|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Partie-ML**  **Programme d’entretien pour un aéronef répondant aux exigences de la Partie-ML (PE)** | | | | | | | |
| **Identification de l’aéronef** | | | | | | | |
| 1 | Immatriculation : **F-** | | Type : | | No de série : | | |
|  | Propriétaire(s) :  -  -  -  - | | | | | | |
| **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”) | | | Programme minimum d'inspection (MIP) comme détaillé dans la dernière version en vigueur de l’AMC ML.A.302(d)  Autre programme minimum d'inspection (MIP) conforme au ML.A.302(d)  **(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 : | |  | | | |
| 3b | Moteur(s) (si applicable) | Fabricant :  Type : | |  | | | |
| 3c | Hélice(s) (si applicable) | Fabricant :  Type : | |  | | | |
| **Pour les ballons** | | | | | | | |
| 3d | Enveloppe | Fabricant :  Type : | |  | | | |
| 3e | Nacelle(s) | Fabricant :  Type : | |  | | | |
| Fabricant :  Type : | |  | | | |
| 3f | Bruleur(s) | Fabricant :  Type : | |  | | | |
| Fabricant :  Type : | |  | | | |
| 3g | Bouteille(s) | Fabricant :  Type : | |  | | | |
| Fabricant :  Type : | |  | | | |
| Fabricant :  Type : | |  | | | |
| Fabricant :  Type : | |  | | | |
| **Exigences de maintenance additionnelle aux ICA du DAH ou du MIP**  **(applicable à tous les PE)** | | | | | | | |
| 4 | **Indiquer si l’une des exigences de maintenance additionnelle est applicable (Si “oui” alors lister ces exigences spécifiques dans l’annexe B)** | | | | | Oui | Non |
| Maintenance due à des équipements spécifiques ou des modifications | | | | | ☐ |  |
| Maintenance due à des réparations | | | | |  |  |
| 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.) | | | | |  |  |
| Maintenance due à des exigences de maintien de navigabilité obligatoires(ALIs, CMRs, exigences spécifiques de la TCDS, etc.) | | | | |  |  |
| 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 | | | | |  |  |
| Maintenance due à des CNs répétitives | | | | |  |  |
| Maintenance due à des spécificités opérationnelles/de l’espace aérien/exigences divers (altimètre, compas, transpondeur, etc.) | | | | |  |  |
| Maintenance due au type d’exploitation ou aux autorisations d’exploitation | | | | |  |  |
| Autre : | | | | |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **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)** | Oui | Non |
| **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 | **Le pilote propriétaire peut-il effectuer les taches de maintenance prévues à l’appendice III de la Part-ML (réf. ML.A.803) ?**  Si “oui”, lister les noms des pilotes propriétaires autorisés à libérer ce type de maintenance :  Nom du pilote propriétaire : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Numéro de licence de pilote : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Signature : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Date : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Nom du pilote propriétaire : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Numéro de licence de pilote : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Signature : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Date : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Nom du pilote propriétaire : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Numéro de licence de pilote : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Signature : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Date : \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  NOTE : il est possible de faire référence à une liste dans le cas de plusieurs pilotes copropriétaires | Oui | Non |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Approbation/déclaration du programme d’entretien**  **(sélectionner la proposition appropriée)** | | |
| 7 | Déclaration par le(s) propriétaire(s) : | Approbation par le CAMO ou CAO contracté : |
|  | ***« 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.***  Signature(s)/nom(s)/date: | Numéro d’agrément de l’organisme agréé CAMO ou CAO :  Signature/nom de la personne habilitée/date : |
| **Déclaration de certification** | | |
| 8 | ***‘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.***  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 :  propriétaire  — locataire  — organisme CAMO ou CAO  Nom du propriétaire/locataire ou numéro d’agrément de l’organisme CAMO ou CAO :  Adresse :  Téléphone/fax :  Email :  Signature/date : | |
| 9 | Annexes attachées :   * Annexe A oui  non * Annexe B oui  non * Annexe C oui  non * Annexe D oui  non | |

|  |
| --- |
| **Annexe A —Programme d’inspection minimum (MIP) (Applicable seulement si un MIP diffèrent de celui décrit dans l’AMC ML.A.302(d) est utilisé — voir Section 2 ci-dessus)** |
| ***Détails des taches et inspections contenu dans le MIP utilisé*** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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** | **Références** | **Intervalles**  *Indiquer ici l’intervalle appliqué et cocher la case si l’intervalle appliqué diffère de celui requis dans le document référence* |
| **Maintenance due à des équipements spécifiques et des modifications** | | |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Maintenance due à des réparations** | | |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Maintenance due à des limites de vie d’éléments** (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) | | |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Maintenance due à des exigences de maintien de navigabilité obligatoires** (ALIs, CMRs, exigences spécifiques de la TCDS, etc.) | | |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **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 | **EASA SIB 2019-09** | Annuel |
| Test transpondeur (Si MIP ou instructions du DAH non utilisé) | **EASA SIB 2011-15** | Tous les 2 ans |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Maintenance due à des CNs répétitives** | | |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Maintenance due à des spécificités opérationnelles/de l’espace aérien/exigences divers (altimètre, compas, transpondeur, etc.)** | | |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Maintenance due au type d’exploitation ou aux autorisations d’exploitation** | | |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Autre** | | |
|  |  |  |
|  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Annexe C — Tâche de maintenance alternative aux exigences du DAH**  **(ne doit pas être moins restrictive que les exigences du MIP)**  (inclus si nécessaire — voir Section 5 ci-dessus) | | | | |
| **Description de la tâche** | **Intervalle recommandé** | **Tâche ou inspection alternative** | | **Intervalle alternatif** |
| *Lorsque les exigences du DAH servent de base au PE, cette annexe est supposée inclure uniquement les tâches alternatives aux exigences DAH, qui sont incluses dans le PE.*  *(Lorsqu'un CAMO ou CAO est contracté, tous les éléments justifiant les écarts par rapport aux exigences du DAH doivent être conservés par le CAMO ou le CAO et l'organisme doit fournir une copie de ces justifications au propriétaire).* | | | | |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |
|  |  | |  |  |

|  |
| --- |
| **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.* |

EASA Form AMP, Issue 1

|  |  |
| --- | --- |
| **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 ? | Oui  Non |
| 1. les résultats de l'examen de navigabilité effectué sur l'aéronef démontrent que le programme de maintenance actuel est adapté ? | Oui  Non |
| 1. 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 ? | Oui  Non |
| 1. Les éventuels changements de configuration et de type et spécificité d’exploitation ont été pris en compte ? | Oui  Non  Sans objet |
| 1. Les éventuels changements de la liste des pilotes-propriétaires ont été pris en compte ? | Oui  Non  ☐ Sans objet |
| 1. 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 ? | Oui  Non |
| *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.* | |
| Décrire les éventuelles actions correctives nécessaires suite à la revue annuelle du PE : | |
| Date : Signature :  N° habilitation ou d’agrément : | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Guide 2 au PE Part-ML**  *Gestion des révisions du PE au titre du ML.A.305(h)(4)* | | |
| *N° de la révision* | *Contenu de la révision* | *Date et signature* |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **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 :* | |
| *Risques à évaluer* | Description de la déviation introduite au PE :  *Note : celle-ci ne doit pas rendre le PE moins restrictif que le MIP* |
|  | Exemples d’analyse |
| Type d’exploitation | Risques élevés : opération commerciale, ATO ou DTO commercial  Risques moyens : ATO ou DTO non commercial, activité en aéroclub, opération non commerciale  Risques faibles : utilisation à titre privée |
| Règles de vol | Risques élevés : Vol aux instruments (IFR)  Risques moyens : Vol à vue de nuit (VFR de nuit)  Risques faibles : Vol à vue de jour (VFR jour) |
| Catégorie de l’aéronef | Risques élevés : autre qu’ELA1  Risques moyens : ELA1 autre que light sport aeroplanes (LSA) very light aircraft (VLA), planeurs et motoplaneurs  Risques faibles : LSA, VLA, planeurs et motoplaneurs |
| Qui gérer le maintien de la navigabilité ? | Risques élevés : propriétaire  Risques faibles : organisme agréé Part-CAMO ou CAO |
| Qui effectue la maintenance ? | Risques élevés : pilote-propriétaire  Risques moyens : mécanicien indépendant  Risques faibles : organisme agréé Part-CAO ou 145 |
| Vieillissement de l’aéronef (heure de vol totales et années de service) | Risques élevés : nombreuse heures de vol ou d’années de service  Risques moyens : heures de vol ou années de service standards  Risques faibles : peu d’heures de vol ou d’années de service |
| Utilisation de l’aéronef | Risques élevés : moins de 50h de vol par an  Risques moyens : autour de 200h de vol par an  Risques faibles : plus de 400h de vol par an  Note : cette analyse peut être prise dans l’autre sens en fonction du risque considéré |
| Défauts trouvés lors des contrôles de l’autorité (ACAM / ML.B.303) | Risques élevés : nombreux écarts relevés lors des contrôles  Risques moyens : faible nombre écarts relevés lors des contrôles  Risques faibles : rares écarts relevés lors des contrôles |
| Système redondant (tels que les moteurs ou hélices) | Risques élevés : aéronef monomoteur  Risques faibles : aéronef multimoteurs |
| Mesures de maintenance compensatoires | Risques élevés : pas de mesure de maintenance compensatoire  Risques faibles : mesures compensatoires (telles que analyses d’huile, contrôle des performances moteur, inspections corrosion, etc.) |
| Facteur de risque d’un composent défaillant | Risques élevés : moteur défaillant sur un hélicoptère  Risques moyens : moteur défaillant sur un avion  Risques faibles : planeur et motoplaneur |
| Conclusion de l’analyse, mesure(s) compensatoire(s) prise(s) : | |
| Date : Signature :  N° d’agrément de l’organisme : | |