

CAA-ST-071-2/04

Změna č. 2
Schválena pod č.j. 2049/06-431

Zpracovatel: Část: I (výroba)
OCV-VYR
Části: I. (údržba), II., III.
OZL-DL, OZL-UDR

Vydáno dne: 11. 7. 2006

P O S T U P Y

pro

- I. **Řízení procesu zjišťování a eliminace podvržených dílů a falešných osvědčení v oblasti civilní letecké výroby a údržby.**
- II. **Řízení dílů vyjmutých z letadla, které není nadále v provozu. Demontáž, nebo likvidace letadel. (Netýká se novovýroby.)**
- III. **Řízení letadlových dílů, částí a materiálů, určených k vyřazení/sešrotování. (Netýká se novovýroby.)**

.....
Ing. Pavel Matoušek
Ředitel ST-ÚCL

Záměrně ponecháno volné

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

Kapitola	Strana	Datum	Kapitola	Strana	Datum
Základní text	1 - 19	11.07.06			
Příloha 1	1 - 2	11.07.06			
Příloha 2	1	11.07.06			
Příloha 3	1 – 2	11.07.06			
Příloha 4	1	11.07.06			

ZMĚNY A OPRAVY

Z m ě n y			O p r a v y		
Číslo změny	Datum platnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum platnosti	Datum záznamu a podpis
1	24.10.2005				
2	11.07.2006				

OBSAH

	Strana
Titulní list	1
Seznam platných stran	3
Změny a opravy	4
Obsah	5
Účel	6
 ČÁST I. ŘÍZENÍ PROCESU ZJIŠŤOVÁNÍ A ELIMINACE PODVRŽENÝCH DÍLŮ A FALEŠNÝCH OSVĚDČENÍ V OBLASTI LETECKÉ VÝROBY A ÚDRŽBY	
I.1 Definice a zkratky	6
I.2 Obecně o problematice	7
I.3 Činnosti	7
I.4 Evidence hlášení (I.3.2 a).....	8
I.5 Řešení konkrétního případu (I.3.2. b).....	8
I.6 Postup v případě obdržení informace od jiného NLÚ nebo jiného subjektu.....	9
I.7 Závěrečná informace zainteresovaným stranám.....	9
I.8 Závěr	9
 ČÁST II. ŘÍZENÍ DÍLŮ PRO ÚDRŽBU, VYJMUTÝCH Z LETADLA, KTERÉ NENÍ NADÁLE V PROVOZU - DEMONTÁŽ NEBO LIKVIDACE LETADEL (Netýká se novovýroby)	
II.1 Obecně o problematice.....	10
II.2 Účel a použití.....	10
II.3 Názvosloví.....	10
II.4 Demontáž nebo likvidace určených letadel (LC).....	11
II.5 Organizace způsobilé k demontáži nebo k likvidaci.....	11
II.6 Postupy pro oznámení záměru provedení demontáže, nebo likvidace.....	11
II.7 Etapy demontáže nebo likvidace.....	13
II.8 Demontáž letadel, která nejsou zapsána v rejstříku.....	14
II.9 Opětné využití dílů z letadel po nehodě.....	14
II.10 Zvláštní případy.....	14
II.11 Demontáž motorů.....	15
 ČÁST III. ŘÍZENÍ LETADLOVÝCH DÍLŮ, ČÁSTÍ A MATERIÁLŮ, URČENÝCH K VYŘAZENÍ/SEŠROTOVÁNÍ (Netýká se novovýroby)	
III.1 Obecně o problematice.....	16
III.2 Účel a použití.....	16
III.3 Typologie letadlových dílů určených k vyřazení.....	16
III.4 Opatření pro zamezení opětného uvolnění do provozu vyřazených dílů, letadlových částí a materiálů.....	17
III.5 Letadlové díly, které lze znovu využít.....	18
Platnost dokumentu	18
Rozdělovník	18
Dodatek : Typické zákroky za účelem znehodnocení vyřazených letadlových dílů.....	19
Příloha č. 1 - Formulář Hlášení nálezu podezřelých dílů	
Příloha č. 2 - Formulář Sešit evidence podezřelých dílů a falešných osvědčení - vzorový list	
Příloha č. 3 - Formulář Závěrečný dokument	
Příloha č. 4 - Formulář Oznámení záměru provedení demontáže nebo likvidace	

ÚČEL

Tento dokument stanovuje metodiku pro činnost odborných útvarů ÚCL, v rámci řešení problematiky:

- I. Podvržených dílů a falešných osvědčení
- II. Dílů pro údržbu, vyjmutých z letadla, které není nadále v provozu – demontáže, nebo likvidace letadel (Netýká se novovýroby)
- III. Letadlových dílů, částí a materiálů, určených k vyřazení/sešrotování (Netýká se novovýroby)

ve smyslu ICAO DOC 9760 Volume II Chapter 9 (Unapproved Parts) potažmo TGM/POA/12 s cílem tyto identifikovat, zabránit jejich použití v civilní letecké výrobě a údržbě a vytvořit příslušné informační mechanismy a cesty. Tato metodika je postavena na spolupráci s organizacemi výroby a údržby oprávněnými ÚCL, s NLÚ ostatních států/agenturami a dalšími subjekty.

Relevantní požadavky výše uvedených dokumentů musí být rovněž zapracovány do dokumentace systému jakosti držitelů oprávnění k výrobě a držitelů oprávnění k údržbě.

Je třeba, aby bylo zajištěno, že všechny kontrolní procesy pro vstup dílů a materiálu v celém procesu výroby a údržby povedou k odhalení případů neosvědčených dílů a falešných osvědčení. Následně musí být v organizacích oprávněných k výrobě a organizacích oprávněných k údržbě provedena opatření k zajištění nakládání s takovými díly řízeným způsobem a aby bylo zajištěno předání relevantních informací kompetentním subjektům.

Poznámka : Tento dokument řeší pouze metodiku činnosti subjektů v oblasti výroby / údržby podléhajících dozoru ÚCL.

ČÁST I. ŘÍZENÍ PROCESU ZJIŠŤOVÁNÍ A ELIMINACE PODVRŽENÝCH DÍLŮ A FALEŠNÝCH OSVĚDČENÍ V OBLASTI LETECKÉ VÝROBY A ÚDRŽBY

I.1 DEFINICE A ZKRATKY

I.1.1 DEFINICE :

Podvržený díl - je takový díl, který byl dodán pro instalaci na výrobek, letadlovou část nebo zařízení buď výrobcí, jako díl do výrobního procesu, nebo provozovateli či údržbové organizaci, jako náhradní díl, a který:

- nebyl vyroben v souladu se schválenými konstrukčními údaji nebo postupy organizací s příslušným Oprávněním k výrobě, nebo
- nebyl udržován v souladu se schválenými konstrukčními údaji nebo postupy organizací s příslušným Oprávněním k údržbě, nebo
- není ve shodě s použitelnými konstrukčními údaji, nebo
- neodpovídá deklarovaným specifikacím nebo průmyslovým normám, nebo
- byl dodán s falešným osvědčením.

Falešné osvědčení - je takové osvědčení, kdy organizace nebo osoba vydá dokument uvádějící záměrně nesprávné údaje týkající se použitelnosti, letové způsobilosti nebo stavu oprávnění pro výrobek, letadlovou část nebo zařízení nebo taková organizace/osoba nemá potřebné oprávnění k vydání tohoto osvědčení.

Podezřelý díl – je takový díl, u kterého vzniklo podezření, že je podvržený nebo vybavený falešným osvědčením, ale tato skutečnost ještě není ani potvrzena, ani vyvrácena.

I.1.2 ZKRATKY :

AD	Příkaz k zachování letové způsobilosti (Airworthiness Directive)
DL	Oddělení dopravních letadel ST ÚCL
JAA	Sdružené letecké úřady (Joint Aviation Authorities)
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Agency)
ML	Oddělení malých letadel ST ÚCL
MOA	Oprávnění organizace k údržbě (Maintenance Organization Approval)
NLÚ	Národní letecký úřad
Oprávnění	Oprávnění vydané ÚCL podle Nařízení komise (ES) č. 1702/2003, 2042/2003 a podle § 17 leteckého zákona
OZL	Odbor způsobilosti letadel v provozu ST ÚCL
POA	Oprávnění organizace k výrobě (Production Organization Approval)
ST	Sekce technická ÚCL
TGM	Dočasný poradní materiál (Temporary Guidance Material)
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
UDR	Oddělení údržby ST ÚCL
V-POAT	Vedoucí POA týmu pro organizaci držitele POA
VYR	Oddělení výroby ST ÚCL

I.2 OBECNĚ O PROBLEMATICE

Podvržené díly se staly hrozbou pro letovou způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení. Jejich výskyt se množí a jejich šíření napomáhá cenová stimulace i mnohdy nepřehledný distributorský řetězec.

Tyto skutečnosti a úvahy vedly Výrobní podvýbor JAA ke zpracování TGM/POA/12, který umožnil okamžité zavedení národních systémů a jejich koordinování v rámci JAA (EASA). Toto TGM bylo schváleno a publikováno.

Tato kapitola uvádí základní aktivity oddělení výroby a údržby eventuálně odborných oddělení ST ÚCL v záležitostech podvržených dílů. Rovněž uvádí vazby na systémy jakosti držitelů Oprávnění k výrobě a údržbě vydaných ÚCL a na povinnosti těchto subjektů, plynoucí z aplikace TGM.

I.3 ČINNOSTI

I.3.1 ČINNOSTI NA ÚROVNI ORGANIZACÍ OPRÁVNĚNÝCH K VÝROBĚ / ÚDRŽBĚ

Organizace mají pokyn zavést požadavky těchto postupů do své dokumentace systému jakosti, včetně povinnosti informovat ST-ÚCL o každém výskytu podezřelého dílu/falešného osvědčení. Držitel Oprávnění, který zjistil podezřelý díl/falešné osvědčení, zašle na ST-ÚCL, neprodlenně, písemnou informaci na formuláři (viz. Příloha 1), nebo alternativním způsobem, při dodržení věcného obsahu.

Pokud se prokáže, že jde skutečně o podvržený díl, organizace zajistí, aby díl již nemohl být použit na leteckou techniku v souladu s požadavky ICAO DOC 9760 a TGM/POA/12. Text TGM byl organizacím doporučen pro informaci.

Každý vedoucí auditního týmu VYR nebo inspektor UDR dle vlastní kompetence musí v rámci auditů organizace prověřit, jak jsou požadavky TGM zapracovány ve výkladu organizace, dokumentaci systému jakosti, kdo je zodpovědný za příslušné činnosti a s touto osobou provést instruktáž.

I.3.2 ČINNOSTI ODDĚLENÍ VÝROBY / ÚDRŽBY (ÚCL)

V souladu s těmito postupy mají být zajištěny následující činnosti :

- a) Evidence hlášení podezřelých dílů (od držitelů Oprávnění k výrobě / údržbě, eventuálně jiných subjektů).
- b) Stanovení interního postupu řešení konkrétního případu nahlášeného podle bodu a), včetně odpovědností.
- c) Na základě oznámení VYR nebo UDR může zainteresovaný odborný útvar ST provést návazná opatření pro pokračování letové způsobilosti (např. řešení iniciací vydání bulletinu, AD atd.).
- d) Stanovení postupů pro komunikaci s ostatními NLÚ.
- e) Vypracování závěru konkrétního případu včetně nápravných opatření, případně navrhnout právní sankce podle legislativy.
- f) Zpracování příslušných protokolů pro potřeby postupů a) až e).

Metodika výše uvedených činností je uvedena dále.

I.4 EVIDENCE HLÁŠENÍ (I.3.2 a)

Vedoucí VYR nebo UDR po obdržení informace o podezřelém dílu:

- zanese informaci do evidence (Příloha 2 - možno na PC), zhotoví kopii informace a založí originál
- pokud se jedná o výrobu, předá kopii hlášení také V-POAT, pokud se jedná o údržbu, předá kopii hlášení příslušnému inspektorovi
- informuje vhodným způsobem, cestou ředitele ST, zainteresované odborné útvary ST
- podle potřeby informuje operativně zainteresované NLÚ

I.5 ŘEŠENÍ KONKRÉTNÍHO PŘÍPADU (I.3.2. b)

V-POAT nebo inspektor údržby se spojí s organizací, která hlášení podala a dohodne další postup pro šetření. Respektuje přitom požadavky těchto postupů na aktivity NLÚ i organizací. Na závěr šetření zpracuje zprávu, kterou předá vedoucímu VYR nebo UDR, ve které bude uvedeno:

- odkaz na evidenční číslo hlášení, název organizace, definování dílu
- rekapitulace zjištění dílu (jak a v které fázi procesu zjištěn, počet, zdroj dílu)
- popis šetření včetně potvrzení/vyvrácení podezření
- popis opatření přijatých organizací, včetně rozhodnutí o dalším osudu dílů (využije dokumentů zpracovaných organizací)
- návrh dalšího postupu ÚCL v případě potvrzení podvrženého dílu včetně rozsahu a způsobu informace ostatním NLÚ/agenturám a letecké veřejnosti

Na základě výsledku šetření připraví V-POAT nebo inspektor údržby s vedoucím VYR nebo UDR závěrečný dokument (viz. Příloha 3). Dokument bude rovněž poskytnut organizaci, která hlášení podala. Opatření vyplývající ze závěrů šetření budou řešena standardním způsobem. Zveřejnění případů podvržených dílů bude provedeno na internetových stránkách ÚCL. Odpovědnost má vedoucí VYR nebo UDR v rámci svých kompetencí.

I.6 POSTUP V PŘÍPADĚ OBDRŽENÍ INFORMACE OD JINÉHO NLÚ NEBO JINÉHO SUBJEKTU

Pokud informaci dostane ÚCL bude postupováno variantně podle předchozích odstavců. Postup řídí vedoucí VYR nebo UDR v rámci svých kompetencí.

I.7 ZÁVĚREČNÁ INFORMACE ZAINTERESOVANÝM STRANÁM

Pokud se podezření potvrdí, je nutno provést opatření, prioritně v příslušné organizaci, včetně vazby na dodavatele dílu. V případě, že zdroj podvrženého dílu je mimo pravomoc ÚCL nebo mimo právní prostředí ČR, uvědomí vedoucí VYR nebo UDR cestou ředitele ST kompetentní NLÚ/agenturu. V rámci zapojení do globální politiky vůči šíření podvržených dílů iniciuje vedoucí VYR nebo UDR vhodný způsob informace i ostatním NLÚ, eventuálně nadnárodním agenturám LÚ.

I.8 ZÁVĚR

Vzhledem k závažnosti problematiky podvržených dílů je nutno těmto záležitostem věnovat maximální pozornost. Organizace i pracovníci, participující na řešení konkrétního případu, jsou povinni přijmout opatření k zabránění použití, eventuálně dalšího šíření podvržených dílů.

ČÁST II. ŘÍZENÍ DÍLŮ PRO ÚDRŽBU, VYJMUTÝCH Z LETADLA, KTERÉ NENÍ NADÁLE V PROVOZU - DEMONTÁŽ NEBO LIKVIDACE LETADEL (Netýká se novovýroby.)

II.1 OBECNĚ O PROBLEMATICE

Letadla stažená z provozu jsou často využívána jako zdroj náhradních dílů, proces někdy označovaný jako „parting out“ (čes. „vytěžování“, „kanibalismus“). Tyto díly mohou být využívány jako použitelné náhradní díly při jejich pokračující letové způsobilosti. Tyto díly, ačkoliv provozuschopné v době, kdy letadlo bylo odstaveno, se však mohou dostat do rozporu s podmínkami uskladnění, včetně zvláštních vlivů prostředí, nebo délky skladování.

V důsledku likvidací, provedených nekvalifikovanými subjekty, by mohly být:

letadlové díly / letadlové části / letadlové celky / letadlové materiály (dále jen díly),

určené k vyřazení, nebo poškozené v průběhu demontáže (rozebírky), nebo dopravy, neoprávněně znovu uvedeny na národní nebo mezinárodní trh jako náhradní díly, prohlášené za letově způsobilé.

Problematika ukázala na nutnost stanovení norem pro úkon demontáže dílů, nebo likvidace letadel z hlediska možného vlivu těchto činností na letovou bezpečnost.

II.2 ÚČEL A POUŽITÍ

Tato směrnice určuje vhodné subjekty k provedení demontáže nebo likvidace jakéhokoliv letadla a stanovuje způsoby, jejichž prostřednictvím mohou tyto subjekty obdržet souhlas, aby mohly provést výše uvedené činnosti.

Tato směrnice určuje postupy pro řízení letadlových dílů již demontovaných z letadla. Navíc jsou zde ukázána zvláštní hlediska týkající se opětného využití dílů z letadel, která utrpěla nehodu.

II.3 NÁZVOSLOVÍ

Pro účely této směrnice je použito následující názvosloví:

Demontáž - Úkon vyjmutí dílů z letadla, které je určeno k rozebrání, nebo které je již vyřazeno z rejstříku, a to za účelem dalšího využití letově způsobilých dílů nebo součástí pro případné letecké použití.

Likvidace - Činnost, při které je určeno jak bude naloženo se všemi součástmi letadla, ze kterých se skládá. Určené letově způsobilé díly jsou případně demontovány za účelem opětného využití dílů pro letecké použití.

Díl určený k vyřazení – Díl, který překračuje limity letové způsobilosti tak, že je nepoužitelný pro letecké využití, nebo díl, který se vlastník rozhodl nevyužít pro letecké použití z různého důvodu (např. protože oprava je ekonomicky nevhodná).

Díl v nezpůsobilém stavu – Díl, který překračuje limity letové způsobilosti, (nebo je ve stavu, který není znám), kterému může být po údržbě obnovena letová způsobilost. Díly, který lze znovu využít, je možno rozdělit do dvou následujících kategorií:

- Díl, který není letově způsobilý, ale opravitelný – Díl který může být uložen ve skladu a čekat na obnovu stavu jeho letové způsobilosti; nebo
- Díl pro který neexistují podmínky, aby pro něj mohla být obnovena letová způsobilost v okamžiku jeho uložení do skladu, ale u kterého lze předpokládat, že bude možné jeho budoucí využití v rámci letectví.

II.4 DEMONTÁŽ NEBO LIKVIDACE URČENÝCH LETADEL

Pokud vlastník letadla (dosud zapsaného nebo již vyřazeného z rejstříku), má v úmyslu provést demontáž letadla za účelem opětného využití příslušných dílů, musí tento vlastník k tomuto účelu použít organizaci, která má příslušné oprávnění k údržbě, neboť demontáž a mytí dílů je již obvykle součástí postupů pro provádění údržby.

Stejným způsobem, pokud vlastník letadla hodlá provést likvidaci s definovaným využitím příslušných dílů, musí tento vlastník kromě předložení dokumentace, oznámit úmysl provedení likvidace a uvést organizaci, která likvidační práce provede. Tato organizace musí splňovat požadavky této směrnice. Viz. kapitola II.6, této směrnice.

V případě, že se vlastník letadla rozhodne provést demontáž nebo likvidaci letadla bez zužitkování jakéhokoliv dílu, musí tento úmysl oznámit rovněž ÚCL a též musí oznámit způsob, jakým zamýšlí provést znehodnocení všech dílů. (Tyto díly řídit.) Viz. oddíl III. této směrnice.

II.5 ORGANIZACE ZPŮSOBILÉ K DEMONTÁŽI NEBO K LIKVIDACI

Organizace, způsobilé pro provedení řízené demontáže nebo likvidace určeného letadla (viz. kapitola II.6 této směrnice) jsou:

- výrobce uvedeného typu letadla;
- organizace oprávněné podle Části 145, s oprávněním provádět údržbu na technické základně uvedeného typu letadla (viz poznámka);
- organizace oprávněné k údržbě v souladu s Částí M, hlava F, s oprávněním pro uvedený typ letadla (viz. poznámka); z toho jsou vyloučeny organizace oprávněné pouze pro malou údržbu letadla.

POZNÁMKA: V případě, že organizace není oprávněna pro uvedený typ letadla, musí vlastnit oprávnění alespoň pro typ shodné typové řady.

Takto vybraná organizace musí být oznámena na ÚCL, viz. kapitola II.6, této směrnice a tato organizace je odpovědná ve vztahu k ÚCL za správné provádění činností, případně činností, provedených jinými organizacemi (s kvalifikací pro práce v letectví) pod kontrolou oprávněné organizace. Činnosti, které mohou být předány subdodavatelským organizacím jsou ty, které se týkají fáze: c) demontáže, d) identifikace, g) uchovávání a balení pro případnou zásilku, viz kapitola II.7, c), d), g).

Úkony demontáže nebo likvidace musí být prováděny v souladu s kritérii obsaženými v této směrnici.

II.6 POSTUPY PRO OZNÁMENÍ ZÁMĚRU PROVEDENÍ DEMONTÁŽE NEBO LIKVIDACE

Organizace pověřená vlastníkem k provedení demontáže nebo likvidace musí být oznámena ST-ÚCL, (OZL), (viz Příloha č. 4). Toto oznámení musí být doplněno následujícími údaji:

- smlouva/pověřovací dopis vlastníka;
- strukturovaný harmonogram postupu demontáže nebo likvidace v souladu touto směrnici;
- informace týkající se dalších případných organizací zahrnutých do procesu demontáže nebo likvidace;
- informace týkající se stavu letadla a jeho částí;
- seznamy dílů, u kterých je úmysl znovu je použít a příslušní nakupující;
- seznamy dílů, které jsou neodvolatelně určeny ke znehodnocení a údaje o organizacích tímto pověřených.

Program demontáže nebo likvidace musí mimo jiné uvádět místo, kde budou práce prováděny a harmonogram jednotlivých etap, aby ÚCL umožnil provedení vhodných kontrol.

Oznámení musí být předloženo osobou odpovědnou za úkony demontáže nebo likvidace dle bodu II.7(a).

Úkony demontáže nebo likvidace musí být prováděny v rámci schválených provozních prostor, musí být přístupné ÚCL a pokud je to možné, ne v blízkosti prostorů s provozem letadel.

Organizace vyznačí v příslušném okénku záměr: Demontáž/likvidace letadla/motoru, nebo záměr Demontáž/likvidace samostatných letadlových celků.

V případě demontáže/likvidace letadla/motoru, je nutno zaslat formulář předem k odsouhlasení ÚCL. V případě demontáže/likvidace samostatných letadlových celků slouží tento formulář pro ÚCL jako oznámení o provedení uvedeného záměru. Odsouhlasení ÚCL vyjadřuje, že ÚCL bere tuto skutečnost na vědomí. Kontrola řízeného procesu demontáže/likvidace bude předmětem auditů ÚCL v organizacích.

Potom co ÚCL obdrží oznámení, přezkoumá přiloženou dokumentaci a pokud uzná za vhodné, provede předběžnou prohlídku letadla a zjištění, jak je organizace připravena na demontáž nebo likvidaci (provozní prostory, dokumentace, personál, nářadí, záznamy).

V případě kladného výsledku provedených zjištění, přikročí ÚCL k vyjádření souhlasu na formuláři oznámení, sdělí případné doplňující podmínky a vyhradí si dozor v průběhu prací.

Každá případná změna údajů oznámených ÚCL musí být provedena osobou odpovědnou za demontáž nebo likvidaci dříve než se tato uskuteční.

Úplná demontáž nebo likvidace letadla může být zahájena až po odevzdání Osvědčení letové způsobilosti vydavateli.

Vymazání letadla z leteckého rejstříku zajistí majitel letadla.

II.7 ETAPY DEMONTÁŽE NEBO LIKVIDACE

Činnosti demontáže nebo likvidace letadla mohou být rozděleny do následujících etap:

a) Příprava strukturovaného harmonogramu a plánu demontáže nebo likvidace

Organizace, která oznamuje provedení demontáže nebo likvidace letadla musí připravit postup provádění jednotlivých etap. Obzvláště musí být předběžně připravena technická dokumentace letadla a částí, ze kterých toto letadlo sestává a to za účelem jejich identifikace, historie a jejich stavu.

Postup musí obsahovat: přípravu letadla, obeznámení se s konstrukcí a příslušnými zařízeními z hlediska práce, vybavení, manipulaci s nebezpečnými materiály, demontáž, identifikaci letadlových částí, záznamy, prohlídky, skladování a případné zasílání kooperujícím organizacím.

Navíc musí organizace určit odpovědnou osobu, která by ve vztahu k ÚCL zaručovala provádění programu demontáže nebo likvidace, a která by preventivně ÚCL oznamovala každou případnou změnu. Systém jakosti a kontrolní orgány organizace musí sledovat veškerý proces za účelem jeho ověření vzhledem k požadavkům a postupům stanoveným ÚCL.

b) Příprava letadla

Úkonům demontáže musí předcházet etapa přípravy letadla, která předpokládá podle typologie letadla, alespoň následující etapy:

- vypuštění tekutin (toalety, užitková voda, hydraulické kapaliny, plyny, atd., pokud nezůstávají uzavřeny v letadlovém celku), případně zabezpečení proti úniku do okolního prostředí;
- vypuštění paliva, stanovení těžiště letadla a případné umístění na zvedácích, podpěrách a stojanech z důvodu prevence pohybů (posuvů) nebo převrácení;
- odejmutí zdrojů elektrické energie (baterie).

c) Demontáž (rozebrání)

Demontáž letadlových dílů musí být provedena v souladu s příslušnými pokyny určenými pro standardní údržbu (např. Příručka pro údržbu) v prostředí a s provozními zařízeními způsobilými pro činnost demontáže.

Úkony demontáže musí být popsány ve vhodných průvodkách a provedeny za použití vhodného nářadí, tak jak je předepsáno v příslušných příručkách výrobce.

Etapy demontáže jsou pokládány za kritické z hlediska možných škod vyvstalých z chybné manipulace s letadlovými částmi a z rizik spojených s bezpečností pracovníků a z norem týkajících se životního prostředí (radioaktivní materiály nebo korosivní, udržování správného vyvážení letadla během demontáže nebo likvidace, atd.). Z tohoto důvodu musí mít personál určený k demontáži vhodnou kvalifikaci pro organizaci, která demontážní nebo likvidační práce provádí.

d) Identifikace dílů

Správná identifikace (výrobní číslo, číslo dílu) a zaznamenávání dílů, demontovaných z letadla, je nezbytným požadavkem k zajištění výsledovatelnosti v případě jejich eventuálního opětného využití.

Letadlové díly musí být zaznamenány ve vhodných seznamech, které musí být spolupodepsány osvědčujícím personálem nebo opatřeny průkazem osoby způsobilé k provádění letadlové údržby, oprávněné pro daný typ letadla nebo typ rovnocenný.

Komplety, celky a části musí být vhodně označeny (např. identifikačními štítky) za účelem jejich správného rozlišení (zjištění totožnosti) a doprovázeny záznamy událostí.

e) Dozor a řízení dílů, které lze opětně použít

Již demontované díly, které je v úmyslu znovu použít, musí být označeny dle organizační směrnice pro skladování a musí být umístěny ve vhodných karanténních skladech, kde čekají na kontrolu, aby byl ověřen jejich stav a rozhodnuto o jejich použitelnosti.

Přehled průběhu použití, stav a příslušné záznamy o těchto dílech musí být přezkoumány technicky kvalifikovaným personálem za účelem stanovení stavu a významu nezbytných zásahů údržby/revizi/GO a to pro jejich opětné uvolnění do provozu.

Do provozní dokumentace dílu je nutno učinit záznam o demontáži, obsahující datum, identifikaci předchozího vyššího celku a identifikaci subjektu, který demontáž provedl.

Seznamy těchto letadlových dílů, včetně příslušných plánovaných zákroků údržby, musí být schváleny odpovědným pracovníkem organizace, která demontážní práce provádí.

V případě, že organizace není pro plánované zákroky opětného uvolnění do provozu oprávněna, musí být díly zaslány do organizací způsobilých a oprávněných k jejich údržbě.

Je důležité, aby byla ověřována věrohodnost informací, které jsou k dispozici vzhledem k době, která uplynula od posledního letu letadla, kterou je ověřována shoda záznamů se skutečným stavem dílů.

V tomto směru je nutné dodat, že záznamy o funkčnosti dílu, dokladované funkčností letadla, nesmí být starší než šest měsíců před vyjmutím dílu.

f) Vyřazení letadlových dílů, které nelze znovu použít

Letadlové díly, určené k vyřazení, které nelze znovu využít pro letecké použití musí být řízeny v souladu s postupy přijatelnými pro ÚCL.

g) Zasilání letadlových dílů, které lze znovu použít, organizacím oprávněným k údržbě

Letadlové díly, určené k opětovnému použití, v případě, že nejsou opravovány organizací, která provádí demontáž nebo likvidaci, musí být vhodně označeny, přemístěny do skladu a vhodně uchovávány, baleny, a uváděny do provozu v souladu s příslušnými leteckými normami, obzvláště musí být zaručeno vhodné fyzické oddělení dílů, aby se zabránilo poškození nebo zdeformování během dopravy. Je třeba mít na zřeteli možnost škody způsobené špatnou přípravou při zasilání dílů, které lze znovu použít, proto musí být tato činnost provedena za dozoru organizace schválené k provádění demontáže nebo likvidace.

Při případném postoupení letadlových dílů, které lze znovu použít, třetím stranám, musí být toto postoupení doprovázeno požadovanými informacemi, aby organizace provádějící údržbu mohla stanovit činnost nezbytnou pro uvedení dílu do funkčního stavu. Tyto informace musí obsahovat, pokud jsou použitelné, údaje týkající se výrobního čísla, čísla série, původu (musí být uvedeny případy původu z letadel po nehodě, vystavení po dlouhou dobu koroznímu prostředí atd.), letové hodiny a letové cykly, závady a nehody, stav údržby, uchovávání, atd.

II.8 DEMONTÁŽ LETADEL, KTERÁ NEJSOU ZAPSÁNA V REJSTRÍKU

Demontáž letadla, které není zapsáno v rejstříku, nebo demontáž jeho dílů provedená na národním území za účelem opětovného využití uvedením dílů do provozu musí být provedena organizací schválenou ÚCL.

Organizace pověřená vlastníkem musí demontáž oznámit v souladu s postupy uvedenými v této směrnici.

Proces demontáže musí být řízen v souladu s podmínkami uvedenými v této směrnici.

II.9. OPĚTNÉ VYUŽITÍ DÍLŮ Z LETADEL PO NEHODĚ

V Příloze č. 4, a jak je uvedeno v odstavcích II.5, II.6 a II.7, je nutno zvláštní péči věnovat případům, kdy jsou snímány díly z letadel po nehodě, za účelem případného uvolnění dílů do provozu. V takovémto případě lze předpokládat, že letadlové díly mohly být vystaveny mechanickému nebo tepelnému namáhání, nebo dlouhému setrvání ve vodě, což by mohlo ohrozit jejich konstrukční nebo funkční schopnost, a toto by je učinilo definitivně letově nezpůsobilými.

Mohou nastat případy, ve kterých určitý letadlový díl, i když je podroben celkové revizi, nemůže být znovu uvolněn do provozu, poněvadž mohlo být způsobeno poškození, které není zjištěné nebo je neopravitelné, které trvale ohrožuje parametry typového návrhu.

V případě pochyb o možnosti obnovení letové způsobilosti dílů sejmutých z letadel po nehodě, je nutné obrátit se na držitele typového osvědčení pro stanovení nezbytných zásahů.

Opětné uvolnění do provozu dílů, které lze znovu použít musí být provedeno organizací náležitě oprávněnou k údržbě nebo uznanou ÚCL, která pokud je to nezbytné, musí použít technické pomoci držitele typového osvědčení nebo výrobce dílu.

Organizace, která provádí opětné uvolnění dílu do provozu se musí opřít o skutečnost, že díl pochází z letadla po nehodě a o všechny dostupné informace týkající se druhu nehody.

II.10 ZVLÁŠTNÍ PŘÍPADY

V případě, ve kterém by stav letové způsobilosti letadla skončil a vlastník by neučinil potřebné kroky k likvidaci letadla, může v určitém případě nastat dodatečně požadavek sejmout některé letadlové díly za účelem jejich použití v letectví. Taková činnost může být provedena pouze v případě, když jsou demontáž, identifikace, prohlídka (kontrola) a zpětné uvedení do provozuschopného stavu prováděny oprávněnou organizací a v souladu s požadavky odstavce II.6 této směrnice.

Řízení souboru informací, týkajících se uvádění dílů sejmutých z letadla do provozu, je odpovědností vlastníka letadla.

II.11 DEMONTÁŽ MOTORŮ

Jsou případy ve kterých by vlastník leteckého motoru měl zájem na jeho demontáži, též za účelem prodeje dílů ze kterých tento motor sestává.

V těchto možných případech je třeba respektovat stejné postupy, které se používají pro celé letadlo, vhodně upravené pro konkrétní případ. Obzvláště musí být zajištěna a dokumentována plná vysledovatelnost dílů s omezenou dobou technického života od počátku vzniku.

Při podání oznámení o záměru provést demontáž motoru, musí být kromě toho oznámen původ motoru a stav jeho letové způsobilosti v okamžiku zahájení prací Úřadu pro civilní letectví.

Příloha : Příloha č. 4, této směrnice, "Oznámení o záměru provedení demontáže nebo likvidace ve smyslu směrnice CAA-ST-071-n/04".

ČÁST III. ŘÍZENÍ LETADLOVÝCH DÍLŮ, ČÁSTÍ A MATERIÁLŮ URČENÝCH K VYŘAZENÍ/SEŠROTOVÁNÍ (Netýká se novovyroby.)

III.1 OBECNĚ O PROBLEMATICE

Pro vlastníky (provozovatele, organizace provádějící údržbu, konstrukční a výrobní organizace) vyřazených materiálů nebo letadlových dílů nebo částí (dále jen „vyřazené díly“) je běžnou praxí postoupit je třetím stranám jako nepoužitelné pro letecké použití a to prostřednictvím prodeje a nebo předáním do šrotu, t.j. na sběrné místo, určené ke shromáždění kovových surovin.

Je zde nebezpečí, že díly, kterých se to týká, by mohly být zneužity provedením úprav, paděláním, nebo vystavením nepravých dokumentů za účelem dalšího leteckého využití a to jako díly zdánlivě schválené.

Toto využití může mít vliv na letovou bezpečnost. ÚCL proto vydává z tohoto důvodu tuto uvedenou změnu směrnice, aby se zabránilo leteckému využití vyřazených dílů prostřednictvím jejich zničení (destrukce) na konci normálního technického života, nebo alespoň provedením úprav k zamezení provozuschopnosti.

Tato směrnice poskytuje podrobnosti o postupech, které je třeba používat v těchto případech.

III.2 ÚČEL A POUŽITÍ

Tato směrnice představuje návod jak nakládat s díly určenými k vyřazení, které již nejsou použitelné pro letecké účely a návod na jejich fyzické uvedení do nepoužitelného stavu.

Účelem této směrnice je zamezit distribuci těchto dílů jako schválených. Směrnice rovněž poskytuje postupy, které je třeba používat v případě využití dílů pro jiné účely.

Kritéria této směrnice jsou použitelná též pro motory a vrtule.

III.3 TYPOLOGIE LETADLOVÝCH DÍLŮ URČENÝCH K VYŘAZENÍ

Dále jsou uvedeny některé příklady typologie (druhů) dílů určených k vyřazení:

- díly, u kterých se vlastník rozhodl k demontáži, protože jejich oprava je ekonomicky nevhodná;
- díly s neopravitelnými defekty, ať viditelnými, nebo skrytými;
- díly, které nejsou v souladu se specifikacemi danými pro schválený návrh, a které není možné uvést do konformního stavu s použitelnými specifikacemi;
- díly a materiály, pro které další zpracování, nebo přepracování nemůže zajistit jejich způsobilost pro osvědčení v souladu se schváleným návrhem;
- díly, ke kterým nelze nalézt dokumentaci potřebnou k jejich schválení;
- díly opotřebené, které proces opravy nemůže již učinit způsobilými pro osvědčení k opětovnému uvolnění do provozu;
- díly podrobené nepřijatelnému procesu přepracování nebo modifikace, který měl na výrobek nevratný účinek;
- díly sériové, pro které by ověřením u výrobce zjistila jejich neautentičnost;
- díly s omezenou dobou technického života, které dosáhly nebo překonaly svoji mez nebo části s omezenou dobou technického života, které pozbyly zcela nebo částečně registraci;
- základní stavební celky, vyjmuté z letadla s vysokými cykly, pro která nemůže být splněna konformita z důvodu dosažení závazných požadavků vztahujících se k stáří letadla;
- díly, které nemohou být vráceny do stavu letové způsobilosti, z důvodu vystavení extrémním mechanickým nebo tepelným namáháním nebo trvalou přítomností vody; (např. způsobeno nehodou nebo požárem);

- díly opotřebené, u kterých o historii provozu a průběhu údržby, a/nebo jejich použití, není záznam, který je určující jako podstatný pro opětné schválení části;
- díly, které nelze znovu použít, pocházející z demontáže nebo likvidace nějakého letadla, motoru nebo vrtule;

III.4 OPATŘENÍ PRO ZAMEZENÍ OPĚTNÉHO UVOLNĚNÍ DO PROVOZU VYŘAZENÝCH DÍLŮ, LETADLOVÝCH ČÁSTÍ A MATERIÁLŮ

Díly, určené k vyřazení (sešrotování), by měly být vždy definovány a odděleny od provozuschopných dílů, a při případném nakládání s nimi, by měly být znehodnoceny, nebo trvale označeny. Toto by mělo být splněno takovým způsobem, aby se díly staly nepoužitelné pro jejich původní účel použití a neschopné přepracování, nebo zamaskování k vyvolání zdání jejich provozuschopnosti.

Nejvíce účinným úkonem jak zamezit pozdějšímu leteckému použití vyřazených dílů a materiálů je jejich zničení (nevratná destrukce).

Zničení musí být provedeno takovým způsobem, aby díly byly zničeny tak, že je není možno učinit použitelnými pro účel pro který byly původně zkonstruovány a vyrobeny a aby nebylo možné je přepracovat nebo je vydávat za zdánlivě použitelné (s vyznačením nepoužitelnosti jen na štítku, očištěné, zatavené, natřené, atd. V Dodatku č. 1, této směrnice, jsou uvedeny typické zákroky za účelem zničení dílů, letadlových částí a leteckého materiálu.

Vlastník je odpovědný za to, že jsou vhodným způsobem znehodnoceny podle jejich typologie a stupně nebezpečnosti.

Oprávněné subjekty činné v letectví (provozovatel, údržba, výrobce, atd.) musí navíc jmenovat osobu odpovědnou za nakládání s vyřazenými díly, letadlovými částmi a materiály a musí předem stanovit postupy pro zajištění personálu, aby bylo zaručeno, že se zmíněnými díly bude postupováno tak, aby nebylo možné jejich použití a byl dán zvláštní důraz na kritické díly, letadlové části a na části s omezenou dobou technického života.

Vyřazené díly musí být před tím než jsou zničeny (znehodnoceny) umístěny v odděleném prostoru za účelem zamezení přístupu neoprávněných osob. Tyto díly musí být uvedeny v příslušných seznamech a o zničení (znehodnocení), musí být proveden záznam do vhodného protokolu s příslušným datem znehodnocení.

Musí být též vypracovány příslušné postupy a prováděn výcvik personálu pro zamezení získání vyřazených dílů zdánlivě použitelných. Okolnosti zjišťování a oznamování dílů, které nejsou schválené nebo u nich existuje podezření, že schváleny nebyly jsou uvedeny v Části I této směrnice.

Vlastník, oprávnění provozovatelé, organizace provádějící údržbu, výrobci a jiní oprávnění pracovníci v letectví nemohou postoupit vyřazené díly, letadlové části nebo materiály třetí straně, jestliže je preventivně neúčinnily neprovozuschopnými tak, jak je uvedeno v této směrnici. Jestliže by výše uvedení nebyli vlastníky letadlových částí a materiálů, musí tito vlastníkové zaslat předběžné oznámení pro zahájení činnosti zničení (znehodnocení) těchto dílů.

Vlastník, v případě že je subjektem oprávněným, nebo uznaným ÚCL, může žádat navrácení dílu, když prohlásí, že si je vědom nutnosti znehodnocení dílu a potom má povinnost aby řídil tento díl v souladu s touto směrnici. V takovém případě musí být navrácení (obnovení) zaznamenáno a upřesněn důvod navrácení.

Pokud jsou díly, určené k vyřazení použity prokazatelně pro neletové použití, jako jsou výcvikové, nebo školící pomůcky, výzkum nebo vývoj, nebo pro neletecké aplikace, je znehodnocení destrukcí často nevhodné. V takových případech díly musí být trvale označeny údajem že nejsou provozuschopné; alternativně může být odstraněno původní číslo dílu, nebo informace na výrobním štítku, nebo veden záznam o nakládání s díly.

Dále jsou uvedeny takovéto příklady znehodnocení:

- a) potlačení základních funkcí pro které byl díl konstruován a vyroben
 - b) označení dílů, nebo letadlových částí zřetelným a trvalým způsobem, včetně jejich podskupin takto: „NE PRO LETECKÉ POUŽITÍ“.
- Pokud toto není možné z hlediska typologie a/nebo velikosti části (např. spínač, relé, materiály malých rozměrů):
- c) odnětí štítku, případně odstranění každého označení,
 - d) jakýmkoliv dalším způsobem schváleným ÚCL.

V těchto případech musí být při přenechání letadlových částí zaznamenán přesně stanovený důvod a příjemce (např. škola, kde je prováděn výcvik, výzkumné středisko).

III.5 LETADLOVÉ DÍLY, KTERÉ LZE ZNOVU VYUŽÍT

Mohou nastat případy, kdy jsou stanoveny využitelné díly, jejichž funkce není dočasně vyhovující (nebo díly ve stavu, jejichž použitelnost není známa), které mohou mít budoucí možné využití v rámci letectví. Letadlové díly a části, které lze znovu využít lze rozdělit do dvou kategorií;

- a) díly, které nejsou letově způsobilé, ale opravitelné, které mohou být uloženy ve zvláštním skladu a čekat na obnovu stavu jejich letové způsobilosti;
- b) díly pro které neexistují podmínky, aby pro ně mohla být obnovena letová způsobilost v okamžiku jejich uložení do zvláštního skladu, ale lze předvídat jejich budoucí využití v rámci letectví; např.: díly, které dosáhly meze svého technického života pro které právě probíhá jeho prodloužení, nebo díly pro které ještě neexistuje schválený způsob opravy, ale pro který právě probíhá schvalovací řízení.

Letadlové díly, které lze znovu využít musí být řízeny v souladu s příslušnými předpisy a uchovávány ve zvláštních, zajištěných a oddělených prostorách, za účelem zamezení přístupu neoprávněných osob.

Případné postoupení třetí straně musí být doprovázeno nezbytnými informacemi, aby organizace provádějící údržbu mohla stanovit nezbytnou činnost pro navrácení do vyhovující funkce.

Tyto informace musí obsahovat jakékoliv vhodné údaje, jako jsou výrobní číslo, číslo série, původ letadlového dílu (upřesnění možnosti původu z letadel po nehodě, vystavených po dlouhou dobu koroznímu prostředí atd.), hodiny a letové cykly, závady a poruchy, stav údržby, uchovávání, atd.

Postoupení třetí straně musí být zaprotokolováno, přesně uveden důvod a příjemce.

Postoupení motorů, APU a vrtulí musí být oznámeno ÚCL s prohlášením, že bylo respektováno výše uvedené v této směrnici. Příslušné informace musí být zaznamenány do motorových, vrtulových, APU knih.

PLATNOST DOKUMENTU

Tento dokument nabývá platnosti dnem vydání.

ROZDĚLOVNÍK

Tento dokument obdrží následující pracoviště ÚCL:

- | | |
|------------------|----------------|
| 1. Ř - ST | 6. OZL |
| 2. ST - Knihovna | 7. DL |
| 3. VYR Praha | 8. ML |
| 4. VYR Morava | 9. UDR Praha |
| 5. VYR AeV | 10. UDR Morava |

DODATEK č. 1: TYPICKÉ ZÁKROKY ZA ÚČELEM ZNEHODNOCENÍ VYŘAZENÝCH LETADLOVÝCH DÍLŮ

Znehodnocení může být provedeno prostřednictvím účinné kombinace následujících činností, v závislosti na typu a kritickém stavu letadlových dílů:

- (a) Provedením trvalé deformace;
- (b) Rozřezáním na malé kusy;
- (c) Rozřezáním nevratným způsobem;
- (d) Znemožněním základních funkcí;
- (e) Spálením;
- (f) Uvedení na teplotu tavení;
- (g) Odejmutím a/nebo zničením označení výrobce (jako jsou výrobní číslo, číslo série, číslo dílu, číslo dávky);
- (h) Jakýmkoli jiným způsobem schváleným ÚCL.

V případě celků (kompletů) nebo příslušenství se musí zákrok za účelem znehodnocení rozšířit též na části a součásti ze kterých jsou sestaveny.

Poznámka: Příklady zákroků, které se neprokázaly jako účinné jsou následující:

- a. označení razítkem nebo prostřednictvím vibračního rytí;
- b. označení štítky nebo značkami;
- c. nalakováním;
- d. malé deformace nebo rytí;
- e. děrováním malými otvory;
- f. rozdělením na dva kusy.

HLÁŠENÍ NÁLEZU PODEZŘELÝCH DÍLŮ		Evid. č. v org.:	
		Evid. č. VYR/UDR:	
ORGANIZACE, KTERÁ OHLAŠUJE PODEZŘELÝ NÁLEZ			
Název/jméno a úplná adresa organizace/ kontaktní spojení			
Adresa místa, kde může být podezřelý díl vyšetřen			
PODEZŘELÝ DÍL			
Typové číslo			
Název			
Výrobní číslo			
Další označení (existuje-li) (FAA- PMA)			
Počet podezřelých dílů:		Datum nálezu podezřelého dílu :	
VYŠŠÍ CELEK DO KTERÉHO DÍL PATŘÍ			
Název nejbližší vyšší sestavy			
Typové číslo nejbližší vyšší sestavy			
Značka/modelové číslo výrobku/ letadlové části/zařízení pro níž je díl určen			
DODAVATEL/DOKLAD O UVOLNĚNÍ			
Obchodní zdroj podezřelého dílu/doklad o uvolnění			
<p>Další informace, poznámky, odkazy - zdokumentování dílu (popis, foto): kopie objednávky, faktury či dodacích dokumentů apod. (při nedostatku místa uvést odkaz na přílohy) - v čem je díl/doklad o uvolnění odchylný od standardu/důvod podezření.</p>			
Předběžný názor organizace :			
Seznam příloh :			
Díly a doklady o uvolnění separovány do rozhodnutí ÚCL.			
Datum :		Podpis zástupce organizace :	

Předběžné opatření/závěry ÚCL (možno doplnit přílohou)

- 1. Šetřením pověřen :**
- 2. Nutno avizovat NLÚ :**
- 3. Vyžádat spolupráci specialistů ÚCL :**
- 4. Požadavky vůči organizaci :**

Datum :

*** Podpis vedoucího VYR/UDR :**

Vyjádření ředitele ST-ÚCL :

*) Nehodící se škrtněte

ZÁVĚREČNÝ DOKUMENT ŠETŘENÍ PODEZŘELÉHO DÍLU		Evidenční číslo hlášení VYR/UDR:
PODEZŘELÝ DÍL		
Typové číslo/název		
Výrobní číslo		
Počet dílů:		
Zjištěn kým (název, adresa, datum):		
Hlášení ÚCL kým (název, adresa)		
Datum ohlášení ÚCL: Evid. č. v organizaci :		
ÚDAJE O ŠETŘENÍ		
Jak byl/y díl/y zjištěn/y : (Fáze procesu v okamžiku zjištění)		
Obchodní zdroj dílu/ doklad o uvolnění		
Byl identifikován výrobce? Uvést název, adresu.		
Popis šetření : - byl díl izolován? - bylo prokázáno, že se jedná o podvržený díl/ falešné osvědčení - jak? - jednalo se pouze o administrativní nedostatek oprávněného výrobce/distributora? - navázání kontaktu s obchodní organizací/ výrobcem. - spolupráce s organizací. - závěr šetření, návrh dalšího postupu organizace/ÚCL.		
Podezření potvrzeno (u počtu dílů): *		
Datum :	Podpis pracovníka VYR/UDR :	
Popis opatření přijatých organizací (možno na příloze): - Způsob ověření podezření (díl/dokument a uvolnění). - Výsledek. - Jednání s dodavatelem/výrobcem/ org. údržby – výsledek. - Jak bylo s dílem naloženo ? - Požadavky vůči ÚCL.		

Návrh dalšího postupu ÚCL:

- Informace zainteresovanému NLÚ/agentuře.
- Návrh na vydání bulletinu/AD.
- Informace jiným NLÚ/agentuře.
- Právní sankce.
- Závěrečné stanovisko v případě nepotvrzení podezření.

Datum :**Podpis vedoucího VYR/UDR :****Vyjádření ředitele ST-ÚCL :****Záznam o ukončení případu :**

(vyplňuje se jen v případě potvrzení podezření).

- Výčet opatření přijatých organizací.
- Výčet opatření přijatých ÚCL.
- Reakce jiných NLÚ/agentur nebo jiných subjektů.

Datum:**Podpis vedoucího VYR/UDR:**

Úřad pro civilní letectví ST - OZL	OZNÁMENÍ O ZÁMĚRU PROVEDENÍ DEMONTÁŽE NEBO LIKVIDACE VE SMYSLU SMĚRNICE CAA-ST-071-n/04	Č.: Datum:
<p>ORGANIZACE: _____</p> <p>_____</p> <p>podepsaný _____ ve funkci _____</p> <p>žádá o schválení:</p> <p>demontáže/likvidace - letadla/motoru typu _____ výr. č. _____</p> <p>Letadlo je:</p> <p style="padding-left: 40px;"><input type="checkbox"/> registrované <input type="checkbox"/> neregistrované</p> <p>K tomuto prohlašuje, že organizace je:</p> <p>výrobce letadla <input type="checkbox"/> (osvědčení o oprávnění) _____</p> <p>organizací oprávněnou podle Part 145 <input type="checkbox"/> (osvědčení o oprávnění) _____</p> <p>organizací oprávněnou podle Part M, hl. F <input type="checkbox"/> (osvědčení o oprávnění) _____</p> <p>K tomuto dokládá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> smlouvu/pověřovací dopis vlastníka; <input type="checkbox"/> strukturovaný harmonogram postupu demontáže/likvidace v souladu s touto směrnici; <input type="checkbox"/> informace týkající se dalších případných organizací zahrnutých do procesu demontáže/likvidace; <input type="checkbox"/> informace týkající se stavu letadla a jeho částí; <input type="checkbox"/> seznamy dílů/částí u kterých je úmysl znovu je použit a příslušní nakupující; <input type="checkbox"/> seznamy dílů/částí, které jsou neodvolatelně určeny ke znehodnocení a údaje organizací tímto pověřených. 		

- | | |
|--|--|
| Žádost o schválení likvidace
<input type="checkbox"/> nebo demontáže letadla/motoru | Oznámení o likvidaci nebo demontáži
<input type="checkbox"/> samostatného letadlového celku |
|--|--|

Pro ÚCL: Vyjádření souhlasu k provedení demontáže/likvidace

Inspektor ÚCL:	SCHVÁLENO	NESCHVÁLENO
Podpis, razítko:	Datum:	
V případě neschválení dopis ÚCL:	Č.j.:	