

Časté nálezy během kontrol letadel podle M.B.303 / ML.B.303

AMP

- Typový program údržby už neexistuje;
- Zapomíná se na sledování spolehlivosti
- Opomínání povinnosti každoročního přezkoumání platnosti AMP
- Celky s omezenou životností – nejsou uváděny skutečně na letadle instalované P/N, ale je pouze překopírována tabulka všech P/N z manuálů
- U úkonů plánované údržby není uváděna efektivita pro konkrétní letadlo
- Pokud CAMO používá CAMP nebo podobné nástroje, je možné seznamy úkolů údržby i limitované celky vygenerovat z těchto nástrojů a vložit je jako přílohy do AMP.

AMP

- Nevyužívání všech podkladů jako AMM, EMM, CMM při tvorbě AMP.
- Neprostudování EMM, TCDS, STC atd. a z toho plynoucí nezpracování jejich požadavků na údržbu do AMP.
- Tolerance – nerozlišování toho, že jsou jiné tolerance např. v AMM, AWL nebo EMM. V AMP jsou pak občas tolerance pro vše stejné.
- AMP není zbytečný dokument – váže se k němu veškerá údržba.
- CAMP, Cesscom, Traxxall, atd. – CAMO organizace je odpovědná za obsah.
- Při revizi AMP často nedochází ke kontrole celého dokumentu.

MEL

- Předmluva v MEL – nestačí zkopírovat předmluvu z MMEL a slovo „MMEL“ změnit na slovo „MEL“, často potom některé věty nedávají smysl.
- Nesledování revizí MMEL a z toho plynoucí nedodržení termínu 90 dní pro změnu MEL.
- Nezapracování (O)(M) postupů.
- U položek, kde má provozovatel sám stanovit nějaký postup v souladu s provozními postupy provozovatele nemůže v MELu zůstat: „**provozovatel stanoví postupy**“.
- Není zohledněno skutečné vybavení konkrétního letadla, místo toho je převzat plný obsah MMEL s poznámkami: „If installed“.
- Neaktuálnost EASA MMEL u některých typů. (samozřejmě to není chyba provozovatele ani CAMO)

Obecně o nálezech

- KLZ je prováděna nedbale, neodhalí se při ní ani zásadní chyby.
- Při KLZ se musí zkontrolovat i provedená údržba a CRS.
- Neznalost CAME a z toho vycházející chyby.
- S tím souvisí neznalost vlastních formulářů, např. přílohy k Doporučení pro vydání ARC.
- Záznamy zachování letové způsobilosti (statusy) nejsou vedeny průběžně.
- dovoz použitých letadel – často pouze povrchní nebo žádná přejímka letadla i jeho záznamů a následné zpětné zjišťování toho, co jsme si vlastně koupili/dovezli !

Obečně o nálezech

- Nesledování aktualit – např. nové formuláře.
- Nesystematické odstraňování nálezů a informování o tom až na vyžádání.
- Záznamy z údržby (TLB) – nízká kvalita zápisů, spousta oprav.
- Stav štítků a nápisů (externí/interní),
- Nestačí sledovat pouze EASA AD.
- Neaktualizované statusy (např. AD je provedeno, ale není zapsáno nebo v přehledu chybí AD, které se vztahuje na typ letadla, ale je N/A na konkrétní letadlo).

Děkuji Vám za pozornost