

Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm (AMP)

ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

- a) Die Instandhaltung jedes Luftfahrzeugs ist gemäß einem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm zu gestalten.
- b) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm und alle nachfolgenden Änderungen müssen entweder
 1. vom Eigentümer gemäß Punkt ML.A.302(c)(7) erklärt werden, wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs nicht von einem CAMO oder einer CAO geführt wird; oder
 2. von dem bzw. der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlichen CAMO oder CAO genehmigt werden.

Der Eigentümer, der das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm gemäß Punkt (b)(1) erklärt, oder die Organisation, die das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm gemäß Punkt (b)(2) genehmigt, hat das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm auf dem neuesten Stand zu halten.

- c) Das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm
 1. muss eindeutige Angaben zum Eigentümer des Luftfahrzeugs und zum betreffenden Luftfahrzeug, einschließlich eventuell eingebautem Motor und Propeller, enthalten;
 2. muss entweder
 - a) die Aufgaben oder Inspektionen gemäß dem unter Punkt (d) genannten geltenden Mindestinspektionsprogramm (MIP) oder
 - b) die Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) umfassen, die vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung (DAH) herausgegeben wurden;
 3. kann zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen zu den in Punkt (c)(2) genannten oder alternative Instandhaltungsmaßnahmen zu den unter Punkt (c)(2)(b) genannten Instandhaltungsmaßnahmen enthalten, und zwar auf Vorschlag des Eigentümers, des CAMO oder der CAO, sobald sie gemäß Punkt (b) genehmigt oder erklärt wurden. Alternative Instandhaltungsmaßnahmen zu den in Punkt (c)(2)(b) genannten dürfen nicht weniger restriktiv sein als die im geltenden Mindestinspektionsprogramm festgelegten Maßnahmen;
 4. muss alle zwingend vorgeschriebenen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten, beispielsweise Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholungsintervallen, den Abschnitt über Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALS) der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) und im Datenblatt der Musterzulassung (TCDS) enthaltene besondere Anforderungen an die Instandhaltung;

-
5. muss Angaben zu allen aufgrund des spezifischen Luftfahrzeugmusters, der Konfiguration des Luftfahrzeugs sowie Art und Spezifität des Betriebs durchzuführenden zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben enthalten, wobei mindestens folgende Elemente zu berücksichtigen sind:
 - a) spezifische eingebaute Geräte und Änderungen des Luftfahrzeugs;
 - b) an dem Luftfahrzeug vorgenommene Reparaturen;
 - c) Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevante Komponenten;
 - d) Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), die durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegeben werden;
 - e) geltende betriebliche Anweisungen oder Anforderungen in Bezug auf die regelmäßige Inspektion bestimmter Ausrüstungen;
 - f) besondere Betriebsgenehmigungen;
 - g) Nutzung des Luftfahrzeugs und Betriebsumfeld.
 6. muss ermitteln, ob die Piloten/Eigentümer zur Durchführung der Instandhaltung berechtigt sind;
 7. muss, sofern die Erklärung durch den Eigentümer erfolgt, eine unterzeichnete Erklärung enthalten, in der der Eigentümer erklärt, dass dies das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug mit dem betreffenden Eintragszeichen ist und dass er die volle Verantwortung für seine Inhalte und vor allem für etwaige Abweichungen von den Empfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung übernimmt;
 8. muss, nachdem es vom CAMO oder von der CAO genehmigt wurde, von diesem Unternehmen bzw. dieser Organisation unterzeichnet werden, das bzw. die die Aufzeichnungen zusammen mit der Begründung etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung aufzubewahren hat;
 9. muss mindestens einmal jährlich auf seine Wirksamkeit hin überprüft werden. Diese Überprüfung hat entweder
 - a) in Verbindung mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs die Person durchzuführen, die die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs überprüft;
 - b) das CAMO oder die CAO durchzuführen, das bzw. die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs in den Fällen führt, in denen die Überprüfung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms nicht in Verbindung mit einer Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgt.

Werden bei der Überprüfung Mängel des Luftfahrzeugs festgestellt, die auf Mängel beim Inhalt des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms zurückzuführen sind, so ist das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm entsprechend zu ändern.

In diesem Fall hat die Person, die die Überprüfung durchführt, die zuständige Behörde des Eintragungsmittgliedstaats zu unterrichten, wenn sie mit den vom Eigentümer, vom CAMO oder von der CAO getroffenen Maßnahmen zur Änderung des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms nicht einverstanden ist. Die zuständige Behörde muss unter Hinweis auf die entsprechenden Beanstandungen entscheiden, welche Änderungen des Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramms erforderlich sind, und gegebenenfalls gemäß Punkt ML.B.304 reagieren.

d) Ein Mindestinspektionsprogramm

1. muss folgende Inspektionsintervalle umfassen:
 - a) für Flugzeuge, Reisemotorsegler (TMG) und Ballone alle Jahres- bzw. 100-Stunden-Intervalle, je nachdem, was früher eintritt, wobei eine Toleranz von einem Monat bzw. 10 Stunden angewandt werden kann. Das nächste Intervall ist ab dem Zeitpunkt der Inspektion zu berechnen;
 - b) für Segelflugzeuge und Motorsegler (außer TMG) alle Jahresintervalle, auf die eine Toleranz von einem Monat verwendet werden kann. Das nächste Intervall ist ab dem Zeitpunkt der Inspektion zu berechnen;
2. muss je nach Luftfahrzeugmuster Folgendes umfassen:
 - a) Wartungsaufgaben gemäß den Anforderungen des Inhabers der Entwurfsgenehmigung;
 - b) Inspektion der Markierungen;
 - c) Überprüfung von Wägungsaufzeichnungen und Wägung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, der Verordnung (EU) 2018/395 und der Verordnung (EU) 2018/1976;
 - d) Funktionsprüfung des Transponders (sofern eingebaut);
 - e) Funktionsprüfung des Pitot-Statik-Systems;
 - f) bei Flugzeugen:
 - (i) Funktionsprüfungen von Leistung und Drehzahl (RPM), Magnetzündern, Kraftstoff- und Öldruck, Motortemperaturen;
 - (ii) bei Motoren mit automatischer Motorsteuerung das veröffentlichte Verfahren für den Prüflauf;
 - (iii) bei Motoren mit Trockensumpfschmierung, Motoren mit Turboladern und flüssigkeitsgekühlten Motoren Funktionsprüfung auf Anzeichen von Störungen des Flüssigkeitskreislaufs;
 - g) Inspektion des Zustands und der Befestigung der strukturellen Elemente, Systeme und Komponenten für die folgenden Bereiche:

(i) für Flugzeuge:

Zelle, Kabine und Cockpit, Fahrwerk, Flügel- und Mittelteil, Flugsteuerung, Leitwerk, Avionik und Elektrik, Triebwerk, Kupplungen und Getriebe, Propeller und verschiedene Systeme, wie das ballistische Rettungssystem;

(ii) für Segelflugzeuge und Motorsegler:

Zelle, Kabine und Cockpit, Fahrwerk, Flügel- und Mittelteil, Leitwerk, Avionik und Elektrik, Motor (für Motorsegler) und verschiedene Systeme, wie herausnehmbarer Ballast und/oder Bremsschirm und Steuerelemente sowie Wasserballastsystem;

(iii) für Heißluftballone:

Hülle, Brenner, Korb, Kraftstoffbehälter, Ausrüstungen und Instrumente;

(iv) für Gasballone:

Hülle, Korb, Ausrüstungen und Instrumente.

Solange dieser Anhang kein Mindestinspektionsprogramm für Luftschiffe und Drehflügler enthält, wird deren Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm auf der Grundlage der vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß Punkt (c)(2)(b) festgelegt.

- e) Abweichend von den Punkten (b) und (c) ist eine Erklärung des Eigentümers bzw. eine Genehmigung durch ein CAMO oder eine CAO nicht erforderlich, und ein Dokument über das Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm muss nicht vorgelegt werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
1. alle vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden ohne Abweichungen befolgt;
 2. alle durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegebenen Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), werden ohne Abweichungen befolgt;
 3. es sind keine zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben auszuführen, die sich aus Folgendem ergeben:
 - a) spezifische eingebaute Geräte und Änderungen des Luftfahrzeugs;
 - b) an dem Luftfahrzeug vorgenommene Reparaturen;
 - c) Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevante Komponenten;
 - d) besondere Betriebsgenehmigungen;
 - e) Nutzung des Luftfahrzeugs und Betriebsumfeld.

4. Piloten/Eigentümer sind zur Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer berechtigt.

Diese Ausnahme ist nicht anwendbar, wenn der Pilot/Eigentümer oder – im Falle von Luftfahrzeugen im gemeinsamen Eigentum – einer der Piloten/Eigentümer die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer nicht durchführen darf, weil dies im erklärten oder genehmigten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm anzugeben ist.

- f) Sind die Bedingungen gemäß Punkt (e)(1) bis (4) erfüllt, muss das für das Luftfahrzeug geltende Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm Folgendes umfassen:
1. die vom Inhaber der Entwurfsgenehmigung herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit;
 2. die Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), die durch Service Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Serviceinformationen abgegeben werden;
 3. die zwingend vorgeschriebenen Informationen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, beispielsweise Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholungsintervallen, der Abschnitt über Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALS) der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) und im Datenblatt der Musterzulassung (TCDS) enthaltene besondere Anforderungen an die Instandhaltung;
 4. die Aufgaben aufgrund spezieller betrieblicher Anweisungen oder Luftraum-Anweisungen oder Anforderungen in Bezug auf bestimmte Instrumente und Ausrüstungen.

AMC1 ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

- (a) Ein Luftfahrzeug soll zu jedem Zeitpunkt nur nach einem Instandhaltungsprogramm (AMP) instandgehalten werden. Möchte der Eigentümer zu einem anderen Instandhaltungsprogramm wechseln - beispielsweise von einem auf dem MIP basierten AMP zu einem AMP auf Grundlage der Anweisungen des Inhabers der Musterzulassung (DAH) -, können zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich werden.
- (b) Das AMP kann die Form der in AMC2 ML.A.302 (EASA Form AMP) bereitgestellten Vorlage haben. Es darf eine Reihe verschiedener Luftfahrzeuge umfassen, sofern die Anforderungen an die Instandhaltung für jedes dieser Luftfahrzeuge klar beschrieben sind.

AMC1 ML.A.302(c)(9) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

JÄHRLICHE ÜBERPRÜFUNG DES AMP

- (a) In die jährliche Überprüfung des AMP gemäß ML.A.302(c)(9) ist Folgendes einzubeziehen:
- (1) Die Ergebnisse der im laufenden Jahr durchgeführten Instandhaltung, die auf Mängel im aktuellen AMP hinweisen können;
 - (2) Die Ergebnisse der Prüfung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, die ebenfalls Mängel im AMP offenbaren können;

- (3) Änderungen der Dokumente, auf denen das AMP beruht, beispielsweise des MIP nach ML.A.302(d) oder der Anweisungen des DAH;
 - (4) Änderungen in der Konfiguration bzw. der Art des Betriebs des betreffenden Flugzeugs;
 - (5) Änderungen in der Liste der Piloten-Eigentümer; und
 - (6) Einzuhaltende Anforderungen aus Teil-21, wie ADs, Einschränkungen der Lufttüchtigkeit, Vorgaben der Zulassung an die Instandhaltung sowie besondere, im Kennblatt (TCDS) aufgeführte, Anforderungen an die Instandhaltung.
- (b) Bei der jährlichen Prüfung der Wirksamkeit des AMP kann es erforderlich sein, dass das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal (ARS) – bzw. das Personal einer CA(M)O, sofern die Überprüfung des AMP nicht zusammen mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit erfolgt – die geplante und ungeplante Instandhaltung der letzten 12 Monate bewertet. Hierzu sind alle entsprechenden Aufzeichnungen durch den Eigentümer bzw. die CA(M)O bereitzustellen.
- (c) Bei der Prüfung der Ergebnisse von Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit ist das Augenmerk darauf zu legen, welche Defekte verhindert worden wären, sofern der Eigentümer bzw. die CA(M)O bestimmte Empfehlungen des DAH in das AMP aufgenommen hätte.

AMC2 ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

EASA Formblatt AMP

Part-ML Instandhaltungsprogramm aircraft maintenance programme (AMP)			
Luftfahrzeug			
1	Kennzeichen:	Typ:	Werknummer(n):
Name und Adresse des Halters:			
Grundlage für das Instandhaltungsprogramm			
2	Die Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vom Halter der Musterzulassung werden verwendet <input type="checkbox"/>	Das Minimum Inspection Programme (MIP) in der jeweils gültigen Revision des AMC ML.A.302(d) wird verwendet <input type="checkbox"/> Ein anderes MIP in Übereinstimmung mit ML.A.302(d) wird verwendet <input type="checkbox"/> (Die Maßnahmen sind in Anhang A aufgeführt)	
Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) vom Halter der Musterzulassung (DAH)			
3	Hersteller und Typ	Anwendbare Anweisungen (ICA) (Revision / Datum nicht erforderlich, es wird davon ausgegangen, dass immer die letzte Revision genutzt wird)	
3a	Luftfahrzeug (nicht für		

	Ballone)		
3b	Motor (wenn zutreffend))		
3c	Propeller (wenn zutreffend))		
Für Ballone			
3d	Hülle (nur für Ballone)		
3e	Korb		
3f	Brenner		
3g	Gasflaschen		
Zusätzliche Instandhaltungsanweisungen zu den oben angegebenen oder zum MIP (Angaben erforderlich für alle AMPs)			
4	Zusätzlich geltende Instandhaltungsanweisungen mit Wiederholkontrollen (Falls „Ja“, müssen die Anforderungen in der Anhang B aufgeführt sein.)	Ja	Nein
	Maßnahmen aufgrund von spezieller Ausrüstung oder Änderungen		
	Maßnahmen aufgrund von Reparaturen		
	Maßnahmen aufgrund von Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung (nur auszufüllen bei der Verwendung des MIP. Andernfalls sind die Angaben bereits in den ICAs der DAH enthalten.)		
	Maßnahmen aufgrund von zwingend vorgegebenen Anweisungen (Airworthiness Limitations (ALI), Certification Maintenance Requirements (CMR), spezifische Angaben im TCDS, usw.)		
	Empfohlene Maßnahmen wie Überholungszeiten (TBO), die in Service Bulletins, Service Letter oder anderen Veröffentlichungen angegeben sind		
	Maßnahmen aufgrund von Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholkontrollen		
	Maßnahmen aufgrund betrieblicher Anweisungen oder Ausrüstungen (Höhenmesser, Kompass, Transponder, usw.)		
	Maßnahmen aufgrund besonderer Betriebsgenehmigungen		
	Andere Maßnahmen		

Instandhaltungstätigkeiten, die abweichend von den Anweisungen des Halters der Musterzulassung sind (nicht weniger restriktiv als die Anforderungen im MIP)			
5	Es gelten alternative Instandhaltungsmaßnahmen, abweichend von den Anweisungen des Halters der Musterzulassung (Falls „Ja“, müssen die Maßnahmen in der Anhang C aufgeführt sein)	Ja	Nein
Piloten-/Eigentümer-Instandhaltung (nur für Ballone, die nicht unter Subpart ADD betrieben werden oder Segelflugzeuge, die nicht unter Subpart DEC betriebene werden oder andere Luftfahrzeuge, die unter Teil-NCO betrieben werden)			
Bemerkung: Piloten-/Eigentümer-Instandhaltung ist nicht erlaubt für LFZ, die in einer gewerblichen ATO/DTO betrieben werden			
6	Führt der Pilot-/Eigentümer Instandhaltung aus (gemäß ML.A.803)? Wenn „Ja“, geben Sie den Namen des Piloten-/Eigentümers an, der diese Instandhaltung durchführen darf: Name des P/E: _____ Lizenz-Nummer: _____ Unterschrift: _____ Datum: _____ Bemerkung: Im Fall von Eigentümergemeinschaften [oder Vereinen] kann auf eine Liste verwiesen werden.	Ja	Nein
Genehmigung / Erklärung des Instandhaltungsprogramms (wählen Sie die entsprechende Option)			
7	Erklärung durch den Halter: <input type="checkbox"/>	Genehmigung durch die vertraglich gebundene CAMO /CAO: <input type="checkbox"/>	
	„Hiermit erkläre ich, dass dieses das für das in Block 1 genannte Luftfahrzeug geltende AMP ist, und ich für den Inhalt, und insbesondere für jeweilige Abweichungen von den Empfehlungen der DAH ICAs verantwortlich bin.“ Unterschrift/Name/Datum:	Genehmigungs-Referenz-Nr. der CAMO/CAO: Unterschrift/Name/Datum:	
Verbindlichkeitserklärung			
8	‘Ich stelle sicher, dass das Luftfahrzeug nach diesem AMP instandgehalten wird und dass das AMP in regelmäßigen Abständen geprüft und ggf. aktualisiert wird.’ Unterschrift der gem. ML.A.201 für die Aufrechterhaltung der Führung der Lufttüchtigkeit des		

	Luftfahrzeuges verantwortliche Person / Organisation: Eigentümer/Mieter/Betreiber <input type="checkbox"/> CAMO/CAO <input type="checkbox"/> Name des Eigentümers/Mieters/Betreiber oder CAMO/CAO Genehmigungsnummer: Adresse: Telefon/Fax: E-Mail: Unterschrift/Datum:	
9	Angewandte Anhänge: – Anhang A JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> – Anhang B JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> – Anhang C JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> – Anhang D JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/>	
<u>Anhang A — Minimum inspection programme (MIP)</u> <u>(nur auszufüllen, wenn ein anderes MIP verwendet wird als das in AMC ML.A.302(d) beschriebene — siehe Abschnitt 2 oben)</u>		
Beschreiben Sie die Tätigkeiten und Inspektionen in dem verwendeten MIP.		
<u>Anhang B — Zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen</u> <u>(nur auszufüllen, wenn notwendig — siehe Abschnitt 4 oben)</u>		
Diese Anlage soll nur die Aufgaben enthalten, die im AMP enthalten sind, entweder im empfohlenen oder in einem anderen Intervall. Die entsprechenden Abschnitte können nach Bedarf erweitert / reduziert werden. (Alle sich wiederholenden Instandhaltungsmaßnahmen, die hier nicht enthalten sind, oder die Intervallunterschiede sollten von der CAMO/CAO (wenn sie vertraglich gebunden wurde) in ihren Akten mit den entsprechenden Begründungen aufbewahrt werden. Anhang D kann optional verwendet werden. Dennoch ist der Eigentümer/CAMO/CAO dafür verantwortlich, alle Anweisungen zu berücksichtigen, auch wenn sie nicht angenommen wurden und hier aufgeführt sind. Die Person, die die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführt, ist bei der Überprüfung des AMP nicht für die Vollständigkeit dieses Anhangs verantwortlich, kann aber im Rahmen der Untersuchungen und der bei der physischen Überprüfung festgestellten Befunde einige Stichproben vornehmen).		
Tätigkeit / Beschreibung	Referenzdokument	Intervall (kreuzen Sie die Box an, wenn sich das Intervall von der Empfehlung unterscheidet)
Maßnahmen aufgrund spezieller Ausrüstung oder Änderungen		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Maßnahmen aufgrund von Reparaturen		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Maßnahmen aufgrund von Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung (nur auszufüllen bei der Verwendung des MIP. Andernfalls sind die Angaben bereits in den ICAs der DAH enthalten.)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Maßnahmen aufgrund von zwingend vorgegebenen Anweisungen (Airworthiness Limitations (ALI), Certification Maintenance Requirements (CMR), spezifische Angaben im TCDS, usw.)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Empfohlene Maßnahmen wie Überholungszeiten (TBO), die in Service Bulletins, Service Letter oder anderen Veröffentlichungen angegeben sind		
		<input type="checkbox"/>
ELT und PLB — jährliche Prüfung	EASA SIB 2019-09	1 Jahr <input type="checkbox"/>
Transponder Test (nicht im MIP oder wenn der DAH eine Prüfung empfiehlt)	EASA SIB 2011-15	2 Jahre <input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Maßnahmen aufgrund von Lufttüchtigkeitsanweisungen mit Wiederholkontrollen		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Maßnahmen aufgrund betrieblicher Anweisungen oder Ausrüstungen (Höhenmesser, Kompass, Transponder, usw.)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Maßnahmen aufgrund besonderer Betriebsgenehmigungen		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Andere Maßnahmen		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Anhang C — Alternative [zu den Anweisungen des Halters der Musterzulassung] Instandhaltungsmaßnahmen (nicht weniger restriktiv als die im MIP) (nur auszufüllen wenn notwendig — siehe Abschnitt 5 oben)			
Tätigkeit / Beschreibung	Empfohlenes Intervall	Alternative Inspektion / Maßnahmen	Angepasstes Intervall
<p><i>Sofern die DAH ICAs als Grundlage des AMPs genutzt werden enthält dieser Anhang die alternativen Instandhaltungsmaßnahmen für Abweichungen von den DAH ICAs, die im AMP enthalten sind.</i></p> <p><i>(Sofern eine CAMO / CAO vertraglich gebunden ist, muss diese alle Nachweise zur Rechtfertigung der Abweichungen aufbewahren und dem Halter eine Kopie der Nachweise zur Verfügung stellen)</i></p>			
Anhang D — Zusätzliche Informationen (optional)			
<p><i>Dieser optionale Anhang kann für zusätzliche Informationen genutzt werden, beispielsweise Checklisten zur Instandhaltung, Service Bulletins oder andere Unterlagen, die bei der Erstellung des AMP genutzt wurden.</i></p>			

EASA Form AMP, Ausgabe 1-DE

GM1 ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

Die Verwendung eines AMP gemäß ML.A.302 ist mit folgenden Pflichten verbunden:

- (a) Hat der Eigentümer eine CA(M)O mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beauftragt, ist dieser Betrieb für die Erstellung eines AMP verantwortlich, das
 - (1) Erkennen lässt, ob es auf Anweisungen des DAH oder dem Mindestinspektionsprogramm (MIP) gemäß ML.A.302(d) basiert;
 - (2) Den Eigentümer und das Luftfahrzeug sowie eventuell eingebauten Motor und Propeller eindeutig benennt;
 - (3) Alle zwingend vorgeschriebenen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sowie zusätzliche Maßnahmen enthält, die sich aus Anweisungen des DAH ergeben;
 - (4) Jede Abweichung von den Angaben des DAH begründet; sofern die Anweisungen des DAH die Grundlage des AMP bilden, darf dieses nicht weniger restriktiv sein als die im MIP festgelegten Maßnahmen; und

- (5) Entsprechend ML.A.302(c)(5) an das entsprechende Luftfahrzeugmuster, seine Konfiguration und seine Nutzung angepasst wurde.
- (b) Hat der Eigentümer keine CA(M)O mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beauftragt, ist er selbst für die Erstellung und Erklärung eines AMP verantwortlich und übernimmt die volle Verantwortung für dessen Inhalt, jegliche Abweichung von den Vorgaben des DAH sowie mögliche Folgen dieser Abweichung. In diesem Fall müssen Abweichungen nicht begründet, sondern lediglich im AMP benannt werden. Dennoch muss das AMP den Anforderungen aus ML.A.302(c) genügen – insbesondere der Verpflichtung, nicht weniger restriktiv zu sein als das geltende MIP sowie die zwingend vorgeschriebenen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu erfüllen.
- (c) Den Inhalt eines erklärten Instandhaltungsprogramms kann im Vorfeld weder die zuständige Behörde noch ein beauftragter Instandhaltungsbetrieb in Frage stellen. Vielmehr bildet es die Grundlage für eine angemessene Planung der Instandhaltung sowie die Prüfungen der Lufttüchtigkeit und ACAM-Inspektionen gemäß ML.B.303. Allerdings muss das AMP regelmäßiger Überprüfung anlässlich der Prüfungen der Lufttüchtigkeit unterzogen und im Fall von Mängeln, die auf seinen Inhalt zurückzuführen sind, vom Eigentümer entsprechend ML.A.302(c)(9) ergänzt werden.
- (d) Wird die zuständige Behörde über Mängel in Verbindung mit dem erklärten AMP eines bestimmten Luftfahrzeugs unterrichtet (für den Fall, dass zwischen dem Eigentümer und dem ARS kein Einverständnis über notwendige Änderungen im AMP besteht), soll die Behörde vom Eigentümer eine Kopie des AMP verlangen, über die Ergänzungen entscheiden und eine entsprechende Feststellung eröffnen (siehe ML.A.302(c)(9)). Wenn nötig, kann die Behörde auch entsprechend ML.B.304 vorgehen. In Abhängigkeit vom Informationsstand, den festgestellten Mängeln und den damit verbundenen Risiken kann auch eine Anpassung des ACAM Programms erforderlich werden (siehe ML.B.303)
- (e) Obwohl der Eigentümer nicht dazu verpflichtet ist, eine Kopie des AMP an die zuständige Behörde zu senden, steht es dieser – auch ohne dass Mängel festgestellt wurden – jederzeit frei, eine solche anzufordern.
- (f) Da das AMP Maßnahmen benennen muss, die alternativ zu den Anweisungen des DAH durchgeführt werden sollen, können Prüfungen der Lufttüchtigkeit und ACAM-Inspektionen den Schwerpunkt auf diese Bereiche legen, um die Wirksamkeit des AMP zu überprüfen.
- (g) Die zuständige Behörde ist nicht verantwortlich für den Inhalt eines erklärten AMP und genehmigt daher auch nicht die Abweichung einer geplanten Instandhaltung vom Umfang des AMP (über die Toleranzen aus ML.A.302(d)(1) hinaus). In solchen Fällen kann der Eigentümer selbst ein ergänztes AMP erklären.

GM2 ML.A.302 Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

Die folgende Tabelle fasst alle Möglichkeiten zusammen, die ML.A.302 für den Inhalt des AMP vorsieht, nennt das Genehmigungsverfahren und den Zusammenhang mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit.

	Option 1	Option 2
Verantwortlich für die Ausarbeitung des AMP	Beauftragte CA(M)O	Eigentümer (sofern nach ML.A.201(f) möglich)
Genehmigung/Erklärung des AMP	Genehmigt durch die CA(M)O oder nicht erforderlich gemäß ML.A.302(e)	Erklärung des Eigentümers oder nicht erforderlich gemäß ML.A.302(e)
Grundlage des	MIP (nicht für Drehflügler und Luftschiffe) oder vom DAH herausgegebene ICA	

Instandhaltungsprogramms		
Abweichungen von den Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) des DAH	Abweichungen werden begründet. Die CA(M)O führt eine Aufzeichnung dieser Begründungen und stellt dem Eigentümer eine Kopie zur Verfügung.	Abweichungen müssen nicht begründet werden.
Jährliche Überprüfung des AMP	Durch ARS in Verbindung mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit oder (z.B. im Fall einer ARC-Verlängerung) durch eine CA(M)O	

AMC1 ML.A.302(c) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

Bei der Beurteilung einer Alternative zu den vom DAH empfohlenen Instandhaltungsmaßnahmen, beispielsweise der Verlängerung von TBO-Intervallen (Zeit zwischen Überholungen), oder beim Weglassen einer empfohlenen Maßnahme, sollte ein risikobasierter Ansatz zur Anwendung kommen. Dieser muss Aspekte wie den Betrieb und das Muster des Luftfahrzeugs, die Nutzungsdauer, die Instandhaltung, Ergänzende Wartungsmaßnahmen, die Redundanz von Komponenten etc. berücksichtigen.

Hierzu listet die folgende Tabelle weitere Einzelheiten auf:

	Beispiele	
Betriebsgenehmigung	Hohes Risiko Mittleres Risiko Geringeres Risiko	Kommerzieller Betrieb, gewerbliche Flugausbildung Ausbildung im Verein, nichtgewerbliche SPO Privat
Flugregeln	Hohes Risiko Mittleres Risiko Geringeres Risiko	IFR VFR bei Nacht VFR am Tag
Abflugmasse des Lfz	Hohes Risiko Mittleres Risiko Geringeres Risiko	Andere als ELA1 ELA1 außer LSA, VLA, Segelflugzeuge, Motorsegler LSA, VLA, Segelflugzeuge, Motorsegler
Wer führt die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit?	Hohes Risiko Geringeres Risiko	Eigentümer CA(M)O
Wer hält das Lfz instand?	Hohes Risiko Mittleres Risiko Geringeres Risiko	Pilot-Eigentümer Unabhängiges freigabeberechtigtes Personal Instandhaltungsbetrieb
Nutzungsdauer (Flugstunden, Jahre)	Hohes Risiko Mittleres Risiko Geringeres Risiko	Sehr hohe Anzahl von Stunden oder Jahren Mittlere Anzahl von Stunden oder Jahren Geringe Anzahl von Stunden oder Jahren
Nutzung des Lfz	Hohes Risiko Mittleres Risiko Geringeres Risiko	Weniger als 50 h pro Jahr Rund 400 h pro Jahr Mehr als 400 h pro Jahr
ACAM-Feststellungen	Hohes Risiko Mittleres Risiko Geringeres Risiko	Viele Feststellungen bei Inspektionen Wenige Feststellungen bei Inspektionen Nur selten Feststellungen bei Inspektionen
Redundanz von Komponenten wie Motor/Propeller	Hohes Risiko Geringeres Risiko	Einmotoriges Lfz Mehrmotoriges Lfz
Ergänzende Wartungsmaßnahmen	Hohes Risiko Geringeres Risiko	Keine ergänzenden Maßnahmen Zusätzliche Wartungsmaßnahmen wie z.B. Öl-Analyse, Überwachung der Motordaten, Inspektionen mit dem Endoskop, Untersuchung auf Korrosion etc.
Risiko beim Ausfall einer	Hohes Risiko	Triebwerksausfall bei einem Hubschrauber

Komponente	Mittleres Risiko	Triebwerksausfall bei einem Flugzeug
	Geringeres Risiko	Segelflugzeug oder Motorsegler

Die vorstehenden Informationen können CA(M)Os bei der Ausarbeitung und Genehmigung von AMP unterstützen und ARS bei der Prüfung der Lufttüchtigkeit einen Maßstab für die Wirksamkeit des AMP geben. Sie helfen zudem einem Eigentümer bei der Entscheidung darüber, ob er in seinem AMP von den empfohlenen Instandhaltungsmaßnahmen abweichen sollte. Unabhängig davon ist ihm eine solche Abweichung durch ML.A.302(c)(7) ohne weitere Begründung gestattet.

GM1 ML.A.302(c)(2)(b) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

‘DAH’ (design approval holder) meint den Inhaber einer Musterzulassung (TC), einer ergänzenden Musterzulassung (STC), einer ETSO-Zulassung, Reparatur oder Änderung der Musterkonstruktion.

Die vom DAH herausgegebenen ‘ICA’ (instructions for continuing airworthiness) schließen keine Anweisungen ein, die ein anderer ‘OEM’ (original equipment manufacturer) bereitgestellt hat, außer wenn die ICA sich eindeutig auf diese beziehen.

Von den ICA abweichende Aufgaben oder Intervalle (z.B. bei Verlängerungen, die von einer CA(M)O für das AMP ausgewählt wurden) bedürfen keiner Genehmigung durch die zuständige Behörde. Ihre Begründung ist jedoch durch die CA(M)O zu dokumentieren.

GM1 ML.A.302(c)(3) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

ALTERNATIVE INSTANDHALTUNGSMABNAHMEN

‘Alternative Instandhaltungsmaßnahmen zu den in Punkt (c)(2)(b) genannten’ bezieht sich auf den Fall, wenn die ICA des DAH als Grundlage für die Entwicklung eines AMP verwendet werden, die CA(M)O beziehungsweise der Eigentümer sich jedoch bei dessen Ausarbeitung dazu entschließen, davon abzuweichen – beispielsweise indem sie ein längeres Intervall oder einen anderen Maßnahmentyp zulassen.

Solche alternativen Instandhaltungsmaßnahmen dürfen nicht weniger restriktiv sein als die im entsprechenden MIP beschriebenen. Das bedeutet, der Umfang der vorgesehenen Maßnahme darf in Bezug auf Häufigkeit und Maßnahmentyp diejenige im MIP nicht unterschreiten.

Dazu einige Beispiele:

ICA Maßnahme	Im AMP vorgeschlagene Alternative	MIP Maßnahme	Ist die Alternative akzeptabel? Ja/Nein
Inspektion XX 6-Monats-Intervall	Inspektion XX 12-Monats-Intervall	Inspektion XX 12-Monats-Intervall	Ja
Inspektion XX 12-Monats-Intervall	Inspektion XX 24-Monats-Intervall	Inspektion XX 12-Monats-Intervall	Nein
Inspektion XX 24-Monats-Intervall	Inspektion XX 36-Monats-Intervall	Inspektion XX 12-Monats-Intervall	Nein (24 Monate beibehalten)
Funktionstest System XX	Betriebstest System XX (gleiches Intervall) oder allgemeine Sichtkontrolle System XX (gleiches Intervall)	Funktionstest System XX (gleiches Intervall)	Nein
Betriebstest	Funktionstest	Betriebstest System XX	Ja

System XX	System XX (gleiches Intervall)	(gleiches Intervall)	
Inspektion XX 24-Monats-Intervall	Inspektion XX 36-Monats-Intervall	Nicht relevant	Ja
Funktionstest	Allgemeine Sichtkontrolle	Nicht relevant	Ja

* Es wird davon ausgegangen, dass ein Funktionstest restriktiver verläuft als ein Betriebstest.

Anmerkung: Diese Beispiele gelten nicht für einmalige Überschreitungen von Prüfintervalen, für die ML.A.302(d)(1) eine 1-Monats- bzw. 10-Stunden-Toleranz für Flugzeuge, TMG und Ballone sowie eine 1-Monats-Toleranz für Segelflugzeuge sowie Motorsegler (außer TMG) zulässt.

GM1 ML.A.302(c)(4) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

ZWINGEND VORGESCHRIEBENE ANGABEN ZUR AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

‘Zwingend vorgeschriebene Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit’ außerhalb von ADs können sich von einem Luftfahrzeug zum anderen, abhängig von der verwendeten Zulassungsbasis, unterscheiden. Ein Luftfahrzeug kann zugelassen worden sein, bevor der Begriff ‘ALS (airworthiness limitations section)’ in die Bauvorschrift aufgenommen wurde. Dennoch muss das AMP (ob es auf dem MIP basiert oder nicht) alle Instandhaltungsmaßnahmen umfassen, die während der Zulassung vom Halter eines TC, STC oder, falls zutreffend, einer Musterzulassung für einen Motor, verbindlich vorgeschrieben wurden. Diese können unter vielfältigen Bezeichnungen auftreten, wie

- Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALI - Airworthiness limitations / Airworthiness limitation items)
- Zulassungs-Instandhaltungs-Anforderungen [besondere Anforderungen an die Instandhaltung aus der Musterzulassung, i.d.R. im Kennblatt beschrieben] (CMR - Certification maintenance requirements)
- Safe life items or safe life limits or safe life limitations
- Lebensdauerbegrenzte Bauteile (LLP - Life-limited parts)
- Time limits
- Retirements life
- Mandatory Inspections or Mandatory Airworthiness Inspections
- Fuel airworthiness limitations or Fuel tank safety limitations

Im Zweifel prüfen Sie die Angaben im TCDS oder kontaktieren Sie den DAH.

Die Intervalle der zwingend vorgeschriebenen Angaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit können durch eine CA(M)O nicht verlängert werden. Eine solche Erweiterung ist durch die EASA zu genehmigen.

AMC1 ML.A.302(d) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

Dieses AMC enthält anerkannte MIP (Mindestinspektionsprogramme) für [Motor-]Flugzeuge mit einer maximalen Abflugmasse (MTOM) bis zu 2.730 kg sowie für ELA2 Luftfahrzeuge außer Luftschiffe, in den Gruppen

- Flugzeuge mit MTOM 2.730 kg und darunter
- ELA2 Segelflugzeuge und ELA2 Motorsegler

- ELA2 Heißluftballone

Diese Mindestinspektionsprogramme entsprechen bereits den Anforderungen von ML.A.302(d) und können als Grundlage für das in ML.A.302(c)(2)(a) geforderte Instandhaltungsprogramm verwendet werden. Allerdings muss dieses entsprechend ML.A.302(c)(5) individuell angepasst werden, wofür AMC ML.A.302 eine Vorlage bereitstellt.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass das Ausnutzen der in ML.A.302(d)(1) erlaubten Monatsfrist für die Prüfung der Lufttüchtigkeit ein abgelaufenes ARC nach sich ziehen kann.

MIP für Flugzeuge mit MTOM 2.730 kg und darunter

(...)

MIP für ELA2 Segelflugzeuge und ELA2 Motorsegler

Durchzuführen:

- Alle 100 Stunden/jährlich (für TMG), je nachdem was früher eintrifft; oder
- Jährlich (für alle übrigen)

Die Toleranz beträgt 1 Monat bzw. 10 Stunden. Der Folgezeitraum zählt ab dem Zeitpunkt der Nachprüfung.

Hinweis 1: Verwenden Sie bei jeder Aufgabe das entsprechende Handbuch des Herstellers

Hinweis 2: Bei TMG kann die Überwachung der Betriebszeit von Flugzeugzelle, Motor und Propeller getrennt voneinander erfolgen. Jede Prüfung zwischen zwei 100-Stunden-/Jahresinspektionen kann einzeln an Flugzeugzelle, Motor oder Propeller erfolgen, abhängig davon, welches Teil die entsprechende Betriebszeit erreicht hat. Zum Zeitpunkt der 100-Stunden-/Jahresinspektion müssen jedoch alle Teile erfasst sein.

Hinweis 3: Immer, wenn der Einbau und die Funktion einer Komponente geprüft wird, sollte auch das entsprechende Backup-/Sekundärsystem einer entsprechenden Kontrolle unterzogen werden.

ELA2 Segelflugzeuge und ELA2 Motorsegler	
System Komponente Bereich	Aufgabe und Detail der Nachprüfung
Allgemein	
Allgemein – alle Aufgaben	Das Luftfahrzeug muss vor der Inspektion sauber sein. Prüfen Sie auf Sicherungen, Beschädigungen, Verschleiß, Schadensfreiheit, Freiheit von Entwässerungs- und Belüftungslöchern, Anzeichen von Überhitzung, Leckagen, Scheuern, Sauberkeit und korrekten Zustand hinsichtlich der jeweiligen Funktion. Wenn FVK-Strukturen geprüft werden, prüfen Sie auf Anzeichen von äußerer Krafteinwirkung oder Druckstellen, welche darunter liegende Schäden anzeigen könnten.
Schmierung / Wartung	Schmieren Sie und füllen Sie alle Flüssigkeiten nach den Anweisungen des Herstellers auf.
Markierungen	Prüfen Sie, <ul style="list-style-type: none"> - ob die Kennzeichen am Rumpf und unter den Tragflächen richtig sind. - Kennzeichen-Abweichungen auf Genehmigung, wenn es notwendig ist. - ob das feuerfeste Typenschild angebracht ist. - ob andere national vorgeschriebene Markierungen am Rumpf vorhanden sind.
Wägung	Kontrollieren Sie, ob der Wägebericht mit der eingebauten Ausrüstung übereinstimmt.

	Wiegen Sie das Luftfahrzeug, wenn es gemäß Teil-SAO erforderlich ist.
Flugwerk	
Rumpf-Lackierung / Vorgelat	Prüfen Sie die Außenflächen und Verkleidungen, das Vorgelat (Schwabbellack), die Bespannung oder Metalloberfläche und die Lackierung.
Rumpfstruktur	Prüfen Sie Spanten, Formteile, Rohrstrukturen, Rumpfhaut und Anbauteile. Prüfen Sie Fachwerk-Rohr-Konstruktionen auf Anzeichen von Korrosion.
Nasenverkleidung	Prüfen Sie auf Anzeichen von hartem Kontakt mit dem Boden oder anderen Objekten.
Schleppkupplungen	Prüfen sie <ul style="list-style-type: none"> - die Bug- und Schwerpunktkupplung und die Betätigungsorgane. - die Betriebszeiten. Führen Sie einen Funktionstest durch. Wenn mehr als eine Kupplung oder Betätigung installiert ist, prüfen Sie die Betätigungen aller Kupplungen von allen Positionen.
Pitotrohr / Belüftung	Prüfen Sie die Ausrichtung des Pitotrohrs und die Funktion der Lüftung.
Pitot-/ Statiksystem	Prüfen Sie die Pitotrohre, statischen Druckabnahmen und -schläuche (soweit zugänglich) auf Sicherheit, Beschädigung, Sauberkeit und Zustand. Entwässern Sie alle Leitungen über die Entwässerungsöffnungen.
Erdung Entwässerungen	Prüfen Sie <ul style="list-style-type: none"> - alle Erdungsleitungen und -bänder und - dass alle Entwässerungen und Entlüftungen frei von Verunreinigungen sind.
Kabine und Cockpit	
Sauberkeit / lose Teile	Prüfen Sie unter dem Cockpitboden / der Sitzwanne und in der Rumpfröhre ob Verunreinigungen oder Fremdkörper vorhanden sind.
Haube, Verschluss und Abwurf	Prüfen Sie <ul style="list-style-type: none"> - die Haube, den Haubenrahmen und das Plexiglas auf Risse, unzulässige Verformungen und Verfärbungen - die Funktion aller Verschlüsse und Halterungen - die Funktion des Notabwurfmechanismus von allen Auslösepositionen.
Sitz / Cockpitboden	Inspizieren Sie die Sitze. Prüfen Sie ob alle losen Sitzkissen richtig installiert sind und, wenn zutreffend, alle energieabsorbierenden Schaumkissen richtig befestigt sind. Prüfen Sie auch, dass die Sitzverstellung richtig einrastet.
Gurte	Inspizieren Sie alle Gurte auf Zustand und Verschleiß der Verschlüsse, der Textilien und Beschläge. Prüfen Sie die Funktion der Öffnung und der Gurtverstellung.
Seitenrudderpedale	Prüfen Sie die Pedale und deren Verstellung. Inspizieren Sie Seilzüge auf Abnutzung und Beschädigung.
Instrumentenbrett	Prüfen Sie <ul style="list-style-type: none"> - das Instrumentenbrett und alle Instrumente und Ausrüstung. - die Übereinstimmung der Anzeigen mit den Umgebungsbedingungen. - die Beschriftung aller Schalter, Sicherungen und Sicherungsautomaten. - die Funktion der installierten Ausrüstung soweit möglich in Übereinstimmung mit den Anweisungen der Hersteller. - die Übereinstimmung der Instrumentenmarkierungen mit dem Flughandbuch.
Sauerstoffsystem	Prüfen Sie das Sauerstoffsystem. Überprüfen Sie dabei die Gültigkeit der letzten Druckprüfung der Sauerstoffflasche anhand der Empfehlungen des Herstellers.

	Stellen Sie sicher, dass die Installation des Sauerstoffsystems auf dem Wägebericht und dem Beladepan berücksichtigt ist. ACHTUNG: Beachten Sie alle Sicherheitsmaßnahmen.
Farbe der Steuerungsorgane	Stellen Sie sicher, dass die Farbmarkierungen der Steuerungs-/Bedienorgane sich in gutem Zustand befinden den Angaben im Flughandbuch entsprechen. Andere Betätigungsorgane klar markiert, aber nicht mit den obigen Farben.
Datenschilder	Prüfen Sie, dass die Schilder richtig und lesbar sind und den Status des Luftfahrzeugs gemäß Flughandbuch richtig wiedergeben.
Fahrwerk	
Kufe/ Bugrad und Befestigung	Prüfen Sie <ul style="list-style-type: none"> - auf Anzeichen einer harten Landung - den Verschleiß der Kufe - den Reifen, den Schlauch und den Fahrwerksschacht - den Reifendruck.
Hauptfahrwerk und Bremse	Prüfen Sie den Zustand der Hydraulikdichtungen und Leckagen im Rohrleitungssystem. Überprüfen Sie die Lebensdauer der Hydraulikschläuche und Komponenten, sofern vom Hersteller spezifiziert. Bauen Sie die Bremse auseinander und prüfen die Bremsbeläge sowie den Verschleiß der Trommel oder Brems Scheibe. Bauen Sie die Bremstrommel wieder zusammen. Prüfen Sie die Einstellung der Bremse. ACHTUNG: Bremsstaub kann Asbest enthalten. Prüfen Sie die Funktion der Bremse. Prüfen Sie den Stand der Bremsflüssigkeit und füllen Sie ggf. nach. Prüfen Sie den Reifendruck. ACHTUNG: Prüfen Sie den Bremsflüssigkeitstyp und beachten Sie die Sicherheitsmaßnahmen.
Fahrwerks-Federung	Prüfen Sie die Federn, Gummizüge, Dämpfer und Befestigungen, auch auf Anzeichen von Beschädigungen. Warten Sie das Fahrwerk / Fahrwerksstreben wenn notwendig.
Einziehfahrwerk und Fahrwerksklappen	Prüfen Sie den Einfahrmechanismus und die Betätigung, die Fahrwerkswarnung (wenn eingebaut), Gasdruckfedern, Klappen und Verbindungen/Federn, Verknieungen und Verriegelungen. Führen Sie einen Funktionstest des Einziehmechanismus durch.
Hecksporn / Spornrad	Prüfen sie <ul style="list-style-type: none"> - auf Anzeichen von harten Landungen - auf Verschleiß - den Reifen, den Schlauch und die Radverkleidung - die Verklebung von angeklebten Spornen - den Reifendruck.
Bremsanlage	Prüfen Sie die Bremsseile oder -stangen. Wenn in Kombination mit den Störklappen, prüfen Sie die richtige Einstellung bei der Betätigung. Prüfen Sie die Funktion der Parkbremse, wenn eingebaut.
Tragflächen und mittlerer Rumpfbereich	
Alle Komponenten / Verkleidungen	Inspizieren Sie auf korrekte Sicherung, Beschädigungen und Zustand.
Flügelanschluss	Inspizieren Sie die Tragflächenanschlussstruktur. Prüfen Sie auf Beschädigungen, Verschleiß und Betriebssicherheit sowie auf Aufbaus Schäden. Prüfen Sie die Haupt- und Querkraftbolzen.
Winglets / Außenflügel	Prüfen Sie die Anschlüsse von Winglet und Außenflügeln auf Beschädigung,

	Abnutzung und korrekte Sicherung.
Querrudersteuerung und Anschläge	Prüfen Sie die Steuerstangen und -seile. Prüfen Sie, dass die Anschläge fest sitzen und erreicht werden. Prüfen Sie die Ruderanschlüsse auf korrekte Sicherung, Beschädigung, Spiel und sichere Befestigung.
Stör- / Bremsklappensteuerung	Prüfen Sie die Steuerstangen und -seile. Prüfen Sie die Reibung / die Verriegelung (wenn eingebaut). Prüfen Sie die Anschlüsse auf korrekte Sicherung, Beschädigung, Spiel und sichere Befestigung. Überprüfen Sie die Verriegelung auf korrekte Einstellung und richtiges Verknien.
Streben und Spannseile	Inspizieren Sie die Streben auf Beschädigungen und interne Korrosion. Konservieren Sie die Streben innen alle 3 Jahre oder in Übereinstimmung mit den Angaben des Herstellers.
Tragflächen inklusive der unterseitigen Kennzeichen	Prüfen Sie die Hauptstruktur äußerlich und von innen, soweit möglich. Prüfen Sie das Vorgelat, die Bespannung oder die Metallstruktur.
Querruder und Steuerung	Prüfen Sie Querruder und Flaperon, Scharniere, Verbindungen, Federn, Gummidämpfer, Abklebungen und Abdichtungen. Stellen Sie sicher, dass die Abdichtungen den vollen Ausschlag nicht behindern.
Stör-/Bremsklappen und Spoiler	Prüfen Sie die Aufstellhebel von Störklappen und Spoilern, die Rückstellfedern und Reibungsbremsen (wenn vorhanden).
Wölbklappen	Prüfen Sie das Klappensystem und die Betätigung inklusive der Anschlüsse.
Dokumentation von Ausschlägen und Spiel	Prüfen und dokumentieren Sie die [Ruder-]Ausschläge und Seilspannungen (wenn festgelegt) und prüfen Sie das Spiel.
Leitwerk	
Höhenleitwerk und -ruder	Bei abgebautem Höhenleitwerk prüfen Sie dieses und die Anschlussbeschläge sowie die automatischen und manuellen Ruderanschlüsse. Prüfen Sie das Vorgelat, die Bespannung oder die Metalloberfläche.
Seitenruder	Prüfen Sie die Montage des Ruders, die Scharniere, Anschlüsse und Massenausgleichsgewichte.
Seitenrudersteuerung und Anschläge	Prüfen sie die Steuerstangen/Steuerseile. Prüfen Sie die Anschläge darauf, dass sie fest sitzen und erreicht werden. Achten Sie besonders auf Verschleiß und die Sicherung der Ummantelung und der Seile in den S-Rohren.
Höhenrudersteuerung und Anschläge	Prüfen sie die Steuerstangen/Steuerseile. Prüfen Sie die Anschläge darauf, dass sie fest sitzen und erreicht werden. Prüfen Sie die automatischen Anschlüsse.
Trimmung	Prüfen sie die Steuerstangen/Steuerseile sowie die Reibungsbremse/ Feststelleinrichtung. Überprüfen Sie die Trimmanzeige auf korrekte Einstellbarkeit und Funktion.
Dokumentation von Ausschlägen und Spiel	Prüfen und dokumentieren Sie die [Ruder-]Ausschläge und Seilspannungen (wenn festgelegt) und prüfen Sie das Spiel.
Avionik und Elektrik	
Elektrische Installation / Sicherungen	Prüfen Sie <ul style="list-style-type: none"> - die gesamte Verkabelung auf Zustand - auf Anzeichen von Überhitzung und schlechte Verbindungen - Schmelzsicherungen und Automaten auf Zustand und richtigen Wert.

Batterie Sicherung und Korrosion	<p>Prüfen Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Batteriebefestigung auf Sicherheit und Funktion der Befestigung - auf ausgetretene Elektrolyte und Korrosion - dass die Batterie mit der richtigen Hauptsicherung abgesichert ist. <p>Ein Batterie-Kapazitätstest wird empfohlen bei Segelflugzeugen, die für Überland- und Wettbewerbsflüge oder Flüge im kontrollierten Luftraum mit einem Funkgerät ausgerüstet sind.</p>
Funkinstallation und Schilder	Prüfen Sie die Installation, Mikrofon(e), Lautsprecher und Intercom (wenn eingebaut). Prüfen Sie, ob das Kennzeichenschild vorhanden ist. Führen Sie einen Funktionstest am Boden durch und notieren Sie den Funkgerätetyp.
Fahrtmesser	Prüfen Sie das Stau-Statiksystem auf Dichtigkeit und führen Sie einen Funktionscheck mit dem Fahrtmesser durch. Bei einer Fehlanzeige prüfen Sie die Kalibrierung.
Höhenmesser	Prüfen Sie die Höhenmesser-Skala anhand der QNH-Anzeige.
Stau-Statik-System	Testen Sie auf Undichtigkeit, inspizieren Sie den Zustand der Schläuche und führen Sie eine Funktionsprüfung durch.
Transponder	Führen Sie einen Funktionstest durch.
Verschiedenes	
Trimmgewichte	<p>Prüfen Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Befestigung der Trimmgewichte und deren Sicherung (inklusive des Heckballastes, wenn vorhanden) auf Zustand - dass der Ballast mit einer auffälligen Farbe lackiert ist - dass der Ballast auf dem Beladeplan aufgeführt ist.
Bremsschirm und Betätigungen	Prüfen Sie den Fallschirm, die Packung und den Auslösemechanismus sowie die Packintervalle.
Wasserballastsystem	<p>Prüfen Sie das Wasserballastsystem mit Flügel- und Hecktank (wenn eingebaut). Prüfen Sie</p> <ul style="list-style-type: none"> - den/die Einfüllstutzen - die Füllstandsanzeige - Entlüftungen, - Ablass und Frostablass <p>auf Funktion und Leckage. Wenn Wassersäcke benutzt werden, prüfen Sie auf Leckage und Ablaufdatum, wenn zutreffend.</p>
Motor (soweit vorhanden)	
ANMERKUNG: Bei Segelflugzeugen mit elektrischen oder Strahltriebwerken-Antrieben beachten Sie die Instandhaltungsanweisungen des Inhabers der Musterzulassung (DAH)	
Motorträger und Befestigung	Prüfen Sie den Motor und den Motorträger sowie den Motorkasten und den Brandschutz.
Gasfeder	Prüfen Sie die Gasfeder.
Motorturm/Anschläge	Prüfen Sie die Anschläge bei ausfahrbaren Motorträgern sowie die Abspannseile.
Elektrische Betätigung	Prüfen Sie die elektrischen Betätigungen des Motorturms, den Motor, den Spindelantrieb sowie deren Befestigungen.
Elektrische Verkabelung	Kontrollieren Sie die komplette elektrische Verkabelung. Achten Sie speziell auf Kabel, die während des Aus- und Einfahrens des Motorträgers gebogen werden.
Endschalter	Kontrollieren Sie die Funktion aller Endschalter und Anschlagplatten. Stellen Sie sicher, dass diese nicht durch das Anschlagen beschädigt sind.
Kraftstofftank(s)	Prüfen Sie die Befestigung der Tanks und den Tank selbst. Kontrollieren Sie den

	Füllstandsmesser, wenn einer eingebaut ist.
Kraftstoffleitungen und Belüftungen	Kontrollieren Sie alle Kraftstoffleitungen, insbesondere solche die einer Biegung während des Aus- und Einfahrens des Motorträgers unterliegen. Kontrollieren Sie, dass die Belüftungen frei sind. Stellen Sie sicher, dass die Entwässerungsleitungen nicht in den Motorkasten entleeren. Prüfen Sie automatische Verschlüsse.
Kraftstoffhahn oder Brandhahn	Kontrollieren Sie die Funktion des Kraftstoff- oder Brandhahns sowie der Anzeigen.
Kraftstoffpumpen und Filter	Säubern oder ersetzen Sie die Filter wie vom Hersteller empfohlen. Kontrollieren Sie die Funktion der Pumpen für das Triebwerk und die Befüllung des Tanks. Prüfen Sie die Pumpenschalter und -anzeigen.
Dekompressionsventil	Kontrollieren Sie das Dekompressionsventil und dessen Betätigung.
Zündung	Inspizieren Sie das Zündsystem einschließlich der Zündkerzen, -verteiler und Kabel auf Zustand und Beschädigungen. Prüfen Sie die Hoch- und Niederspannungs-Verkabelung, Kontaktstellen und Zündkerzenstecker. Prüfen Sie den korrekten Zündzeitpunkt.
Propeller	Kontrollieren Sie <ul style="list-style-type: none"> - den Propeller, - die Nabe, - den Faltmechanismus, - die Bremse, - die Steigungsverstellung, - den Sensor zum Einfahren. Prüfen Sie die Propellerverstellung auf Funktion und Zustand.
Klappen	Kontrollieren Sie die Klappen des Motorkastens, die Betätigungszüge, die Stangen und Mitnehmer.
Sicherheitsfedern	Kontrollieren Sie alle Sicherheits- und Ausgleichsfedern.
Aus- und Einfahren	Kontrollieren Sie, dass die Zeiten zum Ein- und Ausfahren innerhalb der vom Hersteller angegebenen Grenzwerte liegen. Kontrollieren Sie die Anzeigen und Verriegelungssperren auf ordnungsgemäße Funktion.
Auspuff	Kontrollieren Sie das Auspuffsystem, den Schalldämpfer, die Schwingungsdämpfer und Verbindungen.
Motorinstallation	Kontrollieren Sie den Motor und die Anbauaggregate. Führen Sie (bei Kolbenmotoren) einen Kompressionstest durch und notieren Sie die Ergebnisse. Nr. 1 (links/vorne) und Nr. 2 (rechts/hinten):
Schmierung	Wechseln die das Motoröl und den Ölfilter. Füllen Sie den Öl- und den Additiv-Tank auf.
Triebwerksinstrumente	Kontrollieren Sie alle Triebwerksinstrumente und Betätigungen. Prüfen Sie die Bedieneinheit, die Befestigung, die Erdung und die Verbindungsleitungen. Führen Sie einen internen Selbsttest durch (wenn vorhanden).
Batterie	Wenn die Batterie unabhängig von der Batterie der Zelle ist, kontrollieren Sie diese und deren Befestigung. Wenn eine Hauptsicherung installiert ist, prüfen Sie den Sicherungswert und den Zustand.
Kapazitätsprüfung der Batterie	Führen Sie eine Kapazitätsprüfung anhand des zugehörigen Handbuchs durch.

Hinweisschilder	Kontrollieren Sie, dass alle Hinweisschilder in Übereinstimmung mit den Flughandbuch angebracht und lesbar sind.
Öl- und Kraftstoffleckagen	Ist der Motor vollständig gewartet, kontrollieren Sie das Kraftstoff- und Schmiersystem auf Leckagen.

MIP für ELA2 Heißluftballone

(...)

GM1 ML.A.302(d)(2) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

BETRIEBSTEST UND FUNKTIONSTEST

Ein Betriebstest oder -check ist eine Maßnahme, mit der geprüft wird, ob ein Gegenstand normal funktioniert. Hierfür müssen keine quantitativen Toleranzen definiert sein.

Ein Funktionstest oder -check hingegen ist eine quantitative Untersuchung, bei der festgestellt wird, ob die Funktion(en) des Gegenstands sich innerhalb der in den zugehörigen Instandhaltungsunterlagen vorgegebenen Toleranzen bewegen. Die gemessenen Werte sind aufzuzeichnen.

GM1 ML.A.302(d)(2)(d) Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm

BETRIEBSTEST DES TRANSPONDERS

Wird ein Transpondertest gemäß EASA SIB 2011-15 oder US Titel 14 CFR Part 43 Appendix F ausgeführt, gilt das MIP entsprechend ML.A.302(d)(2)(d) als erfüllt.