

# GUIDE

DSAC/NO

Guide disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice **B**  
29 avril 2020

Applicabilité



## **Guide de rédaction du programme d'entretien conforme au ML.A.302(c)**

### **Annexe VI au guide G-40-01**



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

## ÉVOLUTION DE CETTE ANNEXE

CETTE ANNEXE EST **REVISEE** - ELLE EST BASEE SUR l'AMC2 DU ML.A.302

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à [contact@osac.aero](mailto:contact@osac.aero) en spécifiant dans l'objet de votre e-mail « Documentation publique – [Référence du document concerné] – [Indice de révision du document concerné] ».

Une version au format Word du formulaire EASA AMP en français est disponible sur le site internet d'OSAC dans la rubrique « documents pratiques ».

Ce document dans sa partie explicative contient des exemples représentatifs mais il ne se veut pas exhaustif.

Jusqu'au 24/09/2021, les organismes Partie-M/G restent valides. Pour rester conforme à l'AMC2 du ML.A.302, les organismes Partie-M/G ne sont pas mentionnés dans le modèle de programme d'entretien contenu dans cette annexe au G-40-01.

### Indice B :

- Ajout de guides au programme d'entretien pour permettre de formaliser :
  - la revue annuelle du PE conformément à l'AMC1 ML.A.302(c)(9),
  - la Gestion des révisions du PE au titre du ML.A.305(h)(4),
  - la justification des déviations introduites au PE conformément au ML.A.302(c)(8).
- Ajustement du modèle de programme d'entretien pour prendre en compte la version publiée de l'AMC2 du ML.A.302.
- Correction de l'item 4 du modèle de programme d'entretien.

L'indice A de la présente annexe (ainsi que la version Word du modèle de PE disponible dans la rubrique « document pratique » du site web d'OSAC), a été construite sur la base de projets d'AMC/GM non publiés à l'époque. L'indice B du présent document prend en compte les AMC/GM publiés depuis et permet de corriger l'item 4 du modèle de PE.

**Il est impératif que les organismes/personnes qui ont utilisés l'indice A du présent document pour développer leur PE prennent en compte les points ayant évolués dans cet indice B du modèle de programme d'entretien.**

**Partie-ML**  
**Programme d'entretien pour un aéronef répondant aux exigences de la Partie-ML (PE)**

**Identification de l'aéronef**

1	Immatriculation : <b>F-</b> <span style="float: right;">1</span>	Type : <span style="float: right;">1</span>	No de série : <span style="float: right;">1</span>
---	--	---	--

	Propriétaire(s) : - - <span style="float: right;">2</span> - -
--	--

**Base du programme d'entretien**

2	Instructions pour le maintien de la navigabilité (ICA) fournies par le détenteur de la définition approuvée (design approval holder – “DAH”) <input type="checkbox"/> <span style="float: right;">3</span>	Programme minimum d'inspection (MIP) comme détaillé dans la dernière version en vigueur de l'AMC ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> <span style="float: right;">4</span>  Autre programme minimum d'inspection (MIP) conforme au ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> <span style="float: right;">5</span>  (Lister les tâches dans l'annexe A)
---	--	---

**Détenteur de la définition approuvée DAH**  
**Instructions pour le maintien de la navigabilité (ICA)**

3	Fabricant et type aéronef/équipement	Instructions pour le maintien de la navigabilité applicables (la révision /date ne sont pas requises partant du principe que la dernière révision sera toujours utilisée)
---	--------------------------------------	---

**Pour les aéronefs autres que les ballons**

3a	Aéronef	Fabricant :  Type : <span style="float: right;">6</span>	<span style="float: right;">7</span>
3b	Moteur(s) (si applicable)	Fabricant :  Type : <span style="float: right;">6</span>	<span style="float: right;">7</span>

3c	Hélice(s) (si applicable)	Fabricant : 6 Type :	7
<b>Pour les ballons</b>			
3d	Enveloppe	Fabricant : 6 Type :	7
3e	Nacelle(s)	Fabricant : 8 Type :	7
		Fabricant : 8 Type :	7
3f	Brûleur(s)	Fabricant : 8 Type :	7
		Fabricant : 8 Type :	7
3g	Bouteille(s)	Fabricant : 8 Type :	7
		Fabricant : 8 Type :	7

	Fabricant : Type :	8	7
	Fabricant : Type :	8	7

**Exigences de maintenance additionnelle aux ICA du DAH ou du MIP  
(applicable à tous les PE)**

4	<b>Indiquer si l'une des exigences de maintenance additionnelle est applicable (Si "oui" alors lister ces exigences spécifiques dans l'annexe B)</b>	Oui	Non
	Maintenance due à des équipements spécifiques ou des modifications 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Maintenance due à des réparations 10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Maintenance due à des éléments à durée de vie limite (Le cas devrait se présenter que si le MIP est utilisé. Sinon, ces données font déjà partie des instructions du DAH utilisées comme base pour le PE.) 11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Maintenance due à des exigences de maintien de navigabilité obligatoires (ALLs, CMRs, exigences spécifiques de la TCDS, etc.) 11bis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Maintenance recommandée, comme les intervalles entre les révisions (TBO), issue de bulletins de service, de lettre de service, et autres informations de service non obligatoires 12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Maintenance due à des CNs répétitives 13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Maintenance due à des spécificités opérationnelles/de l'espace aérien/exigences divers (altimètre, compas, transpondeur, etc.) 14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Maintenance due au type d'exploitation ou aux autorisations d'exploitation 15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Autre : 16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Tâche de maintenance alternative aux exigences du DAH  
(ne doit pas être moins restrictive que les exigences du MIP)**

5	Indiquer s'il existe des taches de maintenance alternatives aux exigences du DAH (Si "oui" alors lister celles-ci dans l'annexe C) <span style="float: right;">17</span>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
---	--	---------------------------------	---------------------------------

**Maintenance pilote propriétaire  
(uniquement pour les ballons non exploités en sous partie-ADD, ou les planeurs non exploités sous partie-DEC, ou autres aéronefs exploités en Part-NCO)**

Remarque : la maintenance par le pilote-propriétaire est interdite pour des aéronefs exploités en ATO ou DTO commercial

6	<p><b>Le pilote propriétaire peut-il effectuer les taches de maintenance prévues à l'appendice III de la Part-ML (réf. ML.A.803) ?</b> <span style="float: right;">18</span></p> <p>Si "oui", lister les noms des pilotes propriétaires autorisés à libérer ce type de maintenance :</p> <p>Nom du pilote propriétaire : _____ Numéro de licence de pilote : _____</p> <p>Signature : _____ Date : _____</p> <p>Nom du pilote propriétaire : _____ Numéro de licence de pilote : _____</p> <p>Signature : _____ Date : _____</p> <p>Nom du pilote propriétaire : _____ Numéro de licence de pilote : _____</p> <p>Signature : _____ Date : _____</p> <p>NOTE : il est possible de faire référence à une liste dans le cas de plusieurs pilotes copropriétaires</p>	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
---	--	---------------------------------	---------------------------------

<b>Approbation/déclaration du programme d'entretien (sélectionner la proposition appropriée)</b>	
7	Déclaration par le(s) propriétaire(s) : <input type="checkbox"/> <b>19</b>
	Approbation par le CAMO ou CAO contracté : <input type="checkbox"/> <b>20</b>
	<p>« Je déclare par la présente qu'il s'agit du programme d'entretien applicable à l'aéronef visé au bloc 1, et que je suis pleinement responsable de son contenu et, en particulier, pour toutes les tâches alternatives aux exigences du détenteur de la définition approuvée DAH.</p>
	Numéro d'agrément de l'organisme agréé CAMO ou CAO : <input type="checkbox"/> <b>20</b>
	Signature(s)/nom(s)/date: <b>19</b>
	Signature/nom de la personne habilitée/date : <b>20</b>
<b>Déclaration de certification</b>	
8	<p><b>'je certifie que cet aéronef sera entretenu conformément à ce programme d'entretien et que celui-ci sera révisé et mis à jour en fonction des besoins.</b></p> <p>Signer par la personne ou l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef en accord avec le ML.A.201 : <b>21</b></p> <p>propriétaire <input type="checkbox"/> — locataire <input type="checkbox"/> — organisme CAMO ou CAO <input type="checkbox"/></p> <p>Nom du propriétaire/locataire ou numéro d'agrément de l'organisme CAMO ou CAO :</p> <p>Adresse :</p> <p>Téléphone/fax :</p> <p>Email :</p> <p>Signature/date :</p>
9	Annexes attachées : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Annexe A    oui <input type="checkbox"/>    non <input type="checkbox"/></li> <li>– Annexe B    oui <input type="checkbox"/>    non <input type="checkbox"/>    <b>22</b></li> <li>– Annexe C    oui <input type="checkbox"/>    non <input type="checkbox"/></li> <li>– Annexe D    oui <input type="checkbox"/>    non <input type="checkbox"/></li> </ul>

**Annexe A —Programme d'inspection minimum (MIP)**  
**(Applicable seulement si un MIP différent de celui décrit dans l'AMC ML.A.302(d) est utilisé — voir Section 2 ci-dessus)**

*Détails des tâches et inspections contenu dans le MIP utilisé*

23

**Annexe B — exigences de maintenance additionnelle**  
**(uniquement si nécessaire — voir Section 4 ci-dessus)**

*Cette annexe est supposée inclure uniquement les tâches prévues dans le programme d'entretien, soit à l'intervalle recommandé, soit à un autre intervalle.*

*(Toutes les tâches de maintenance répétitives non incluses ici ou les différences d'intervalle doivent être conservées par l'organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO (si contractés) dans leurs dossiers avec les justifications correspondantes.*

*L'annexe D peut éventuellement être utilisée. Néanmoins, le propriétaire / l'organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO est responsable de la prise en compte de toutes les instructions, même si elles ne sont pas adoptées et répertoriées ici.*

*La personne effectuant l'examen de navigabilité n'est pas responsable de l'exhaustivité de cette annexe, mais peut faire certains échantillonnages dans le cadre des examens et des constatations découvertes lors de l'examen physique)*

Description des tâches  24	Références  24	Intervalles  <i>Indiquer ici l'intervalle appliqué et cocher la case si l'intervalle appliqué diffère de celui requis dans le document référence</i>
<b>Maintenance due à des équipements spécifiques et des modifications</b>		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
<b>Maintenance due à des réparations</b>		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
<b>Maintenance due à des limites de vie d'éléments</b> (cela devrait être le cas uniquement si le MIP est utilisé. Sinon ces données font déjà parties des exigences du DAH utilisées comme base pour le PE)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
<b>Maintenance due à des exigences de maintien de navigabilité obligatoires</b> (ALIs, CMRs, exigences spécifiques de la TCDS, etc.)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Recommandations de maintenance telles que les intervalles entre les visites générales (TBO) issus de bulletins de service, lettre de service, et autres informations de service non obligatoires		
Émetteurs de localisation d'urgence et balise de localisation personnelle - test annuel	<b>EASA SIB 2019-09</b>	<input type="checkbox"/> Annuel
Test transpondeur (Si MIP ou instructions du DAH non utilisé)	<b>EASA SIB 2011-15</b>	<input type="checkbox"/> Tous les 2 ans
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
<b>Maintenance due à des CNs répétitives</b>		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
<b>Maintenance due à des spécificités opérationnelles/de l'espace aérien/exigences divers (altimètre, compas, transpondeur, etc.)</b>		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
<b>Maintenance due au type d'exploitation ou aux autorisations d'exploitation</b>		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
<b>Autre</b>		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>



## **Annexe D — Informations additionnelles (optionnelle)**

*Cette annexe peut éventuellement être utilisée pour fournir des informations supplémentaires, telles que la liste complète des tâches du PE ou la liste des documents (par exemple, bulletins de service) pris en compte lors de l'élaboration du PE.*

26

EASA Form AMP, Issue 1

# Guide de rédaction des programmes d'entretien EASA Form AMP

Pour les aéronefs entretenus selon les exigences de la Part-ML

1	<p>Inscrire les éléments de l'aéronef tels qu'ils sont mentionnés sur le certificat d'immatriculation.</p> <p>Conformément à l'AMC1 ML.A.302(a), un PE peut comprendre plusieurs aéronefs donc plusieurs immatriculations tant que les exigences de maintenance pour chaque aéronef sont clairement identifiées ainsi que la maintenance prévue pour les pilotes-proprétaires.</p>
2	<p>Inscrire le ou les noms des propriétaires tels qu'ils sont inscrits sur le certificat d'immatriculation</p> <p>➤ Pour un aéronef appartenant à une association, le propriétaire est cette association.</p> <p>En cas de changement de nom de l'association, un nouveau certificat d'immatriculation doit être établi pour correspondre aux statuts déposés. En cas de PE déclaré, celui-ci doit être signé par le président de l'association qui sera alors responsable du maintien de la gestion de navigabilité de l'aéronef en conformité avec l'article ML.A.201. Il ne peut pas y avoir de délégation de cette responsabilité au sein de l'association. En cas de changement de président, un nouveau PE doit être signé par le président sortant. Si un président veut s'affranchir de ses responsabilités, l'association doit alors établir un contrat avec un organisme agréé en conformité avec le ML.A.201(f).</p> <p>➤ Pour un aéronef appartenant à une société ou organisme à but lucratif, le propriétaire est le directeur / président de cette entité.</p> <p>En cas de changement de nom de l'entité, un nouveau certificat d'immatriculation doit être établi pour correspondre aux statuts déposés. En cas de PE déclaré, celui-ci doit être signé par le directeur / président de l'entité qui sera alors responsable du maintien de la gestion de navigabilité de l'aéronef en conformité avec l'article ML.A.201. Il ne peut pas y avoir de délégation de cette responsabilité au sein de l'organisation. En cas de changement de directeur / président, un nouveau PE doit être signé par le nouveau directeur / président.</p> <p>➤ Pour un aéronef loué, le locataire mentionné sur le certificat d'immatriculation ou dans le contrat de location, devient propriétaire au titre du règlement.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En cas de PE déclaré, celui-ci doit être signé par le locataire qui sera alors garant du maintien de la gestion de navigabilité de l'aéronef en conformité avec l'article ML.A.201.</li><li>• Si le locataire veut s'affranchir de ses responsabilités, il doit alors établir un contrat avec un organisme agréé en conformité avec le ML.A.201(f)</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si le locataire est une association alors les conditions du point précédent s'appliquent</li> <li>• Si le loueur souhaite garder ses prérogatives au titre de l'article ML.A.201(a) alors cela doit être inscrit dans le contrat de location (cas de location de courte durée)</li> </ul>
3	<p>Cocher cette case si le PE est basé sur les instructions pour le maintien de navigabilité fournies par le détenteur de la définition approuvée (DAH : design approval holder). Dans ce cas le PE sera conforme à l'article ML.A.302(c)(2)(b) et il est indispensable de compléter les informations prévues en dans la colonne 7 .</p> <p>On entend ici par « détenteur de la définition approuvée », un détenteur du certificat de type TC, de certificat de type restreint RTC, de certificat de type supplémentaire STC, de l'ETSO ou de toute modification/réparation installée sur l'aéronef.</p> <p>Les données d'entretien des éléments (OEM) fournies par un fabricant (radio, transpondeur...) ne font pas parties des instructions pour la gestion de la navigabilité issues des exigences des DAHs sauf si celles-ci y renvoient clairement dans leurs exigences.</p> <p><b>Note en référence à l'AMC1 ML.A.302(a) :</b></p> <p><b>Un aéronef est entretenu selon un PE à un moment donné. Lorsqu'un propriétaire souhaite passer d'un programme à un autre (par exemple d'un PE basé sur le MIP à un PE basé sur les données du DAH, une maintenance supplémentaire peut être nécessaire sur l'aéronef pour mettre en œuvre cette transition (visite de recalage).</b></p>
4	<p>Cocher cette case si le PE est basé sur le programme minimum d'inspection MIP tel que décrit à l'AMC ML.A.302(d) correspondant à l'aéronef : Avion ou TMG/Planeur ou motoplaneur/Ballon. Il n'est pas possible de prendre cette option pour un hélicoptère ou un dirigeable pour lesquels il n'existe pas de MIP..</p>
5	<p>Cocher cette case si le PE est basé sur un programme minimum d'inspection alternatif à l'AMC ML.A.302(d). Dans ce cas les tâches d'entretien retenues doivent être listées dans l'annexe A en case 23 . Il n'est pas possible de prendre cette option pour un hélicoptère ou un dirigeable.</p>
6	<p>Inscrire le fabricant et le type tel que mentionnés dans les fiches de navigabilité TCDS.</p>
7	<p>Dans le cas d'un PE basé sur les instructions pour le maintien de navigabilité fournies par le DAH, donc case 3 cochée, inscrire la référence de la documentation d'où sont issues les exigences pour chaque élément.</p>

8	<p>Dans le cas où plusieurs éléments (nacelle, bruleur et bouteille) seraient liés à l'enveloppe, inscrire le fabricant et le type des éléments.</p> <p>L'installation de ces éléments sur une enveloppe doit se faire conformément au ML.A.501(e) : la personne qui effectue le montage doit s'assurer que la configuration est conforme aux exigences de la TCDS de l'enveloppe et que les éléments sont à jour de leur maintenance.</p>
9	<p>Cette maintenance peut être due à des modifications ou l'ajout d'équipements tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les modifications par application de CS-STAN : voir au paragraphe de chaque CS-STAN si celle-ci prévoit de la maintenance additionnelle.</li> <li>• Les modifications par application de SB : voir le paragraphe du SB traitant d'une maintenance additionnelle éventuelle.</li> <li>• Les modifications par application de STC (supplément au certificat de type) : voir le paragraphe du STC traitant d'une maintenance additionnelle éventuelle.</li> <li>• <b>Présence d'un crochet de remorquage, d'un enrouleur...</b></li> <li>• ...</li> </ul>
10	<p>Cette maintenance peut être due à des réparations telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réparation structure métallique qui peut prévoir un contrôle périodique de l'état de la réparation : CND, détection de crique, contrôle visuel corrosion...</li> <li>• Réparation de structure toile : contrôle de l'étanchéité, des coutures et éventuellement du bois de la structure...</li> <li>• ...</li> </ul>
11	<p>Cette maintenance ne devrait être due que pour un PE basé sur les données du MIP. Dans ce cas les limites de vie des éléments doivent être conformes aux exigences du DAH :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durite d'alimentation des fluides (carburant, huile, frein...)</li> <li>• Câbles de commande de vol</li> <li>• Limite de l'ensemble pyrotechnique des parachutes de cellule</li> <li>• Batterie des balises de détresse</li> <li>• ...</li> </ul>
11bis	<p><b>Maintenance due à des limites de navigabilité.</b></p> <p><b>Selon le GM1 ML.A.302(c)(4) les sources d'information contenant des obligations peuvent être différentes d'un aéronef à l'autre, en fonction de la base de certification utilisée. L'appareil peut en effet avoir été certifié avant que le terme « ALS » (Section de limitation de navigabilité) ne soit introduit dans la base de certification (ou le code</b></p>

	<p>de navigabilité). Ainsi, il est possible de retrouver des obligations d'entretien sous les formes suivantes (liste non exhaustive) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitations de navigabilité (ALI)</li> <li>• Exigences de maintenance de certification (CMR)</li> <li>• Pièces à durée de vie limitée (LLP)</li> <li>• Inspections obligatoires ou inspections de navigabilité obligatoires</li> <li>• Etc.</li> </ul> <p>En cas de doute, il est conseillé de vérifier la TCDS ou de contacter le détenteur du certificat de type. Les intervalles liés aux obligations d'entretien ne peuvent pas être prolongés. La modification d'un intervalle nécessite une approbation de l'EASA.</p>
12	<p>Cette maintenance recommandée peut être due à des données contenues dans des SB, SIB, SIL, TCDS... :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TBO moteur (cas des moteurs Lycoming et Pratt&amp;Whitney)</li> <li>• TBO Hélices</li> <li>• Présence d'un transpondeur application de l'EASA SIB 2011-15 (si MIP ou instructions du DAH non utilisé ou inexistantes)</li> <li>• Présence d'un émetteur de localisation d'urgence ou balise de localisation personnelle application de l'EASA SIB 2019-09</li> <li>• ...</li> </ul>
13	<p>Cette maintenance peut être due à l'application de CN répétitive non prise en compte dans les instructions du DAH :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôles de types multiples (CND, corrosion, état physique,...)</li> <li>• Contrôle périodique de serrage après repose d'éléments en mouvement (cas fréquent sur hélicoptère)</li> <li>• ...</li> </ul>
14	<p>Cette maintenance peut être due :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A l'exploitation opérationnelle : survol maritime/ atmosphère polluée nécessitant un rinçage,</li> <li>• Aux exigences de l'espace aérien utilisé : transpondeur avec report d'altitude obligatoire, balise de détresse, matériel de survie, extincteur et trousse de secours, ...</li> <li>• ...</li> </ul>
15	<p>Cette maintenance peut être due :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au type d'exploitation : VFR de nuit, IFR, système de dégivrage, dégivrage des</li> </ul>

	<p>aéronefs avant décollage, équipement oxygène...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorisation d'exploitation : équipement pour le survol maritime, <b>parachute dans le cadre de la voltige</b>,...</li> </ul>
16	<p>Autre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenance additionnelle proposée par le propriétaire ou l'organisme de gestion de la navigabilité.</li> <li>• ...</li> </ul>
17	<p>Indiquer ici, uniquement pour des PE basé sur les exigences du DAH, si le propriétaire ou l'organisme gestionnaire du maintien de navigabilité souhaite introduire des exigences alternatives à celles-ci. Voir en case 25 pour les options possibles.</p>
18	<p>Indiquer ici si le(s) propriétaire(s) est autorisé à effectuer les tâches de maintenance dévolues aux pilotes propriétaires décrites dans l'annexe II de la Partie-ML et à effectuer des remises en service conformément à l'article ML.A.803. Pour effectuer cette maintenance, le propriétaire doit avoir une licence de pilote valide pour le type de l'avion considéré. Dans ce cas, le pilote propriétaire est seul responsable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des tâches de maintenance effectuées (il n'est pas prévu que cette personne puisse être aidée. Elle doit pouvoir elle-même expliquer le déroulement de la tâche de maintenance en question)</li> <li>• de l'évaluation de ses propres compétences pour effectuer ces tâches selon les standards de maintenance et en conformité avec la réglementation,</li> <li>• de l'enregistrement et de l'archivage, le cas échéant, des travaux effectués,</li> <li>• d'informer sous 30 jours l'organisme de gestion du maintien de navigabilité contracté, si existant, de la maintenance effectuée.</li> </ul> <p>Pour une association, tous les membres de l'association pouvant en justifier leur appartenance, peuvent être considérer comme pilotes propriétaires.</p> <p>Seuls les pilotes propriétaires référencés (nom/N° de licence de pilote/signature et date) ici sont autorisés à effectuer les tâches de maintenance. La signature du PE par le président de l'association ou l'organisme ayant la gestion du maintien de la navigabilité vaut pour accord de la possibilité d'effectuer ces tâches de maintenance.</p> <p>A chaque modification de cette liste, un nouveau PE doit être signé par le(s) propriétaire(s), le président de l'association ou l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.</p> <p><b>Note : Conformément à l'AMC1 ML.A.803 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Un pilote-propriétaire ne peut délivrer une APRS uniquement pour une tâche de maintenance qu'il a lui-même effectué.</b></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cas des aéronefs en copropriété, le PE doit énumérer les noms de tous les propriétaires-pilotes compétents et désignés pour effectuer la maintenance pilote-propriétaire (réf. ML.A.302 (c) (6)). Comme alternative, le PE peut contenir une procédure visant à garantir la gestion d'une telle liste afin de la maintenir à jour (location de courte durée (tours aériens), déplacement en championnat...).</li> <li>• Une licence de pilote-propriétaire valide « équivalente » peut être tout document attestant une qualification de pilote reconnue par l'État membre.</li> <li>• Ne pas avoir une aptitude médicale n'est pas une condition qui rend invalide la licence du pilote pour cette autorisation.</li> </ul>
19	<p>Cocher la case si le(s) propriétaire(s) choisie de déclarer le PE. Dans ce cas tous les propriétaires doivent signer la déclaration et en sont conjointement responsables. En choisissant de déclarer le PE ils sont également responsables de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef. Il n'est alors pas possible de déléguer cette responsabilité.</p> <p>Rappel en référence au GM1 ML.A.201(f) : Responsabilités</p> <p>Si le(s) propriétaire(s) tel que défini dans le ML.1(c)(3) décide de ne pas établir un contrat avec un organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité alors le(s) propriétaire(s) est totalement responsable de la réalisation des tâches de gestion de maintien de la navigabilité de son aéronef. En conséquence, il est entendu que le(s) propriétaire(s) a évalué lui-même et de façon réaliste ses propres compétences pour accomplir ces tâches et expertises de gestion du maintien de la navigabilité.</p>
20	<p>Cocher la case si le ou les propriétaires choisissent de confier par contrat conforme à l'annexe I de la Part-ML le maintien de la gestion de navigabilité de l'aéronef à un organisme agréé conformément à la Part-CAMO ou Part-CAO. Dans ce cas, l'organisme doit approuver le PE.</p> <p>La personne signataire du PE doit être désignée par l'organisme conformément à l'article CAO.A.025(6) ou CAMO.A.305(a)(1).</p>
21	<p>Doit signer la déclaration :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ou les personne(s) qu'elle soit propriétaire(s) ou locataire (sauf si dans le contrat de location il est indiqué que le loueur reste responsable de la gestion de navigabilité) ou</li> <li>• L'organisme de gestion CAO ou CAMO sous contrat.</li> </ul>
22	<p>Indiquer ici les annexes qui sont jointes à ce PE.</p>

23	A compléter uniquement si la case <b>5</b> est cochée. Dans ce cas, toutes les tâches de maintenance doivent apparaître ici <b>si un MIP différent de celui décrit dans l'AMC ML.A.302(d) est utilisé.</b>																				
24	Indiquer les tâches de maintenance ainsi que leur référence telles que décrite dans les données de maintenance dans les colonnes correspondantes.																				
25	<p>Il s'agit ici de traiter le cas où dans le cadre d'un programme d'entretien conforme aux instructions pour le maintien de la navigabilité fournies par le DAH, le CAMO, le CAO ou le propriétaire (selon le cas) décide de dévier de certaines de ces instructions, en introduisant, par exemple, un intervalle moins restrictif ou un type de tâche (inspection au lieu de contrôle) différent de celui établi par le DAH.</p> <p><b>Ces actions de maintenance alternatives ne doivent pas être moins restrictives que celles définies dans le MIP applicable.</b> Cela signifie que l'étendue de la maintenance à couvrir par la tâche qui fait l'objet d'une déviation ne peut pas être inférieure à l'étendue de la tâche correspondante dans le MIP en termes de fréquence et de type de tâche. Des exemples sont donnés dans le tableau ci-dessous :</p> <table border="1" data-bbox="293 810 1414 1619"> <thead> <tr> <th data-bbox="293 810 570 953">Tâche DAH</th> <th data-bbox="570 810 846 953">Alternative proposée</th> <th data-bbox="846 810 1133 953">Tâche du MIP</th> <th data-bbox="1133 810 1414 953">Proposition acceptable (Oui/Non)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="293 953 570 1085">Inspection XX Intervalle 6 mois</td> <td data-bbox="570 953 846 1085">Inspection XX Intervalle 12 mois</td> <td data-bbox="846 953 1133 1085">Inspection XX Intervalle 12 mois</td> <td data-bbox="1133 953 1414 1085">Oui</td> </tr> <tr> <td data-bbox="293 1085 570 1218">Inspection XX Intervalle 12 mois</td> <td data-bbox="570 1085 846 1218">Inspection XX Intervalle 24 mois</td> <td data-bbox="846 1085 1133 1218">Inspection XX Intervalle 12 mois</td> <td data-bbox="1133 1085 1414 1218">Non</td> </tr> <tr> <td data-bbox="293 1218 570 1358">Inspection XX Intervalle 24 mois</td> <td data-bbox="570 1218 846 1358">Inspection XX Intervalle 36 mois</td> <td data-bbox="846 1218 1133 1358">Inspection XX Intervalle 12 mois</td> <td data-bbox="1133 1218 1414 1358">Non, l'intervalle de 24 mois doit être conservé</td> </tr> <tr> <td data-bbox="293 1358 570 1619">Test fonctionnel system XX</td> <td data-bbox="570 1358 846 1619">Test opérationnel système XX (même intervalle) ou inspection visuelle système X (même intervalle)</td> <td data-bbox="846 1358 1133 1619">Test fonctionnel système XX (même intervalle)</td> <td data-bbox="1133 1358 1414 1619">Non car le test fonctionnel imposé par le MIP est plus restrictif qu'un test opérationnel</td> </tr> </tbody> </table>	Tâche DAH	Alternative proposée	Tâche du MIP	Proposition acceptable (Oui/Non)	Inspection XX Intervalle 6 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Oui	Inspection XX Intervalle 12 mois	Inspection XX Intervalle 24 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Non	Inspection XX Intervalle 24 mois	Inspection XX Intervalle 36 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Non, l'intervalle de 24 mois doit être conservé	Test fonctionnel system XX	Test opérationnel système XX (même intervalle) ou inspection visuelle système X (même intervalle)	Test fonctionnel système XX (même intervalle)	Non car le test fonctionnel imposé par le MIP est plus restrictif qu'un test opérationnel
Tâche DAH	Alternative proposée	Tâche du MIP	Proposition acceptable (Oui/Non)																		
Inspection XX Intervalle 6 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Oui																		
Inspection XX Intervalle 12 mois	Inspection XX Intervalle 24 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Non																		
Inspection XX Intervalle 24 mois	Inspection XX Intervalle 36 mois	Inspection XX Intervalle 12 mois	Non, l'intervalle de 24 mois doit être conservé																		
Test fonctionnel system XX	Test opérationnel système XX (même intervalle) ou inspection visuelle système X (même intervalle)	Test fonctionnel système XX (même intervalle)	Non car le test fonctionnel imposé par le MIP est plus restrictif qu'un test opérationnel																		

Test opérationnel système XX	Test fonctionnel système XX (même intervalle)	Test opérationnel système XX (même intervalle)	Oui car le test fonctionnel proposé est plus restrictif que le test opérationnel imposé par le MIP
Inspection XX Intervalle 24 mois	Inspection XX Intervalle 36 mois	Pas de tâche correspondante	Oui
Test fonctionnel	Inspection visuelle	Pas de tâche correspondante	Oui

Le GM1 ML.A.302(d)(2) définit les tests comme suit :

- Un test opérationnel (ou contrôle opérationnel) est une contrôle effectuée afin de déterminer si le système / équipement fonctionne normalement. Il ne requière pas de mesure particulière (sans appareil de mesure).
- Un test fonctionnel (ou contrôle fonctionnel) est un contrôle quantitatif pour déterminer si un système ou un équipement fonctionne dans les limites spécifiées dans les données de maintenance appropriées. Des mesures de paramètres (avec appareil) sont nécessaires et enregistrés.

Les tâches ou les intervalles alternatifs aux recommandations constructeurs ne sont pas approuvés par l'autorité compétente.

Pour les aéronefs dont la gestion du maintien de la navigabilité a été confiée à un CAMO ou CAO alors ils doivent conserver les justifications de ces écarts. L'AMC1 ML.A.302(c) propose un tableau permettant d'évaluer les risques liés à une maintenance alternative et pouvant aider à la justification d'une telle déviation.

Note : La procédure de prolongation des TBO moteurs à piston telle que décrit dans le G-41-11 est une mesure alternative rentrant dans ce cadre. Toutefois les consignes de l'autorité n'étant plus à prendre en compte pour les aéronefs sous Partie-ML, celle-ci n'est pas applicable en tant que telle. Cependant, l'annexe 2 du G-41-11 peut être une base pour un organisme ou un propriétaire pour justifier de cette mesure alternative dont seule la personne ou l'organisme signant en case 19 ou 20 est responsable.

26

Dans cette annexe la liste des documents utilisés pour le développement du PE peut être utile dans le cas d'un PE déclaré et dont la maintenance serait confiée à un organisme par exemple.

### Guide 1 au PE Part-ML

*La revue annuelle du PE est réalisée conformément à l'AMC1 ML.A.302(c)(9) au cours de laquelle les vérifications suivantes sont à effectuer :*

1. les résultats de la maintenance effectuée au cours de l'année écoulée démontrent que le programme de maintenance actuel est adapté ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
2. les résultats de l'examen de navigabilité effectué sur l'aéronef démontrent que le programme de maintenance actuel est adapté ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
3. les révisions apportées aux documents affectant la base du programme, telles que les données du programme d'inspection minimale (MIP) ou du détenteur de la définition de type (DAH) ont été prises en compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
4. Les éventuels changements de configuration et de type et spécificité d'exploitation ont été pris en compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Sans objet
5. Les éventuels changements de la liste des pilotes-proprétaires ont été pris en compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Sans objet
6. les exigences obligatoires permettant d'assurer la conformité à la Partie 21, telles que les consignes de navigabilité (CN), les limitations de navigabilité, et les exigences de maintenance spécifiques contenues dans la fiche de données de certificat de type (TCDS) ont été prises en compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
<i>Lors de la revue de l'efficacité du programme d'entretien, le personnel chargé de l'examen de navigabilité (ou le personnel de l'organisme, si l'examen du PE n'est pas effectué conjointement avec un examen de navigabilité) peuvent avoir besoin d'examiner les travaux de maintenance effectués au cours des 12 derniers mois, y compris les travaux de maintenance non planifiés. À cette fin, le propriétaire ou l'organisme de gestion est tenue de mettre à disposition du personnel chargé de l'examen, l'ensemble des dossiers de travaux de maintenance concernés. Lors de l'examen des résultats de la maintenance effectuée au cours de l'année écoulée, il convient de vérifier si les éventuels défauts trouvés auraient pu être évités en intégrant au programme de maintenance certaines recommandations du détenteur de la définition de type qui avaient initialement été ignorées par le propriétaire ou l'organisme de gestion.</i>	
Décrire les éventuelles actions correctives nécessaires suite à la revue annuelle du PE :	
Date : _____ Signature : _____	
N° habilitation ou d'agrément :	



### Guide 3 au PE de l'aéronef F-XXXX

Justification d'une déviation introduite au PE conformément au ML.A.302(c)(8)

*Lors de l'évaluation d'une tâche alternative de maintenance aux instructions émises ou recommandées par le DAH, telle que l'extension des intervalles de TBO, ou lorsque l'on envisage de ne pas inclure une tâche de maintenance émise ou recommandé par le DAH, une approche fondée sur les risques doit être adoptée, compte tenu des aspects d'exploitation de l'aéronef, de son type, des heures de vol et des années de service, de sa maintenance, des mesures compensatoires, de la redondance des composants, etc.  
Le tableau ci-après, repris de l'AMC1 ML.A.302(c), présente une base d'analyse des aspects à prendre en compte :*

<i>Risques à évaluer</i>	Description de la déviation introduite au PE :  <i>Note : celle-ci ne doit pas rendre le PE moins restrictif que le MIP</i>
	Exemples d'analyse
Type d'exploitation	<u>Risques élevés</u> : opération commerciale, ATO ou DTO commercial  <u>Risques moyens</u> : ATO ou DTO non commercial, activité en aéroclub, opération non commerciale  <u>Risques faibles</u> : utilisation à titre privée
Règles de vol	<u>Risques élevés</u> : Vol aux instruments (IFR)  <u>Risques moyens</u> : Vol à vue de nuit (VFR de nuit)  <u>Risques faibles</u> : Vol à vue de jour (VFR jour)
Catégorie de l'aéronef	<u>Risques élevés</u> : autre qu'ELA1  <u>Risques moyens</u> : ELA1 autre que light sport aeroplanes (LSA) very light aircraft (VLA), planeurs et motoplaneurs  <u>Risques faibles</u> : LSA, VLA, planeurs et motoplaneurs
Qui gère le maintien de la navigabilité ?	<u>Risques élevés</u> : propriétaire  <u>Risques faibles</u> : organisme agréé Part-CAMO ou CAO
Qui effectue la maintenance ?	<u>Risques élevés</u> : pilote-propiétaire  <u>Risques moyens</u> : mécanicien indépendant  <u>Risques faibles</u> : organisme agréé Part-CAO ou 145

