2042/2003 oder genehmigte Organisation (CAMO) übertragen wurde, gelten die dort festgelegten Bestimmungen für Überholungszeiträume an Komponenten.

Für alle anderen Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt hat der Halter aufgrund der Ergebnisse der planmässigen Instandhaltung, gemäss den Herstellervorgaben die Überholung festzulegen.

Abweichungen zu Überholungszeiträumen können nach Vorlage eines entsprechenden Programms vom BAZL genehmigt werden. Sind Abweichungen von den vom Inhaber der Musterzulassung vorgegebenen Empfehlungen für Überholungszeiten beabsichtigt, so ist das entsprechende Feld zu markieren und die Abweichungen in Tabelle 1 anzuführen. Lufttüchtigkeitslimitationen (Airworthiness Limitations) sind in jedem Fall verbindlich durchzuführen. Zusätzliche Überhol- oder Austauschintervalle von anderen, neuen oder überholten Komponenten welche nicht von Musterzulassungshalterdokumenten unter Block 5-8 vorgeben werden (z.B. Sauerstoff, loose Equipment aufgrund Betrieblicher Vorschriften, First Aid Kit ...) sind in Tabelle 1 anzugeben.

12. Pilot/Owner Maintenance

Entsprechend den Vorgaben Anhang VIII zu Part M kann eine eingeschränkte Instandhaltung (Pilot/Owner Maintenance) bei Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt im Zuge des AMP genehmigt werden.

Pilot/Owner ist die Person, die das instandgehaltene Luftfahrzeug allein oder gemeinsam mit anderen besitzt. Im Weiteren ist eine gültige Pilotenlizenz in Verbindung mit der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung gefordert.

Pilot/Owner Maintenance ist möglich:

- für einen Halter bzw. Haltergemeinschaften (Vereine) bis inklusive 5 (natürliche) Personen,
- wenn die dafür notwendigen Unterlagen zur Verfügung stehen,
- wenn die dafür notwendigen Werkzeuge zur Verfügung stehen,
- wenn die notwendigen Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, und
- wenn die für den beantragten Task notwendigen Kenntnisse vorhanden sind.

Folgende Voraussetzungen sind dabei zu erfüllen:

- privat betriebenes Luftfahrzeug einfacher Bauart mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2 730 kg.
- Der eingeschränkte Instandhaltung/Task durch den Pilot/Owner muss in der Tabelle 3 angeführt werden.
- Der Nachweis einer Einschulung durch einen Instandhaltungsbetrieb (Part 145 / Part F) ist dem Antragbeizulegen.

Beispiele zu den möglichen Instandhaltungen /Task siehe Anlage VIII zu Part M der VO (EG) Nr. 2042/2003 in der letztgültigen Fassung.

Der Pilot/Owner hat eine Instandhaltungsbescheinigung auszustellen; diese Instandhaltungsbescheinigung muss in den Technischen Akten und dem Flugreisebuch (Fahrtenbuch) eingetragen werden und wesentliche Angaben zu der durchgeführten Instandhaltung beinhalten sowie das Datum an dem die Instandhaltung beendet wurde; ebenso den Namen bzw. die Pilotenlizenznummer des Pilot/Owner, der eine solche Bescheinigung ausstellt.



13. **Einsatz Gewerbsmässig**
Die gemäss JAR-OPS Subpart K&L geforderte Ausrüstung ist anhand der Vorgaben in den jeweiligen Paragrafen zu überprüfen. Die Anforderungen (gilt nicht für Helikopter, da JAR-OPS 3 nicht in Kraft ist) können je nach Verwendungsart des LFZ. unterschiedlich sein. Die einzelnen Paragrafen sind in Tabelle 6 einzutragen.
14. **Halterverantwortung für das AMP**
Entsprechend den in Block 2 genannten gesetzlichen Vorgaben ist der Halter eines Luftfahrzeuges für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich. Die Grundbedingungen des AMP sind vom Halter in Block 16 durch seine Unterschrift zu bestätigen.
15. **Toleranzen**
Grundsätzlich gelten die Toleranzen der jeweiligen Instandhaltungsanweisungen der in Block 5 vorgeschriebenen Instandhaltungsanweisungen. Gibt es keine ausreichenden Informationen, gelten die Angaben und Fristen der TM 02.020-31. Die zwingend vorgeschriebenen Instandhaltungsanweisungen wie Airworthiness Limitations, AD's, LTA's, Life Limits, etc. sind von den Toleranzen immer ausgenommen.
16. **Revisionen durch die CAMO**
Änderungen des AMP gemäss genehmigtem CAMO-Verfahren sind nur dann zulässig, wenn das LFZ unter laufender Kontrolle (controlled environment) einer CAMO steht.
17. **Datum der Antragsstellung bzw. der Ausstellung des AMP und Unterschrift des Halters.**
CAMO: Wurde die Bearbeitung/Genehmigung des AMP an eine CAMO übertragen, so ist dem Antrag ein entsprechender Vertrag beizulegen.