

Aufbau einer Lebenslaufakte

Wie bekommt man Ordnung in das Papierchaos eines Lebenslaufaktes ?

Wir wissen es auch nicht so genau! Allerdings können wir Euch einen Vorschlag unterbreiten, der eine gewisse Ordnung durchaus ermöglicht.

Im Folgenden ist ein Vorschlag für ein Ordnungssystem dargestellt. Der Begriff „Vorschlag“ impliziert, dass auch andere Lösungen denkbar, praktisch und sinnvoll sind, den Mindestinhalt definiert Part M, siehe M.A. 305 im Anhang. Nicht zutreffende Dokumente (z.B. Lärmzeugnis beim Segelflugzeug) können natürlich entfallen.

Der L-Akt ist ein Werkzeug um den Überblick über den technisch-rechtlichen Zustand eines Luftfahrzeuges zu erhalten und die laufende Lufttüchtigkeit (continuous airworthiness) zu dokumentieren.

Mit dem nun im Rahmen der Jahresnachprüfung vorgesehenen „Document Review“ wird u.a. geprüft ob der L-Akt den tatsächlichen Zustand des Luftfahrzeuges abbildet, alle notwendigen Unterlagen vorhanden sind.

Da der Umfang der Unterlagen mit dem Alter des Luftfahrzeuges immer größer wird, ist es im Sinne der Übersichtlichkeit durchaus sinnvoll und möglich den Akt zu teilen. Unterlagen die den Zeitraum vor dem letzten ARC abdecken (das letzte ARC ermöglicht haben), sollten im aktuellen L-Akt sein. Die älteren Unterlagen können in einem zweiten, idealer Weise gleich gegliederten L-Akt abgelegt werden. Das stellt die Übersichtlichkeit und die lückenlose Aufzeichnung sicher.

Bisher mussten beispielsweise L-Akten von Luftfahrzeugen im „D“ Register anders geführt werden, als L-Akten von Flugzeugen im „OE“ Register. Teilweise wurden gleiche Dinge unterschiedlich bezeichnet (Verwendungszeit begrenzte Bestandteile vs. Betriebszeiten-übersichten). Auch eine unterschiedliche Ablagestruktur war keine Erleichterung für Warte, Halter, Vereine.

Die Begriffe leiten sich nun aus Part M ab und gelten in gleicher Weise für Luftfahrzeuge aus dem gesamten EASA-Raum. Um Wartungen im Ausland oder einen Verkauf zu erleichtern, sind zumindest die wichtigsten Begriffe auch auf Englisch angeführt.

Es ist nun möglich die Organisation der „Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ an eine CAMO zu delegieren, der L-Akt wird in diesem Fall zukünftig von der CAMO geführt. Da die Erstanlage eines Luftfahrzeuges im System einer CAMO ggf. nach Aufwand verrechnet wird bzw. der Preis ggf. verhandelbar ist, erscheint es sinnvoll einen klar strukturierten L-Akt zu übergeben.

Wo möglich, möchten wir Euch durch für alle Luftfahrzeuge anwendbare Formulare unterstützen (Instandhaltungsübersicht, Ausrüstungsverzeichnis, Betriebszeitenübersicht, etc.). Andere Teile der Dokumentation (Massenübersicht M&B, Einstellbericht, Periodische Wartungsarbeiten) müssen auch in ihrer Struktur auf das jeweilige Luftfahrzeug angepasst werden, weil genaue Vorgaben durch beispielsweise Betriebs-, Wartungs- und Reparaturhandbücher des Herstellers (TC-Holder) bestehen.

Für alle Beteiligten ergeben sich Vorteile wenn einheitliche Standards bestehen, L-Akte sind aber „lebendig“, verändern sich laufend. Auch beim nun vorliegenden Vorschlag kann Gutes durch Besseres ersetzt werden, hier bitten wir ausdrücklich um Eure Vorschläge an Ertl.Klaus@utanet.at.

Herzlichen Dank für die Unterstützung an: Andreas Winkler (Austro Control), Martin Richter-Trummer (Diamond), Ulf Calsbach (CAMO Daec NRW), Anton Rosenkranz (SFU Graz), Heino Brditschka (HB Flugtechnik).

Klaus Ertl, Jänner 2010

Das Copyright der Vorlage liegt bei Klaus Ertl, Rudolfstrasse 13, 8010 Graz, Ertl.Klaus@utanet.at (im folgenden "Urheber" genannt). Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks, und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege, durch Fotokopie, Mikroverfilmung oder andere elektronische Verfahren sowie die Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, liegen, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, beim Urheber.

Das Bereitstellen der Vorlagen mit Downloadmöglichkeit auf eigenen oder dritten Webseiten, das Vervielfältigen und Kopieren auf CD's/DVD's oder anderen Datenträgern zum Zwecke der Weitergabe an Dritte sowohl entgeltlich als auch unentgeltlich (außer zum privaten Gebrauch) sowie eine direkte Verlinkung ist untersagt.

Die Vorlagen dürfen kostenfrei zu eigenen, nicht gewerblichen Zwecken zur Führung einer Lebenslaufakte genutzt werden. Die Vorlagen können mit eigenen, individuellen Inhalten versehen werden. Das Copyright des Urhebers an der Vorlage wird dadurch nicht berührt.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Vorlage trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Urhebers ausgeschlossen ist.

© Alle Rechte vorbehalten

Lebenslaufakte

Flugzeugbaumuster:

Werk Nr.:

Kennzeichen:

1. **Instandhaltungsübersicht & IHP**
Maintenance Summary & Maintenance Programme
2. **Instandhaltungsaufzeichnungen**
Maintenance Logs
3. **Borddokumente (Kopie) & Musterunterlagen**
Copies of Aircraft Documents
4. **Nachprüfberichte**
Periodic Inspection Reports
5. **Ausrüstungsverzeichnis**
Equipment List
6. **Massenübersicht**
Mass & Balance Report
7. **Betriebszeitenübersicht**
Life Limited Components
8. **Lufttüchtigkeitsanweisungen und Technische Mitteilungen**
Airworthiness Directives and Service Bulletins
9. **Schriftverkehr**
Correspondence
10. **Sonstiges**
Supplemental Information

Deckblatt

1. Instandhaltungsübersicht & IHP

Maintenance Summary & Maintenance Programme

a.)

Original des genehmigten Instandhaltungsprogramms IHP

Individuell erstellte Wartungspläne

Bei komplexen Luftfahrzeugen / individuellem IHP Planung der Instandhaltung

Wenn nach Instandhaltungsprogramm (IHP) Pilot Owner Maintenance (POM) erlaubt ist, sollte aus der Lebenslaufakte erkennbar sein, wer die Instandhaltung durchführen darf. Bei Vereinen als Luftfahrzeughalter ist es sinnvoll dass der Vorstand bescheinigt wer berechtigt ist welche Instandhaltungsarbeiten durchzuführen.

b.)

Eine möglichst vollständige Instandhaltungsübersicht.

Zumindest jede Tätigkeit die einen Arbeitsbericht oder die Abarbeitung einer Wartungskontrollliste erfordert, soll in die Übersicht eingetragen werden.

c.)

Bei verwalteten Luftfahrzeugen: CAMO-Unterlagen wie insbesondere Vertrag etc.

2. Instandhaltungsaufzeichnungen

Maintenance Logs

Instandhaltungsaufzeichnungen

Originale aller Instandhaltungsaufzeichnungen für das Luftfahrzeug

Vorgeschriebene Wartungsprogramme der Hersteller (Stundenkontrollen, etc.)

Behördlich vorgeschriebene Wartungsereignisse

Befund- und Arbeitsberichte mit Form One der Ersatzteile

Reparaturberichte mit Form One der Ersatzteile

Wartungsberichte

Flugberichte

Einstellberichte

Standlaufberichte

Kompensierberichte

Anmerkung:

Dieser Teil des L-Aktes wächst mit dem Alter des Luftfahrzeuges, im Sinne der Übersichtlichkeit kann es durchaus sinnvoll sein, die Instandhaltungsaufzeichnungen in einem getrennten Ordner abzulegen.

3. Kopien von Dokumenten die an Bord mitgeführt werden & Musterunterlagen

Copies of Aircraft Documents

a.)

Beispielinhalt:

Lufttüchtigkeitszeugnis

bzw. letzte Lufttüchtigkeitsfolgebescheinigung

(bzw. letzter Prüfschein nach nationalem Recht)

Prüfschein oder ARC - Airworthiness Review Certificate

Verwendungsnachweis

Eintragungsschein

Lärmzeugnis

Haftplichtversicherungsnachweis

Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle

Permit to Fly

b.)

Aktuelles Kennblatt bzw.

TCDS - Technical Certificate Data Shield

Bei „verwaisten“ Luftfahrzeugen (Orphan aircraft) ohne Musterbetreuer / Type Certificate Holder kann/muss an Stelle des Musterkennblattes die „Specific Airworthiness Specification“ SAS abgelegt werden.

c.)

Am Beginn sollte eine möglichst vollständige Übersichtsliste/Index alle Technische Änderungen/Abweichungen zum Kennblatt/TCDS wiedergeben.

Unterlagen zu

- STC (Supplemental Type Certificates)

- Minor Changes (kleine Änderungen)

- oder ähnliche Abweichungen zum Baumuster

- und deren behördlichen Genehmigungen

d.)

Dokumente ausländischer Behörden

Documents Issued by Foreign Authorities

Nichteintragungsbestätigung (Löschungsbescheinigung)

Certificate of Airworthiness for Export

Certificate of Airworthiness

Supplement Type Certificates

e)

Genehmigungen (Regulatory Approval)

Genehmigungen für im Ausland erforderlich werdende Reparaturen oder Überholungen.

Anerkennungen der im Ausland durchgeführten Prüfungen von Stellen, welche weder

Hersteller des betreffenden Luftfahrtgerätes sind noch eine Anerkennung als

Instandhaltungsbetrieb nach nationalen, bzw. europäischen Vorschriften besitzen.

4. **Nachprüfberichte - Originale der Prüfberichte über die Prüfung der Lufttüchtigkeit**

Periodic Inspection Reports

Berichte im Zusammenhang mit der Nachprüfung & ARC durch
Behörde, Camo, nach M.A.901 anerkanntes Part 66 Prüfpersonal

Stückprüfbericht

Prüfberichte und Prüflisten Zelle / Luftfahrzeug

Prüfberichte Triebwerk

Prüfberichte Propeller

Prüfberichte Avionikanlage

Prüfberichte sonstige Ausrüstungsgegenstände

Stückprüfschein

Prüfscheine Zelle / Luftfahrzeug

Prüfscheine Triebwerk

Prüfscheine Propeller

Prüfscheine Avionik

Prüfscheine sonstige Ausrüstung

5. Ausrüstungsverzeichnis

Equipment List

Ausrüstungsverzeichnis welches den aktuellen Status der Ausrüstung wiedergibt.

Das Ausrüstungsverzeichnis muss bei Änderungen entsprechend ergänzt bzw. berichtigt werden und mit dem letztgültigen Datum versehen werden.

Originale aller Form One der Ausrüstung
oder vergleichbare Prüfbescheinigungen der eingebauten Komponenten

Anmerkung: Weitere Form One z.B. von Ersatzteilen etc. hinter/mit dem jeweiligen Arbeitsbericht unter "Instandhaltung" ablegen.

Empfehlung:

Farbcode Instrumenten-Schläuche nach Reichmann:

Static - statischer Druck p_{st} = Farblos / Weiss

Gesamtdruck $p+q$ (P_{tot}) = Grün

TE-Düsendruck $p-q$ = Rot

Zum Ausgleichsgefäß = Gelb

6. Massenübersicht

Mass & Balance Report

Original der aktuellen Massenübersicht aus der die Leergewichtsschwerpunktlage hervorgeht und die sich auf den aktuellen Ausrüstungsstatus bezieht.

Falls Wiege- und Berechnungsverfahren in Unterlagen des Herstellers (Betriebs-, Wartungshandbuch) definiert sind, diese Vorgangsweise und Bezeichnungen einhalten.

Falls keine Wiege- und Berechnungsverfahren in Unterlagen des Herstellers (Betriebs-, Wartungshandbuch) definiert sind, können andere Unterlagen und Formulare verwendet werden.

Zu dokumentieren:

Datum der Wiegung

Waagentyp- und Nummer, Eichdatum

Lage von verstellbaren Pedalen, Sitzen, etc.

Demontierbare Ausrüstungsgegenstände wie

Sauerstoff, Logger, Akku, Mückenputzer

Hauben geschlossen, Reifen mit Solldruck

Wiegung ohne Windeinfluss möglichst in geschlossenen Räumen

Wiegung einer Fluggewichtsschwerpunktlage (mit Besatzung und pers. Ausrüstung, ggf. Wasserballast) ist nicht verpflichtend aber zu empfehlen.

Kopie der entsprechenden Eintragungen im Flughandbuch und Trimmplan dem L-Akt beilegen.

7. Betriebszeitenübersicht

Life Limited Components

Eine aktuelle Betriebszeitenübersicht aus der alle betriebszeitbefristeten Komponenten mit ihrer jeweiligen Restlaufzeit erkennbar sind.

Die Betriebszeitenübersicht ist eine Übersicht über alle betriebszeitbegrenzten Bauteile (Life Limited Parts) oder Inspektionen an Bauteilen oder Systemen die sich aus

- dem Wartungshandbuch (Airworthiness Limitations und Life Limited Parts),
- den nationalen operationellen Prüfungen von Geräten (bei OE-Register u.a. LTH 40)
- unter Anwendung des jeweiligen Instandhaltungsprogrammes ergeben.

Sie können daher von Flugzeug zu Flugzeug und Betreiber zu Betreiber verschieden sein.

8. Lufttüchtigkeitsanweisungen und Technische Mitteilungen

Airworthiness Directives and Service Bulletins

Am Beginn sollte eine möglichst vollständige **Übersichtsliste/Index** aller Lufttüchtigkeitsanweisungen AD/ LTA/ TM stehen, die für das Luftfahrzeug zutreffend sind und den Status der Durchführung wiedergeben.

a.)

AD/LTA/TM-Übersichten und Durchführungsübersichten

(ggf. getrennt nach Einmal- und Wiederholungs-LTA's)

Zelle

Triebwerk

Propeller

Avionik

Sonstige Ausrüstung

b.)

LTA, bzw. AD-Texte aus Veröffentlichungen von nationalen Behörden und EASA

Zelle

Triebwerk

Propeller

Avionik

Sonstige Ausrüstung

c.)

Technische Mitteilungen der Hersteller (TM, SB, SI, SL, o.ä.)

Zelle

Triebwerk

Propeller

Avionik

Sonstige Ausrüstung

Die Durchführung der Arbeiten auf Übersichtslisten/Index und auf dem jeweiligen AD/LTA/TM mit Datum, Betriebszeit, Name, Unterschrift, Lizenznummer bestätigen.

Von Behörde:

AD = Airworthiness Directive

EAD = Emergency Airworthiness Directive

Von Hersteller oder Musterbetreuer (TC-Holder):

TM = Technische Mitteilung

SB = Service Bulletin

MSB = Mandatory Service Bulletin

SL = Service Letter

SI = Service Instruction

AD/ LTA/ TM

9. **Schriftverkehr**

Correspondence

Luftfahrttechnische Betriebe
Nationale Behörden
Hersteller
Sonstige

10. Sonstiges

Supplemental Information

Unterlagen die eigentlich nicht in den L-Akt/ zur Instandhaltung gehören, aber ...

Handbücher z.B. von Avionic, Funk, ELT, Flarm, etc.

Sauerstoff

Fallschirm

Anhänger

Versicherung Anhänger

Auszug aus der Verordnung (EG) 2042/2003 der Kommission.

M.A.305 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs

a) Nach Beendigung von Instandhaltungsarbeiten muss die zugehörige Freigabebescheinigung gemäß M.A.801 in die Unterlagen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eingefügt werden. Jede Eintragung hat, sobald dies praktisch möglich ist, jedoch spätestens 30 Tage nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten zu erfolgen.

b) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen, wie jeweils zutreffend, aus den folgenden Elementen bestehen:

- 1.) einem Luftfahrzeug-Bordbuch, einem oder mehreren Motorbetriebstagebüchern oder den Betriebsblättern der Motorbaugruppen, dem Betriebstagebuch/den Tagebüchern für Propeller, den Betriebsblättern für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung, wie jeweils zutreffend, sowie
- 2.) wenn von M.A. 306 für die gewerbsmäßige Beförderung oder vom Mitgliedsstaat für eine andere gewerbliche Tätigkeit als die gewerbsmäßige Beförderung gefordert, dem technischen Bordbuch des Betreibers.

c) In die Luftfahrzeug-Bordbücher müssen, wie jeweils zutreffend, das Luftfahrzeugmuster und das Kennzeichen, das Datum zusammen mit der Gesamtflugzeit und/oder den Flugzyklen und/oder den Landungen eingetragen werden.

d) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen folgende Angaben enthalten:

1. den gültigen Stand der Lufttüchtigkeitsanweisungen und der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,
2. den gültigen Stand der Änderungen und Reparaturen,
3. den gültigen Stand der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms,
4. den gültigen Stand der Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung,
5. den Wägebericht,
6. die Liste aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten.

Extract of Commission Regulation (EC) No 2042/2003

M.A.305 Aircraft continuing airworthiness record system

(a) At the completion of any maintenance, the associated M.A.801 certificate of release to service shall be entered in the aircraft continuing airworthiness records. Each entry shall be made as soon as practicable but in no event more than 30 days after the day of maintenance action.

(b) The aircraft continuing airworthiness records shall consist of,

1. an aircraft logbook, engine logbook(s) or engine module log cards, propeller logbook(s) and log cards for any service life limited component as appropriate, and,
2. when required in point M.A. 306 for commercial air transport or by the Member State for commercial operations other than commercial air transport, the operator's technical log.

(c) The aircraft type and registration mark, the date, together with total flight time and/or flight cycles and/or landings, as appropriate, shall be entered in the aircraft logbooks.

(d) The aircraft continuing airworthiness records shall contain the current:

1. status of airworthiness directives and measures mandated by the competent authority in immediate reaction to a safety problem;
2. status of modifications and repairs;
3. status of compliance with maintenance programme;
4. status of service life limited components;
5. mass and balance report;
6. list of deferred maintenance.

e) Zusätzlich zur genehmigten Freigabebescheinigung, EASA-Formular-1 oder einer gleichwertigen Bescheinigung, müssen die folgenden, für alle eingebauten Komponenten relevanten Angaben in das jeweilige Motor- oder Propeller-Betriebstagebuch, das Betriebsblatt für die Motorbaugruppe oder für Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung aufgenommen werden:

1. Kennzeichnung der Komponente und
2. das Muster, die Baureihennummer und das Kennzeichen des Luftfahrzeugs, in das die betreffende Komponente eingebaut wurde, zusammen mit dem Bezug auf den Einbau und den Ausbau der Komponente und
3. die auf die betreffende Komponente zutreffende zurückgelegte Gesamtflugzeit und oder Flüge und/oder Landungen und oder die Kalenderzeit, sofern zutreffend, und
4. die für die Komponente geltenden Angaben nach Absatz (d).

f) Die gemäß M.A. Unterabschnitt B für die Aufgaben im Rahmen der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständige Person muss die in diesem Absatz angegebenen Aufzeichnungen kontrollieren und der zuständigen Behörde auf deren Verlangen vorlegen.

g) Alle Einträge in die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt.

h) Ein Eigentümer oder ein Betreiber muss sicherstellen, dass ein System eingerichtet wird, um die im Folgenden angegebenen Aufzeichnungen für die vorgeschriebenen Zeiträume aufzubewahren:

1. sämtliche ausführlichen Instandhaltungsaufzeichnungen für das Luftfahrzeug und für darin eingebaute Komponenten mit begrenzter Lebensdauer für mindestens 24 Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und
2. je nach Zweckmäßigkeit die Gesamtzeit und/oder die Gesamtanzahl der Flüge des Luftfahrzeugs und aller lebensdauerbegrenzten Komponenten für wenigstens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und

(e) In addition to the authorised release document, EASA Form 1 or equivalent, the following information relevant to any component installed shall be entered in the appropriate engine or propeller logbook, engine module or service life limited component log card:

1. identification of the component, and;
2. the type, serial number and registration of the aircraft to which the particular component has been fitted, along with the reference to the installation and removal of the component, and;
3. the particular component accumulated total flight time and/or flight cycles and/or landings and/or calendar time, as appropriate, and;
4. the current paragraph (d) information applicable to the component.

(f) The person responsible for the management of continuing airworthiness tasks pursuant to M.A. Subpart B, shall control the records as detailed in this paragraph and present the records to the competent authority upon request.

(g) All entries made in the aircraft continuing airworthiness records shall be clear and accurate. When it is necessary to correct an entry, the correction shall be made in a manner that clearly shows the original entry.

(h) An owner or operator shall ensure that a system has been established to keep the following records for the periods specified:

1. all detailed maintenance records in respect of the aircraft and any life-limited component fitted thereto, at least 24 months after the aircraft or component was permanently withdrawn from service, and;
2. the total time and flight cycles as appropriate, of the aircraft and all life-limited components, at least 12 months after the aircraft or component has been permanently withdrawn from service, and;

3. je nach Zweckmäßigkeit, die Zeit und/oder die Zahl der Flüge seit der letzten planmäßigen Instandhaltung der Komponente, für die eine zulässige Betriebsdauer bis zur nächsten Instandhaltung angegeben ist, jedoch wenigstens bis auf die Instandhaltung der Komponente eine erneute planmäßige Instandhaltung von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe folgte, und

4. den gültigen Stand der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms, so dass die Übereinstimmung mit dem genehmigten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm festgestellt werden kann, jedoch wenigstens bis auf die Kontrolle des Luftfahrzeugs oder der Komponente eine weitere planmäßige Instandhaltung von gleichwertigem Umfang und gleichwertiger Tiefe folgte, und

5. den gültigen Stand der auf das Luftfahrzeug und die Komponente anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen mindestens zwölf Monate, nachdem das Luftfahrzeug oder die Komponente auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurde, und

6. Einzelheiten aktueller Änderungen und Reparaturen an dem Luftfahrzeug, dem (den) Motor(en), Propeller(n) und allen anderen für die Lufttüchtigkeit wesentlichen Komponenten mindestens zwölf Monate, nachdem sie auf Dauer außer Betrieb gesetzt wurden.

3. the time and flight cycles as appropriate, since last scheduled maintenance of the component subjected to a service life limit, at least until the component scheduled maintenance has been superseded by another scheduled maintenance of equivalent work scope and detail, and;

4. the current status of compliance with maintenance programme such that compliance with the approved aircraft maintenance programme can be established, at least until the aircraft or component scheduled maintenance has been superseded by other scheduled maintenance of equivalent work scope and detail, and;

5. the current status of airworthiness directives applicable to the aircraft and components, at least 12 months after the aircraft or component has been permanently withdrawn from service, and;

6. details of current modifications and repairs to the aircraft, engine(s), propeller(s) and any other component vital to flight safety, at least 12 months after they have been permanently withdrawn from service.