

Inhaltsverzeichnis

0 Revisionsverzeichnis	1
1 Zweck	1
2 Geltungsbereich	1
3 Inkrafttreten	1
4 Beschreibung/Regelung	2
4.1 Besonderheit von kleinen Flotten	2
4.2 Datenquellen	2
4.3 Erfassung und Auswertung der Informationen	2
4.4 Korrekturmaßnahmen	3
4.5 Effizienz Prüfung und Dokumentation	3
5 Anhänge und Anlagen	3

0 Revisionsverzeichnis

<i>Rev. Nr.</i>	<i>Datum</i>	<i>Ergänzungen/Änderungen</i>
-----------------	--------------	-------------------------------

A	14.12.2016	Änderung der Definition des Geltungsbereichs
---	------------	----------------------------------------------

1 Zweck

Zuverlässigkeits-Kontroll-Programme (ZKP) werden im Rahmen des Zulassungsverfahrens von Instandhaltungsprogrammen gemäß Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 (Part-M) genehmigt. Dieser LTH normiert insbesondere die vereinfachten technischen Anforderungen an ein ZKP für kleine Flotten (bis zu 5 Flugzeuge desselben Typs).

2 Geltungsbereich

Dieser LTH gilt für in Österreich registrierte Luftfahrzeuge der Kategorie „Complex Motor Powered Aircraft“. Ausgenommen sind jene Luftfahrzeuge mit festgelegten Überholungszeiträumen für alle wesentlichen Bauteile und Komponenten.

Für Flotten größer als 5 Luftfahrzeuge ist ein Zuverlässigkeits-Kontroll-Programm entsprechend den Forderungen des Part-M zu erstellen.

3 Inkrafttreten

Der LTH 60A tritt mit seiner Veröffentlichung in Kraft und ersetzt den LTH 60.

4 Beschreibung/Regelung

4.1 Besonderheit von kleinen Flotten

Die für eine kleine Luftfahrzeugflotte zur Verfügung stehende Datenmenge (technische Vorfälle) ist für eine aussagekräftige statistische Analyse/Auswertung und zur Beurteilung des Instandhaltungsprogramms nicht ausreichend. Deshalb ist das ZKP in diesen Fällen auf ein "ereignisbezogenes" Programm auszulegen. Für eine statistisch relevante Auswertung bietet der Part-M die Möglichkeit eines „pooling“ mit anderen Unternehmen. In solchen Fällen sind die Voraussetzungen des Part M jedoch einzuhalten.

4.2 Datenquellen

Auch in kleinen Unternehmen steht zur Verifizierung der Effektivität eines Instandhaltungsprogramms eine Reihe von Informationen zu Verfügung. Diese Informationen umfassen z.B.:

- A) Pilot Reports (PIREPS) und Technische Beanstandungen (MAREPS)
- B) Austausch von Komponenten
- C) - Störungsmeldungen aus Flugbetrieb und Technik
- Flugausfälle aufgrund von technischen Störungen
- „On-Board Maintenance Systems“ (wenn vorhanden)
- „Shop Reports“

4.3 Erfassung und Auswertung der Informationen

- A) Einträge von Störungen im Technischen Logbuch und andere relevante Informationen sind entsprechen zu erfassen und auszuwerten. Eine Gruppierung nach dem jeweiligen ATA Kapitel ist dabei empfohlen. Bei wiederkehrenden Störungen in identischen Systembereichen ist eine Ursachenaufarbeitung erforderlich. Die Analyse durch das Unternehmen soll einen Abgleich mit Daten des Herstellers beinhalten.
- B) Ungeplante Komponenten-Wechselmeldungen sind zu erfassen und auszuwerten. Bei wiederkehrenden, ungeplanten Auswechselungen derselben Komponente ist eine Ursachenanalyse durchzuführen. Diese sollte die Bewertung der Komponenten-Betriebsdauer im Vergleich zur Weltflotte (Herstellerangaben) umfassen und ist entsprechend zu dokumentieren. Als Vorlage für die Abarbeitung kann das Formblatt „Defect Evaluation Sheet“ - Anlage A verwendet werden.
- C) Technische und flugbetriebliche Störungen sind zu erfassen und eine entsprechende Ursachenanalyse ist durchzuführen. Wesentlich dabei ist die zeitgerechte Einleitung entsprechender Gegenmaßnahmen.

4.4 Korrekturmaßnahmen

Die Beurteilung durch das Unternehmen hat auch die vom Hersteller zur Verfügung gestellten Informationen (Service Bulletins, Service Letters, Ops Bulletins, etc.) zu berücksichtigen.

Die zeitliche Umsetzung dieser Maßnahmen ist festzulegen und entsprechend zu dokumentieren. In weiterer Folge sind die getroffenen Maßnahmen auf Effizienz zu überprüfen bzw. laufend im Zuge des ZKP zu überwachen und nötigenfalls entsprechend zu adaptieren.

4.5 Effizienz Prüfung und Dokumentation

Zur Dokumentation und besseren Nachverfolgbarkeit der beschriebenen Aufgaben kann das angeführte Formblatt (Anlage A) verwendet werden. Es wird jedoch angeraten den Umfang der Dokumentation an die Erfordernisse des Unternehmens anzupassen.

Die Effizienz-Prüfung der definierten und getroffenen Maßnahmen ist in geeigneten Abständen durchzuführen. Bei Kleinstflotten (1-2 Luftfahrzeuge) kann diese Überprüfung im Rahmen des „Annual Reviews“ (nach M.A.302 (g)) des Instandhaltungsprogramms durchgeführt werden.

Die angeführten Aktivitäten und Entscheidungen sind zu dokumentieren und im Rahmen der Behördenaufsicht vorzulegen. Die Dokumentation kann tabellarisch, grafisch oder in Textform erfolgen. Die technischen Vorkommnisse sollen dabei identifiziert und die getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit dargestellt werden.

Die Umsetzung dieser Bestimmungen ist, wie im Part-M gefordert, über die CAME abzubilden.

5 Anhänge und Anlagen

Anlage A:	FO_LFA_ACE_620	Defect Evaluation Form (DEF)
Anlage B:	LTH_LFA_ACE_060_AL_B	Ablaufdiagramm vereinfachtes ZKP